

TRANSPORTUL PUBLIC LA CERERE (DRT)

STUDII DE CAZ INTERNAȚIONALE

Două exemple europene funcționale, alese pentru relevanța lor pentru condițiile din zona București-Ilfov și din Munții Apuseni

Studiul de caz 1: sprinti (regiunea Hanovra, Germania) | Studiul de caz 2: DefMobil (Tirolul de Est, Austria)

Autor: RAUL CAZAN

Susținut de



European
Climate
Foundation

Cuprins

1. Introducere: de ce aceste două cazuri	3
2. Studiul de caz 1: sprinti — regiunea Hanovra, Germania	4
3. Studiul de caz 2: DefMobil — Tirolul de Est, Austria.....	5
4. Sinteză: ce ar trebui să preia România din ambele cazuri	6
5. Surse	7

1. Introducere: de ce aceste două cazuri

Transportul la Cerere (DRT) — servicii partajate de microbuz și taxi, rezervate prin aplicație sau telefon, care își construiesc traseul dinamic, în funcție de locul în care se află efectiv călătorii, în loc să circule după un orar fix — reprezintă răspunsul standard al politicilor europene la două condiții cu care România se confruntă simultan: centuri navetiste suburbane dispersate, cu creștere rapidă, și comunități rurale și montane izolate, aflate în curs de depopulare. Ambele condiții sunt documentate în detaliu, regiune cu regiune, în Nota de Cercetare conexă (Documentul 1). Acest document prezintă două scheme DRT internaționale, alese special pentru că fiecare este un analog structural apropiat al uneia dintre cele două regiuni cartografiate ale României.

sprinti, din regiunea Hanovra, Germania, este o rețea la cerere de mare amploare, care alimentează navetiști din douăsprezece municipalități suburbane și semi-rurale dispersate către un sistem feroviar și de tramvai regional existent — cel mai apropiat exemplu funcțional, din punct de vedere structural, de ceea ce îi lipsește în prezent zonei limitrofe metropolitane București-Ilfov. DefMobil, din Tirolul de Est, Austria, este un serviciu redus de taxi partajat, cofinanțat de trei municipalități alpine învecinate, pentru a conecta o vale montană dispersată și cu densitate redusă la rețeaua mai largă de transport — apropiat, din punct de vedere structural, de situația satelor Moșilor din Munții Apuseni. Ambele cazuri sunt preluate din surse primare — operatori, autorități guvernamentale și organisme de politică ale UE — și includ detaliile operaționale, financiare și de guvernanță necesare pentru a evalua transferabilitatea lor în contextul românesc. Un tabel de sinteză, la finalul acestui document, distilează factorii comuni de succes și îi asociază direct instituțiilor românești cel mai bine plasate pentru a-i replica.

2. Studiul de caz 1: sprinti — regiunea Hanovra, Germania

peste 360.000 Locuitori deserviți în 12 municipalități	peste 850.000 Curse efectuate de la lansarea din iunie 2021	120 Vehicule în flotă (25% electrice) până la finalul lui 2023
--	---	--

Context

Regiunea Hanovra combină un nucleu urban dens cu un inel larg de municipalități mai mici, unde orarele convenționale de autobuz lăsau lacune semnificative de serviciu, în special în afara orelor de vârf. sprinti a fost lansat în iunie 2021, ca parte a proiectului „MoHaWiV” (Regiunea-Model Hanovra: Puncte de Cotitură în Transport), finanțat de Ministerul Federal German al Afacerilor Digitale și Transporturilor, pentru a închide aceste lacune printr-un nivel de serviciu la cerere, în loc de mai multe linii de autobuz cu rută fixă.

Conceptul serviciului

Flota combină dube cu 6 locuri, vehicule electrice cu 5 locuri și microbuze cu 18 locuri pentru coridoarele cu cerere mai mare, dispecerizate printr-un algoritm de rezervare (aplicație sau telefon) care prioritizează, ori de câte ori este posibil, conexiunile cu serviciile programate de tren și tramvai. Stațiile virtuale sunt amplasate la aproximativ 200 de metri de majoritatea adreselor din zona de servicii, timpii de așteptare tipici sunt sub 20 de minute, iar toate vehiculele sunt accesibile persoanelor în scaun cu roțile și acceptă biciclete, bagaje și cărucioare pentru copii. Esențial, nu este necesar un bilet separat: biletele standard de transport regional, inclusiv Deutschlandticket-ul valabil la nivel național, funcționează în tot sistemul — sprinti este prezentat călătorilor ca o extensie a rețelei existente de transport public, nu ca un produs paralel.

Guvernanță și implementare

Via Mobility DE GmbH furnizează tehnologia de rutare; ÜSTRA, operatorul regional de transport public, operează serviciul în numele regiunii Hanovra, sub autoritatea existentă de transport public. Astfel, sprinti nu a necesitat înființarea unei instituții noi — a fost implementat de operatorul regional de transport deja existent, ca un nivel suplimentar de serviciu.

Rezultate

Acoperirea s-a extins de la trei municipalități (Wedemark, Sehnde, Springe) la lansare, la douăsprezece până în decembrie 2023, o suprafață descrisă ca fiind de două ori mai mare decât Berlinul. Numărul lunar de călătorii a crescut de aproximativ cinci ori, de la circa 10.000 la 47.000 de curse pe lună, cu o medie zilnică de 1.500 de călători și vârfuri de peste 2.400. Până în 2024, sprinti devenise cel mai mare sistem de transport public la cerere din Germania și câștigase Premiul German pentru Mobilitate (2023).

Relevanță pentru zona limitrofă București-Ilfov

sprinti demonstrează că DRT se poate extinde credibil ca serviciu de alimentare (feeder) pentru o rețea existentă de tren/tramvai, la nivelul unui inel suburban extins, cu multiple municipalități — exact structura comunelor

componente ale Bucureștiului și Ilfovului — și exact funcția lipsă de „alimentator feroviar regional” pe care rețeaua de transport a Bucureștiului nu o are în prezent. De asemenea, arată că un operator deja existent (în cazul Bucureștiului, STB sau asociația intercomunitară TPBI) poate implementa DRT fără a crea o instituție nouă.



Tramvaiul din Hanovra. Wikicommons

3. Studiul de caz 2: DefMobil — Tirolul de Est, Austria

peste 41.000 Utilizări înregistrate până în 2017	3 Municipalități care cofinanțează serviciul	~106.000 €/an Cost operațional combinat de personal și materiale
--	--	--

Context

Valea Defereggen, din Tirolul de Est, are un tipar de așezare alpină dispersată similar celui din Munții Apuseni: densitate scăzută a populației, teren dificil și o populație prea mică și dispersată pentru ca un serviciu de autobuz programat să fie „accesibil ca preț pentru municipalități”. Înainte de DefMobil, locuitorii fără mașină nu aveau nicio modalitate realistă de a ajunge la servicii din afara satului lor imediat.

Conceptul serviciului

DefMobil este un taxi partajat, apelabil, care operează după un orar fix, dar cu rutare adaptabilă la cerere în interiorul acestuia: călătorii rezervă telefonic cu o oră înainte, iar un singur vehicul deservește valea. Trei municipalități au format o asociație comună, „Defereggental mobil”, pentru a planifica și cofinanța serviciul, împărțind o bază de cost de aproximativ 75.000 €/an pentru personal și 31.000 €/an pentru materiale. Guvernul regional al Tirolului a acoperit achiziția inițială a vehiculului (50.000 €).

Rezultate și evoluție

Până în 2017, fuseseră înregistrate peste 41.000 de utilizări individuale ale DefMobil. În decembrie 2017, serviciul a fost integrat în asociația provincială de transport a Tirolului (Verkehrsverbund Tirol), care a preluat finanțarea operațională integrală și a unificat sistemul de bilete al DefMobil cu restul transportului public din provincie — reducând aproape la zero, pe viitor, sarcina financiară asupra celor trei municipalități fondatoare.

Lecții și transferabilitate

Evaluarea Interreg Europe privind DefMobil identifică doi factori de succes replicabili: (1) municipalitățile învecinate care își comasează costurile printr-o asociație comună, în loc ca fiecare să încerce să finanțeze un serviciu separat, și (2) o traiectorie clară de la un proiect-pilot mic, finanțat local, la integrarea în rețeaua oficială, subvenționată, de transport a regiunii — ceea ce a făcut, în final, ca serviciul să fie durabil, nu un proiect-pilot temporar care se stinge odată ce finanțarea inițială se epuizează.

Relevanță pentru Munții Apuseni

DefMobil este aproape un model direct pentru coridorul Alba Iulia–Abrud–Câmpeni: un număr mic de comune învecinate (de exemplu, Câmpeni, Abrud, Arieșeni, Poșaga, Roșia Montană) ar putea forma o asociație comună pentru a cofinanța unul sau două vehicule partajate, la o bază de cost de câteva sute de mii de lei pe an, Consiliul Județean Alba și cofinanțarea inițială europeană/regională jucând rolul pe care guvernul provincial al Tirolului l-a jucat pentru DefMobil, cu un plan explicit, încă de la început, de a integra proiectul-pilot în sistemul obișnuit de concesiuni de transport al județului, nu de a-l trata ca pe un proiect singular.

4. Sinteză: ce ar trebui să preia România din ambele cazuri

Factor de succes	sprinti (Hanovra)	DefMobil (Tirolul de Est)	Aplicare pentru România
Implementat de o autoritate de transport deja existentă, nu de o instituție nouă	Da — ÜSTRA / regiunea Hanovra	În final — Verkehrsverbund Tirol	TPBI pentru Ilfov; direcția de transport a consiliului județean pentru Alba/Hunedoara
Bilete integrate cu rețeaua existentă	Da — Deutschlandticket valabil în tot sistemul	Da, după integrarea din 2017	Cerință esențială de proiectare încă din prima zi, nu o soluție ulterioară
Comasarea costurilor între mai multe municipalități	Finanțare la nivel regional	Da — asociație a 3 municipalități	Direct replicabil pentru comunele din Apuseni; pentru Ilfov, prin ADI TPBI
Traietorie clară de la proiect-pilot la statut permanent subvenționat	Integrat de la început ca serviciu regional	Explicit — preluare provincială în 2017	Trebuie negociat din start cu județul/ministerul, nu lăsat implicit
Finanțare inițială de capital sau de lansare din partea guvernului național/regional	Finanțare de la ministerul federal (MoHaWiV)	Guvernul regional al Tirolului (achiziția vehiculului)	Revizuirea PNRR, Fondurile de Coeziune sau o nouă linie națională de proiecte-pilot sunt echivalentele românești

Ambele cazuri au fost alese și pentru că factorii lor de succes sunt abordați punctual, pas cu pas, în documentul conex privind Planul de Lobby: mecanismele de finanțare și guvernare propuse acolo pentru Ilfov și pentru Alba/Hunedoara sunt modelate direct după structurile sprinti și DefMobil rezumate mai sus.



Tirolul de Est. Wikicommons

5. Surse

- [UITP – Shedding a Light on Demand-Responsive Transport \(Notă de cunoștințe, 2025\)](#)
- [Interreg Europe – Notă de politică privind transportul la cerere \(2024\)](#)
- [Interreg Europe – DefMobil: un taxi partajat apelabil pentru o vale alpină \(studiu de bună practică\)](#)
- [Via Mobility – „sprinti” devine cel mai mare sistem de transport public la cerere din Germania](#)
- [Comisia Europeană – Noi orientări privind mobilitatea rurală durabilă și ecoturismul \(iulie 2025\)](#)
- [ScienceDirect / RePEc – Transport la cerere pentru elevi în zone rurale: un studiu de caz în Vulkaneifel, Germania](#)