

sărăcia*în*
mobilitatea
*din***România**
II

cercetare*de***teren**
delta dunării*și*
munții apuseeni

autor **Adela Fofiu**

editare: Raul Cazan

publicat de Asociația 2Celsius ©2026

web: 2celsius.org

e-mail: team@2celsius.org



Executive summary

Acest raport prezintă rezultatele cercetării calitative de teren privind sărăcia în transporturi și mobilitate în două teritorii izolate din România: Delta Dunării și Munții Apuseni. Cercetarea extinde și aprofundează constatările raportului anterior de *desk research* (Fofiu, 2022) prin interviuri semi-structurate și observații de teren, analizate tematic și comparativ. Obiectivul central a fost investigarea modului în care transportul, prin prisma accesibilității, costului, guvernancei și sustenabilității, produce și reproduce sărăcia în viața cotidiană a comunităților din zone rurale izolate/îndepărtate (*remote, en.*).

Analiza identifică patru mecanisme structurale ale sărăciei în transport, prezente în ambele teritorii: costuri disproporționate raportat la venituri, costuri invizibile (tranzacție, intermediere, dependență relațională), prețuri amplificate prin izolare și subvenții capturate de operatori sau intermediari. Aceste mecanisme converg remarcabil între Deltă și Apuseni, în ciuda diferențelor radicale de geografie, demonstrând că sărăcia în mobilitate este produsă instituțional, nu determinată natural.

Datele de teren au permis construcția a cinci tipologii de experiență a mobilității: funcțională dar fragilă (T1), dependentă relațional (T2), episodică și reactivă (T3), blocată (T4) și negociată comunitar (T5). Tipologiile descriu un proces de degradare cumulativă, în care mobilitatea alunecă de la fragilitate la blocaj prin acumularea de șocuri minore într-un context lipsit de protecție instituțională. Vulnerabilitatea este concentrată pe linii de gen și generație: femeile vârstnice singure apar ca grupa cea mai expusă în ambele teritorii.

Raportul argumentează necesitatea recadrării transportului din infrastructură tehnică în serviciu social esențial. Abordările actuale eșuează din cauza capturii instituționale a resurselor, a neutralizării subvențiilor, a hiper-reglementării neadaptate și a fragmentării administrative. Recomandările vizează două orizonturi: pe termen scurt (12–24 luni), hartă națională a sărăciei în mobilitate, indicatori de acces real în statistica oficială, intervenții-pilot cu monitorizare anti-captură; pe termen mediu (3–5 ani), reforma subvențiilor de la operatori la utilizatori (card de mobilitate), subcomponentă PNSC dedicată zonelor rurale izolate, cuplarea investițiilor de infrastructură cu obligații de operare, program *smart villages* cu componentă de mobilitate.

Mesajul central al raportului: mobilitatea nu este o problemă sectorială, ci un indicator sintetic al incluziunii sociale. Atâta timp cât transportul este tratat ca activitate economică, lipsa lui în zone rurale izolate rămâne un efect de piață. Recadrat ca serviciu social, această absență devine un eșec de politică publică.

Cuprins

Executive summary	1
1. Introducere	4
1.1. Scopul cercetării	4
1.2. Context: sărăcia în transport ca problemă a vieții cotidiene	4
1.3. De ce Delta Dunării și Munții Apuseni	5
1.4. Întrebări de cercetare	6
2. Cadru teoretic și conceptual	7
2.1. Sărăcia în transport și mobilitate: cadrul conceptual	7
2.2. Definirea operațională a „remote area”/„zonă izolată”	8
2.3. Conectivitatea fizică și digitală ca dimensiuni interdependente	9
2.4. Cadre europene și naționale de politici relevante	9
2.5. Justificarea abordării calitative	10
3. Metodologie	10
3.1. Designul cercetării	10
3.2. Limitări metodologice	11
3.3. Compoziția anonimă a eșantionului	12
4. Context teritorial	13
4.1. Delta Dunării	13
4.2. Munții Apuseni	14
5. Sinteza analitică	15
5.1. Anticipare: Delta Dunării vs Munții Apuseni	15
5.2. Harta tematică a cercetării de teren	16
5.3. Analiza datelor	17
Delta Dunării	17
Munții Apuseni	20
5.4. Tipologii de experiență a sărăciei în mobilitate	23
Analiza transversală a tipologiilor	25
Lectură transversală: gen, vârstă și demnitate	26
5.5. Sinteza finală: teme, geografie și tipologii	26
Convergențe și divergențe: sărăcia în mobilitate dincolo de geografie	27
6. Implicații pentru politici publice	28
6.1. De ce abordările actuale eșuează	28
6.2. Nevoia de soluții teritoriale diferențiate	30
Delta Dunării: implicații specifice	30
Munții Apuseni: implicații specifice	31
6.3. Transportul ca serviciu social, nu doar infrastructură	31
7. Recomandări	33
7.1. Termen scurt (12–24 luni)	33
7.2. Termen mediu (3–5 ani)	34
7.3. Distribuția responsabilităților	35
8. Concluzii	36
Bibliografie	37
Anexe	38
ANEXA 1. GHID DE INTERVIU EXTINS	38
ANEXA 2. GHID DE INTERVIU ADAPTAT CONVERSAȚIONAL ÎN FUNCȚIE DE SATURAȚIE	41

1. Introducere

Acest raport continuă și testează ipotezele formulate anterior, mutând analiza din zona politicilor și infrastructurii în cea a vieții cotidiene. Raportul se înscrie în continuitatea studiului documentar Sărăcia din transporturile din România (Fofiu & 2Celsius, 2024), al cărui cadru analitic și ale cărui ipoteze le testează empiric.

1.1. Scopul cercetării

Scopul cercetării de teren este de a deplasa accentul de la o descriere preponderent structurală a sărăciei în transporturi și mobilitate către un demers de validare, nuanțare și umanizare a conceptului. Plecând de la ipotezele formulate în raportul inițial (Fofiu & 2Celsius, 2024), cercetarea urmărește testarea lor empirică, prin ancorarea analizei în experiențele concrete ale persoanelor afectate. Mobilitatea este abordată ca factor de excludere socială nu doar prin prisma accesului sau a infrastructurii, ci ca ansamblu de constrângeri care modelează viața cotidiană, relațiile sociale și câmpul de oportunități disponibile. În acest sens, accentul cade pe experiența trăită a deplasării: costurile temporale, economice și simbolice ale mobilității, efortul constant de organizare, incertitudinea și impactul asupra demnității personale. Terenul nu este utilizat pentru a ilustra datele macro, ci pentru a identifica mecanismele reale prin care lipsa mobilității produce vulnerabilitate, precum și strategiile informale de adaptare dezvoltate de comunități și indivizi. Dacă analiza macro din raportul anterior (Fofiu & 2Celsius, 2024) indică unde se concentrează problemele, cercetarea de teren explică modul în care acestea sunt trăite, negociate și interiorizate în viața de zi cu zi.

1.2. Context: sărăcia în transport ca problemă a vieții cotidiene

În dezbaterea publică și în politicile existente, sărăcia în transport este abordată predominant prin indicatori agregați și instrumente sectoriale: rate AROPE¹, investiții în infrastructură, programe de transport sau scheme de subvenționare. Deși necesare, aceste cadre analitice surprind doar parțial realitatea, deoarece traduc mobilitatea într-o problemă de acces și dotare, fără a capta inegalitățile teritoriale așa cum sunt ele trăite zilnic. Din perspectivă sociologică, sărăcia în transport nu se reduce la lipsa unui mijloc de deplasare, ci se manifestă ca o fragmentare continuă a vieții cotidiene: timp pierdut, efort fizic și emoțional, dependență de alții și limitarea constantă a opțiunilor.

Definită prin axe precum accesul, costul, timpul și fiabilitatea, sărăcia în transporturi și mobilitate rămâne insuficient surprinsă de indicatorii statistici, care nu pot reflecta dimensiunea relațională a

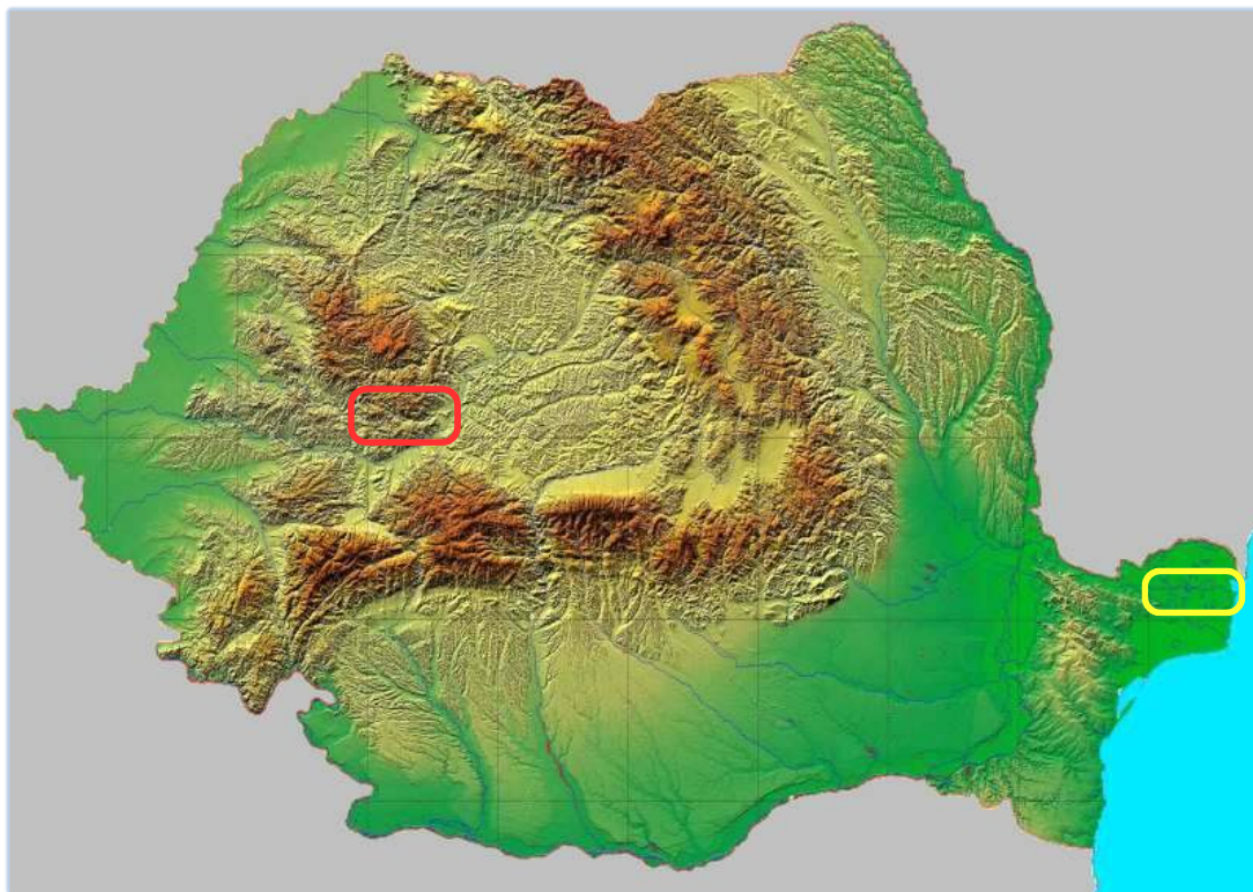
¹ AROPE (At Risk Of Poverty or Social Exclusion) este indicatorul utilizat la nivelul Uniunii Europene pentru măsurarea riscului de sărăcie și excluziune socială, definind populația care se află în cel puțin una dintre următoarele situații: risc de sărăcie monetară, privare materială și socială severă sau intensitate foarte scăzută a muncii în gospodărie. Deși AROPE oferă o perspectivă multidimensională asupra vulnerabilității sociale, acesta nu surprinde în mod direct constrângerile de mobilitate și accesul efectiv la servicii, fiind astfel limitat în analiza sărăciei în transporturi, în special în teritorii izolate sau slab conectate.

problemei. Mobilitatea structurează simultan accesul la educație, servicii de sănătate, muncă și participare socială, afectând direct demnitatea și autonomia indivizilor. În timp ce politicile publice tind să trateze transportul ca domeniu tehnic distinct, experiența socială a mobilității este profund intersecțională. Accentul pus în raportul inițial (Fofiu & 2Celsius, 2024) pe disparitățile rural–urban, pe infrastructură și pe guvernare fundamentează necesitatea coborârii analizei la nivel micro, acolo unde aceste inegalități devin vizibile, concrete și negociate zi de zi.

1.3. De ce Delta Dunării și Munții Apuseni

Delta Dunării și Munții Apuseni nu sunt tratate în această cercetare drept cazuri extreme, ci ca două expresii distincte ale aceleiași probleme structurale: izolarea teritorială și efectele sale asupra mobilității cotidiene. Ambele teritorii sunt recunoscute inclusiv la nivelul Uniunii Europene ca spații rurale vulnerabile, caracterizate prin accesibilitate redusă, densitate scăzută a serviciilor și dependență de infrastructuri fragile. Alegerea lor permite o analiză care depășește particularismul local și facilitează identificarea mecanismelor comune ale sărăciei în transport, precum și separarea constrângerilor generate de geografie de cele produse sau amplificate de politici publice și aranjamente instituționale.

Diferențele dintre cele două teritorii sunt esențiale pentru acest demers analitic. În Delta Dunării, izolarea este de natură hidrografică, mobilitatea fiind condiționată de transportul naval, de sezonality și de un cadru de reglementare strict, care influențează frecvența, costurile și predictibilitatea deplasărilor. În Munții Apuseni, izolarea este montană, marcată de acces rutier precar, distanțe mari între localități și o fragmentare accentuată a serviciilor de bază. Contrastul dintre cele două contexte face vizibile atât convergențele experiențiale ale sărăciei în mobilitate, cât și diferențele de mecanism, oferind o bază solidă pentru formularea unor politici sensibile la context. Pentru claritate analitică, raportul include o hartă cu zonele studiate, cu delimitarea ariilor de cercetare.



Harta locațiilor studiului. Marcaj roșu - zona sud-estică a Munților Apuseni, la granița dintre județele Hunedoara și Alba. Marcaj galben - brațul Sulina, median, în Delta Dunării, județul Tulcea.

1.4. Întrebări de cercetare

Întrebări principale. Cum se manifestă sărăcia în transporturi în teritorii izolate din România și prin ce mecanisme influențează aceasta accesul la servicii esențiale, oportunități economice și incluziunea socială? În ce măsură sărăcia în transporturi funcționează ca un mecanism de reproducere a excluziunii sociale în teritorii izolate, dincolo de diferențele geografice dintre apă și relief montan?

Întrebări secundare. Cum este trăită mobilitatea cotidiană în Delta Dunării și în Munții Apuseni și ce constrângeri sunt percepute ca fiind cele mai problematice (acces, cost, timp, fiabilitate, demnitate)? Cum influențează sărăcia în transporturi accesul efectiv la servicii esențiale și oportunități economice (muncă, educație, sănătate), în cele două contexte teritoriale? Ce strategii formale și informale dezvoltă locuitorii pentru a face față constrângerilor de mobilitate și cum diferă acestea între Delta Dunării și Munții Apuseni? Cum este perceput rolul statului și al politicilor publice în asigurarea mobilității și ce așteptări există din partea comunităților locale?

2. Cadru teoretic și conceptual

2.1. Sărăcia în transport și mobilitate: cadrul conceptual

Cercetarea se înscrie în literatura internațională privind sărăcia în mobilitate și în transporturi, dezvoltată sistematic începând cu anii 2010 în Marea Britanie și extinsă apoi la nivel european. Lucas, Mattioli, Verlinghieri și Guzman (2016) propun o definiție tetrapartită a sărăciei în transport, care diferențiază:

- (a) lipsa disponibilității unor opțiuni de transport adecvate;
- (b) sărăcia accesibilității, înțeleasă ca incapacitatea de a ajunge la servicii esențiale în limite rezonabile de timp și cost;
- (c) costul transportului ca pondere disproporționată în bugetul gospodăriei;
- (d) expunerea la externalități negative ale transportului (poluare, accidente, fragmentare urbană).

Această distincție stă la baza axelor analitice folosite în prezenta cercetare - acces, cost, timp, fiabilitate, demnitate. Mattioli (2021) extinde cadrul prin conceptul de „*forced car ownership*” - dependența structurală de autoturismul personal generată de absența alternativelor publice, fenomen central în zonele rurale și montane europene. Sheller (2018) și Martens (2016) privesc problema în termeni de „*mobility justice*” respectiv „*transport justice*”, situând mobilitatea în câmpul drepturilor sociale și nu doar al politicilor sectoriale de infrastructură. Această poziționare normativă susține orientarea raportului către citirea transportului ca serviciu social și ca drept, nu ca rentabilitate.

Mobilitatea cotidiană și accesul real la servicii esențiale. Mobilitatea este tratată în acest raport nu ca un domeniu sectorial autonom, ci ca o condiție transversală a accesului social. Posibilitatea de deplasare structurează accesul efectiv la servicii esențiale – sănătate, educație, administrație, aprovizionare de bază – și mediază relația dintre indivizi, teritoriu și instituții. Din această perspectivă, existența formală a unui serviciu nu este suficientă pentru a garanta accesul la acesta. Accesul real este condiționat de capacitatea de a transforma proximitatea instituțională în posibilitate practică de utilizare, iar mobilitatea joacă un rol central în acest proces. Atunci când opțiunile de deplasare sunt limitate, nu au regularitate sau sunt costisitoare, accesul la servicii devine fragmentat, discontinuu sau condiționat de resurse suplimentare. Mobilitatea funcționează astfel ca un mecanism de selecție socială, care produce diferențe sistematice între cei care pot converti drepturile formale în practici cotidiene și cei pentru care aceste drepturi rămân, în mare măsură, teoretice. În acest sens, sărăcia în transporturi și mobilitate nu reprezintă doar o problemă logistică, ci un factor structural care modelează exercițiul efectiv al cetățeniei și accesul la bunuri publice.

Mobilitate, costuri și câmpul oportunităților economice. Mobilitatea structurează câmpul posibilului economic, definind nu doar accesul la muncă, ci și diversitatea, stabilitatea și predictibilitatea opțiunilor economice disponibile. Capacitatea de deplasare condiționează aria geografică în care pot

fi căutate oportunități, compatibilitatea dintre orare de muncă și infrastructura de transport, precum și sustenabilitatea economică a participării pe piața muncii. În acest cadru, fenomene precum migrația, îmbătrânirea populației sau depopularea teritorială pot fi înțelese nu doar ca dinamici demografice autonome, ci ca efecte cumulative ale constrângerilor de mobilitate. Limitarea accesului la locuri de muncă diversificate și stabile restrânge mobilitatea socială și favorizează menținerea unor economii locale fragile, cu opțiuni reduse de adaptare și dezvoltare. Sărăcia în transporturi și mobilitate operează astfel ca un mecanism structural de reproducere a inegalităților economice, influențând strategiile de participare economică disponibile indivizilor. Forme precum munca sezonieră, activitățile informale sau retragerea parțială de pe piața muncii trebuie citite ca strategii raționale de ajustare la constrângeri structurale persistente, și nu ca expresii ale lipsei de inițiativă sau motivație individuală.

Inechitate, practici comunitare și raportarea la guvernanță. Dimensiunile de echitate și incluziune, practicile comunitare și relația cu autoritățile pot fi înțelese ca expresii interdependente ale modului în care mobilitatea structurează relațiile sociale și raportarea la stat. Accesul diferențiat la posibilități de deplasare generează nu doar inegalități funcționale, ci și diferențe sistematice de autonomie, vizibilitate socială și capacitate de revendicare. Constrângerile de mobilitate nu afectează populațiile în mod uniform, ci se intersectează cu poziționări sociale preexistente, producând forme specifice de vulnerabilitate. În acest context, practicile comunitare de sprijin apar ca mecanisme de compensare a absenței sau insuficienței intervențiilor publice. Aceste rețele informale pot consolida solidaritatea locală, dar pot genera, în același timp, relații de dependență, asimetrii de putere și expunere sporită la risc. Sărăcia în transporturi și mobilitate produce astfel efecte care depășesc sfera logistică, influențând participarea socială, sentimentul de apartenență și modul în care indivizii își evaluează poziția în raport cu instituțiile statului. Internalizarea limitelor de mobilitate poate conduce la scăderea așteptărilor față de intervenția publică și la o percepție persistentă de marginalitate teritorială. Relația cu guvernanta locală este modelată de aceste experiențe cumulative, reflectând adesea o distanță simbolică și practică între politicile publice și realitățile cotidiene ale comunităților afectate.

Dimensiunile de gen și vârstă structurează transversal modul în care sărăcia în transporturi este experimentată, internalizată și negociată. Datele de teren arată că femeile, în special cele care locuiesc singure în comunități montane sau deltaice, vârstnicii (cu sau fără mobilitate fizică redusă) și adolescențele aflate în navetă școlară sunt expuse unor forme cumulative de constrângere: dependență relațională accentuată, timpi de așteptare în spații publice nesigure sau lipsite de adăpost, costuri sociale și simbolice ridicate (rușine, obligație de reciprocitate, vulnerabilitate la abuz), restrângerea autonomiei decizionale asupra deplasării. Această citire intersecțională nu este o lectură suplimentară, ci o cheie de înțelegere a întregului fenomen - sărăcia în mobilitate nu afectează „o populație” omogenă, ci se distribuie diferențiat în funcție de poziționările sociale preexistente.

2.2. Definirea operațională a „remote area”/„zonă izolată”

Conceptul de „zonă izolată” utilizat în acest raport este preluat din tipologia rurală europeană dezvoltată de Joint Research Centre al Comisiei Europene (Perpiña Castillo et al., 2023). Această tipologie diferențiază între zone rurale apropiate de centre urbane și zone rurale izolate, definite printr-o combinație de indicatori: distanța de timp până la cel mai apropiat centru urban (peste 45 de minute prin rețeaua rutieră existentă), densitatea scăzută a populației, conectivitatea fizică și digitală redusă, accesul limitat la servicii esențiale. Cercetarea JRC arată că aproximativ jumătate dintre zonele rurale izolate ale UE sunt în situație defavorabilă pe majoritatea indicatorilor analizați, cu provocări concentrate în jurul infrastructurii de transport, vitezei internetului, accesului la servicii, veniturilor gospodăriei și declinului demografic.

Delta Dunării și Munții Apuseni se încadrează în categoria zonelor izolate conform acestei tipologii, dar cu specificități importante: în Deltă, izolarea este hidrografică și amplificată de un cadru de reglementare a ariei protejate; în Apuseni, izolarea este montană și amplificată de fragmentarea administrativă a serviciilor publice. Ambele teritorii sunt recunoscute ca atare și în Rezoluția Parlamentului European din 3 octombrie 2018 privind nevoile specifice ale zonelor rurale, montane și *remote* (2018/2720(RSP)), care a fundamentat cererea pentru o Agendă Europeană dedicată acestor teritorii.

2.3. Conectivitatea fizică și digitală ca dimensiuni interdependente

Un element cheie al tipologiei JRC, relevant pentru abordarea conceptuală a acestui raport, este tratarea conjugată a conectivității fizice (rețea rutieră, transport public, accesibilitate temporală) și a conectivității digitale (acoperire *broadband*, viteză internet, semnal mobil). Cercetarea Perpiña Castillo et al. (2023) arată că mai puțin de 40% din gospodăriile din zone rurale izolate ale UE au acces la rețele de foarte mare capacitate, comparativ cu 62,5% în zonele urbane, iar viteza medie de *broadband* în zonele rurale și izolate este aproximativ jumătate față de cea urbană. În acest cadru, mobilitatea contemporană nu poate fi separată de accesul la date și telefonie; lipsa semnalului mobil pe trasee critice este nu doar o problemă de comunicare, ci o componentă a sărăciei în mobilitate, integrând riscuri suplimentare pentru siguranță, navigare și acces la servicii.

2.4. Cadre europene și naționale de politici relevante

Cercetarea de față se înscrie într-un peisaj de politici publice europene și naționale aflate în plină reconfigurare. La nivel european, trei instrumente structurează spațiul de intervenție: Fondul Social pentru Climă (Regulamentul UE 2023/955), operațional începând cu 2026 și care recunoaște explicit categoria „utilizatori de transport vulnerabili”, Viziunea pe termen lung pentru zonele rurale ale UE (Long-Term Vision for Rural Areas, 2021), Rezoluția Parlamentului European 2018/2720(RSP) privind zonele rurale, montane și *remote*

La nivel național, alinierea cu Planul Național Social pentru Climă (PNSC), Planul Operațional Transport, Strategia de dezvoltare a infrastructurii de transport 2021-2030 și Strategia de dezvoltare rurală fundamentează capitolul de recomandări.

2.5 Justificarea abordării calitative

Abordarea calitativă nu este utilizată în acest demers ca un simplu complement al analizei cantitative, ci ca un instrument critic de interogare a limitelor acesteia. Indicatorii standardizați – precum cei referitori la sărăcie, infrastructură sau nivelul investițiilor publice – oferă o imagine agregată, dar rămân insuficienți pentru a surprinde dimensiunile relaționale, temporale și subiective ale mobilității cotidiene. Sărăcia în transporturi și mobilitate implică forme de incertitudine, efort continuu și negociere permanentă care nu pot fi reduse la variabile măsurabile. Ea se manifestă prin strategii invizibile de adaptare, prin costuri emoționale și simbolice, precum și prin alegeri constrânse care nu apar în datele administrative sau statistice. Din această perspectivă, mobilitatea nu poate fi înțeleasă exclusiv ca un rezultat al infrastructurii disponibile, ci ca o experiență socială situată, produsă la intersecția dintre resurse, norme, relații și contexte teritoriale. Abordarea calitativă permite astfel o înțelegere mai profundă a mecanismelor prin care constrângerile de mobilitate sunt transformate în inegalități sociale, economice și simbolice. Ea face vizibile diferențele intra-teritoriale și ierarhiile locale ale vulnerabilității, care rămân adesea estompate în analizele agregate. Totodată, această perspectivă oferă acces la modul în care actorii locali își definesc prioritățile, își evaluează opțiunile și își construiesc raportarea la instituții și politici publice.

În consecință, abordarea calitativă este esențială pentru fundamentarea unor politici publice sensibile la context și pentru evitarea soluțiilor standardizate, care tratează mobilitatea ca problemă tehnică izolată. Prin centrarea pe experiențele trăite și pe mecanismele locale, aceasta contribuie la formularea unor intervenții teritoriale diferențiate, capabile să răspundă diversității formelor de sărăcie în transporturi și mobilitate. Analiza este informată de o perspectivă care tratează mobilitatea ca o condiție a exercitării efective a drepturilor sociale și a demnității cotidiene. Această poziționare influențează lectura fenomenului, fără a substitui descrierea empirică cu judecăți normative, ci oferind un cadru interpretativ pentru înțelegerea efectelor sociale ale constrângerilor de mobilitate.

3. Metodologie

Cercetarea de teren a fost concepută ca o extensie calitativă a analizei documentare realizate anterior, cu scopul de a explora modul în care sărăcia în transport este trăită și gestionată în viața cotidiană, în contexte teritoriale caracterizate de izolare structurală. Abordarea metodologică pornește de la premisa că mobilitatea nu poate fi analizată exclusiv prin indicatori sau infrastructură, ci necesită o înțelegere a practicilor, constrângerilor și strategiilor dezvoltate de oameni în raport cu acestea.

3.1 Designul cercetării

Cercetarea utilizează un design calitativ, exploratoriu, bazat pe interviuri semi-structurate, orientate spre experiența subiectivă a mobilității zilnice. Alegerea interviului semi-structurat ca instrument principal de colectare a datelor răspunde la trei cerințe ale obiectului de cercetare. În primul rând, sărăcia în mobilitate este un fenomen care se manifestă prin practici cotidiene, strategii de adaptare și experiențe subiective care nu sunt observabile direct și nici reductibile la variabile măsurabile. Interviul semi-structurat permite accesul la aceste dimensiuni, oferind respondenților spațiul de a articula în propriii termeni modul în care constrângerile de mobilitate le afectează viața, relațiile și deciziile. Spre deosebire de chestionarul standardizat, care impune categorii predefinite, interviul semi-structurat lasă loc pentru emergența unor teme neprevăzute, iar în această cercetare, unele dintre cele mai valoroase constatări analitice (precum mecanismul „subvențiilor capturate” sau rolul „curierilor comunitari” informal) au apărut tocmai din aceste deschideri.

În al doilea rând, caracterul comparativ al cercetării, Delta Dunării versus Munții Apuseni, impune un instrument suficient de flexibil pentru a se adapta unor contexte foarte diferite, dar suficient de structurat pentru a asigura comparabilitatea analitică. Ghidul de interviu a fost construit pe șapte secțiuni tematice (mobilitate cotidiană, costuri, mediu, practici comunitare, echitate, guvernare, viziune) derivate din cadrul conceptual și din ipotezele raportului anterior (Fofiu & 2Celsius, 2024), iar în cursul cercetării a fost adaptat conversațional pe măsură ce s-a atins saturația tematică pe anumite axe.

În al treilea rând, în comunitățile mici și izolate studiate, relația de încredere dintre cercetător și respondent este o condiție de producere a datelor valide. Interviul semi-structurat, prin formatul său conversațional, permite construirea progresivă a acestei încrederi și accesul la informații pe care respondenții nu le-ar oferi într-un context formal sau anonim standardizat. Acest avantaj s-a dovedit esențial în special în Munții Apuseni, unde reticența comunității față de cercetători externi a limitat accesul și a impus adaptări metodologice.

Designul este unul *place-based*, în care contextul teritorial este tratat ca factor activ în modelarea opțiunilor de deplasare și a accesului la servicii, muncă și viață socială. Selecția respondenților a urmat o logică intenționată, vizând diversitatea situațiilor de expunere la constrângeri de mobilitate, în funcție de tipul de gospodărie, ocupație, vârstă, gen și grad de dependență de transport. Obiectivul nu a fost reprezentativitatea statistică, ci relevanța analitică. Ghidul de interviu a fost construit pornind de la cadrul conceptual al sărăciei în transport și de la ipotezele formulate în raportul inițial

(Fofiu & 2Celsius, 2024), fiind gândit astfel încât să permită comparabilitatea ulterioară între Delta Dunării și zona Apusenilor. Analiza datelor a fost realizată tematic și iterativ, urmărind identificarea tiparelor recurente, a diferențelor contextuale și a mecanismelor sociale care leagă mobilitatea de accesul la oportunități.

3.2 Limitări metodologice

Principala limitare a cercetării este legată de dimensiunea eșantionului și de natura calitativă a demersului, care nu permite generalizarea statistică a rezultatelor. Accesul în teritoriu a fost influențat de factori logistici și de sezonalitate, limitând acoperirea uniformă a tuturor localităților relevante. Datele colectate sunt bazate pe relatări auto-raportate, care reflectă percepții și experiențe subiective. Cercetarea își asumă însă această subiectivitate ca parte esențială a fenomenului analizat, întrucât modul în care constrângerile de mobilitate sunt percepute influențează direct comportamentele și strategiile adoptate.

3.3 Compoziția anonimă a eșantionului

Eșantionul Delta Dunării. În Delta Dunării au fost realizate 11 interviuri, incluzând atât interviuri individuale, cât și conversații comunitare informale cu participanți multipli. Eșantionul acoperă un spectru larg de poziții sociale și de expunere la constrângeri de mobilitate: actori locali implicați în turism și transport naval, cu experiență îndelungată în Deltă și cunoaștere detaliată a legislației și a practicilor informale (3 interviuri); localnici din comunități situate pe brațul Sulina, cu activități în pescuit, turism sezonier și munci ocazionale (4 interviuri, dintre care 2 conversații comunitare multi-voce); persoane vârstnice cu mobilitate fizică sever afectată, dependente de rețele informale pentru accesul la alimente, medicamente și servicii medicale (2 interviuri); tineri adulți cu experiență directă în transportul comunitar informal (1 interviu); martori ai procesului de dezindustrializare post-1989 cu perspective longitudinale asupra retragerii serviciilor publice (1 interviu). Distribuția de gen include atât bărbați, cât și femei, cu o suprareprezentare a bărbaților reflectând structura demografică locală și predominanța masculină în activitățile de transport naval și pescuit. Vârstele acoperite variază de la tineri adulți la pensionari cu vârste de peste 60 de ani. Intervipurile au fost realizate în comunități situate pe brațul Sulina al Deltei, în noiembrie 2025.

Eșantionul Munții Apuseni. În Munții Apuseni au fost realizate 6 interviuri în două localități din zona sud-estică a lanțului muntos, la granița dintre județele Hunedoara și Alba. Prima localitate este un sat de vale, la aproximativ 18 km de cel mai apropiat centru urban, cu o populație estimată între 130 și 240 de locuitori, fără transport public (licența de transport pe ruta cu stație în sat a fost suspendată în pandemie și nu a mai fost reluată), cu acces recent la drum județean asfaltat (4 interviuri). A doua localitate acoperă o suprafață foarte extinsă cu sate atât „de vale” cât și „de deal”, la 30-40 km de cele mai apropiate orașe, cu acces dificil și transport public limitat la câteva curse zilnice pe ruta

metropolitană (2 interviuri). Eșantionul include²: navetiști tineri care fac naveta cu mașina personală spre centrele urbane; familii mutate din mediul urban care au devenit noduri informale de organizare comunitară; persoane vârstnice cu nevoi cronice de transport medical; reprezentanți ai administrației locale. Distribuția de gen include bărbați și femei, cu vârste de la tineri adulți la pensionari. Interviurile au fost realizate în perioada noiembrie-decembrie 2025.

Proceduri etice. Toate interviurile au fost realizate cu consimțământ informat, incluzând dreptul de retragere în orice moment. Înregistrările audio și transcrierile au fost anonimizate integral. Dată fiind dimensiunea redusă a comunităților studiate, în care orice combinație de *markeri* demografici (gen, vârstă aproximativă, ocupație) ar putea face persoanele identificabile, raportul utilizează o convenție de atribuire care protejează anonimitatea: citatele sunt identificate generic („cetățean/ă din Deltă” sau „cetățean/ă din Apuseni”), fără informații suplimentare. Datele sunt stocate securizat și nu sunt accesibile terților.

² Observație metodologică. În una dintre localitățile din Apuseni, după prima rundă de interviuri, încercările de a programa interviuri suplimentare au fost refuzate de potențialii respondenți, care au invocat reticența de a „vorbi cuăștia”. Această reticență constituie în sine o dată semnificativă, indicând distanța percepută dintre comunitate și orice formă de intervenție externă, inclusiv cercetarea, și confirmând, la nivel metodologic, exact izolarea și neîncrederea instituțională pe care studiul le documentează la nivel analitic.

4. Context teritorial

4.1. Delta Dunării

Configurație geografică. Delta Dunării reprezintă un teritoriu cu o configurație geografică și administrativă aparte, caracterizat prin dispersia așezărilor, accesibilitate redusă și o dependență structurală de transportul pe apă. Localitățile sunt separate de canale, brațe de fluviu și zone naturale protejate, ceea ce face ca mobilitatea să fie condiționată de infrastructura navală, de sezonalitate și de reglementări specifice unui teritoriu cu statut special.

Infrastructură de transport existentă. Accesul la și dinspre Delta Dunării este mediat aproape exclusiv de municipiul Tulcea, care funcționează ca nod principal de conectare cu restul țării. Pentru majoritatea locuitorilor, deplasarea implică una sau mai multe etape de transport pe apă, urmate de transport rutier sau feroviar, ceea ce generează costuri ridicate, durate mari de deplasare și un grad crescut de incertitudine.

Dependența de transport pe apă. Infrastructura de transport naval destinată populației locale este limitată ca frecvență, capacitate și flexibilitate. Curse regulate există, dar sunt puține, rigide ca program și insuficient adaptate nevoilor cotidiene ale locuitorilor (muncă, școală, servicii medicale). În acest context, mobilitatea depinde în mare măsură de factori externi precum nivelul apei, condițiile meteorologice și disponibilitatea operatorilor. Delta este, de asemenea, un teritoriu puternic marcat de sezonalitate economică. Activitățile generatoare de venit sunt concentrate în anumite perioade ale anului, iar mobilitatea este influențată de fluxurile turistice, care prioritizează nevoile vizitatorilor în detrimentul celor ale comunităților locale. Această dinamică accentuează tensiunile dintre mobilitatea ca serviciu public și mobilitatea ca activitate comercială.

Rolul statului vs soluții informale. Accesul la servicii esențiale – sănătate, educație, servicii administrative – este profund afectat de constrângerile de transport. Deplasările pentru servicii medicale sau educaționale implică adesea planificare complexă, costuri ridicate și dependență de terți. În multe cazuri, accesul formal la servicii nu se traduce în acces efectiv, din cauza limitărilor de mobilitate. Din perspectivă instituțională, Delta Dunării beneficiază de strategii și programe dedicate, însă acestea sunt preponderent orientate spre infrastructură, conservare sau dezvoltare economică, mai puțin spre nevoile cotidiene de mobilitate ale populației. Responsabilitățile privind transportul sunt fragmentate între mai multe niveluri administrative, ceea ce îngreunează implementarea unor soluții coerente și adaptate contextului local.

Infrastructura digitală. Acoperirea semnalului mobil nu este uniformă pe brațele și canalele Deltei: există sectoare extinse în care telefonie mobilă funcționează intermitent sau este absentă, ceea ce transformă fiecare deplasare pe apă într-o expunere suplimentară la risc - imposibilitatea de a chema ajutor în caz de avarie, boală sau urgență medicală, dificultatea de a coordona transportul de bunuri

sau persoane în timp real, lipsa accesului la informații meteo sau hidrologice esențiale pentru navigație. Conectivitatea digitală nu este astfel o problemă separată de mobilitate, ci o componentă a acesteia: în absența telefoniei mobile funcționale, dependența de aranjamente sociale prestabilite și de rețele informale crește, iar marja de eroare pentru un cetățean izolat se reduce dramatic. Această observație urmează cadrul „*mobility as a service*” conturat de literatura recentă privind zonele rurale și remote ale UE (Perpiña Castillo et al., 2023).

În acest cadru, sărăcia în mobilitate nu apare doar ca o problemă de infrastructură insuficientă, ci ca un fenomen complex, rezultat din interacțiunea dintre geografie, politici publice, economie locală și organizarea serviciilor. Delta Dunării oferă astfel un caz relevant pentru înțelegerea modului în care izolarea teritorială se transformă în excluziune socială prin intermediul mobilității.

4.2. Munții Apuseni

Configurație geografică. Zona Munților Apuseni reprezintă un teritoriu montan caracterizat prin relief fragmentat, densitate scăzută a populației și dispersia accentuată a așezărilor. Localitățile sunt amplasate la distanțe mari unele față de altele, conectate printr-o rețea rutieră secundară și terțiară, adesea degradată sau dificil de parcurs, în special în anumite perioade ale anului. Mobilitatea este astfel condiționată de relief, starea drumurilor și de accesul limitat la transport public. Spre deosebire de Delta Dunării, unde izolarea este mediată de apă, în Apuseni izolarea este produsă de altitudine, pantă și fragmentarea spațiului construit. Accesul către centrele urbane sau către localitățile care concentrează servicii esențiale presupune deplasări lungi, adesea cu mai multe schimburi sau cu mijloace proprii, în lipsa unor alternative funcționale de transport public.

Infrastructură de transport existentă. Infrastructura de transport este dominată de transportul rutier, însă acesta este caracterizat de frecvență redusă, orare rigide și o adaptare limitată la nevoile cotidiene ale populației locale. Transportul public, acolo unde există, este adesea insuficient pentru a susține accesul regulat la muncă, educație sau servicii medicale, ceea ce conduce la o dependență crescută de autoturismul personal sau de rețele informale de sprijin. Zona Apusenilor este marcată de un proces îndelungat de depopulare și îmbătrânire demografică, accentuat de mobilitatea redusă și de accesul limitat la oportunități economice. Activitățile economice sunt restrânse și adesea sezoniere, iar lipsa mobilității funcționează ca factor de blocaj pentru diversificarea surselor de venit și pentru integrarea pe piețe de muncă mai largi. Un fenomen specific contextului montan este utilizarea infrastructurii rutiere recent modernizate de către vehicule grele de transport forestier, neadaptate la portanța drumurilor și la geometria curbilor montane. Această utilizare accelerează degradarea infrastructurii, generează riscuri suplimentare pentru ceilalți utilizatori și contribuie la sentimentul comunitar că investițiile publice sunt parțial captate de interese economice extractive. Inadecvarea nu este astfel doar a infrastructurii la specificul montan, ci și a regimului de utilizare a infrastructurii la prioritățile comunităților locale.

Rolul statului vs soluții informale. Accesul la servicii esențiale este profund inegal. Școlile, unitățile medicale, serviciile administrative sau comerciale sunt concentrate în câteva centre locale, iar deplasarea către acestea implică timp îndelungat, costuri ridicate și, în multe cazuri, efort fizic semnificativ. În lipsa unor soluții de transport adaptate contextului montan, accesul efectiv la servicii este adesea limitat, chiar și atunci când acestea există formal. Din punct de vedere instituțional, zona Apusenilor este acoperită de politici generale pentru zonele montane sau rurale, însă mobilitatea este rareori tratată ca problemă distinctă și integrată. Responsabilitățile privind transportul sunt fragmentate între autorități locale cu capacitate administrativă redusă, ceea ce face dificilă planificarea și implementarea unor servicii de transport adaptate dispersiei teritoriale și nevoilor populației.

Infrastructura digitală. În zona Munților Apuseni, infrastructura digitală reproduce parțial modelul de fragmentare al celei fizice. Acoperirea semnalului mobil este discontinuă, cu zone întinse în care telefonía funcționează doar pe anumite poziții (creste, vârfuri, intersecții de drumuri), iar conexiunile de date sunt în mod sistematic sub pragul necesar pentru servicii digitale esențiale (telemedicină, programări online, plata facturilor, comunicare cu școlile copiilor aflați în navetă). Pentru navetiști, lipsa semnalului pe porțiunile critice ale traseului adaugă un strat de anxietate și de izolare reală: mobilitatea fizică nu este însoțită de mobilitatea informațională, ceea ce contrazice premisele modelului european de „*smart villages*” și subliniază nevoia unei abordări integrate mobilitate-digitalizare.

În acest context, sărăcia în mobilitate în Munții Apuseni se manifestă ca o formă de izolare teritorială persistentă, în care constrângerile geografice sunt amplificate de lipsa serviciilor, de infrastructura precară și de absența unor soluții flexibile de mobilitate. Apusenii oferă astfel un caz complementar Deltei Dunării, permițând analizarea sărăciei în mobilitate din perspectiva unui alt tip de izolare structurală, cu mecanisme și efecte distincte, dar comparabile.

5. Sinteza analitică

Analiza de mai jos nu urmărește reconstruirea funcționării sistemului de transport ca arhitectură instituțională sau tehnică, ci identificarea modului în care acesta este trăit, interpretat și negociat în viața cotidiană. Inferențele privind mecanismele structurale sunt formulate pornind de la regularitățile experiențiale observate, nu ca descrieri exhaustive ale sistemului în sine.

5.1. Anticipare: Delta Dunării vs Munții Apuseni

Analiza comparativă dintre Delta Dunării și Munții Apuseni este un exercițiu de identificare a mecanismelor comune și a diferențelor structurale ale sărăciei în transport în teritorii caracterizate de izolare geografică extremă. Cele două regiuni nu sunt comparate ca unități administrative sau socio-economice, ci ca tipuri distincte de teritorii izolate, în care mobilitatea joacă un rol central în accesul la servicii, oportunități economice și incluziune socială.

În ambele teritorii, sărăcia în transporturi este anticipată a se manifesta ca un fenomen multidimensional, rezultat din interacțiunea dintre constrângeri geografice, infrastructură insuficient adaptată și organizarea fragmentată a serviciilor publice. În ambele cazuri: accesul formal la servicii nu se traduce automat în acces efectiv; costurile de mobilitate sunt disproporționat de ridicate raportat la venituri; populația dezvoltă strategii informale de adaptare și dependență de rețele locale; percepția abandonului instituțional și a lipsei de prioritate în politicile publice este prezentă; mobilitatea redusă contribuie la procese de depopulare, îmbătrânire și auto-excludere.

„La Sulina, de exemplu, viitor pentru tineret, unde fiecare o să plece până la urmă, care rămâne? O să rămâneți restul, [...] care n-are unde să se angajeze.” (cetățean din Deltă, Interviu 8)

Principala diferență structurală dintre cele două teritorii este mediul geografic care generează izolarea. În Delta Dunării, mobilitatea este condiționată de apă, canale și brațe de fluviu. În Munții Apuseni, izolarea este produsă de relief, pantă, distanțe și fragmentarea rețelei rutiere.

Pentru Delta Dunării, ipoteza de lucru este că sărăcia în transport este amplificată de dependența structurală de transportul pe apă, de rigiditatea serviciilor existente și de competiția dintre mobilitatea turistică și cea a populației locale.

Pentru Munții Apuseni, ipoteza de lucru este că sărăcia în transport este determinată în principal de dispersia teritorială, infrastructura rutieră precară și lipsa unor servicii de transport public adaptate contextului montan.

Aceste ipoteze sunt testate și nuanțate prin analiza empirică a datelor de teren.

5.2. Harta tematică a cercetării de teren

Tabelul de mai jos sintetizează temele emergente identificate în transcripțe și notele de teren, alocate pe cele două teritorii și poate fi utilizat ca instrument de navigare a lecturii capitolului.

Axă tematică	Delta Dunării	Munții Apuseni
1. Transport ca infrastructură de viață	Transportul naval = condiție de existență; deplasare obligatorie; costuri de timp, bani, efort; un singur motor, o singură rută, fără plasă de siguranță	Infrastructură incompletă: drum asfaltat dar fără servicii; licența microbuz suspendată în pandemie; acces fizic separat de acces funcțional; ambivalență sezonieră
2. Mecanisme ale sărăciei în transport	Costuri disproporționate (combustibil naval ~100 l/zi); costuri invizibile (taxi, intermediari); prețuri amplificate +200-300%; subvenții capturate de operatori	Cost cumulativ: 120 lei/cursă taxi; motorină +10-12% iarna; uzură auto pe pante; cost ierarhizat alături de medicamente; forced car ownership (Mattioli, 2021)
3. Inechitate, gen și vârstă	Ierarhie internă: capital de mobilitate, capacitate fizică, rețele sociale; vârstnici, femei singure, gospodării fără resurse excluse funcțional	Diferențe vale vs deal vs cătune; femei singure cele mai izolate; elevii captivi aranjamentelor informale; mobilitate = mecanism de reproducere a inegalității
4. Practici comunitare și informalitate	Curier comunitar (șofer microbuz școlar); bărci partajate; contribuții combustibil; braconaj de subzistență; ilegalitate indusă	Traista-n gard; Facebook de coordonare; liste cumpărături consolidate; farmacistă-nod; colecte combustibil; selective, nu universale
5. Guvernanță, mediu, viitor	Captură instituțională; ARBDD ca blocaj; conflict mediu-supraviețuire ca artificial; pesimism, resignare; migrația tinerilor; depopulare inevitabilă	Fragmentare administrativă; dezăpezire ca răzbunare politică; tranziție verde ca temă externă; prudență, soluții incrementale; fereastră încă deschisă

5.3. Analiza datelor

Delta Dunării

Datele din interviuri confirmă în mod consistent ipoteza de lucru: sărăcia în transport este percepută ca o problemă structurală, nu ca o dificultate punctuală. Mobilitatea apare ca rară, costisitoare și nesigură, afectând direct viața cotidiană a populației locale și accesul la servicii esențiale.

Transportul ca infrastructură de viață

Datele converg consistent către ideea că în Delta Dunării transportul nu este perceput ca un sector distinct (infrastructură, logistică, mobilitate), ci ca infrastructură de viață. Mobilitatea structurează accesul la hrană, sănătate, venit, educație, relații sociale și demnitate. Absența sau disfuncționalitatea transportului produce efecte în cascadă asupra tuturor celorlalte dimensiuni ale traiului. Pentru majoritatea respondenților, mobilitatea este obligatorie, nu opțională; deplasările zilnice sau săptămânale sunt determinate de nevoi de bază: aprovizionare, acces la medic, reparații tehnice, muncă sezonieră. Diferențele între respondenți nu sunt de natură calitativă (unii „au transport”, alții „nu au”), ci de grad de expunere la consecințele lipsei acestuia.

„În primul rând, treaba cu alimentarea, alimentarea de hrană sau de alimente. În cazul în care, de exemplu, chiar acum s-a întâmplat să nu mai ai, frigiderul de la magazine sunt goale, pentru că transportul lor sau alimentarea magazinelor se face de două ori pe săptămână. Dacă am rămas eu,

au rămas și ei fără pâine. Am rămas și eu fără pâine. Trebuie să mă gândesc cu ce plec eu mâine sau azi la Sulina, că ar fi mai aproape.” (cetățean din Deltă, Interviu 7)

Interviurile arată că dependența de transportul naval nu este doar un efect al geografiei Deltei, ci rezultatul unei lipse sistematice de alternative funcționale. Transportul pe apă este perceput ca inevitabil, dar în același timp ca ineficient, scump și solicitant, mai ales pentru vârstnici și persoane cu mobilitate redusă. Rigiditatea serviciilor existente este confirmată empiric prin orare limitate, lipsa flexibilității și absența logisticii pentru bunuri și urgențe. Din perspectiva localnicilor, serviciile sunt concepute pentru un „utilizator abstract”, fără a ține cont de nevoile reale ale traiului zilnic. Datele indică o competiție clară între mobilitatea turistică și cea a populației locale, dar una profund inegală. Mobilitatea turistică este rapidă și capitalizată, în timp ce mobilitatea locală este constrânsă, mai scumpă și subordonată priorităților economice ale turismului.

Mecanismele sărăciei structurale în transport

Datele indică că sărăcia din Delta Dunării nu este explicată primar prin lipsa resurselor naturale sau a muncii, ci prin costul și accesibilitatea transportului, care funcționează ca multiplicator al sărăciei. Patru mecanisme recurente structurează această dinamică.

Costuri disproporționate. Transportul (naval sau terestru improvizat) consumă o parte semnificativă din venituri: combustibil, bilete, remorcări, reparații, deplasări la Tulcea. Pentru pensionari, persoane cu venituri mici sau gospodării fără capital de mobilitate, o singură deplasare poate echivala cu o parte majoră din bugetul lunar. Acest mecanism este recurent în literatura europeană privind „transport affordability” (Lucas et al., 2016).

„Combustibilul pentru toată lumea este foarte scump. Și turiștii care vin în Deltă zic: ce-i cu prețurile astea, de ce e așa scumpă? Păi să vedem, cu motorul ăsta mănânc până la aproape 100 de litri de benzină pe zi.” (cetățean din Deltă, Interviu 2)

Costuri invizibile. Pe lângă costurile directe, apar costuri de tranzacție: timp pierdut, taxiuri, intermediari, „atenții”, dependență de alții pentru transportul coletelor sau al bunurilor. Aceste costuri sunt rar recunoscute în politicile publice, dar sunt omniprezente în experiența locală și transformă fiecare deplasare într-un proces complex de negociere.

„Nu ajunge niciun curier, deci curierul ajunge până la Tulcea și de acolo, pentru că avem de trei ori pe săptămână transport cu barca, rugăm barcagiul să meargă la curier. Asta înseamnă să plătesc taxiul dus-întors și să-i dau și lui niște bani, că m-a ajutat să iau pachetul de la curier.” (cetățean din Deltă, Interviu 7)

Prețuri amplificate prin izolare. Aprovizionarea limitată și lipsa concurenței duc la adaosuri comerciale foarte mari (200-300%) la alimente și bunuri de bază. Astfel, chiar și eventualele subvenții de transport sunt neutralizate sau capturate, iar costul final este transferat către consumatorii locali. Sărăcia în mobilitate alimentează direct sărăcia generală a gospodăriilor.

Subvenții capturate. Mai multe interviuri arată că transportul subvenționat nu produce accesibilitate reală. Subvenția este absorbită de intermediari sau operatori, fără mecanisme eficiente de control al prețurilor finale. Din perspectiva localnicilor, subvenția „există pe hârtie”, dar nu reduce sărăcia.

„Subvenția asta care este acaparată de stat, poate ar trebui reorientată spre companii care au apărut în ultimii zece-cincisprezece ani și care furnizează serviciile exacte și nu vizează nicio subvenție. Și într-un fel intră într-o concurență reală cu compania care primește subvenție. Fondul ar trebui reorientat și regândit și să ajungă exact acolo unde este nevoia cea mai mare.” (cetățean din Deltă, Interviu 3)

Inechitate și diferențiere internă

Sărăcia în mobilitate nu afectează comunitatea uniform. Analiza evidențiază o ierarhie internă a mobilității, determinată de capitalul de mobilitate (posesia unei bărci, a unei mașini, a unui tractor sau a relațiilor necesare pentru a obține transport), de capacitatea fizică (vârsta, boala și dizabilitatea transformă transportul într-o barieră corporală) și de rețelele sociale (accesul la ajutor informal devine decisiv). Vârstnicii, persoanele cu mobilitate redusă, femeile care locuiesc singure și gospodăriile fără resurse relaționale sunt excluse funcțional de la accesul la servicii esențiale; mobilitatea este delegată altora, iar traiul depinde de bunăvoință, nu de drepturi sau servicii garantate.

Accesul la sănătate ca expresie a sărăciei în mobilitate

Dintre toate dimensiunile afectate de constrângerile de mobilitate, accesul la sănătate este cea mai consistent documentată în datele de teren și, totodată, cea cu cele mai grave consecințe directe asupra vieții cotidiene. În Delta Dunării, accesul la servicii medicale implică o deplasare de minimum două ore (Sulina–Tulcea), costuri de transport de minim 80–100 lei per cursă, planificare complexă și dependență de condițiile meteo. Cabinetul medical local funcționează între orele 9 și 11-12, de luni până vineri. Pacienții cu boli cronice care necesită dializă sunt transportați de trei ori pe săptămână la Tulcea cu ambulanțe rapide dedicate, ceea ce constituie una dintre puținele intervenții instituționale funcționale documentate.

„Sunt, de exemplu, bolnavi care au nevoie de dializă, sunt duși de trei ori pe săptămână la Tulcea, cu ambulanțe rapide, destinate strict pentru transportul celor care fac dializă. Și toate serviciile sunt decontate, adică progrese, nu suntem cu totul abandonati.” (cetățean din Deltă, Interviu 3)

Accesul la medicamente este mediat de distanță și de rețelele informale. În comunele deltaice, rețelele sunt transmise prin intermediari, medicamentele sunt aduse de curieri informali sau de rude din Tulcea, iar lipsa unei farmacii locale transformă fiecare reînnoire de tratament într-o problemă logistică.

Sănătatea este argumentul cel mai puternic pentru recadrarea transportului ca serviciu social: când imposibilitatea de a ajunge la medic sau la farmacie devine un factor de risc pentru viață, mobilitatea încetează să fie o problemă sectorială și devine o urgență de sănătate publică.

Practici comunitare: solidaritate, informalitate și ilegalitate indusă

În lipsa unor servicii publice funcționale, comunitățile dezvoltă o infrastructură informală de supraviețuire: ajutor reciproc pentru aprovizionare și transport, „curieri comunitari” (șoferi, barcagii, microbuze școlare folosite informal), economii mixte (pescuit + turism + munci ocazionale), practici ilegale tolerate (braconaj de subzistență). Aceste practici nu sunt percepute de respondenți ca deviații morale, ci ca răspunsuri raționale la eșecul sistemic al statului. Ilegalitatea apare nu ca opțiune, ci ca ultimă soluție. Solidaritatea informală are limite: este fragilă, dependentă de relații personale și incapabilă să substituie servicii publice stabile.

Mediu și mobilitate: un conflict perceput ca artificial

Un rezultat transversal al analizei este percepția larg răspândită a unui conflict între protecția mediului și supraviețuirea comunităților. Majoritatea respondenților recunosc impactul negativ al traficului naval intensiv asupra ecosistemului (eroziune, valuri, distrugerea habitatelor), dar consideră că politicile de mediu sunt rigide, neadaptate la realitățile locale și lipsite de alternative funcționale. Interviuurile 1, 5, 8 și 10 conțin un discurs articulat, non-naiv. Interviuul 10 propune explicit un drum terestru controlat — cu trafic limitat, piste de biciclete și control al accesului — ca soluție care ar reduce simultan presiunea ecologică a transportului naval și izolarea comunitară. Respondentul demonstrează existența istorică a unui drum terestru (sec. XVIII–XIX) care lega Tulcea–Sulina–Periprava–Letea–Chilia Veche, menținut prin muncă comunitară (corvoadă).

Paradoxul este central: actualul model de mobilitate navală intensivă este anti-ecologic; soluții alternative ar putea reduce presiunea asupra Deltei. Lipsa acestora nu este atribuită constrângerilor naturale, ci blocajelor instituționale, în special poziției ARBDD, percepută ca instituție hipertrofiată. Soluțiile tehnice există (aeroglisor, ambarcațiuni speciale, vehicule off-road dedicate) dar sunt blocate de lipsa voinței politice, nu de lipsa tehnologiei.

Guvernanță: abandon, captură și eșec de implementare

Dimensiunea de guvernanță este una dintre cele mai consistente din întregul set de date. Indiferent de profilul respondentului, instituțiile publice sunt percepute ca absente sau ineficiente, capturate de interese politice sau economice, incapabile să implementeze proiecte coerente. Primăriile sunt descrise ca având resurse, dar fără capacitate sau voință de a le utiliza pentru nevoi publice de bază. Reglementarea excesivă este văzută ca hiper-reglementare neadaptată, care inhibă inițiativa locală, favorizează actorii mari și produce informalitate.

„Au cumpărat o barcă de acum mulți ani, 10, 8, zece ani, o barcă pentru primărie și pentru situații de urgență și stă la el în curte. De 8 ani de zile deja motorul nu mai e funcțional, pentru că dacă nu are orele de funcționare, s-a degradat.” (cetățean din Deltă, Interviu 7)

Analiza reflectă predominant experiențe de disfuncționalitate, fragmentare sau absență instituțională. Datele de teren sugerează că investițiile și resursele provenite din exterior sunt adesea

filtrate prin structuri locale de putere, fiind capturate sau redistribuite preferențial către actori care dețin deja capital economic, social sau politic.

Viitorul: migrație, resemnare și declin anticipat

În majoritatea interviurilor, viziunea asupra viitorului este marcată de pesimism și resemnare. Așteptările față de stat sunt minime sau inexistente. Migrația (internă sau externă, inclusiv munca pe vapoare) apare ca strategie rațională de adaptare, în special pentru tineri. Depopularea, îmbătrânirea și dispariția treptată a comunităților sunt anticipate ca evoluții inevitabile, în lipsa unor intervenții structurale. Transportul nu este doar o problemă tehnică, ci variabila-cheie care decide dacă o comunitate mai are viitor sau nu.

Concluzie analitică. Sărăcia în mobilitate și transporturi este mecanismul structural prin care inechitatea, sărăcia și excluziunea sunt produse și reproduse în Delta Dunării. Problema nu este lipsa de adaptare a comunităților, ci lipsa unei guvernante care să transforme transportul într-un serviciu public echitabil, adaptat contextului ecologic și social. Fără intervenții sistemice în zona transportului, orice politică de sănătate, educație, mediu sau dezvoltare locală rămâne parțială și inefficientă.

Munții Apuseni

Afirmația privind dispersia teritorială și lipsa serviciilor de transport public adaptate contextului montan este puternic confirmată de datele de teren. Dispersia nu este doar spațială, ci topografică și funcțională (vale vs deal, vatră vs cătune), ceea ce produce diferențe calitative de acces, nu doar distanțe mai mari.

Așteptarea pentru o „infrastructură rutieră precară” necesită o corecție importantă. Datele arată că problema nu este doar precaritatea infrastructurii, ci inadecvarea ei la specificul montan: asfaltarea a îmbunătățit accesul vara, dar a crescut riscul iarna; lipsa întreținerii adaptate produce noi forme de vulnerabilitate; infrastructura rutieră nu este corelată cu servicii de mobilitate.

Transportul ca infrastructură incompletă

În zonele montane analizate, transportul nu funcționează ca o infrastructură publică propriu-zisă, ci ca o infrastructură incompletă, fragmentată și profund dependentă de inițiativa individuală. Deși există investiții vizibile în asfaltarea drumurilor, acestea nu sunt dublate de servicii de transport. Drumul există, dar mobilitatea nu este garantată. Accesul fizic este separat de accesul funcțional: poți avea drum asfaltat, dar fără autobuz, fără program coerent, fără posibilitatea reală de a ajunge la servicii esențiale. Notele de teren oferă un detaliu care subliniază exact această incompletitudine: licența de transport pe ruta cu stație în sat (microbuz zilnic de la Brad) a fost suspendată în pandemie și nu a mai fost reluată. Când a funcționat, avea un program care nu sprijinea nevoile locuitorilor. Înainte de 1989 existau 4 autobuze pe zi, în funcție de schimbările de la mina Rovina. Contrastul este structural, nu nostalgic: în economia planificată, transportul era funcție a producției; în economia de piață, transportul depinde de rentabilitate, iar comunitățile mici nu sunt rentabile.

Mecanismul cumulativ al sărăciei în transport

Sărăcia în mobilitate în context montan nu se manifestă prin lipsa totală a deplasării, ci prin costul excesiv al deplasării raportat la venituri, efort și risc. Transportul este trăit ca o povară structurală, comparabilă cu cheltuielile pentru sănătate. Mecanismul sărăciei de transport este cumulativ: lipsa transportului public obligă la utilizarea mașinii personale; aceste soluții cresc costurile și dependențele; costurile ridicate limitează frecvența deplasărilor; limitarea deplasărilor reduce accesul la servicii, oportunități și relații. Această dinamică corespunde conceptului de „forced car ownership” teoretizat de Mattioli (2021). Costul transportului în terenul studiat este cuantificabil: 120 lei o cursă de taxi din Brad, la care se adaugă costul motorinei pentru navetiști (cu 10-12% mai mare iarna), uzura mașinii pe drumuri montane, absența benzinăriei. Costul transportului este ierarhizat de respondenți alături de cel al medicamentelor, o asociere care subliniază poziția transportului în economia gospodăriei ca problemă de supraviețuire, nu de confort.

Inechitate internă: geografie, gen și vârstă

Inegalitatea de mobilitate este pronunțată în interiorul comunităților montane. Diferențele nu sunt doar între sate și orașe, ci în interiorul aceluiași sat: între vale și deal, între vatra satului și cătune, între gospodăria cu mașină și cele fără, între persoane cu relații sociale active și cele izolate. Femeile care locuiesc singure, vârstnicii și persoanele cu boli cronice apar constant ca fiind cele mai limitate în mobilitate. Elevii de liceu și tinerii fără acces la transport public devin captivi unor aranjamente informale. Mobilitatea funcționează astfel ca mecanism de reproducere a inegalității.

Accesul la sănătate

În Munții Apuseni, accesul la sănătate este structurat de distanțe mari, lipsa unui medic de familie în comună (îngrijirea medicală primară depinde de caravane anuale de medici organizate de ONG-uri și de primărie) și de distanța până la punctul farmaceutic (Blăjești, 17 km de Curechiu; Brad sau Alba Iulia pentru Intregalde). Populația îmbătrânită cu nevoi de tratament oncologic, reumatologic sau stomatologic are nevoie de deplasări la Cluj sau Timișoara, costuri comparate de respondenți cu cheltuielile pentru întreținerea mașinii personale. Farmacista din Brad, care este localnică, a dezvoltat un sistem de gestionare a cardurilor de sănătate și a rețetelor sătenilor, trimițându-le acestora medicamentele lunar, un exemplu clar de infrastructură informală care substituie absența serviciilor publice. Telemedicina apare în datele din Apuseni ca formă de reziliență: medici care acceptă consultații prin *WhatsApp videocall*. Această practică este funcțională, dar dependentă de conectivitatea digitală, care este, așa cum s-a documentat anterior, fragmentată și instabilă.

„Populație îmbătrânită, cu persoane care au nevoie să ajungă la tratament lunar — oncologic, reumatologic, stomatolog la Cluj sau Timișoara.” (note de teren Apuseni, Curechiu)

Practici comunitare: auto-organizare și selectivitate

În lipsa unui sistem formal, comunitățile dezvoltă practici complexe de auto-organizare: transportul informal, colectele pentru combustibil, barterul, rotația mașinilor, listele consolidate de cumpărături nu sunt excepții, ci structuri stabile ale vieții cotidiene. Aceste rețele sunt selective: funcționează bine pentru cei integrați social, dar lasă în afara circuitului persoanele izolate. Notele de teren documentează practici specifice: „traista-n gard” (pentru comenzile de pâine, cu banii potriviți, la drumul principal); pagina de Facebook creată de un cetățean pentru coordonarea nevoilor de transport; farmacistul din Brad care gestionează cardurile de sănătate; anunțuri de tipul „am drum la... și am 2 locuri libere”. Aceste practici nu sunt improvizații spontane, ci structuri stabile cu norme și reguli informale de funcționare.

„Se lasă traista-n gard la drumul principal, cu banii potriviți, șoferul vine și lasă produsele în traistă, eventualele diferențe se reglează ulterior.” (cetățean din Apuseni)

Mediu și mobilitate: o tensiune practică

Relația dintre mobilitate și mediu în context montan este una tensionată. Creșterea dependenței de mașina personală accentuează presiunea asupra mediului local, în timp ce utilizarea utilajelor forestiere pe drumuri recent asfaltate accelerează degradarea infrastructurii. Lipsa alternativelor face ca discursul despre transport durabil să rămână abstract. Tranziția verde, în lipsa unei abordări adaptate ruralului montan, riscă să fie percepută ca o temă externă, impusă, fără relevanță imediată, cu implicații directe pentru proiectarea măsurilor din Fondul Social pentru Climă.

Guvernanță: fragmentare și cerc vicios

Guvernanța mobilității este caracterizată de fragmentare, discontinuitate și distanță față de realitățile locale. Transportul este rareori abordat ca drept sau serviciu public esențial; mai frecvent, este tratat prin prisma rentabilității economice. Această abordare produce un cerc vicios: lipsa cererii „vizibile” justifică lipsa serviciilor, iar lipsa serviciilor reduce cererea. Interviuurile și notele de teren aduc un detaliu revelator: curățarea drumurilor a fost folosită de fosta administrație a comunei București ca formă de răzbunare politică — numărul mic de voturi din Curechiu a făcut ca primarul să refuze explicit trimiterea utilajelor cu nisip, sau să le trimită tardiv, după orele de navetă. Acest exemplu transformă întreținerea infrastructurii, un serviciu public de bază, în instrument de putere politică locală.

Viitorul: prudență și soluții incrementale

Viziunea asupra viitorului mobilității montane este prudentă și limitată de experiențele anterioare. Soluțiile propuse de respondenți sunt incrementale: microbuze periodice, subvenționarea combustibilului, sprijinirea transportului organizat local. Fără o schimbare de paradigmă, de la mobilitate ca activitate economică la mobilitate ca infrastructură socială, zonele montane riscă să rămână dependente de reziliența comunitară. Pe termen lung, această dependență poate deveni nesustenabilă. Anticiparea unei dependențe ridicate de autoturismul personal și de rețele informale este pe deplin validată. Totuși, terenul arată că autoturismul personal nu este o soluție universală

accesibilă, ci o resursă concentrată. Rețelele informale nu sunt neutre; ele reproduc inegalități interne și maschează absența statului. Mobilitatea nu limitează doar accesul la oportunități, ci reconfigurează așteptările de viață.

5.4. Tipologii de experiență a sărăciei în mobilitate

Această secțiune propune o sinteză analitică a datelor de teren prin identificarea unor tipuri recurente de experiență a mobilității cotidiene. Tipologiile nu reprezintă categorii rigide de persoane sau gospodării, ci configurații de constrângeri, resurse și strategii, care pot coexista sau se pot succeda în timp în cadrul aceleiași biografii.

Tipologia 1 – Mobilitatea funcțională, dar fragilă

Tipologia mobilității funcționale, dar fragile a fost identificată cu recurență în interviurile din ambele teritorii. În Delta Dunării, ea apare pregnant la respondenții care descriu gospodării active care muncesc, se aprovizionează și se deplasează, dar care funcționează fără plasă de siguranță: un singur motor, o singură rută, o singură sursă de venit. În Apuseni, aceeași fragilitate apare în gospodăriile navetiștilor, unde asphaltarea recentă a creat o iluzie de accesibilitate, funcțională vara, dar extrem de fragilă iarna.

„Dacă tot plecăm, facem tot atunci, că nu știi când mai ajungi.” (cetățean din Deltă)

Mobilitatea este posibilă, dar menținută printr-un echilibru instabil între resurse limitate, planificare atentă și absența evenimentelor neprevăzute. Costurile transportului sunt resimțite acut, nu neapărat prin sume absolute, ci prin raportarea lor la venituri. Un element definitoriu este toleranța extrem de redusă la șocuri: o defecțiune tehnică minoră, o cursă anulată sau o schimbare bruscă de vreme pot bloca complet mobilitatea. Această fragilitate generează un stres anticipativ constant.

„Ne descurcăm, da' nu prea avem voie să greșim.” (cetățean din Apuseni)

Tipologia 2 – Mobilitatea dependentă (relațională)

Mobilitatea dependentă a fost identificată cu cea mai mare recurență în întregul set de date, apărând central în interviurile din Delta Dunării cu persoane vârstnice cu mobilitate fizică sever afectată și în interviurile din Apuseni. Această tipologie este puternic marcată de gen și vârstă: în ambele teritorii, femeile vârstnice singure reprezintă grupa cea mai expusă.

„Nu pot să mă duc nicăieri. Dacă nu-mi aduce cineva, nu am.” (cetățean din Deltă, Interviu 6)

„Femeile care locuiesc singure sunt percepute ca fiind cele mai izolate, solitare și având cele mai mari probleme de mobilitate.” (note de teren Apuseni)

Mobilitatea nu este autonomă, ci delegată. Accesul nu este garantat, ci condiționat de disponibilitatea, bunăvoința sau interesele celorlalți. Pe lângă costurile financiare, mobilitatea dependentă implică costuri sociale: rușine, datorie, obligație de reciprocitate sau pierderea autonomiei.

„Îți vine greu să tot ceri.” (cetățean din Deltă, Interviu 6)

Tipologia 3 – Mobilitatea episodică și reactivă

Mobilitatea episodică și reactivă apare central în interviurile din Delta Dunării și la gospodăriile de pe deal din Apuseni (cătunele Cosmești, Niculești, Fodor), unde deplasarea la medicul de familie devine o decizie financiară majoră.

„Pentru doctor mergi numai dacă e grav. La altele nu mai pleci.” (cetățean din Deltă)

Mobilitatea nu face parte din ritmul cotidian. Deplasările apar punctual, ca reacție la urgențe. Viața zilnică este organizată în jurul evitării deplasărilor. Fiecare deplasare implică cheltuieli semnificative. Activitățile care nu sunt strict necesare sunt eliminate complet.

„Stai aici cu lunile.” (cetățean din Apuseni)

Tipologia 4 – Mobilitatea blocată

Mobilitatea blocată a fost documentată cel mai clar în interviurile din Delta Dunării. Interviuul 6 este cazul cel mai consistent: o femeie vârstnică cu mobilitate fizică sever afectată, pensie de ~1800 lei, singură, dependentă integral de frați din Tulcea. În Apuseni, tipologia apare la persoanele imobilizate din cătunele de deal. Programul primăriei de verificare a persoanelor izolate din cătune în perioadele de ger confirmă existența acestei categorii ca problemă recunoscută instituțional.

„Dacă nu-mi aduce cineva, nu am. Tot de alții depind.” (cetățean din Deltă)

Mobilitatea este aproape imposibilă sau complet evitată. Izolarea este acceptată ca stare „normală”. Mobilitatea nu mai este revendicată, ci abandonată ca posibilitate. Această internalizare marchează trecerea de la constrângere externă la auto-limitare, cu efecte profunde asupra demnității și participării sociale.

Tipologia 5 – Mobilitatea negociată comunitar

Mobilitatea negociată comunitar a fost documentată cu cea mai mare densitate în notele de teren din Apuseni, unde practicile includ coordonarea navetiștilor, pagina de Facebook, „traista-n gard”, listele de cumpărături consolidate, colecta pentru combustibil, iar în Deltă comunitatea este activă prin roluri de „curier comunitar”, contribuții comunitare pentru repararea drumurilor, ajutor între vecini.

„Dacă merge cineva, de exemplu un vecin, îi spun: vecinule, ia-mi și mie aia, că știi că dacă merg și eu, îl ajut înapoi.” (cetățean din Deltă, Interviu 7)

Mobilitatea este posibilă prin aranjamente colective informale. Accesul este reglementat prin norme nescrise. Nu toți beneficiază în mod egal: accesul este influențat de reputație, relații, capacitatea de contribuție. Mobilitatea negociată reproduce diferențe interne, chiar dacă se bazează pe solidaritate.

Analiza transversală a tipologiilor

Tipologiile descrise nu sunt exclusive și nici stabile. Aceeași persoană poate traversa mai multe tipuri de experiență a mobilității de-a lungul timpului. Sărăcia în mobilitate nu este o stare fixă, ci un proces dinamic, în care mobilitatea se degradează gradual, iar strategiile de adaptare devin tot mai costisitoare și mai fragile.

Mobilitatea funcțională, dar fragilă (Tipologia 1) reprezintă o zonă de echilibru instabil, în care deplasarea este posibilă doar prin planificare atentă și în absența oricărui șoc. Această tipologie este esențială pentru înțelegerea *transport poverty* ca proces: mobilitatea există, dar fără reziliență, iar riscul de degradare este permanent. Ea funcționează ca zonă de tranziție, nu ca stare stabilă.

Mobilitatea dependentă (Tipologia 2) marchează pierderea autonomiei. Deplasarea devine negociată social, condiționată de relații și de bunăvoința altora. Această tipologie introduce explicit asimetriile de putere în analiza mobilității: cine poate cere, cine poate refuza, cine decide momentul și scopul deplasării. *Transport poverty* capătă aici o dimensiune relațională și simbolică, nu doar materială.

Mobilitatea episodică și reactivă (Tipologia 3) reflectă o retragere funcțională din spațiul mobil. Deplasările nu dispar, dar sunt reduse la intervenții punctuale, declanșate de urgențe. Viața cotidiană se fragmentează, iar accesul la servicii devine discontinuu. Această tipologie arată cum costurile mari și incertitudinea conduc la auto-limitarea mobilității, chiar înainte de apariția imobilității totale.

Mobilitatea blocată (Tipologia 4) reprezintă forma extremă a *transport poverty*. Aici, deplasarea iese complet din orizontul posibilului, iar izolarea este internalizată. Viața se restrânge la un perimetru minim, iar dependența de alții devine totală. Această tipologie nu este doar un eșec de infrastructură, ci un eșec de drepturi, cu efecte profunde asupra demnității și participării sociale.

Mobilitatea negociată comunitar (Tipologia 5) traversează toate celelalte tipologii, funcționând ca mecanism compensator. Aranjamentele colective permit temporar funcționarea mobilității acolo unde statul este absent, dar nu elimină inegalitățile și nu oferă stabilitate. Această tipologie evidențiază capacitatea comunităților de a crea soluții, dar și costul social al externalizării mobilității către solidaritate informală.

Interpretarea tipologiilor privilegiază experiențele de vulnerabilitate și constrângere, întrucât acestea au apărut cu recurență în datele de teren. Această focalizare reflectă structura empirică a materialului colectat, nu o ierarhizare normativă a formelor de mobilitate existente. Privite împreună, tipologiile descriu un proces de degradare cumulativă a mobilității, în care oamenii pot aluneca dintr-o stare în alta în funcție de evenimente minore: o defecțiune tehnică, o boală, o relație ruptă, o creștere de preț.

Tranzițiile nu sunt excepții, ci traiectorii probabile într-un context lipsit de protecție instituțională. Diferențele dintre Delta Dunării și Munții Apuseni nu schimbă structura tipologiilor, ci forma lor concretă. Această convergență sugerează că sărăcia în mobilitate este mai puțin un efect al geografiei și mai mult un produs al aranjamentelor instituționale și al absenței serviciilor publice adaptate.

Lectură transversală: gen, vârstă și demnitate

Tipologiile nu sunt neutre din punct de vedere demografic. Mobilitatea dependentă (T2) este concentrată în rândul vârstnicilor singuri și al femeilor vârstnice. Mobilitatea blocată (T4) reproduce același tipar. Mobilitatea episodică (T3) cuprinde gospodării cu copii școlari cu un singur adult activ și gospodării conduse de femei singure cu venituri reduse. Mobilitatea negociată comunitar (T5) este disponibilă în principal bărbaților care dețin mijloace de transport și femeilor integrate social. Sărăcia în mobilitate concentrează vulnerabilități pe linii de gen și de generație, iar politicile de intervenție trebuie să integreze această dimensiune.

Demnitatea nu apare ca temă articulată explicit de respondenți, ci ca experiență difuză, prezentă în subtext, în ezitări și în mecanisme de adaptare morală. Analiza interviurilor din Delta Dunării identifică o tensiune centrală: există o etică a muncii și a decenței în ciuda precarității extreme, și un contrast și mai dur: cazuri-limită de sărăcie alături de refuzul banilor și de solidaritate fără condiții, o etică comunitară a supraviețuirii care sfidează logica asistențialistă. În Apuseni, dimensiunea demnității apare în reticența de a cere ajutor, în apelarea la aranjamente informale mai degrabă decât la primărie și în ierarhizarea costurilor sociale ale mobilității dependente: rușine, datorie, obligație de reciprocitate, pierderea autonomiei decizionale asupra deplasării.

Această dimensiune are o implicație directă pentru politicile publice: intervențiile care reduc costurile financiare fără a restaura autonomia deplasării — de exemplu, subvenționarea indirectă prin operatori care nu modifică frecvența sau accesibilitatea curselor — nu adresează dimensiunea demnității sărăciei în mobilitate.

5.5. Sinteza finală: teme, geografie și tipologii

Tabelul de mai jos reunește axele tematice, formele lor concrete în cele două teritorii și tipologiile de experiență asociate fiecăreia. Tabelul sintetizează capitolul 5 și poate fi citit atât pe verticală (fiecare axă prin prisma geografiei și a tipologiilor), cât și pe orizontală (profilul tematic complet al fiecărui teritoriu).

Axă tematică	Delta Dunării	Munții Apuseni	Tipologii asociate
Transport ca infrastructură de viață	Naval = condiție de existență; aprovizionare condiționată de barcă	Drum fără servicii; licență suspendată; ambivalență sezonieră	T1 (fragilă): echilibru instabil T3 (episodică): retragere din spațiul mobil
Mecanisme ale sărăciei	4 mecanisme: costuri disproporționate, invizibile, prețuri amplificate, subvenții capturate	Cost cumulativ; <i>forced car ownership</i> ; transport = medicamente	T1–T4: degradare graduală pe măsură ce mecanismele se acumulează
Inechitate, gen și vârstă	Vârșnici, femei singure, gospodării fără capital de mobilitate	Vale vs deal; femei singure cele mai izolate; elevi captivi	T2 (dependentă): concentrată la vârșnice singure T4 (blocată): imobilitate internalizată
Practici comunitare	Curieri comunitari; bărci partajate; braconaj de subzistență	Traista-n gard; Facebook; farmacistă-nod; rotația mașinilor	T5 (negociată comunitar): traversează celelalte tipologii; selective
Guvernanță, mediu, viitor	Captură; ARBDD; paradox ecologic; pesimism; fereastră închisă	Fragmentare; politizare; tranziție verde externă; fereastră deschisă	T3–T4: cercul vicios lipsa servicii → lipsa cerere → lipsa servicii
CONVERGENȚĂ	Cele patru mecanisme ale sărăciei în mobilitate (costuri disproporționate, costuri invizibile, prețuri amplificate, subvenții capturate) apar în ambele teritorii. Tipologiile de sărăcie în mobilitate se distribuie similar. Sărăcia în mobilitate este produsă instituțional, nu determinată geografic. Soluțiile trebuie să adreseze mecanismele comune, adaptând formele concrete la specificul teritorial.		

Convergențe și divergențe: sărăcia în mobilitate dincolo de geografie

Analiza paralelă a celor două teritorii permite formularea unei concluzii analitice centrale: mecanismele structurale ale sărăciei în mobilitate converg în mod remarcabil între Delta Dunării și Munții Apuseni, în ciuda diferențelor radicale de geografie, de mod de transport și de configurație instituțională. Această convergență demonstrează că sărăcia în mobilitate este produsă structural și instituțional, nu determinată natural de geografie, mesajul central al raportului.

Convergența mecanismelor structurale în două contexte atât de diferite are o implicație politică directă: soluțiile trebuie să adreseze mecanismele comune (captura subvențiilor, fragmentarea guvernantei, decuplarea infrastructurii de servicii), adaptând însă formele concrete la specificul teritorial. O politică de transport naval comunitar funcționează în Deltă dar nu în Apuseni; un sistem de microbuze la cerere funcționează în Apuseni dar nu în Deltă. Ceea ce trebuie să fie uniform este principiul, transportul ca serviciu social, subvenția directă la utilizator, monitorizarea anti-captură, nu instrumentul.

Divergențele sunt la fel de instructive: în Deltă, conflictul mediu-mobilitate este acut și produce un paradox reglementar; în Apuseni, problema centrală este decuplarea infrastructurii de servicii. În Deltă, depopularea este acceptată fatalist; în Apuseni, există încă o masă critică de tineri navetiști care ar putea fi reținuți prin intervenții incrementale. Aceste diferențe cer nu doar soluții diferite, ci și

urgențe diferite: în Apuseni, fereastra de acțiune este încă deschisă; în unele comunități deltaice, ea s-ar putea închide în orizontul următorului deceniu.

În ansamblu, tipologiile arată că mobilitatea nu este doar o problemă de deplasare, ci un indicator sintetic al incluziunii sociale. Pe măsură ce mobilitatea devine fragilă, dependentă, episodică sau blocată, accesul la drepturi, servicii și oportunități se restrânge. Sărăcia în mobilitate apare astfel nu ca o stare marginală, ci ca un mecanism central de producere a inechității teritoriale.

6. Implicații pentru politici publice

Acest capitol urmărește să traducă rezultatele analizei într-un cadru de implicații strategice pentru intervențiile publice în sărăcia în transporturi și mobilitate. Argumentul este articulat în trei direcții: critica abordărilor actuale, necesitatea diferențierii teritoriale și recadrarea transportului ca serviciu social. Fiecare dintre aceste direcții derivă direct din constatările capitolului 5 și pregătește recomandările concrete din capitolul 7. Implicațiile formulate aici nu sunt recomandări operaționale, ci concluzii de politică publică derivate din datele de teren. Ele vizează nu doar decidenții direcți (ministerele transporturilor, muncii și investițiilor europene), ci și arhitectura instituțională din care lipsa transportului ca prioritate de politică socială perpetuează excluziunea în zone rurale izolate.

6.1. De ce abordările actuale eșuează

Datele de teren identifică patru cauze structurale recurente ale eșecului politicilor curente de transport în zonele rurale îndepărtate studiate. Aceste cauze nu sunt conjuncturale sau locale, ele reflectă deficiențe sistemice ale modului în care transportul este conceput, finanțat și guvernat în România.

Captura instituțională a resurselor publice

Prima și cea mai consistentă constatare este că resursele publice destinate mobilității locale sunt capturate de structuri instituționale sau economice care le deturneză de la funcția lor declarată. În Delta Dunării, interviurile documentează un tipar recurent: primăriile dețin echipamente (bărci, utilaje, vehicule) achiziționate prin proiecte cu finanțare externă, dar aceste echipamente fie nu sunt utilizate pentru nevoi publice de bază, fie sunt degradate prin neutilizare, fie sunt controlate de rețele informale de putere locală. Acest tipar corespunde mecanismului de „captură instituțională” descris în literatura privind governanța în zone periferice (Bardhan și Mookherjee, 2006): resursele externe sunt absorbite de structurile locale de putere, fără mecanisme efective de transparență sau responsabilizare. În Apuseni, aceeași logică apare într-o formă diferită: întreținerea drumurilor este politizată, dezăpezirea folosită ca instrument de presiune electorală, iar investițiile în infrastructură sunt deconectate de serviciile care le-ar da funcționalitate. Implicația este directă: orice nouă alocare de fonduri, inclusiv prin Fondul Social pentru Climă, care nu include mecanisme explicite anti-captură riscă să reproducă aceleași eșecuri.

Neutralizarea subvențiilor de transport

Al doilea mecanism recurent este neutralizarea efectivă a subvențiilor. Datele arată că subvențiile existente pentru transport nu se traduc în accesibilitate reală: ele sunt absorbite de operatori sau intermediari, fără mecanisme de control al prețurilor finale sau de monitorizare a impactului pe gospodăriile vulnerabile. Din perspectiva respondenților, subvenția „există pe hârtie”, dar nu modifică structura costurilor suportate de utilizatori. Această constatare are implicații directe pentru proiectarea măsurilor din Planul Național Social pentru Climă (PNSC), aflat în curs de elaborare.

Modelul actual de subvenționare prin operatori a fost testat de facto în teritoriile studiate și a eșuat. Continuarea aceluiași model, chiar cu surse financiare noi, nu va produce rezultate diferite. Implicația structurală este că trecerea de la subvenționarea operatorilor la subvenționarea directă a utilizatorilor vulnerabili nu este o opțiune printre altele, ci o condiție minimă de eficacitate.

Hiper-reglementarea neadaptată la specificul local

Al treilea mecanism, specific în mod particular Deltei Dunării, dar cu ecouri în contextul montan, este hiper-reglementarea. Cadrul de reglementare al ariilor protejate, în special cel administrat de ARBDD (Administrația Rezervației Biosferei Delta Dunării), este perceput de respondenți ca rigid, neadaptat la realitățile locale și, paradoxal, contraproductiv din punct de vedere ecologic. Interdicțiile și constrângerile referitoare la transportul terestru mențin în funcțiune un model de mobilitate navală intensivă care degradează exact ecosistemul pe care cadrul regulamentar îl protejează. Paradoxul merită formulat explicit, pentru că are o implicație politică majoră: soluții de transport terestre controlat (drum cu acces restrâns, piste de biciclete, vehicule dedicate), propuse de respondenți pe baza cunoașterii istorice a teritoriului, ar reduce simultan presiunea ecologică a transportului naval și izolarea comunitară. Blocarea lor nu este de natură tehnică, ci instituțională, ceea ce transformă problema din una de conservare într-una de guvernanță. Implicația pentru politicile de tranziție verde este că fără o revizuire a cadrului de reglementare care să permită derogări explicite pentru transportul de bază al populației locale, orice intervenție ecologică riscă să fie percepută ca impusă și anti-umană, erodând exact legitimitatea de care tranziția verde are nevoie.

Fragmentarea responsabilităților administrative

Al patrulea mecanism este fragmentarea competențelor între niveluri și tipuri de autorități, care produce o zonă de absență instituțională: autoritățile locale cunosc nevoile, dar nu au resurse; autoritățile centrale au resurse, dar nu au informații contextuale; agențiile de reglementare au putere normativă, dar nu au contact cu realitățile de teren. Rezultatul este un cerc vicios documentat în ambele teritorii: lipsa cererii vizibile justifică lipsa serviciilor, iar lipsa serviciilor reduce cererea, un mecanism care se auto-perpetuează și care, în absența unei intervenții externe, nu are punct de ieșire.

Fragmentarea nu este doar administrativă, ci și epistemică: nivelurile decizionale nu dispun de date comparabile despre realitățile mobilității în zone rurale *remote*. Nu există o hartă națională a sărăciei în mobilitate, nu există indicatori specifici în statistica oficială, iar recensământul nu colectează date despre timpul și costul real al deplasărilor până la servicii esențiale. Fără aceste date, sărăcia în mobilitate rămâne invizibilă pentru politicile publice, nu din lipsă de gravitate, ci din lipsă de măsurare.

Cele patru mecanisme descrise, captură, neutralizare, hiper-reglementare, fragmentare, nu operează izolat, ci se consolidează reciproc. Subvențiile capturate nu sunt corectate din cauza fragmentării monitorizării; reglementările neadaptate nu sunt revizuite din cauza capturii decizionale; fragmentarea nu este rezolvată pentru că lipsesc datele care ar demonstra urgența. Această interdependență explică de ce intervențiile punctuale eșuează și de ce este necesară o abordare sistemică, nu sectorială.

6.2. Nevoia de soluții teritoriale diferențiate

Una dintre cele mai instructive concluzii ale analizei comparative este convergența mecanismelor structurale în două contexte geografice radical diferite: cele patru mecanisme ale sărăciei în transport, costuri disproporționate, costuri invizibile, prețuri amplificate, subvenții capturate, apar în ambele teritorii. Cele cinci tipologii de experiență a mobilității se distribuie similar. Sărăcia în mobilitate este produsă instituțional, nu determinată natural. Dar convergența mecanismelor nu implică uniformitatea soluțiilor. Dimpotrivă: datele arată cu claritate că exact aceleași principii de intervenție trebuie traduse în instrumente diferite, în funcție de specificul teritorial.

Această distincție are o implicație concretă pentru arhitectura politicilor. Abordarea de tip „*one-size-fits-all*”, frecventă în programele naționale (aceeași procedură de licitație, aceleași criterii de eligibilitate, aceleași standarde de operare, indiferent de context), produce rezultate perverse în teritorii cu specificități extreme. Un exemplu revelator din datele de teren: standardele de operare concepute pentru rute interurbane convenționale nu pot fi aplicate rutelor navale cu variabilitate meteo ridicată, după cum cerințele de rentabilitate care funcționează pe coridoare cu cerere ridicată nu au sens economic în comunități de 200-500 de locuitori.

Delta Dunării: implicații specifice

Pentru Delta Dunării, implicațiile privesc în principal trei domenii. Primul este transportul naval: frecvența, tariful și integrarea cu nevoile cotidiene ale populației locale, distincte de cele ale turismului, necesită un cadru de operare specific, cu subvenție directă și control al prețurilor. Al doilea este reglementarea: cadrul ARBDD trebuie revizuit pentru a permite derogări explicite pentru transportul de bază (comunitar, utilitar, medical), pe baza unui audit ecologic care să compare impactul transportului naval actual cu alternative terestre controlate. Al treilea este investiția în infrastructura de conectivitate digitală, fără de care nici un sistem de informare, planificare sau coordonare a transportului nu poate funcționa.

Urgența în Delta este marcată de date: depopularea este acceptată fatalist de respondenți, migrația tinerilor este percepută ca inevitabilă, iar unele comunități se apropie de pragul sub care dispariția devine ireversibilă. Fereastra de acțiune nu este deschisă la nesfârșit.

Munții Apuseni: implicații specifice

Pentru Munții Apuseni, implicațiile centrale privesc decuplarea infrastructurii de servicii. Drumurile au fost asfaltate, dar mobilitatea nu a fost garantată, exemplul licenței de microbuz suspendate în pandemie și nereluate este emblematic pentru o logică de investiție care se oprește la infrastructura fizică fără a asigura funcționarea serviciilor. Implicația este că orice investiție viitoare în infrastructura rutieră montană trebuie să fie condiționată de angajamente concrete de operare a serviciilor de transport, ceea ce datele din teren numesc „cuplarea investiției cu obligația de operare”.

O a doua implicație specifică privește întreținerea adaptată contextului montan. Asfaltarea a îmbunătățit accesul vara, dar a creat noi vulnerabilități iarna (polei pe pante, risc crescut de accidente).

Fără dezăpăzire și tratare anti-polei timpurie și depolitizată, infrastructura devine sursă de risc, nu de acces. Politizarea întreținerii, documentată în datele de teren ca practică concretă, nu ca percepție subiectivă, trebuie contracarată prin standarde naționale minime de întreținere sezonieră, cu finanțare centrală și monitorizare independentă.

Spre deosebire de Deltă, în Apuseni există încă o masă critică de tineri navetiști și de gospodării active care ar putea fi reținute prin intervenții incrementale. Fereastra de acțiune este deschisă, dar nu garantată pe termen lung: îmbătrânirea populației, retragerea progresivă a serviciilor publice și dependența de reziliența comunitară creează o traiectorie a cărei direcție poate fi încă inversată, cu condiția unei intervenții în orizontul următor de 3-5 ani.

6.3. Transportul ca serviciu social, nu doar infrastructură

Argumentul central al raportului, derivat din convergența datelor de teren cu cadrul teoretic, este că transportul în zonele rurale *remote* trebuie recadrat în arhitectura politicilor publice, în finanțare și în monitorizare, din activitate economică sau infrastructură tehnică în serviciu social esențial. Această recadrare nu este o formulare retorică; ea are trei consecințe operaționale distincte, fiecare cu implicații directe pentru politicile curente.

Recunoașterea utilizatorilor vulnerabili de transport

Regulamentul (UE) 2023/955 privind Fondul Social pentru Climă introduce explicit categoria „utilizatori de transport vulnerabili”, persoane și gospodării a căror mobilitate este afectată disproporționat de costurile tranziției climatice. Acest concept, deși conceput pentru contextul urban al prețului carbonului, descrie cu exactitate situația documentată în acest raport: gospodării pentru care costul transportului reprezintă o povară structurală, nu o cheltuială marginală, și pentru care absența alternativelor de mobilitate produce excluziune de la servicii esențiale. Implicația este că România, în elaborarea PNSC, are cadrul juridic european pentru a defini și a proteja explicit această categorie. Datele de teren arată cine sunt acești utilizatori: vârstnicii din Deltă ale căror deplasări la Tulcea costă 80–100 lei pe cursă, femeile singure din Apuseni care depind de aranjamente informale pentru a ajunge la medic, navetiștii care alocă 120 lei pentru o cursă de taxi. Transformarea acestor constatări empirice în criterii de eligibilitate pentru măsuri de sprijin este un pas tehnic, nu politic, dar care nu a fost încă făcut.

Transportul ca drept social

A doua consecință a recadrării este integrarea transportului în arhitectura drepturilor sociale, alături de sănătate și educație. Această idee nu este nouă în literatura de specialitate. Martens (2017) argumentează pentru un drept la accesibilitate suficientă, iar Sheller (2018) propune conceptul de „*mobility justice*” ca dimensiune a justiției sociale. Acestea rămân însă absente din cadrul instituțional românesc.

Datele de teren oferă cel mai puternic argument empiric pentru această recadrare: sănătatea. Când imposibilitatea de a ajunge la medic sau la farmacie devine un factor de risc pentru viață, iar datele documentează exact această situație, în ambele teritorii, mobilitatea încetează să fie o problemă sectorială și devine o urgență de sănătate publică. Recunoașterea formală a acestei realități ar presupune includerea accesului la transport adecvat în setul de servicii evaluate prin Ancheta Națională a Calității Vieții, în pachetul minim de servicii sociale garantate și în criteriile de finanțare ale strategiei de sănătate rurală. Operațional, aceasta ar însemna că un teritoriu în care cetățenii nu pot ajunge la medic din cauza lipsei transportului este tratat cu aceeași urgență ca un teritoriu fără cabinet medical.

Indicatori de acces real, nu de infrastructură fizică

A treia consecință privește modul în care se măsoară succesul intervențiilor. În prezent, indicatorii de performanță în sectorul transporturilor sunt predominant fizici: kilometri de drum construit sau reabilitat, număr de curse subvenționate, sume investite. Acești indicatori măsoară inputuri, nu impact. Ei nu surprind dacă un drum asfaltat produce mobilitate reală, dacă o cursă subvenționată este accesibilă sau dacă investiția reduce izolarea.

Datele de teren demonstrează discrepanța: în Apuseni, drumul a fost asfaltat, dar licența de microbuz a fost suspendată; indicatorul de infrastructură arată progres, indicatorul de acces arată regres. În Delta, subvenția de transport există, dar prețurile finale rămân prohibitive; indicatorul financiar arată intervenție, indicatorul de accesibilitate arată eșec.

Recadrarea transportului ca serviciu social presupune indicatori de rezultat, nu de efort: timpul efectiv de deplasare până la servicii esențiale (sănătate, educație, aprovizionare), costul transportului ca pondere în venitul gospodăriei, frecvența renunțării la deplasări din cauza costului sau a lipsei de opțiuni, gradul de dependență de aranjamente informale. Acești indicatori există în literatura de specialitate (Lucas et al., 2016; Van Wee și Geurs, 2011), dar nu sunt încă incluși în statistica oficială românească.

Recadrarea propusă nu este o schimbare de vocabular; este o schimbare de paradigmă cu consecințe asupra modului în care se alocă resursele, se evaluează impactul și se atribuie responsabilitatea. Atâta timp cât transportul este tratat ca infrastructură, obiect de investiție, nu serviciu de acces, lipsa lui în zone rurale izolate rămâne o problemă de rentabilitate, nu de dreptate. Recadrarea ca serviciu social transformă această absență din „efect de piață” în „eșec de politică publică.”

7. Recomandări

Recomandările sunt organizate pe orizont temporal și se închid cu distribuția responsabilităților între nivelurile administrative. Fiecare recomandare este ancorată în constatările empirice din capitolele 5 și 6 și aliniată cu cele trei cadre de finanțare relevante pentru perioada 2026–2032: Fondul Social pentru Climă (FSC) și Planul Național Social pentru Climă (PNSC), Planul Operațional Transport (POT) cu Strategia de dezvoltare a infrastructurii de transport 2021–2030, și Strategia de dezvoltare rurală 2030 coroborată cu Agenda Europeană pentru zone rurale, montane și *remote* (Rezoluția PE 2018/2720).

Fondul Social pentru Climă (Regulamentul UE 2023/955), operațional din 2026, este primul instrument european care recunoaște formal categoria „utilizatori de transport vulnerabili”, definiți ca persoane și gospodării afectate disproporționat de costurile tranziției climatice în transport. Pentru România, alocarea FSC se situează între 5 și 6 miliarde euro pentru 2026–2032. Gospodăriile din Delta Dunării și Munții Apuseni se încadrează clar în această definiție: venituri reduse, expunere disproporționată la costurile transportului, absența alternativelor publice, dependență structurală de soluții individuale sau informale. La nivel național, Planul Operațional Transport și Strategia de dezvoltare rurală 2030 completează cadrul, dar cu un accent încă preponderent pe infrastructură fizică și pe contexte urbane.

Principiul director al recomandărilor este unul singur: mecanisme comune (subvenție directă la utilizator, monitorizare anti-captură, cuplare infrastructură cu servicii), instrumente diferențiate teritorial.

7.1. Termen scurt (12–24 luni)

Ațiuni cu cost redus și impact rapid, realizabile în orizontul consultărilor PNSC aflate în curs.

(a) Hartă națională a sărăciei în mobilitate. Elaborarea și publicarea unei hărți a zonelor rurale izolate conform tipologiei JRC (Perpiña Castillo et al., 2023), cu indicatori dezagregați de sărăcie în mobilitate: timp efectiv până la servicii esențiale, cost transport ca pondere în venitul gospodăriei, frecvența renunțărilor la deplasări. Harta devine baza obiectivă pentru alocarea fondurilor PNSC și POT și permite monitorizarea în timp a evoluției. Realizabilă în parteneriat cu INS și Agenția Națională de Cadastru, cu cost marginal raportat la impactul asupra calității deciziilor de alocare.

(b) Indicatori de mobilitate în statistica oficială. Introducerea în recensământ și în anchetele tematice a unor indicatori dedicați: timp mediu până la cele mai apropiate servicii de sănătate, educație și aprovizionare; costul transportului ca pondere în venitul gospodăriei; procentul gospodăriilor fără acces la transport public la mai puțin de 5 km; frecvența renunțărilor la deplasări din motive economice sau logistice. Acești indicatori sunt deja folosiți în tipologia rurală JRC și pot fi adoptați direct. Fără ei, sărăcia în mobilitate rămâne invizibilă oficial, iar populația pe care PNSC ar trebui să o vizeze nu poate fi identificată.

(c) Proiecte-pilot de transport comunitar cu monitorizare anti-captură. Finanțarea a 3–5 intervenții-pilot în comunități din Delta și Apuseni care testează două modele: un serviciu de transport naval

comunitar cu rute fixe și tarifyare reglementată în Deltă și o rețea de microbuze la cerere în Apuseni, cu programare prin telefon și puncte fizice în primării. Condiție obligatorie: sistem complet de monitorizare anti-captură, prin control al prețurilor finale, raportare trimestrială publică, audit independent, mecanism *omnichannel* de feedback de la beneficiari. Lecția majoră a politicilor anterioare (capitolul 6.1) este că fără aceste mecanisme, fondurile sunt capturate.

(d) Consultare participativă obligatorie. Consultări formale cu comunitățile locale (focus grupuri, ateliere deliberative) înainte de orice intervenție majoră de transport sau mobilitate. Constatarea recurentă în interviuri, aceea că deciziile sunt luate „în altă parte”, iar expertiza locală este sistematic ignorată, indică o ruptură între planificare și realitate pe care doar consultarea participativă o poate repara. Obligatorie pentru investiții peste un prag valoric stabilit, cu concluzii publice.

7.2. Termen mediu (3–5 ani)

Reforme structurale care depășesc ciclul actual al consultării PNSC și construiesc o arhitectură pe termen lung.

(a) Reforma subvențiilor: de la operatori la utilizatori, cu integrarea mobilității în serviciile sociale. Reforma centrală necesară este trecerea de la subvenționarea operatorilor de transport, cu efectul de captură documentat consistent în acest raport, la subvenționarea directă a utilizatorilor vulnerabili. Concret: un card de mobilitate cu alocație lunară pentru gospodăriile din zone rurale *remote*, transferabil între moduri de transport (rutier, naval, feroviar) și operatori, cu trasabilitate individuală. Cadrul FSC permite explicit acest mecanism (sprijin temporar direct la venit pentru utilizatori de transport vulnerabili). Modele similare funcționează în alte state membre, de exemplu „*carte mobilité solidaire*” în Franța rurală. Complementar, accesul la transport trebuie integrat formal în arhitectura serviciilor sociale: includerea „evaluării de mobilitate” în procesul de stabilire a prestațiilor sociale, recunoașterea costurilor de transport pentru accesul la servicii medicale și educaționale în baremele de calcul.

(b) Subcomponentă PNSC dedicată zonelor rurale izolate și mecanism de *rural proofing*. Accentul actual al PNSC cade pe contexte urbane și pe sărăcia energetică (renovare termică, subvenționarea lemnului de foc). Realitățile din Deltă și Apuseni cer nu *afordability* (posibilitate de achiziție / accesibilitate) într-un sistem existent, ci crearea sistemului. Recomandăm explicitarea în PNSC a unei subcomponente cu: criterii de eligibilitate aliniate tipologiei JRC, buget alocat distinct, indicatori de acces real (nu de infrastructură fizică) și mecanisme proprii de monitorizare. Complementar, instituirea unui mecanism de „*rural proofing*”, obligația, cerută de Rezoluția PE 2018/2720, de a evalua sistematic impactul politicilor naționale asupra zonelor rurale izolate înainte de adoptare, inclusiv închiderile de cabinete medicale, școli sau oficii poștale. Riscul de evitat este real: fără această explicitare, instrumentul european cel mai relevant pentru tranziția justă va rata categoria vulnerabilă pe care însuși cadrul european o recunoaște.

(c) Cuplarea investițiilor cu obligații de operare. Practica curentă, construirea infrastructurii, apoi așteptarea cererii, este documentată în ambele teritorii ca producând exact tiparul critic: drumuri

asfaltate fără autobuze, licențe suspendate și nereluate, pontoane fără feriboturi. Recomandăm ca orice investiție nouă în infrastructură rutieră sau navală într-o zonă izolată să fie condiționată de angajamentul unui operator de a asigura un serviciu de transport pe acel traseu pentru minimum 5 ani. Un minim de 15% din fondurile destinate zonelor izolate trebuie alocat operării efective, nu doar construcției. Această cuplare este condiția fără de care investiția în infrastructură nu produce mobilitate.

(d) Revizuirea reglementării în arii protejate și program *smart villages*. Două intervenții complementare. Prima, specifică Deltei: regimuri derogatorii pentru transportul de bază al populației locale, licențe simplificate pentru transport comunitar, scutiri de restricții pentru bărci private folosite în scop public local, autorizarea rapidă a curselor informale, strict delimitate de exploatarea comercială sau turistică. A doua, la nivel național: un program *smart villages* cu componentă explicită de mobilitate în minimum 50 de comunități izolate până în 2030, articulat pe trei piloni interconectați: transport adaptat (microbuze, navete), conectivitate digitală (semnal 4G/5G pe trasee) și descentralizarea serviciilor (telemedicină, e-administrație). Coordonare printr-un singur punct interministerial, pentru a evita fragmentarea care caracterizează intervențiile actuale. Co-finanțare din PNSC, FEADR și FEDR, articulat cu rețeaua europeană SMARTA și cadrul Euromontana.

7.3. Distribuția responsabilităților

Constatările din teren arată un dezechilibru sistemic: autoritățile locale au cunoașterea contextului dar nu resursele; autoritățile centrale au resursele dar nu adaptarea. Nici descentralizarea totală, nici centralizarea birocratică nu funcționează. E nevoie de o arhitectură cu trei niveluri.

Nivel		Funcții
Central (ministere, agenții)		Cadru de reglementare (PNSC, Strategia transport, <i>rural proofing</i>). Alocarea fondurilor pe criterii obiective (harta sărăciei în mobilitate). Monitorizarea impactului: raportare publică dezagregată pe regiune, gen și vârstă, audit independent, mecanism anti-captură. Garant al echității teritoriale, corectarea tendinței piețelor de a privilegia zonele dense.
Intermediar (consorții ONG-uri, GAL-uri)	ADI,	Agregarea cererii din comune mici care nu au masă critică economică. Operarea serviciilor eficiente la scară inter-comunală. Medierea între nevoile comunităților și exigențele finanțărilor europene. Modelul ADI (existent pentru apă și deșeuri) extins explicit pentru mobilitate comunitară.
Local (primării, comunități)		Implementarea adaptată: programarea curselor în funcție de calendare școlare și medicale. Consultarea continuă și feedback. Recunoașterea practicilor comunitare existente (rotația mașinilor, „traista-n gard”, coordonarea pe Facebook) prin cadre care le legitimează fără a le birocratiza.

Această arhitectură nu există în prezent în România pentru mobilitatea rurală. Poate fi construită incremental, începând cu intervențiile pilot și scalată prin reforme. Un element facilitator suplimentar este integrarea cu rețelele europene specializate, sub-utilizate în contextul românesc: Euromontana (coeziune teritorială montană), Intergrupul RUMRA & Smart Villages al Parlamentului European, rețeaua SMARTA a Comisiei Europene. Aceste rețele oferă modele testate în contexte comparabile din care experiența românească poate fi îmbogățită fără a reinventa soluții. Participarea activă a actorilor naționali la aceste rețele este o investiție cu cost minim și randament ridicat.

Sărăcia în mobilitate nu mai poate fi tratată ca efect secundar al unui deficit de infrastructură, ci ca dimensiune de sine stătătoare a politicii sociale, cu buget alocat, indicatori dedicați, mecanisme de monitorizare și responsabilitate instituțională clară. Fără această recadrare, intervențiile vor continua să producă drumuri fără autobuze, subvenții fără accesibilitate și consultări fără consultare.

8. Concluzii

Cercetarea de teren din Delta Dunării și Munții Apuseni permite formularea a trei concluzii care depășesc specificul celor două teritorii studiate și au relevanță pentru orice politică publică referitoare la mobilitatea în zone rurale izolate din România.

Tipologiile mobilității ca grilă de citire a sărăciei. Cele cinci tipologii propuse, mobilitatea funcțională dar fragilă, dependentă, episodică, blocată și negociată comunitar, nu sunt categorii statice, ci configurații dinamice prin care oamenii trec în funcție de vârstă, sănătate, resurse și șocuri contextuale. Citite împreună, ele descriu un proces de degradare cumulativă care nu este vizibil în statisticile oficiale: mobilitatea se erodează gradual, iar tranzițiile de la fragilitate la blocaj sunt provocate de evenimente minore, o defecțiune, o boală, o relație ruptă, într-un context fără plasă de siguranță. Această grilă oferă un instrument analitic replicabil: ea poate fi aplicată în orice teritoriu izolat din România pentru a diagnostica starea reală a mobilității dincolo de indicatorii de infrastructură.

Convergența mecanismelor dincolo de geografie. Constatarea cea mai puternică a raportului este convergența structurală a mecanismelor sărăciei în transport în două teritorii cu geografii opuse: apă și câmpie deltaică, respectiv munte și relief fragmentat. Aceleași patru mecanisme, costuri disproporționate, costuri invizibile, prețuri amplificate, subvenții capturate, operează în ambele cazuri. Aceleași tipologii se distribuie similar. Aceleași categorii demografice (femei vârstnice singure, gospodării fără capital de mobilitate) sunt cele mai vulnerabile. Această convergență înseamnă că sărăcia în mobilitate nu este un accident al geografiei, ci un produs al arhitecturii instituționale, al modului în care transportul este conceput, finanțat și guvernat. Implicația este că soluțiile nu pot fi doar locale sau sectoriale: ele cer o reformă a cadrului, nu doar a instrumentelor.

Mobilitatea ca drept și serviciu public. Datele de teren arată că în teritoriile studiate transportul nu funcționează ca un sector distinct, ci ca infrastructură de viață: el structurează accesul la hrană, sănătate, educație, venit, relații sociale și demnitate. Când mobilitatea dispare sau devine prohibitiv de costisitoare, toate celelalte dimensiuni ale traiului se degradează în cascadă. Această realitate impune recadrarea transportului din activitate economică în serviciu social esențial, cu consecințe concrete: recunoașterea utilizatorilor vulnerabili de transport ca categorie de politică publică, măsurarea impactului prin indicatori de acces real, nu de infrastructură fizică, și asumarea responsabilității instituționale pentru absența serviciilor.

Fără această recadrare, intervențiile viitoare vor continua să producă ceea ce datele de teren documentează deja: drumuri fără autobuze, subvenții fără accesibilitate, investiții fără mobilitate. Comunitățile studiate nu cer asistență; ele cer un stat care să trateze posibilitatea de a te deplasa cu aceeași seriozitate cu care tratează dreptul la sănătate sau la educație. Datele arată că acest lucru este nu doar necesar, ci și posibil, cu condiția ca fereastra de acțiune, încă deschisă, să nu fie ratată.

Bibliografie

Comisia Europeană (2021). Long-Term Vision for Rural Areas — A new vision and action plan for EU rural areas. COM(2021) 345 final. Disponibil la: https://rural-vision.europa.eu/rural-vision_en

Comisia Europeană, Direcția Generală Mobilitate și Transporturi (2020). SMARTA — Smart Rural Transport Areas: Policy Recommendations. MemEx Srl. Disponibil la: <https://rural-shared-mobility.eu/>

Comisia Europeană, Direcția Generală Mobilitate și Transporturi (2025). SMARTA-NET Guidance: Integrating Rural Mobility Aspects in SUMP Design — Rural Proofing SUMPs. Disponibil la: <https://www.smarta-net.eu/key-reports/>

Comisia Europeană, Direcția Generală Mobilitate și Transporturi (2025). SMARTA-NET — Sustainable Rural Mobility for Resilience in Support of Ecotourism: Final Report. Publications Office of the EU. Disponibil la: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a2a5f9c8-6dco-11fo-bf4e-01aa75ed71a1>

Euromontana (2018). Cohesion Policy in Mountain Areas: How to Increase the Contributions from Mountains and Benefits for Mountain Territories. Proceedings of the Conference co-organised by DG REGIO and Euromontana, Brussels, 7 June 2017. Disponibil la: <https://www.euromontana.org/wt-territorial-cohesion/>

Euromontana (2020). Euromontana's Recommendations for a Long-Term Vision for Mountain Rural Areas. Disponibil la: <https://www.euromontana.org/en/euromontana-shares-its-long-term-vision-for-mountain-rural-areas/>

Euromontana, Eureka 21 & ADTconsult (2024). Climate Change in Mountain Areas: Meeting the Challenge of Adapting Water Management and Tourism — Diverse Perspectives on Practices and Policies in Europe. Study for Agence Nationale de la Cohésion des Territoires. Disponibil la: <https://www.euromontana.org/climate-change-adaptation-in-mountain-areas-new-euromontana-study-out/>

Fofiu, A. & 2Celsius (2024). Sărăcia din transporturile în România — Raport. Disponibil la: <https://2celsius.org/raport-saracia-din-transporturile-din-romania/>

Guvernul României (2021). Strategia de dezvoltare a infrastructurii de transport 2021–2030. București.

Liao, Y. & van Wee, B. (2017). Transport-related social exclusion: A new definition, indicators, and the case of the elderly. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 17(2), 187–206.

Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E. & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport*, 169(6), 353–365. <https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073>

Martens, K. (2017). *Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems*. New York: Routledge.

Mattioli, G. (2021). Transport poverty and car dependence: A European perspective. *Advances in Transport Policy and Planning*, 8, 101–133.

Mattioli, G., Lucas, K. & Marsden, G. (2017). Transport poverty and fuel poverty in the UK: From analogy to comparison. *Transport Policy*, 59, 93–105.

Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale (2021). Strategia națională de dezvoltare rurală 2030. București.

Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene (2025). Planul Național Social pentru Climă (PNSC) – Document de consultare publică. București.

Parlamentul European (2018). Rezoluția din 3 octombrie 2018 privind nevoile specifice ale zonelor rurale, montane și remote (2018/2720(RSP)). Disponibil la: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2018-0374_RO.html

Perpiña Castillo, C., Ribeiro Barranco, R., Curtale, R., Kompil, M., Jacobs-Crisioni, C., Vallecillo Rodriguez, S., Aurambout, J.-P., Batista e Silva, F., Sulis, P., Auteri, D. et al. (2023). Are remote rural areas in Europe remarkable? Challenges and Opportunities. *Journal of Rural Studies*, 103180. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2023.103180>

Perpiña Castillo, C., van Heerden, S., Barranco, R., Jacobs-Crisioni, C., Kompil, M., Kučas, A., Aurambout, J.-P., Batista e Silva, F. & Lavalle, C. (2023). Urban-rural continuum: An overview of their interactions and territorial disparities. *Regional Science Policy & Practice*.

Regulamentul (UE) 2023/955 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 mai 2023 de instituire a Fondului social pentru climă și de modificare a Regulamentului (UE) 2021/1060. *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, L 130, 15.5.2023.

Sheller, M. (2018). *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. London: Verso.

Sánchez de Madariaga, I. (2013). Mobility of care: Introducing new concepts in urban transportation. În I. Sánchez de Madariaga & M. Roberts (eds.), *Fair Shared Cities: The Impact of Gender Planning in Europe*. Ashgate.

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.

Anexe

ANEXA 1. GHID DE INTERVIU EXTINS

SECȚIUNEA A – Modele și nevoi zilnice de mobilitate

Cum vă deplasați de obicei pentru a vă îndeplini nevoile zilnice (muncă, școală, piață, servicii medicale)?

Ce mijloace de transport folosiți cel mai des? (barcă, autobuz, mașină, bicicletă, mers pe jos, transport partajat, altul)

Cât de departe se află cele mai apropiate servicii esențiale (școală, dispensar, magazin, primărie)?

Există perioade din an când devine deosebit de dificil să vă deplasați? Explicați (gheață, inundații, sezon turistic etc.)

Cum afectează sezonul turistic sau sezonul de pescuit mobilitatea dumneavoastră?

SECȚIUNEA B – Accesibilitate și costuri

Aproximativ cât cheltuiți lunar sau săptămânal pentru transport?

Considerați că transportul reprezintă o povară pentru bugetul familiei?

Există grupuri în comunitate care întâmpină dificultăți mai mari de acces la transport (vârstnici, femei, tineri, persoane cu dizabilități)?

Cum se descurcă aceste grupuri cu barierele de transport?

SECȚIUNEA C – Aspecte de mediu și durabilitate

Cum afectează metodele de transport de aici mediul înconjurător (apă, combustibil, zgomot)?

Au existat modificări de trasee sau mijloace de transport din cauza factorilor climatici sau ecologici?

Există inițiative locale sau comunitare care promovează transportul durabil (bărci electrice, rute ecologice etc.)?

SECȚIUNEA D – Practici comunitare și inițiativă locală

Ce soluții informale sau bazate pe comunitate există pentru deplasare (bărci partajate, contribuții la combustibil, ajutor între vecini)?

Cine organizează sau coordonează, de obicei, aceste aranjamente?

Cum se împart costurile sau cum se iau deciziile?

Ce cunoștințe tradiționale sau obiceiuri susțin aceste practici (navigație, cooperare, întreținerea bărcilor)?

Cum se adaptează locuitorii la întreruperile de mobilitate (inundații, canale înghețate)?

SECȚIUNEA E – Echitate și incluziune

Cine beneficiază cel mai mult de soluțiile comunitare de transport?

Cine rămâne exclus sau nu poate participa, și de ce?

Cum se iau deciziile legate de transportul comun?

Au femeile, tinerii sau grupurile marginalizate un cuvânt de spus în organizarea transportului?

Ce reguli nescrise influențează participarea sau excluderea?

SECȚIUNEA F – Guvernanță și politici publice

Ce rol au autoritățile locale sau instituțiile publice în asigurarea transportului aici?

Există proiecte guvernamentale sau finanțate din fonduri europene care au influențat mobilitatea în zonă?

Cum își comunică oamenii nevoile de transport către autorități?

Simțiți că programele naționale sau europene țin cont de realitățile comunității dumneavoastră?

SECȚIUNEA G – Viziune și recomandări pentru viitor

Ce tip de soluții de transport ar face viața mai ușoară în comunitatea dumneavoastră?

Ce ar trebui schimbat în modul în care este gestionat transportul în Delta Dunării?

Există exemple bune din alte sate sau comunități pe care le-ați dori și aici?

Cum ar putea fi sprijinite sau extinse inițiativele comunitare existente?

SECȚIUNEA H – Încheiere

Mai este ceva ce ați dori să adăugați despre transport, acces sau mobilitate în comunitatea dumneavoastră?

ANEXA 2. GHID DE INTERVIU ADAPTAT CONVERSAȚIONAL ÎN FUNCȚIE DE SATURAȚIE

SECȚIUNEA A – Modele și nevoi zilnice de mobilitate

„Cum arată pentru dumneavoastră o zi obișnuită, când aveți de ajuns în mai multe locuri prin sat sau în afara lui?

SECȚIUNEA B – Accesibilitate și costuri

„Când vă gândiți la transport, ce vi se pare cel mai greu sau cel mai scump în toată povestea asta?”

SECȚIUNEA C – Aspecte de mediu și durabilitate

„Ați observat vreo schimbare în natură (apă, vegetație, vreme) care a făcut transportul mai ușor sau mai greu în ultimii ani?”

SECȚIUNEA D – Practici comunitare și inițiativă locală

„Cum se ajută oamenii între ei când e nevoie să ajungă undeva și nu e transport disponibil?”

SECȚIUNEA E – Echitate și incluziune

„Cine credeți că are cel mai ușor și cine cel mai greu când vine vorba de deplasare prin sat?”

SECȚIUNEA F – Guvernanță și politici publice

„Dacă ar veni primarul sau cineva de la județ să vă întrebe despre transport, ce le-ați spune din prima?”

SECȚIUNEA G – Viziune și recomandări pentru viitor

„Dacă ați putea schimba un singur lucru legat de transport aici, care ar fi acela?”