



TRANSPORTUL PUBLIC LA CERERE (DRT) PENTRU ROMÂNIA

Infrastructura de transport, provocările navetiștilor și cartografierea regională

Regiuni analizate: Zona Metropolitană București-Ilfov | Munții Apuseni (Alba și Hunedoara)

Autor: RAUL CAZAN

Susținut de



European
Climate
Foundation

Cuprins

1. Rezumat executiv.....	3
2. Introducere: de ce transportul la cerere, de ce acum	4
3. Context național: starea actuală a infrastructurii de transport din România	5
4. Cartografiere regională I: zona metropolitană București–Ilfov	6
5. Cartografiere regională II: Munții Apuseni (Alba și Hunedoara).....	8
6. Concluzii și pași următori	11
7. Surse	12

1. Rezumat executiv

Rețeaua de transport a României este trasă simultan în două direcții opuse. În jurul Bucureștiului, populația centurii navetiste Ilfov a crescut cu 39,6% între 2011 și 2021 — cel mai rapid ritm dintre toate județele — în timp ce sistemul de transport public care deservește această creștere nu a mai fost reconstruit după ce liniile de autobuz periferice au fost desființate în 2010. În interiorul montan al țării se întâmplă exact opusul: Carpații Occidentali, inclusiv Munții Apuseni aflați la granița dintre județele Alba și Hunedoara, au pierdut 22% din populație între 1992 și 2021, patruzeci și cinci de localități au fost abandonate complet, iar puținele concesiuni comerciale de transport auto care mai deserveșc satele Moșilor se prăbușesc pentru că transportul „pirat” nelicențiat le-a făcut nerentabile. Ambele traiectorii au o cauză comună: transportul public clasic, cu rute și orare fixe, nu poate deservi economic nici suburbiile cu creștere rapidă și densitate redusă, nici satele montane în curs de depopulare și dispersate geografic.

Această notă prezintă baza de dovezi pentru problema descrisă: starea actuală a infrastructurii de transport din România la nivel național și o cartografiere detaliată a localităților concrete din zona limitrofă București-Ilfov și din Munții Apuseni unde transportul public convențional este inadecvat sau inaccesibil. Este primul din trei documente conexe. Un al doilea document prezintă două studii de caz internaționale de Transport la Cerere (Demand Responsive Transport, DRT) — modelul flexibil de microbuz rezervat prin aplicație sau telefon, care reprezintă răspunsul standard al politicilor europene tocmai la aceste lacune cartografiate aici. Un al treilea document stabilește un plan etapizat pentru a face lobby pe lângă guvernul român și autoritățile locale în vederea pilotării, finanțării și legiferării DRT.

39,6% Creșterea populației județului Ilfov, 2011–2021 — cea mai rapidă din România	22% Scăderea populației în Carpații Românești, 1992–2021	548 Localități din România fără liceu la mai puțin de 20 km
45 Localități abandonate în Carpații Occidentali până la ultimul recensământ	peste 50% Români care evaluează legăturile de transport rural-urban ca fiind „proaste” (sondaj CE)	40% Cota estimată a populației Ilfovului care navetează spre București

2. Introducere: de ce transportul la cerere, de ce acum

2.1 Ce este transportul la cerere (DRT)

Transportul la Cerere (Demand Responsive Transport, DRT) descrie serviciile de transport public partajat care nu circulă pe o rută fixă, după un orar fix, ci își construiesc traseele dinamic, în funcție de locul și momentul în care călătorii solicită efectiv deplasarea. Livrat de regulă cu microbuze, dube sau taxiuri partajate cu 4–20 de locuri, DRT se rezervă de obicei prin telefon sau aplicație, uneori cu un număr fix de „stații virtuale” aflate la distanță mică de mers pe jos, mai degrabă decât cu preluare din ușă în ușă. Uniunea Internațională a Transportului Public (UITP) descrie DRT ca ocupând spațiul „dintre autobuzele tradiționale și serviciile de taxi” din punctul de vedere al acoperirii și al capacității de răspuns — mai flexibil decât o rută de autobuz programată, mai ieftin pe călător decât un taxi sau o mașină personală.

DRT nu este o noutate. Astfel de scheme funcționează în mediul rural englez de peste două decenii, iar Germania, Austria, Franța și Irlanda operează în prezent rețele DRT care deservesc sute de mii de locuitori. Ce s-a schimbat în ultimii cinci ani este costul tehnologiei care face posibil acest model (algoritmi de rutare, aplicații de rezervare, dispecerizare prin GPS), care a făcut ca DRT să fie viabil la o subvenție pe călător mult mai mică decât proiectele-pilot anterioare de tip „dial-a-ride”, precum și contextul de politici al UE, care tratează tot mai mult DRT ca un instrument standard pentru conectivitatea rurală și periurbană, nu ca o curiozitate experimentală. Două exemple funcționale ale acestui model — din Germania și Austria — sunt prezentate integral în documentul conex Studii de Caz.

2.2 De ce contează în mod special pentru România

România se confruntă simultan, în părți diferite ale țării, cu cele două condiții clasice pentru care este conceput DRT: o creștere suburbană rapidă și neplanificată în jurul capitalei și o depopulare rurală severă, însoțită de izolare, în regiunile montane. Liniile de autobuz cu rută fixă sunt rentabile din punct de vedere economic doar peste un anumit prag de densitate a populației și de volum al cererii; sub acest prag, operatorii fie circulă cu autobuze goale, în pierdere, fie desființează ruta, fie nu înființează niciodată serviciul. Atât zona limitrofă București-Ilfov (prea dispersată și prea dependentă de mașina personală pentru ca rutele urbane clasice de autobuz să mai poată recâștiga teren), cât și Munții Apuseni (prea slab populați pentru ca vreun orar fix să iasă pe plus) se situează astăzi sub acest prag, iar decalajul se adâncește, nu se reduce.

2.3 Fereastra instituțională de oportunitate

Trei evoluții fac din acest moment unul realist pentru a susține DRT în România, nu doar o dorință abstractă de politică publică. Acestea sunt analizate integral, împreună cu un plan de acțiune etapizat, în documentul conex privind Planul de Lobby; sunt rezumate aici doar ca informații de context pentru cartografierea regională care urmează:

- Legea 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă a făcut ca Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) să devină obligatorii pentru municipalitățile din România, cu termen de conformare 1 ianuarie 2026. Fiecare oraș care revizuieste sau adoptă acum un PMUD reprezintă un document concret în care poate fi inserat un capitol dedicat DRT.
- Componenta C4 a PNRR (Planul Național de Redresare și Reziliență) a alocat 7,62 miliarde de euro pentru transport, față de o nevoie totală estimată a sectorului de 70 de miliarde de euro — însă textul publicat al componentei nu menționează transportul la cerere sau transportul rural flexibil, concentrându-se în schimb

pe cale ferată, drumuri TEN-T, extinderi de metrou în București și Cluj-Napoca și infrastructură de încărcare electrică. Această absență reprezintă o oportunitate: o linie de finanțare pentru DRT nu există încă pentru a fi „apărată” de altcineva — trebuie creată.

- Comisia Europeană a publicat în iulie 2025 noi orientări privind mobilitatea rurală durabilă și ecoturismul, incluzând un catalog cu peste 30 de soluții de mobilitate rurală și ghidaj dedicat privind finanțarea pentru autoritățile locale — oferind susținătorilor din România un document de referință la nivel european, citabil atunci când se solicită acțiune din partea autorităților naționale și locale.

3. Context național: starea actuală a infrastructurii de transport din România

Investițiile în transport ale României din ultimul deceniu s-au concentrat covârșitor pe infrastructura strategică, cu vizibilitate mare: coridoare de autostradă, modernizarea căii ferate TEN-T și extinderea metroului în cele mai mari două orașe. Este o secvențiere de investiții justificabilă, având în vedere decenii de subfinanțare, dar a lăsat transportul public local și rural — nivelul care determină, în fapt, dacă un navetist poate ajunge la muncă, la școală sau la spital fără o mașină personală — relativ neglijat.

3.1 Conectivitatea rural-urban: un decalaj persistent între percepție și realitate

Un sondaj al Comisiei Europene a constatat că peste 50% dintre respondenții români au evaluat infrastructura de transport care leagă zonele rurale de orașe drept „proastă”, doar 10% evaluând-o drept „foarte bună” — una dintre cele mai negative evaluări înregistrate în UE la această întrebare. Această constatare este confirmată de date mai riguroase privind accesibilitatea serviciilor: un studiu național bazat pe analiză GIS privind accesul la liceu a constatat că 32% din populația de vârstă liceală a României trebuie să parcurgă peste 10 km pentru a ajunge la cel mai apropiat liceu, că doar 12% dintre elevii din mediul rural pot ajunge la un liceu în 5 km (față de 85,5% dintre elevii din mediul urban) și că 548 de localități din întreaga țară nu au niciun liceu la mai puțin de 20 km — concentrate în Carpați, Delta Dunării și câmpiile sudice. În cazul cel mai extrem citat de acest studiu, cel al Deltei Dunării, transportul spre școală se face cu barca.

3.2 Unde se duc banii

Componenta C4 a PNRR (Transport Sustenabil) este cel mai mare instrument unic de finanțare a transportului din România prin planul de redresare, cu un buget de 7,62 miliarde de euro. Prioritățile declarate sunt modernizarea căii ferate și a materialului rulant, infrastructura rutieră TEN-T, extinderea metroului în București și Cluj-Napoca și siguranța rutieră și managementul traficului — alături de dezvoltarea infrastructurii de încărcare electrică (52 de stații/264 de puncte de încărcare până în 2026, pe patru autostrăzi, cu o țintă de 30.000 de puncte de încărcare la nivel național). Niciuna dintre aceste sume nu este alocată pentru servicii locale/regionale de autobuz în mediul rural sau periurban, cu atât mai puțin pentru modele de transport flexibil sau la cerere. Aceasta este în concordanță cu un tipar de lungă durată al politicii de transport din România: proiectele mari, intensive în capital și cu vizibilitate națională elimină din prioritate îmbunătățirile de servicii cu buget mai mic, administrate local, care nu generează momente de tăiere a panglicii, dar generează valoare zilnică pentru navetiști.

3.3 Problema structurală pe care DRT este conceput să o rezolve

Serviciul de autobuz și de tren cu rută fixă are o densitate minimă viabilă. Sub acest prag, tind să se întâmple trei lucruri, în această ordine: (1) frecvența serviciului este redusă pentru a diminua pierderile, ceea ce reduce și mai mult numărul de călători, pe măsură ce serviciul devine tot mai puțin util; (2) operatorii licențiați părăsesc ruta atunci când concesiunea ajunge la retenderizare, pentru că nu mai este rentabilă; (3) transportul informal sau nelicențiat (mașini personale, microbuze „pirat”) umple golul rezultat, subminând și mai mult ultima alternativă licențiată și lăsând fără nicio soluție de rezervă reglementată persoanele fără mașină — în mod disproporționat vârstnicii, copiii și gospodăriile cu venituri mici. Aceasta este exact secvența documentată în ambele regiuni analizate mai jos și este exact secvența pe care DRT este conceput să o întrerupă, prin dimensionarea corectă a capacității vehiculelor și a traseelor în funcție de cererea reală, în loc să circule un autobuz programat gol sau să abandoneze complet coridorul respectiv.

4. Cartografiere regională I: zona metropolitană București–Ilfov

4.1 Starea actuală: creștere explozivă, transport public static

Județul Ilfov — inelul de comune și orașe mici care înconjoară Bucureștiul — a crescut de la 388.738 la 542.686 de locuitori între recensămintele din 2011 și 2021, o creștere de 39,6% și cel mai rapid ritm de creștere dintre toate județele României, cu o medie de aproximativ 4% pe an. Doar comuna Popești-Leordeni a adăugat 31.536 de locuitori în acel deceniu, cel mai mare câștig de populație al oricărei localități din țară. Se estimează că 40% din populația Ilfovului navetează spre București pentru muncă.

Rețeaua proprie de transport public a Bucureștiului este mare la standard regional — un metrou de 80,1 km cu 64 de stații și aproximativ 1.374 km de trasee de suprafață care transportă circa 1,7 milioane de călători zilnic — dar nu a fost concepută pentru această expansiune suburbană și nu a fost extinsă pentru a ține pasul cu ea. Liniile de autobuz periferice au fost licențiate unor operatori privați în 2005–2006, au generat numeroase plângeri și au fost readuse sub control public; până în 2010, majoritatea fuseseră desființate complet. Astăzi, aproximativ 39 de linii de autobuz deservește nominal navetiștii din orașele și comunele Ilfovului, dar acoperirea și frecvența sunt inconsecvente, iar — esențial — Bucureștiul nu a construit niciodată o rețea feroviară regională de tip RER/S-Bahn, pe care capitalele europene comparabile o folosesc pentru a deplasa navetiștii suburbani la scară mare; infrastructura feroviară din epoca industrială care deservea odinioară regiunea a ajuns în mare parte în paragină. Soluția implicită de rezervă pentru navetiștii din Ilfov este mașina personală sau un microbuz informal.

4.2 Impactul documentat asupra navetiștilor

Un studiu evaluat de specialiști privind abandonul școlar în orașele-satelit ale Bucureștiului a constatat o legătură directă și cuantificabilă între distanța de navetă și dezangajarea școlară: adolescenții (14–18 ani) care se confruntă cu o navetă de peste aproximativ 30 de minute prezintă un absenteism semnificativ mai ridicat, iar efectul se amplifică în cazul dificultăților financiare (elevii din familii cu venituri mici au o probabilitate de 2,4 ori mai mare de a abandona școala decât cei din familii cu venituri medii). Același studiu a identificat orașe concrete — Pantelimon și Măgurele — unde navetele de 40–45 km necesită peste 50 de minute cu transportul public existent și a remarcat că aceste comunități „ar beneficia de un transport public mai bun dacă ar fi integrate în sistemul regional de transport”. Bragadiru și Voluntari au arătat un tipar înrudit, dar distinct, în care navetele lungi sau nesigure împing copiii spre muncă în gospodărie în locul frecventării școlii.

4.3 Cartografiere: localități concrete deservite necorespunzător

Pe baza creșterii populației, a distanței de navetă și a lacunelor de serviciu documentate, următoarele localități din Ilfov și din zona periurbană reprezintă ținte prioritare de cartografiere pentru un proiect-pilot DRT în zona București–Ilfov:

Localitate	Profil	Lacuna de transport
Popești-Leordeni	Cel mai mare câștig de populație din România, 2011–2021 (+31.536)	Serviciul de autobuz nu a ținut pasul cu creșterea rezidențială; dependență ridicată de mașina personală pentru naveta spre București
Pantelimon	Oraș-satelit cu creștere rapidă, la 40–45 km de centrul Bucureștiului	Navetă de peste 50 de minute cu transportul public; legătură documentată cu abandonul școlar

Localitate	Profil	Lacuna de transport
Măgurele	Oraș-satelit cu instituții importante de cercetare/universitare	Durate de navetă comparabile; frecvență neregulată a serviciului
Bragadiru	Expansiune rezidențială rapidă, la sud-vest de București	Nesiguranța navei asociată cu înlocuirea școlii prin muncă în gospodărie pentru copiii de vârstă școlară
Voluntari	Unul dintre cele mai mari și mai rapid crescând orașe din Ilfov	Dependență ridicată de mașina personală; rețeaua periferică de autobuz desființată din 2010
Chiajna / Roșu / Dragomirești-Vale	Dezvoltare rezidențială densă și nouă, în vestul Ilfovului	Acoperire limitată cu rută fixă; nicio alternativă feroviară
Coridorul Berceni / Popești	Coridor navetist din sudul Ilfovului	Frecvența autobuzelor nu corespunde cererii de vârf; nicio legătură de tip „prima/ultima milă” către terminusurile de metrou

Compilat din datele demografice ale județului Ilfov (Wikipedia/recensământ), cercetarea privind abandonul școlar (MDPI, 2024) și documentația privind rețeaua de transport public a Bucureștiului (Wikipedia; TPBI).

4.4 De ce se potrivește DRT, nu doar „mai multe autobuze”

Zona limitrofă a Ilfovului nu suferă de o lipsă de cerere de transport — are, dimpotrivă, una dintre cele mai rapid crescând cereri din țară. Ceea ce îi lipsește este un model de serviciu adaptat unei geografii suburbane dispersate, cu clădiri joase și în plină dezvoltare, unde rutele fixe au dificultăți în a ajunge la fiecare cartier nou, iar frecvența nu poate fi justificată stradă cu stradă. Aceasta este, structural, aceeași problemă rezolvată de rețeaua germană sprinti din regiunea Hanovra, prezentată integral ca Studiu de Caz 1 în documentul conex, care alimentează în prezent navetiștii din douăsprezece municipalități dispersate către rețeaua feroviară și de tramvai regională, integral pe bază de cerere.

5. Cartografiere regională II: Munții Apuseni (Alba și Hunedoara)

5.1 Starea actuală: depopulare și concesiuni de transport în colaps

Carpații Românești, în ansamblu, au pierdut populație, de la 3.887.440 de locuitori în 1992 la 3.054.170 în 2021, o scădere de 22%. Carpații Occidentali — care includ Munții Apuseni, aflați la granița dintre județele Alba și Hunedoara, cunoscuți istoric drept Țara Moșilor — au fost cei mai afectați: cercetările identifică zone compacte de localități de „Clasa 6” (847 de localități) drept cele mai vulnerabile la depopulare la nivel național, înregistrează 45 de localități complet abandonate și 109 cu mai puțin de 10 locuitori până la ultimul recensământ și măsoară o densitate a populației de doar 9 locuitori/km² în unele zone interfluviale. Studiul leagă explicit acest colaps de izolarea geografică — localitățile „aflate pe interfluvii sau la obârșia unor văi” au scăzut cel mai rapid — și de eșecul orașelor mono-industriale miniere (Ștei a pierdut 42,2% din populația din 1992) de a-și diversifica economia după încetarea extracției.

Pe acest fond, transportul public deja precar al regiunii cedează acum complet. În județul Alba, concesiunea pentru traseul Alba Iulia–Abrud–Câmpeni — principala legătură dintre satele Moșilor și reședința de județ — nu a primit niciun ofertant la licitația pentru perioada 2022–2028, deși era evaluată la 8–8,9 milioane de lei, deoarece transportul „pirat” nelicențiat scăzuse tarifele până la un nivel la care operarea licențiată nu mai era rentabilă. În prezent, doar trei curse zilnice de autobuz mai deservește întreaga zonă, iar presa locală a avertizat că ruta ar putea fi pierdută complet. Ca răspuns, Consiliul Județean Alba a întreprins o redesenare integrală a rețelei sale de concesiuni de transport (acoperind Alba Iulia, Sebeș, Aiud, Blaj, Cugir, Câmpeni, Abrud și Ocna Mureș, plus „numeroase localități rurale”), citând explicit faptul că autobuzele județene rămân, pentru comunitățile izolate, „singura modalitate de a ajunge la școală, la locul de muncă, la spital sau la instituțiile statului”.

5.2 Impactul documentat asupra navetiștilor și accesului

Studiul privind accesibilitatea liceelor, citat în Secțiunea 3.1, identifică Carpații, în general, drept una dintre cele două sau trei zone cele mai afectate la nivel național în privința accesului la școală, alături de Delta Dunării și câmpiile sudice; tiparul de așezare dispersat, mic și îmbătrânit al Apusenilor plasează majoritatea localităților sale de partea greșită a pragului de 20 km față de orice liceu. Pentru adulți, pierderea unei concesiuni de autobuz nu este o problemă de acces la școală, ci una de acces la sănătate, la ocuparea forței de muncă și la participare civică: fără mașină, un locuitor dintr-un cătun izolat al Moșilor, fără serviciu de autobuz, nu are nicio modalitate formală de a ajunge la un spital, la o instituție județeană sau la un loc de muncă din afara satului imediat.

5.3 Cartografiere: localități concrete deservite necorespunzător

Localitate / zonă	Profil	Lacuna de transport
Coridorul Câmpeni / Ținutul Moșilor	Centrul istoric al așezării Moșilor; punctul terminus al concesiunii eșuate din 2022	Niciun operator licențiat nu a depus ofertă pentru concesiunea Alba Iulia–Abrud–Câmpeni 2022–2028; doar 3 curse zilnice mai rămân în întreaga regiune
Arieșeni	Comună de mare altitudine, Parcul Natural Apuseni	Menționată explicit în redesenarea rutelor județene din 2024 ca zonă montană ce necesită adaptarea serviciului

Localitate / zonă	Profil	Lacuna de transport
Roșia Montană	Fostă comună minieră, depopulare post-industrială severă	Menționată în redesenarea județeană; colaps istoric mono-industrial care amplifică izolarea
Poșaga	Comună montană dispersată, județul Alba	Menționată în redesenarea județeană drept zonă rurală dependentă de transportul județean ca unic mod de acces
Zona Sohodol / Gârda de Sus / Scărișoara	Cătune carstice/montane, multe cu sub 250 de locuitori	Se încadrează în categoria de așezări „Clasa 6”, identificată drept cea mai vulnerabilă la depopulare și izolare
Ștei și așezările miniere învecinate (partea Hunedoara)	A pierdut 42,2% din populația din 1992	Colaps mono-industrial fără diversificare a transportului; printre cele mai abrupte scăderi înregistrate în Carpații Occidentali

Compilat din relatările privind redesenarea transportului de către Consiliul Județean Alba (Ziarul Unirea, 2024), relatările Adevărul privind concesiunea de autobuz a Moșilor (2022) și cercetarea privind dinamica populației din Carpați (MDPI, 2023).

5.4 De ce se potrivește DRT

Problema Apusenilor este imaginea în oglindă a celei din Ilfov: nu prea multă cerere dispersată pentru ca o rută fixă să o poată capta, ci prea puțină cerere concentrată pentru ca vreo rută fixă să se poată susține — exact condiția montană/alpină cu densitate redusă pentru care a fost creată schema austriacă DefMobil (Studiul de Caz 2 din documentul conex), la o structură de cost (un singur vehicul partajat, aproximativ 106.000 €/an în costuri combinate de personal și materiale, ulterior preluată de sistemul provincial de transport) realistă pentru bugetul unui județ românesc, odată ce este luată în calcul cofinanțarea europeană.

6. Concluzii și pași următori

Decalajul de transport al României nu este o problemă unică, ci două versiuni-oglină ale aceluiași eșec structural: transportul public convențional, cu rută fixă, nu poate deservi economic nici suburbiile în creștere rapidă și dispersate, nici comunitățile montane izolate și în curs de depopulare. Dovezile adunate aici — date demografice, evidențe privind desființarea serviciilor și eșecul concesiunilor, precum și cercetare evaluată de specialiști privind costul uman în abandon școlar și acces la sănătate și la ocuparea forței de muncă — susțin ideea că atât zona limitrofă București-Ilfov, cât și Munții Apuseni au depășit pragul dincolo de care o rețea convențională de autobuze mai poate funcționa.

Documentul conex privind Studiile de Caz arată că această problemă are deja soluții funcționale și dovedite în altă parte a Europei. Documentul conex privind Planul de Lobby stabilește o rută concretă, etapizată, pentru a aduce una dintre aceste soluții în România, ancorată de ferestrele instituționale reale — mandatul PMUD și următorul ciclu de programare a finanțării europene — identificate în Secțiunea 2.3 de mai sus.

7. Surse

Context național și infrastructură

- [Statista – România: infrastructura de transport din mediul rural spre cel urban \(date din sondajul CE\)](#)
- [Ministerul Transporturilor și Infrastructurii – Componenta C4 din PNRR, Transport Sustenabil \(text integral\)](#)
- [Monitor PNRR – Componenta C4. Transport sustenabil](#)
- [MDPI – Decalajul educațional urban-rural: o evaluare bazată pe GIS a accesibilității spațiale a liceelor din România](#)
- [UNTRR – Legea 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă](#)

Regiunea București-Ilfov

- [Wikipedia – Județul Ilfov \(creșterea populației, cota de navetiști\)](#)
- [Wikipedia – Transportul în București \(dimensiunea rețelei, istoricul rutelor periferice\)](#)
- [TPBI – Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov](#)
- [MDPI – Abandonul școlar în orașele-satelit din jurul Bucureștiului, România](#)

Munții Apuseni / Alba și Hunedoara

- [Adevărul – Moții rămân fără autobuz spre Alba Iulia \(eșecul concesiunii din 2022\)](#)
- [Ziarul Unirea – Revoluție pe harta transportului din Alba \(redesenarea rețelei județene\)](#)
- [MDPI – O privire de ansamblu asupra dinamicii populației în Carpații Românești \(1912–2021\)](#)

Transportul la cerere – referință generală

- [UITP – Shedding a Light on Demand-Responsive Transport \(Notă de cunoștințe, 2025\)](#)
- [Comisia Europeană – Noi orientări privind mobilitatea rurală durabilă și ecoturismul \(iulie 2025\)](#)