



Transportul public din Moldova: integrarea dimensiunii de gen, a dizabilității și a răspunsului la schimbările climatice

Chișinău, 2025

CZU
M25

Cercetarea a fost realizată cu sprijinul financiar al Agenției Austriece pentru Dezvoltare (ADA) și al Agenției Suedeze pentru Cooperare Internațională pentru Dezvoltare (Sida), în cadrul proiectului Rețeaua de Monitorizare a Bugetelor Sensibile la Gen II, implementat în țările Balcanilor de Vest și în Republica Moldova. Agenția Austriacă pentru Dezvoltare, în calitate de unitate operațională a Cooperării Austriece pentru Dezvoltare, este partener contractual al acestui proiect.

Responsabilitatea pentru conținutul acestei publicații revine exclusiv autorilor, iar opiniile exprimate nu reflectă neapărat punctele de vedere ale Agenției Austriece pentru Dezvoltare sau ale Agenției Suedeze pentru Cooperare Internațională pentru Dezvoltare.

Autori:

Ludmila Malcoci, doctor habilitat în sociologie, profesor cercetător

Alexandru Gribincea, doctor în științe economice

Descrierea CIP a Camerei Naționale a Cărții

Ludmila Malcoci , Alexandru Gribincea

Transportul public din Moldova: integrarea dimensiunii de gen, a dizabilității și a răspunsului la schimbările climatice/Ludmila Malcoci, Alexandru Gribincea; Keystone Moldova:

S.n.,2025 ----- pagini

With funding from



Gender Budget Watchdog Network
for a gender equal region



Transportul public din Moldova: integrarea dimensiunii de gen, a dizabilității și a răspunsului la schimbările climatice

CUPRINS

LISTA DE ABREVIERI	5
EXECUTIVE SUMMARY	6
REZUMAT EXECUTIV	9
INTRODUCERE	12
CAPITOLUL 1: Interconexiunea dintre gen, transport și schimbările climatice	17
1.1. Perspectiva climatică a transportului	18
1.2. Creșterea importanței transportului	19
1.3. Genul, dizabilitatea și transportul	23
CAPITOLUL 2: Răspunsul politicilor și bugetelor la dimensiunea de gen	27
2.1. Agenda Verde, transportul și importanța acestora pentru Obiectivele de Dezvoltare Durabilă (ODD)	28
2.2. Politicile transportului la nivel de țară	29
2.3. Cadrul instituțional și finanțarea transportului	30
CAPITOLUL 3: Comportamentele de transport: modele și dimensiuni de gen	35
3.1. Accesibilitatea trotuarelor și a mijloacelor de transport	37
3.2. Utilizarea mijloacelor de transport	43
3.3. Percepțiile privind securitatea și siguranța	58
3.4. Percepțiile respondenților privind transportul și schimbările climatice	62
CAPITOLUL 4: Practici locale de integrare a dimensiunii de gen, disabilității și a răspunsului la provocările climatice	73
4.1. Municipiul Chișinău	74
4.2. Municipiul Bălți	76
4.3. Orașul Ialoveni	78
4.4. Municipiul Orhei	81
CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI	83

LISTA DE ABREVIERI

ADA	– Agenția Austriacă pentru Dezvoltare
AETSD	– Alianța Estică pentru Transport Sigur și Durabil
BRT	– Bus Rapid Transit
CAM	– Clubul Auto al Moldovei
CAWI	– Computer Assisted Web Interviewing
GBWN	– Gender Budget Watchdog Network
GIS	– Geographic Information System
MIDR	– Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
OCDE	– Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică
ODD	– Obiectivele de Dezvoltare Durabilă
OMS	– Organizația Mondială a Sănătății
PMUD	– Planul de Mobilitate Urbană Durabilă
PNIESC	– Planul Național Integrat pentru Energie și Schimbări Climatice
PNUD	– Programul Națiunilor Unite pentru Dezvoltare
PUA	– Parcul Urban de Autobuze
RTEC	– Regia Transport Electric Chișinău
Sida	– Agenția Suedeză pentru Cooperare Internațională pentru Dezvoltare
UTA	– Unitate Teritorial-Administrativă

Executive summary

Transport and its impact on the environment

- The transport sector is the biggest polluter in the Republic of Moldova. Vehicles generate about 86% of urban air pollution and greenhouse gas emissions. Most cars and buses in the fleet are over 15 years old and meet outdated emission standards. Traffic jams, especially in Chisinau, aggravate the situation: engines that are running in traffic emit even more pollutants. Renewables account for only a small part of the country's energy consumption (about 20%), so most of the electricity comes from fossil fuels. This makes the transition to "green" transport based on electric vehicles difficult. Although the share of electric or hybrid cars is increasing (in 2024 they accounted for about 6.8% of the total, above the global average), the overall level remains low. Specialists point out that in the absence of the adoption of less polluting vehicles and fuels, air quality will continue to deteriorate, and the country's climate goals will not be met.

Accessibility and challenges of public transport

- Public transport in Moldova does not adequately meet the needs of all citizens, especially women, rural people and those with disabilities. Women use public transport (buses, minibuses, taxis) for 76.5% of their travel time, compared to 40% for men, but many consider it inaccessible and unsafe. 35% of women rate sidewalks as "not at all accessible", while this opinion is shared by only 21% of men. In addition, the percentage of women who consider taxis and buses to be "very affordable" is lower, with only a quarter expressing this appreciation.
- Many women avoid night buses or walking in dark areas for fear of being harassed or attacked. In cities, women often feel at risk when using electric scooters or walking at night.
- Bus stations and sidewalks, most of the time, are not provided with ramps, elevators or adapted slopes. Even if the new trolleybuses in Chisinau include ramps for access, many of the stations and sidewalks remain uneven or inaccessible for wheelchair users. Because of this, people with disabilities have great difficulty getting into minibuses, as they are not provided with elevators or dedicated spaces for wheelchairs. About a third of people with disabilities report significant obstacles when leaving home, and half consider that the road to school or work presents major dangers.
- Access to public transport remains considerably more limited in rural than urban areas. In villages, a third of respondents (33%) describe public transport as "not at all accessible", compared to 27% of city dwellers. Moreover, almost 30% of people in rural areas mention the total lack of buses in their community, while this problem affects only 7% of the urban population. This shortage exacerbates the social isolation of vulnerable groups – especially women and older people in villages – drastically restricting their access to employment opportunities, education and essential health services.

Transport, education and employment

- Mobility issues have a significant impact on access to education and the labor market. Although women in Moldova tend to be better educated – 76% of them are pursuing university studies, compared to 53% of men – paradoxically, their employment rate is lower, and their salaries are about 15% lower. This gap is explained not only by mobility barriers, but also by the fact that women often must take a career break to care for children and face reduced chances of advancing in leadership positions. For example, women with modest incomes or caring responsibilities often cannot afford the cost of bus tickets or taxi rides, which considerably restricts their professional options and access to higher-paying jobs.
- If a woman must juggle childcare, household chores, and a low-paying job, expensive or unsafe public transportation can make it impossible to work full-time or hold a better job. Due to the lack of a direct route and personal car, many women cannot get to work in the city daily.
- In the villages, the impact is even more severe. About 73% of women in rural areas do not own a car, compared to 66% in urban areas. Combined with bad roads and lack of transportation, it means that many families cannot reach universities or their jobs. A survey showed that only half of women in villages can easily get to work or study in the city, and a third have no safe way to get around.
- The lack of accessible transport severely limits the lives of people with disabilities. According to studies, half of people with disabilities said that moving to another city is difficult, and 40% consider crossing the street to be unsafe. Many depend on the help of others or remain isolated at home, missing out on educational or professional opportunities. Without safe ramps and crossings, even a short road can be dangerous or impossible for people with disabilities.

Perceptions and use of alternative means

- Citizens' interest in green transport solutions, such as bicycles or electric cars, remains quite low and the use of these alternatives is limited. In 2024, electric or hybrid cars constitute approximately 6.8% of the total vehicles registered in the Republic of Moldova, a percentage above the global average. However, for many people, the high cost of these vehicles is a significant barrier, and the fact that electricity is largely produced from fossil fuels diminishes the real potential for reducing environmental impact.
- Very few choose to use their bicycle or scooter daily, and the main reasons are the high cost and lack of comfort. A recent survey reveals that 73% of women in rural areas do not have a car, and about 65% do not have access to a scooter, which highlights the budgetary constraints of families in these areas. Even in localities where cycling could be a viable alternative, safety remains a major obstacle: 84% of women consider walking "too slow", and half perceive electric scooters as "too dangerous". Narrow sidewalks, heavy traffic and insufficient lighting discourage people from opting for alternative means of travel.
- Many people prefer their personal car or bus to get around, as they are associated with status and reliability. Walking or cycling is seen as a solution of last resort. In the absence of safe bike lanes or showers at work, commuters in cities continue to use buses or taxis. Without incentives, secure infrastructure and cultural changes, alternative means will remain a marginal option in Moldova.

Recommendations:

To transform Moldova's transport into a more sustainable and accessible system, the report proposes the implementation of integrated and coordinated measures:

- The development of a continuous and well-protected network of bicycle lanes, as well as the extension of wide sidewalks in all cities, are essential to encourage active mobility. Currently, there are about 20 km of bicycle lanes in Chisinau, but they are fragmented and do not ensure a smooth connection between neighborhoods or areas of major interest. The creation of a coherent infrastructure, connecting the main arteries, educational centers and industrial areas, would stimulate both walking and the use of cycling. Such a continuous network would reduce dependence on motorized transport, increase the safety of road users and provide an affordable alternative for city dwellers, especially women, children and people with reduced mobility.
- Investments in new, accessible trolleybuses and buses – equipped with ramps for people with reduced mobility – is a priority for the modernization of public transport. The implementation of dedicated lanes for public transport or Bus Rapid Transit (BRT) routes would significantly contribute to reducing travel time, increasing reliability and facilitating safe access for women, children and people with disabilities. Also, the expansion of the electric trolleybus network (which currently includes 31 routes in Chisinau) and the replacement of old diesel minibuses with environmentally friendly vehicles would reduce air pollution and increase the level of comfort and quality of public transport services, stimulating the transition to sustainable solutions.
- Modernization of stations and sidewalks to meet the needs of women and people with disabilities – installation of ramps, tactile pavements and slopes at all stops, better street lighting, surveillance cameras and night safety guards. Training drivers on disabilities and applying accessibility standards are essential.
- Rehabilitation of drainage systems to prevent frequent flooding that paralyzes traffic and endangers pedestrians. Leveling sidewalks and unblocking channels are vital for safety, especially for wheelchair users.
- Publication of transport budgets and detailed plans, including the amounts allocated for accessibility and how projects respond to the needs of women and people with disabilities. The research recommends including gender-disaggregated data and consulting citizens in all major projects. It is worth mentioning that the Chisinau 2030 Mobility Strategy already includes the concept of “gender-sensitive planning”.

REZUMAT EXECUTIV

Transportul și impactul său asupra mediului

- Sectorul transporturilor este cel mai mare poluator din Republica Moldova. Vehiculele generează aproximativ 86% din poluarea aerului urban și emisiile de gaze cu efect de seră. Majoritatea autoturismelor și autobuzelor din parcul auto au o vechime de peste 15 ani și respectă standarde de emisii care nu sunt actuale. Ambuteiajele, în special în Chișinău, agravează situația: motoarele care stau pornite în trafic emit și mai multe noxe. Sursele regenerabile reprezintă doar o mică parte din consumul energetic al țării (circa 20%), astfel că majoritatea electricității provine din combustibili fosili. Acest lucru îngreunează tranziția către un transport „verde” bazat pe vehicule electrice. Deși ponderea autoturismelor electrice sau hibride este în creștere (în 2024 reprezentau circa 6,8% din total, peste media globală), nivelul general rămâne scăzut. Specialiștii subliniază că, în absența adoptării unor vehicule și combustibili mai puțin poluanți, calitatea aerului va continua să se deterioreze, iar obiectivele climatice ale țării nu vor putea fi îndeplinite.

Accesibilitatea și provocările transportului public

- Transportul public din Moldova nu răspunde adecvat nevoilor tuturor cetățenilor, în special ale femeilor, persoanelor din mediul rural și celor cu dizabilități. Femeile folosesc transportul public (autobuze, microbuze, taxiuri) pentru 76,5% din timpul de deplasare, față de 40% la bărbați, însă multe îl consideră puțin accesibil și nesigur. Astfel, 35% dintre femei evaluează trotuarele ca fiind „deloc accesibile”, în timp ce această opinie este împărtășită de doar 21% dintre bărbați. În plus, procentul femeilor care consideră taxiurile și autobuzele drept „foarte accesibile” este mai redus, doar un sfert exprimând această apreciere.
- Multe femei evită autobuzele de noapte sau deplasările pe jos în zone întunecate, de frică să nu fie hărțuite sau atacate. În orașe, femeile se simt adesea expuse riscului când folosesc trotinete electrice sau merg pe jos noaptea.
- Stațiile de autobuz și trotuarele, de cele mai multe ori, nu sunt prevăzute cu rampe, lifturi sau pante adaptate. Chiar dacă troleibuzele noi din Chișinău includ rampe pentru acces, multe dintre stații și trotuare rămân denivelate sau inaccesibile pentru utilizatorii de scaune rulante. Din această cauză, persoanele cu dizabilități întâmpină mari dificultăți la urcarea în microbuze, acestea nefiind prevăzute cu lifturi ori spații dedicate pentru scaune rulante. Aproximativ o treime dintre persoanele cu dizabilități raportează obstacole semnificative la ieșirea din locuință, iar jumătate consideră că drumul către școală sau locul de muncă prezintă pericole majore.
- Accesul la transportul public rămâne considerabil mai limitat în mediul rural față de cel urban. În sate, o treime dintre respondenți (33%) descriu transportul public ca fiind „deloc accesibil”, comparativ cu 27% dintre locuitorii orașelor. Mai mult, aproape 30% dintre persoanele din mediul rural menționează lipsa totală a autobuzelor în comunitatea lor, în timp ce această problemă afectează doar 7% din populația urbană. Această carență accentuează izolarea socială a grupurilor vulnerabile – în special femeile și persoanele în vârstă din sate – restrângându-le drastic accesul la oportunități de angajare, la educație și la servicii medicale esențiale.

Transportul, educația și ocuparea forței de muncă

- Problemele de mobilitate au un impact semnificativ asupra accesului la educație și la piața muncii. Deși femeile din Moldova tind să fie mai bine educate – 76% dintre ele urmează studii universitare, față de 53% dintre bărbați – paradoxal, rata lor de angajare este mai scăzută și salariile lor sunt cu aproximativ 15% mai mici. Acest decalaj este explicat nu doar de barierele legate de mobilitate, ci și de faptul că femeile sunt adesea nevoite să-și întrerupă cariera pentru a îngriji copiii și se lovesc de șanse reduse de a avansa în poziții de conducere. De exemplu, femeile cu venituri modeste sau responsabilități de îngrijire nu își permit adesea costul biletelor de autobuz sau al curselor cu taxiul, ceea ce restrânge considerabil opțiunile lor profesionale și accesul la locuri de muncă mai bine plătite.
- Dacă o femeie trebuie să îmbine îngrijirea copiilor, treburile casnice și un loc de muncă prost plătit, un transport public scump sau nesigur poate face imposibilă munca cu normă întreagă sau ocuparea unui post mai bun. Din cauza lipsei unei rute directe și a mașinii personale, multe femei nu pot ajunge zilnic la muncă în oraș.
- În sate, impactul este și mai sever. Aproximativ 73% dintre femeile din mediul rural nu dețin mașină, comparativ cu 66% în mediul urban. Coroborat cu drumuri proaste și lipsă de transport, înseamnă că multe familii nu pot ajunge la universități sau la locurile lor de muncă. Un sondaj a arătat că doar jumătate dintre femeile din sate pot ajunge ușor la muncă sau studii în oraș, iar o treime nu au nicio modalitate sigură de deplasare.
- Lipsa transportului accesibil limitează sever viața persoanelor cu dizabilități. Conform studiilor, jumătate dintre persoanele cu dizabilități au spus că deplasarea într-un alt oraș este dificilă, iar 40% consideră că traversarea străzii este nesigură. Mulți depind de ajutorul altora sau rămân izolați acasă, ratând oportunitățile educaționale sau profesionale. Fără rampe și treceri sigure, chiar și un drum scurt poate fi periculos sau imposibil pentru persoanele cu dizabilități.

Percepția și utilizarea mijloacelor alternative

- Interesul cetățenilor pentru soluții de transport ecologice, precum bicicletele sau autoturismele electrice, rămâne destul de scăzut, iar utilizarea acestor alternative este limitată. În 2024, autoturismele electrice sau hibride constituie aproximativ 6,8% din totalul vehiculelor înmatriculate în Republica Moldova, un procent peste media globală. Totuși, pentru mulți oameni, costul ridicat al acestor vehicule reprezintă o barieră semnificativă, iar faptul că energia electrică este produsă în mare parte din surse fosile diminuează potențialul real de reducere a impactului asupra mediului.
- Foarte puțini aleg să utilizeze zilnic bicicleta sau trotineta, iar motivele principale sunt costul ridicat și lipsa confortului. Un sondaj recent relevă că 73% dintre femeile din mediul rural nu dispun de mașină, iar aproximativ 65% nu au acces la trotinetă, ceea ce evidențiază constrângerile bugetare ale familiilor din aceste zone. Chiar și în localitățile unde bicicleta ar putea fi o alternativă viabilă, siguranța rămâne un obstacol major: 84% dintre femei consideră mersul pe jos „prea lent”, iar jumătate percep trotinetele electrice drept „prea periculoase”. Trotuarele înguste, traficul intens și iluminarea insuficientă descurajează oamenii să opteze pentru mijloace alternative de deplasare.

- Multe persoane preferă mașina personală sau microbuzul pentru deplasare, acestea fiind asociate cu statutul și fiabilitatea. Mersul pe jos sau cu bicicleta este văzut ca soluție de ultimă instanță. În lipsa pistelor sigure pentru biciclete sau a dușurilor la locul de muncă, navetiștii din orașe continuă să folosească autobuzele sau taxiurile. Fără stimulente, infrastructură sigură și schimbări culturale, mijloacele alternative vor rămâne o opțiune marginală în Moldova.

Recomandări:

Pentru a transforma transportul din Moldova într-un sistem mai sustenabil și accesibil, raportul propune implementarea unor măsuri integrate și coordonate:

- Dezvoltarea unei rețele continue și bine protejate de piste pentru biciclete, precum și extinderea trotuarelor largi în toate orașele sunt esențiale pentru a încuraja mobilitatea activă. În prezent, există aproximativ 20 km de piste pentru biciclete în Chișinău, însă acestea sunt fragmentate și nu asigură o conexiune fluidă între cartiere sau cu zonele de interes major. Crearea unei infrastructuri coerente, care să lege principalele artere, centre educaționale și zone industriale, ar stimula atât mersul pe jos, cât și utilizarea bicicletei. O astfel de rețea continuă ar reduce dependența de transportul motorizat, ar crește siguranța participanților la trafic și ar oferi o alternativă accesibilă pentru locuitorii orașelor, în special pentru femei, copii și persoane cu mobilitate redusă.
- Investiții în troleibuze și autobuze noi, accesibile pentru toți – dotate cu rampe pentru persoanele cu mobilitate redusă – reprezintă o prioritate pentru modernizarea transportului public. Implementarea benzilor dedicate pentru transportul public sau a traseelor de tip Bus Rapid Transit (BRT) ar contribui semnificativ la reducerea timpului de deplasare, la creșterea fiabilității și la facilitarea accesului sigur pentru femei, copii și persoane cu dizabilități. De asemenea, extinderea rețelei de troleibuze electrice (care cuprinde în prezent 31 de rute în Chișinău) și înlocuirea microbuzelor diesel vechi cu vehicule ecologice ar diminua poluarea aerului și ar crește nivelul de confort și calitate al serviciilor de transport public, stimulând tranziția către soluții sustenabile.
- Modernizarea stațiilor și trotuarelor pentru a răspunde nevoilor femeilor și persoanelor cu dizabilități – instalarea de rampe, pavaje tactile și pante la toate opririle, iluminat stradal mai bun, camere de supraveghere și pază pentru siguranță nocturnă. Instruirea șoferilor în privința dizabilităților și aplicarea standardelor de accesibilitate sunt esențiale.
- Reabilitarea sistemelor de drenaj pentru a preveni inundațiile frecvente care paralizează traficul și pun pietonii în pericol. Nivelarea trotuarelor și deblocarea canalelor sunt vitale pentru siguranța, în special a utilizatorilor de scaune rulante.
- Publicarea bugetelor de transport și a planurilor detaliate, incluzând sumele alocate pentru accesibilitate și modul în care proiectele răspund nevoilor femeilor și persoanelor cu dizabilități. Raportul recomandă includerea datelor dezagregate pe gen și consultarea cetățenilor în toate proiectele importante. Este de menționat faptul că Strategia de Mobilitate Chișinău 2030 include deja conceptul de „planificare sensibilă la gen”.

INTRODUCERE

Cercetarea a fost realizată în cadrul inițiativei Rețeaua de Monitorizare a Bugetelor Sensibile la Gen II (Gender Budget Watchdog Network II), derulată atât în țările din Balcanii de Vest, cât și în Republica Moldova. Scopul principal al proiectului constă în întărirea capacităților organizațiilor societății civile de a monitoriza și analiza bugetele publice din perspectiva egalității de gen, promovând astfel transparența, responsabilizarea și implicarea egală a femeilor și bărbaților în procesele bugetare. Prin intermediul mecanismelor de advocacy și a dialogului constructiv între autorități și societatea civilă, proiectul susține elaborarea de politici publice sensibile la dimensiunea de gen și contribuie la diminuarea inegalităților sociale.

Context și importanță. Transportul are un rol fundamental în dezvoltarea economică, incluziunea socială și durabilitatea mediului ambiant. Modelele de mobilitate în Moldova sunt influențate semnificativ de dinamica de gen, statutul socio-economic și disponibilitatea infrastructurii. Femeile, persoanele cu dizabilități și populația din zonele rurale se confruntă cu provocări unice, în ceea ce privește accesul la opțiuni sigure, accesibile și ecologice de transport. În plus, sectorul transporturilor contribuie semnificativ la poluarea aerului și la emisiile de dioxid de carbon, necesitând o trecere către soluții de mobilitate durabilă, sensibile la gen, dar și ecologice. Studiul dat examinează aceste interconexiuni și își propune să ofere recomandări de politici care să integreze echitatea de gen și reziliența la schimbările climatice în planificarea transportului din Moldova.

Scopul și obiectivele cercetării. Scopul cercetării reiese din importanța și actualitatea problemei și constă în analiza modelelor de mobilitate în funcție de gen în Moldova și evaluarea modului în care politicile de transport, mecanismele de finanțare și dezvoltarea infrastructurii abordează (sau nu reușesc să abordeze) nevoile diferitelor grupuri de populație.

Obiectivele cercetării sunt următoarele:

- Identificarea diferențelor cheie referitor la accesibilitatea și siguranța transportului pentru femei, bărbați și persoanele cu dizabilități.
- Analiza impactului tendințelor actuale în transport asupra mediului și corelarea acestora cu obiectivele climatice.
- Analiza gradului în care politicile de transport naționale și locale includ măsuri adaptate pentru egalitatea de gen și pentru incluziunea persoanelor cu dizabilități.
- Formularea de recomandări concrete privind integrarea dimensiunilor de gen și climatice în procesul de planificare a transportului și elaborarea politicilor publice.

Ipotezele cercetării. În baza cercetărilor anterioare și ale analizei tendințelor globale de transport, au fost formulate următoarele ipoteze:

- Femeile și persoanele cu dizabilități se confruntă cu obstacole sporite în accesarea serviciilor de transport, comparativ cu bărbații, din cauza nivelului scăzut de siguranță, a infrastructurii inadecvate și a constrângerilor socio-economice care le limitează opțiunile de mobilitate.
- Infrastructura transportului public din Moldova este insuficient adaptată pentru a răspunde cerințelor persoanelor cu dizabilități, fapt ce le restrânge considerabil accesul la oportunități economice, sociale și de mobilitate independentă.

- Locuitorii din mediul rural se confruntă cu provocări suplimentare în ceea ce privește mobilitatea, determinate de lipsa unei conectivități adecvate la rețelele de transport public, tarifele mari pentru deplasări și calitatea precară a infrastructurii rutiere. Aceste dificultăți îi afectează în mod deosebit pe femei și pe persoanele în vârstă, limitându-le accesul la servicii esențiale, oportunități economice și participare socială.
- Tranziția către forme de transport ecologic, precum vehiculele electrice sau dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete, este modelată de mai mulți factori, inclusiv limitările economice ale populației, gradul de informare asupra beneficiilor mobilității verzi și existența sau lipsa politicilor și stimulentele de susținere din partea autorităților.

Așadar, această cercetare își propune identificarea lacunelor existente în sectorul transportului public din Moldova din perspectivele de gen și climatice și oferirea soluțiilor de politici care să promoveze mobilitatea echitabilă și durabilă. Constatările vor contribui la prezentul discurs privind accesibilitatea transporturilor, sustenabilitatea mediului ambiant și incluziunea socială, oferind o foaie de parcurs pentru tranziția Moldovei către un sistem de transport mai incluziv și mai rezistent la schimbările climatice.

Metodele și tehnicile de cercetare. Cercetarea utilizează o abordare mixtă, îmbinând metode calitative și cantitative pentru a examina sectorul transporturilor din Moldova, după cum urmează:

- Analiza documentară a fost utilizată pentru a examina politicile de transport, resursele umane din perspectiva egalității de gen și strategiile climatice, cu scopul de a evidenția direcțiile principale și lacunele existente în politicile actuale. Prin această abordare, s-a urmărit identificarea punctelor forte, a deficiențelor și a potențialelor zone de îmbunătățire în ceea ce privește integrarea dimensiunilor de gen și climatice în sectorul transporturilor.
- Cartografierea GIS a rețelelor de transport pentru a evalua accesibilitatea spațială și pentru a identifica lacunele infrastructurii.
- Ancheta prin sondaj¹. Sondajul CAWI a constituit sursa principală de date primare, care au fost ulterior analizate pentru a evalua răspunsurile celor 1.100 de participanți. Aceștia au fost segmentați după criterii precum genul, statutul de dizabilitate și mediul de rezidență (urban/rural), pentru a evidenția diferențele și nevoile specifice ale fiecărui grup.
- Sondajele cu informatorii cheie, realizate cu factori de decizie, planificatori de transport, experți în materie de gen și reprezentanți ai grupurilor de advocacy în domeniul dizabilității
- Studiile de caz, care au examinat cele mai de succes practici locale din Chișinău, Bălți, Ialoveni și Orhei, pentru a identifica soluții scalabile pentru o infrastructură de transport durabilă și echitabilă la gen.
- Analiza comparativă, care a fost aplicată la evaluarea politicilor de transport ale Republicii Moldova în raport cu cele mai de succes practici internaționale în sistemele de transport sensibile la gen și ecologice.

¹ Ancheta prin sondaj CAWI a fost gestionată de compania MNForce. Chestionarul a avut o durată de 30 de minute. Datele au fost colectate în iulie 2024. Cercetarea s-a realizat pe un eșantion de 1.100 de persoane.

Instrumente de bugetare sensibile la gen. Studiul a utilizat diferite instrumente specifice de bugetare sensibilă la gen (GRB), cum ar fi declarațiile bugetului de gen, analiza modului în care beneficiile bugetului public sunt distribuite între femei, bărbați și alte grupuri, dar și cadre de planificare financiară care iau în calcul diferențele de gen. Scopul a fost de a verifica dacă banii cheltuiți pentru transport răspund într-adevăr nevoilor tuturor grupurilor, nu doar ale unui singur segment al populației. În plus, au fost efectuate audituri bugetare de gen pentru a evalua eficiența cheltuielilor și pentru a identifica lacunele în finanțarea soluțiilor de mobilitate incluzivă.

Limitările cercetării:

- Distribuția dintre rural (364 de respondenți) și urban (736 de respondenți) ar putea să nu reflecte cu acuratețe proporția efectivă a populației din Moldova, cu un potențial de denaturare a rezultatelor către perspectivele urbane.
- Numărul exact de participanți cu dizabilități nu este specificat direct, dar poate fi dedus din întrebarea privind limitările în activitățile zilnice din cauza unei probleme de sănătate. Potrivit răspunsurilor, 74 de persoane au indicat că au „limitări funcționale severe” și 234 de persoane „au limitări funcționale, dar nu sunt severe”. Oricum, această întrebare nu surprinde toate dimensiunile dizabilității și poate exclude persoanele care nu se autoidentifică ca având limitări funcționale în activitățile vieții cotidiene, dar care totuși au o anumită invaliditate.
- Un obstacol major al cercetării a fost că primăriile Chișinău și Orhei nu au răspuns invitației de a intervieva funcționarii responsabili de infrastructură, transport și buget. Această situație a limitat accesul la informațiile oficiale privind politicile locale, planificarea bugetară și măsurile implementate în domeniul transporturilor. Pentru a compensa această deficiență, au fost purtate discuții cu ONG-urile locale din aceste municipalități, care au furnizat informații relevante, deși nu au putut substitui pe deplin datele oficiale. În plus, cercetarea s-a bazat pe analiza documentelor publice și a surselor online, care, deși oferă o imagine de ansamblu cuprinzătoare, au limitări în ceea ce privește actualitatea și caracterul complet al informațiilor.



CAPITOLUL I

INTERCONEXIUNEA DINTRE GEN, TRANSPORT ȘI SCHIMBĂRILE CLIMATICE

1.1. PERSPECTIVA CLIMATICĂ A TRANSPORTULUI

Transportul contribuie semnificativ la poluarea aerului în Republica Moldova, în special în zonele urbane precum Chișinău și Bălți. Potrivit Organizației pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OCDE), sectorul transporturilor reprezintă până la 86% din totalul emisiilor din aceste regiuni. Acest lucru este determinat preponderent de vechimea și ineficiența flotei naționale de vehicule, combinate cu dependența Moldovei de combustibilii fosili pentru transport. Acești factori intensifică nivelurile deja critice de poluare a aerului, având un impact direct asupra calității mediului ambiant și a sănătății publice.²

Unul dintre factorii care contribuie la nivelul emisiilor asociate transportului în Moldova este vechimea parcului auto. Multe vehicule de pe șosele au peste 15 ani, iar o parte importantă din transportul public respectă doar standardele de emisii Euro I, depășite față de normele actuale ale UE. Acestea emit niveluri ridicate de particule (PM_{2,5} și PM₁₀) și oxizi de azot (NO_x), care contribuie în mod semnificativ la poluarea aerului urban și la schimbările climatice. Lipsa unor standarde stricte de emisie agravează și mai mult problema dată.

Congestia urbană crește nivelul emisiilor rezultate din transport. În municipii precum Chișinău, congestiile rutiere conduc la creșterea perioadelor de staționare a vehiculelor și la intensificarea emisiilor de poluanți nocivi. Această situație a generat o incidență crescută a afecțiunilor de sănătate asociate cu poluarea aerului, cum ar fi bolile respiratorii și cardiovasculare.

Potrivit rapoartelor BNS, locuitorii zonelor urbane sunt expuși unui risc mai mare de a dezvolta boli cronice din cauza expunerii prelungite la calitatea proastă a aerului, care impune sarcini economice asupra sistemului de sănătate și reduce productivitatea generală.³ Biroul Național de Statistică al Republicii Moldova subliniază că emisiile de poluanți în atmosferă reprezintă un risc substanțial atât pentru mediul ambiant, cât și pentru sănătatea publică.⁴

² OECD (2023). *Moldova – Transport Brochure (Final)*. OECD Publishing. Disponibil la: https://issuu.com/oecd.publishing/docs/moldova_transport_brochure_-_final?utm_source=

³ WHO (2023). *Environmental Health Country Profile: Republic of Moldova*. World Health Organization. Disponibil la: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/country-profiles/environmental-health/environmental-health-mda-2023.pdf?utm_source=

⁴ Biroul Național de Statistică al Republicii Moldova (2023). *Air emissions and waste – Metadata*. Disponibil la: https://statistica.gov.md/files/files/Metadata/en/Air_emissions_waste_en.pdf?utm_source=

Mai mult ca atât, Banca Mondială raportează că expunerea medie anuală la PM_{2,5} în Moldova este de 15,4 micrograme pe metru cub, depășind limita recomandată de OMS de 5 micrograme pe metru cub.⁵

Tranziția la transportul electric. Implementarea transportului electric în Republica Moldova prezintă multe provocări, în special din cauza situației energetice dificile din ultimii trei ani. Una dintre principalele probleme este faptul că cea mai mare parte a energiei electrice consumate în țară este produsă de centrala de la Cuciurgan, situată în Transnistria. Această centrală electrică utilizează în principal gaz natural sau cărbune, care sunt surse de energie ce produc niveluri ridicate de emisii de carbon.

În același timp, energia regenerabilă aduce o contribuție redusă (20% din consumul național)⁶, acoperind doar o mică parte din necesarul total de consum de energie al țării. Acest fapt indică o dependență semnificativă de sursele tradiționale de energie, ceea ce limitează capacitatea Moldovei de a sprijini o tranziție rapidă la transportul electric pe scară largă.

Dacă majoritatea transporturilor din Moldova ar trece la electricitate, cererea de energie electrică ar crește considerabil, ceea ce ar putea supraîncărca rețeaua energetică actuală. Fără o capacitate suficientă de energie din surse regenerabile, Moldova trebuie să importe și mai mult gaz, sporindu-și astfel vulnerabilitatea la fluctuațiile prețurilor internaționale și dependența de importurile de combustibil.

1.2. CREȘTEREA IMPORTANȚEI TRANSPORTULUI

Potrivit datelor Agenției Servicii Publice, în țară sunt peste 987.000 de șoferi autorizați (toate categoriile de permis de conducere), aproximativ 750.000 fiind bărbați și peste 238.000 femei. În domeniul permiselor de conducere, statisticile relevă o disparitate semnificativă de gen, cu 285.615 bărbați și 208.615 femei care dețin permise de categoria B.⁷

⁵ World Bank (2024). *PM_{2.5} air pollution, mean annual exposure (micrograms per cubic meter) – Republic of Moldova*. Disponibil la: https://data.worldbank.org/indicator/EN.ATM.PM25.MC.M3?locations=MD&utm_source

⁶ Ministerul Energiei al Republicii Moldova (2024). *Record de iarnă: peste 20% din consumul de energie electrică al Moldovei acoperit din surse regenerabile*. Disponibil la: <https://www.energie.gov.md/ro/content/record-de-iarna-peste-20-din-consumul-de-energie-electrica-al-moldovei-acoperit-din-surse>

⁷ Știri.md (2020, 29 septembrie). *Un milion de conducători auto în Moldova: Câte șoferițe avem în țară*. Disponibil la: <https://stiri.md/article/social/un-milion-de-conducatori-auto-in-moldova-cate-soferite-avem-in-tara/>

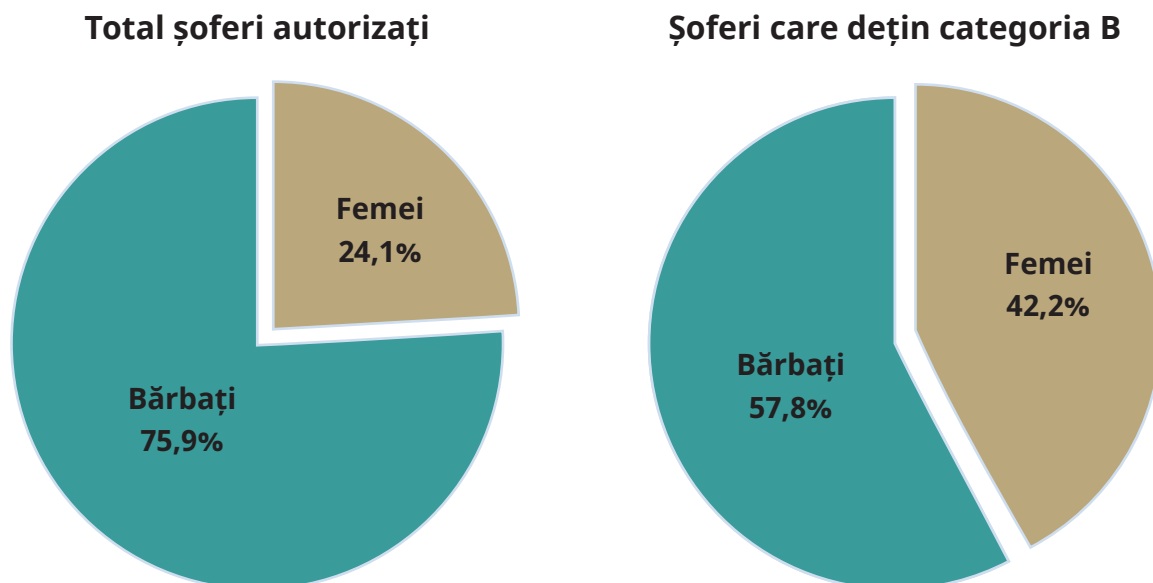


Fig.1. Distribuția persoanelor care dețin permis de conducere în Moldova pe gen, %

Sursa: Agenția Servicii Publice

În Moldova 81,3% din autoturisme (633.374) aparțin bărbaților, și 18,7% (146.251) – femeilor, evidențiind o diferență semnificativă în distribuția proprietarilor în funcție de gen. Aceste discrepanțe sunt evidente și în marile centre urbane precum Chișinău, unde 75,4% din autoturisme sunt deținute de bărbați și 24,6% – de femei (vezi Figura 2) .

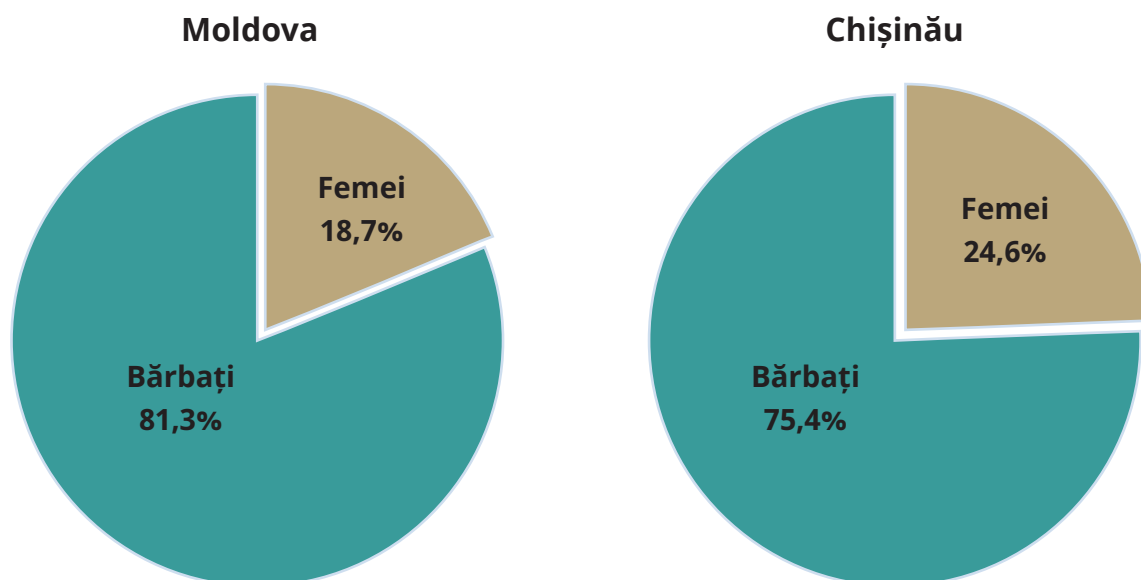


Fig. 2. Distribuția proprietarilor de mașini în Republica Moldova și în municipiul Chișinău per gen, %

Sursa: Agenția Servicii Publice

În orașele medii și mici, precum Bălți, Ialoveni sau Orhei (Figura 3), și în sate tendințele sunt similare, reflectând un dezechilibru de gen în accesul la resurse economice și mobilitate.

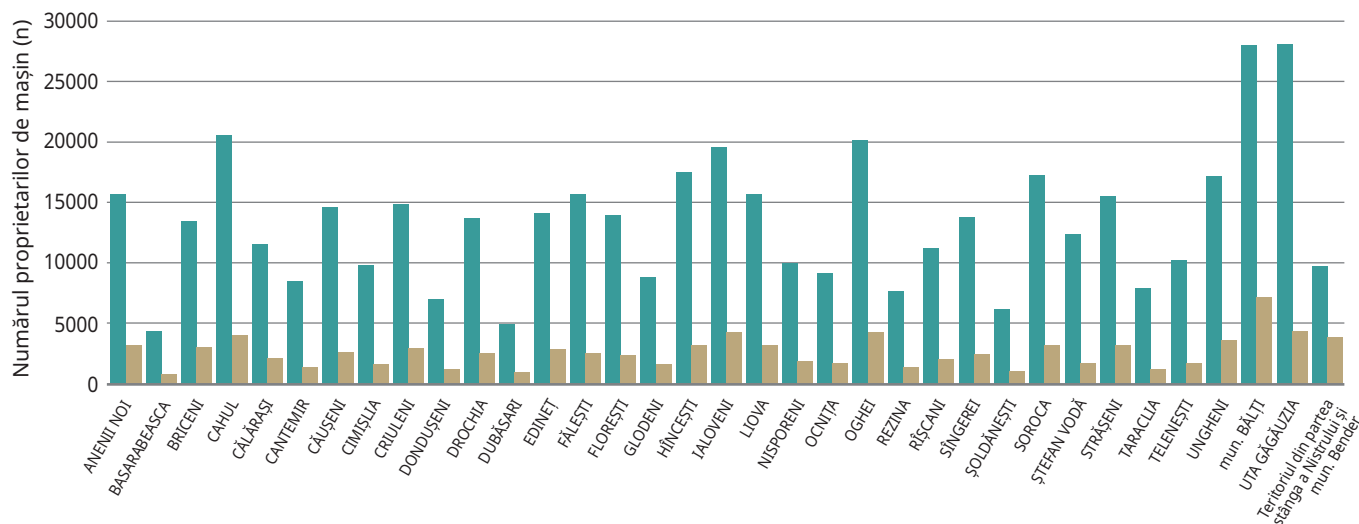
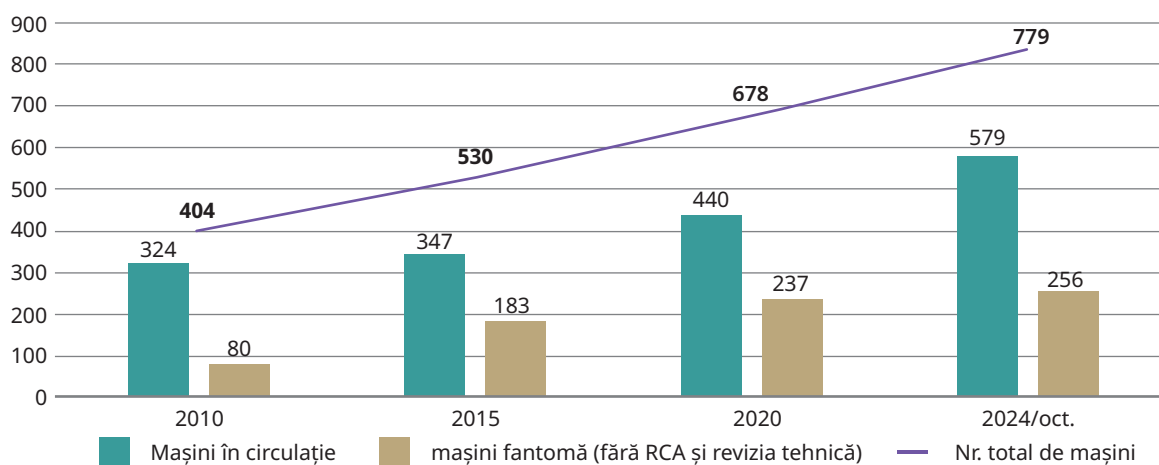


Fig. 3. Distribuția proprietarilor de mașini din orașele medii și mici per gen, număr

Sursa: Agenția Servicii Publice

Figura 4 prezintă dinamica numărului de automobile aflate în circulație, precum și a așa-numitelor „automobile fantome” în Republica Moldova, pentru perioada 2010-2024. „Automobilele fantome” sunt vehicule care, deși figurează în evidențele oficiale, nu mai sunt utilizate activ, nu aduc venituri bugetului prin impozite și pot deveni un risc pentru siguranța rutieră dacă circulă fără a trece reviziile tehnice obligatorii. Spre deosebire de acestea, linia care corespunde automobilelor aflate în circulație reflectă strict vehiculele care sunt utilizate efectiv pe drumurile publice.

Graficul subliniază o tendință de creștere a numărului de „automobile fantome”, ceea ce scoate în evidență problemele legate de gestionarea deficitară a mașinilor scoase din uz. Acest fenomen are efecte negative asupra spațiului urban și mediului, întrucât autoturismele abandonate nu doar că ocupă spații publice prețioase, dar contribuie și la poluarea mediului. În plus, creșterea importurilor de mașini second-hand intensifică această problemă, subliniind nevoia unor politici ferme de reciclare și eliminare a vehiculelor vechi, astfel încât să fie prevenită agravarea crizei de infrastructură și de mediu.

Fig. 4. Automobile în circulație și „automobile fantome” în Moldova, 2010-2024, mii⁸

⁸ Ioniță, V. (2024, 20 decembrie). #018 Minut Economic: Automobilele fantomă – o problemă reală pe drumurile Moldovei. Preluat de pe ionita.md: <https://ionita.md/2024/12/20/018-minut-economic-automobilele-fantoma-o-problema-reala-pe-drumurile-moldovei-%F0%9F%9A%97%F0%9F%91%BB/>

Conform datelor ilustrate în figura 4, automobilele fantome nu aduc beneficii fiscale, ocupă nejustificat spații în orașe și pot pune în pericol traficul, dacă sunt folosite fără inspecții tehnice. Această situație reflectă lipsa unor strategii clare privind gestionarea vehiculelor scoase din uz, ceea ce accentuează atât poluarea cât și presiunea asupra spațiului public. Totodată, importurile consistente de automobile la mâna a doua perpetuează problema. În lipsa unor politici eficiente de reciclare, numeroase vehicule vechi ajung să fie abandonate, ceea ce adâncește criza economică și de infrastructură din țară.

Sectorul transporturilor din Moldova are o pondere importantă în poluarea aerului, fiind principala sursă de poluanți atmosferici la nivel național. Figura 5 prezintă principalele surse de poluare a aerului în zonele urbane ale Republicii Moldova, evidențiind ponderea semnificativă a sectorului transporturilor. Din ilustrație reiese că transportul rutier este responsabil pentru aproximativ 86% din totalul emisiilor de poluanți atmosferici, ceea ce îl situează pe primul loc în clasamentul surselor de poluare din orașe. Restul de 14% este generat de industrie, centrale termice, gospodării individuale și alte activități urbane. Această distribuție subliniază importanța implementării unor politici de mobilitate urbană sustenabilă, orientate spre reducerea emisiilor din transport, pentru a îmbunătăți calitatea aerului și sănătatea populației urbane.

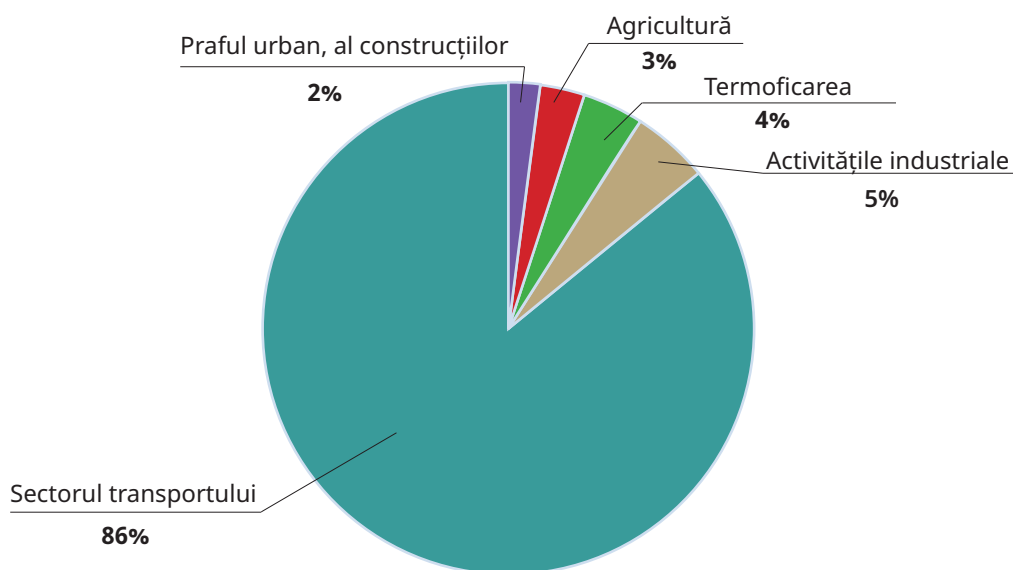


Fig.5. Surse de poluare a aerului în zonele urbane ale Moldovei⁹

În 2024, numărul de vehicule hibride în Moldova a crescut substanțial, ajungând aproximativ la 51.500 de unități. Aproximativ 18.000 de vehicule hibride noi au fost adăugate la parcul auto național o creștere de peste 50% comparativ cu 2023.

În comparație cu tendințele globale, Moldova depășește media internațională privind vehiculele electrice și hibride. În timp ce vehiculele electrice și hibride reprezintă aproximativ 4,5% din parcul auto mondial în 2024, ponderea lor în Moldova se ridică la 6,8%, depășind nu numai media mondială, ci și pe cea a Uniunii Europene și a Statelor Unite.¹⁰

⁹ OECD (2019). *Promoting Clean Urban Public Transportation and Green Investment in Moldova* (broșură). OECD Publishing. Disponibil la: https://issuu.com/oecd.publishing/docs/moldova_transport_brochure_-_final

¹⁰ Știri.md (2025, 3 iunie). *Peste 57.000 de mașini electrice și hibride, pe străzile din R. Moldova*. Disponibil la: <https://stiri.md/article/social/peste-57-000-de-masini-electrice-si-hibride-pe-strazile-din-r-moldova/>

La nivelul municipiului Chișinău, consumul de combustibil auto are un impact semnificativ asupra calității aerului și, implicit, asupra sănătății populației. Chiar dacă nu toate cele 231.802 automobile înregistrate sunt utilizate zilnic, estimările realiste arată că între 60% și 70% dintre acestea circulă într-o zi obișnuită, ceea ce înseamnă un consum zilnic cuprins între 183.000 și 292.000 litri de combustibil – ce reprezintă între 6% și 9% din consumul zilnic total de carburanți la nivel național.

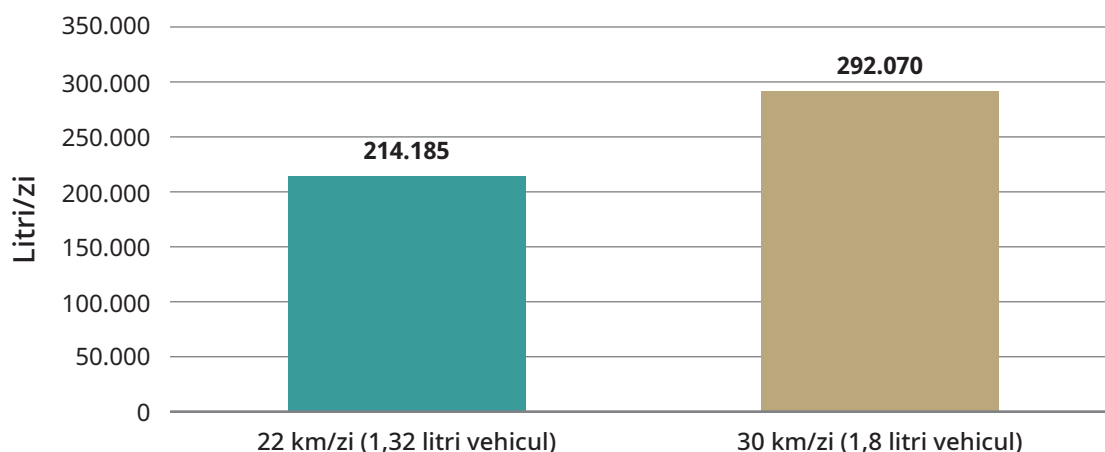


Fig.6. Estimarea consumului de combustibil pe zi în Chișinău (6L/100 km) [elaborată de autori]

Această cantitate ridicată de benzină și motorină arsă în spațiul urban generează un volum important de emisii poluante, inclusiv particule fine și oxizi de azot, care afectează direct sănătatea locuitorilor, în special a copiilor, vârstnicilor și persoanelor cu afecțiuni respiratorii.

1.3. GENUL, DIZABILITATEA ȘI TRANSPORTUL

Transportul susține accesul femeilor din Moldova la economie, educație și servicii esențiale. Femeile utilizează transportul public pentru 76,5% din călătorii, față de 40,3% la bărbați¹¹ și folosesc taxiurile de patru ori mai des, subliniind dependența lor de aceste servicii. Cu toate acestea, accesul limitat la mijloace de transport sigure, fiabile și accesibile le împiedică să participe pe deplin la activități economice și sociale.

¹¹ UN Women & UNDP (2017). Time Use Survey – Transport (TUS ENG). Disponibil la: https://moldova.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20Moldova/Attachments/Publications/2017/08/TUS_Eng/03_Transport_ENG.pdf?utm_source=

În pofida unui nivel de educație mai înalt, cu 76% dintre femei înscrise în învățământul terțiar, comparativ cu 53% dintre bărbați, femeile se confruntă cu rate mai scăzute de participare la forța de muncă și de angajare.¹² Acest lucru reflectă o subutilizare a competențelor lor în economie, agravată de diferența de salarizare de 15% dintre femei și bărbați în Moldova pentru 2024.¹³ Ameliorarea sistemelor de transport poate reduce aceste decalaje, permițând femeilor să acceseze oportunități mai bune de angajare, formare și servicii esențiale, promovând astfel incluziunea economică și mobilitatea lor socială.

Femeile din Moldova se confruntă cu probleme legate de siguranță și timp în transportul public. La nivel global, femeile sunt expuse unui risc crescut de hărțuire și violență în timpul călătoriilor, aspect valabil și pentru Republica Moldova. Elaborarea și implementarea politicilor de transport sensibile la dimensiunea de gen reprezintă un pas esențial pentru depășirea acestor dificultăți, astfel încât femeile să beneficieze de un mediu de călătorie sigur, accesibil și adaptat nevoilor lor specifice. Doar printr-o abordare incluzivă și atentă la realitățile sociale se poate asigura participarea deplină a femeilor la viața economică și socială, reducând astfel inegalitățile și sporind mobilitatea tuturor membrilor societății.

Persoanele cu dizabilități și transportul. Un studiu realizat de Clubul Auto al Moldovei (CAM) și Alianța Estică pentru Transport Sigur și Durabil (AETSD), în colaborare cu Programul Națiunilor Unite în Moldova, a evidențiat dificultăți majore și obstacole semnificative cu care se confruntă persoanele cu dizabilități în ceea ce privește accesul la servicii de transport adaptate și sigure în Republica Moldova. Conform sondajului realizat pe un eșantion de 100 de persoane, au fost identificate probleme legate de aglomerația din transportul public, traversările considerate nesigure și starea nesatisfăcătoare a drumurilor. Problemele de mobilitate reprezintă o preocupare semnificativă, având în vedere că jumătate dintre respondenți au raportat că mobilitatea redusă influențează negativ modul în care sunt percepuți de ceilalți, iar aproape o treime au declarat că aceasta le limitează oportunitățile de viață. O treime dintre participanți au întâmpinat dificultăți cu deplasarea la serviciu, iar jumătate consideră naveta la școală periculoasă. De asemenea, aproape 50% au indicat dificultăți în deplasarea către alte orașe, iar 16% nu au călătorit deloc. Un procent de 40% au evaluat traversarea drumului ca fiind nesigură. Aceste bariere nu numai că prelungesc timpul de călătorie, ci și intensifică riscurile de siguranță, limitând și mai mult mobilitatea și independența persoanelor cu dizabilități.¹⁴

În Republica Moldova, persoanele cu dizabilități beneficiază de compensații pentru transport, care au rolul de a le facilita mobilitatea și accesul la servicii esențiale. Aceste măsuri contribuie semnificativ la reducerea barierelor de deplasare, stimulând participarea socială și economică a acestui grup. Totodată, sprijinul acordat urmărește să elimine obstacolele practice cu care se confruntă zilnic persoanele cu dizabilități, promovând astfel o societate mai incluzivă și accesibilă pentru toți membrii săi. Compensațiile sunt acordate trimestrial și diferă în funcție de gradul de dizabilitate: 360 lei pentru persoanele cu dizabilități severe și copiii cu dizabilități, respectiv 180 lei pentru persoanele cu dizabilități accentuate. Acest sprijin reflectă angajamentul țării de a

¹² World Bank Blogs (2024, 6 martie). *Investing Moldova's future: Increasing women's economic inclusion through the care economy*. Disponibil la: https://blogs.worldbank.org/en/investinpeople/investing-moldovas-future-increasing-womens-economic-inclusion-through-care-economy?utm_source=

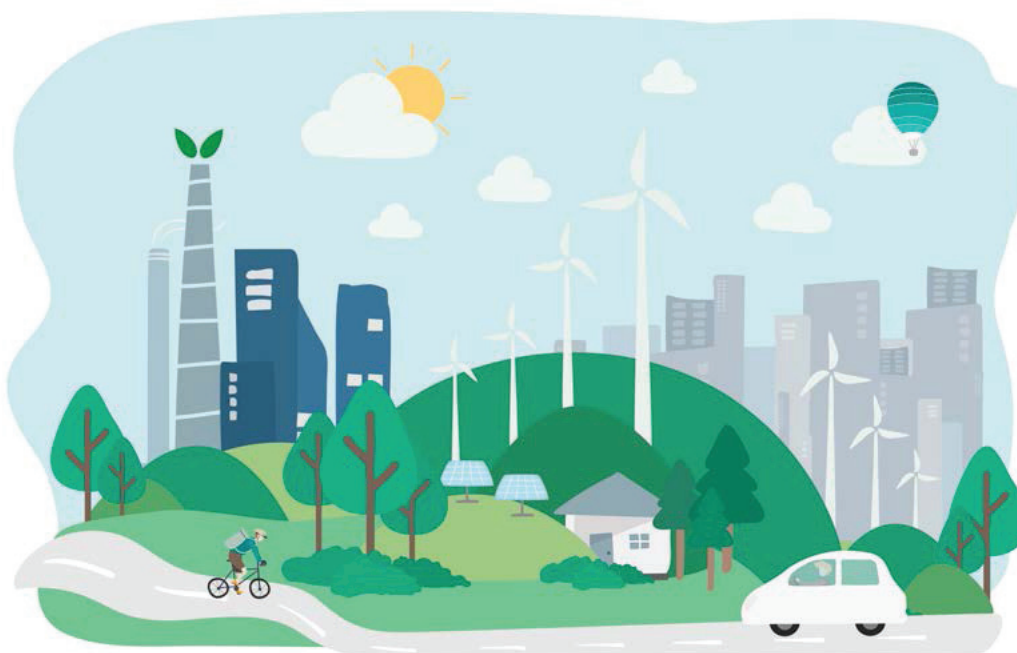
¹³ Consiliul Economic (2024, 19 septembrie). *În Moldova, femeile câștigă până la 15 % mai puțin decât bărbații*. Disponibil la: https://consecn.gov.md/en/2024/09/19/in-moldova-women-earn-up-to-15-less-than-men/?utm_source=

¹⁴ UNDP (2016, 21 aprilie). *Persoanele cu dizabilități se confruntă cu dificultăți moderate până la severe în ceea ce privește transportul în Moldova*. Disponibil la: https://www.undp.org/moldova/press-releases/persons-disabilities-are-facing-moderate-severe-difficulties-transport-moldova?utm_source=

respecta drepturile persoanelor cu dizabilități în temeiul Convenției ONU privind drepturile acestor persoane. Cu toate acestea, rămân provocări în implementarea eficientă a compensațiilor și adaptarea infrastructurii de transport pentru a răspunde nevoilor acestui grup vulnerabil.

Concluzii la Capitolul 1. Capitolul 1 evidențiază progresele notabile ale Republicii Moldova în adoptarea vehiculelor electrice și hibride, depășind media globală și europeană, dar și provocările semnificative generate de consumul ridicat de combustibil în mediul urban, cu impact direct asupra calității aerului și sănătății populației. Se constată că transportul joacă un rol crucial în accesul la economie, educație și servicii esențiale, în special pentru femei și persoane cu dizabilități, însă persistă obstacole legate de siguranță, accesibilitate și infrastructură adaptată.

Inegalitățile de gen în ceea ce privește utilizarea transportului public, participarea pe piața muncii și accesul la oportunități sunt accentuate de lipsa unor servicii de transport sigure și eficiente. Totodată, persoanele cu dizabilități întâmpină dificultăți majore în mobilitate, în pofida unor măsuri compensatorii, ceea ce limitează participarea lor socială și economică. Aceste constatări subliniază necesitatea unor politici de transport incluzive, sensibile la dimensiunea de gen și adaptate nevoilor persoanelor vulnerabile, pentru a asigura dezvoltarea durabilă, echitabilă și o societate mai coezivă în Republica Moldova.





CAPITOLUL II

RĂSPUNSUL POLITICILOR ȘI BUGETELOR LA DIMENSIUNEA DE GEN

2.1. AGENDA VERDE, TRANSPORTUL ȘI IMPORTANȚA ACESTORA PENTRU OBIECTIVELE DE DEZVOLTARE DURABILĂ (ODD)

Agenda Verde a Moldovei este strâns aliniată cu Obiectivele de Dezvoltare Durabilă (ODD) ale Națiunilor Unite, concentrându-se pe domenii precum energia regenerabilă (ODD 7), dezvoltarea urbană durabilă (ODD 11) și acțiunea climatică (ODD 13). Pentru a sprijini aceste inițiative, Uniunea Europeană și Programul Națiunilor Unite pentru Dezvoltare (PNUD) au lansat un proiect de 10 milioane de euro care vizează promovarea agendei de transformare ecologică a Republicii Moldova.¹⁵ În plus, Statele Unite au promis 135 de milioane de dolari cu titlu de ajutor Moldovei, cu 85 de milioane de dolari alocați pentru infrastructura energetică și 50 de milioane de dolari pentru modernizarea sectoarelor energetice și agricole, precum și pentru combaterea dezinformării.¹⁶

Republica Moldova și-a stabilit un obiectiv ca energia regenerabilă să reprezinte cel puțin 30% din consumul total de energie electrică până în 2030.¹⁷ Pentru atingerea acestui obiectiv, autoritățile au adoptat măsuri precum Planul Național Integrat pentru Energie și Schimbări Climatice (PNIESC), care prevede dezvoltarea noilor capacități de energie regenerabilă și o reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră cu 68,6% față de nivelurile din 1990. Guvernul a aprobat, de asemenea, construirea a 410 MW de noi capacități regenerabile, cu accent pe eolian, solar, biomasă și hidrohidrație mică.¹⁸

¹⁵ UNDP & Uniunea Europeană (2024, 10 mai). *European Union and UNDP support the Republic of Moldova to advance its green transition agenda*. Disponibil la: <https://www.undp.org/moldova/press-releases/european-union-and-undp-support-republic-moldova-advance-its-green-transition-agenda>

¹⁶ Știri.md (2024, 29 mai). SUA oferă R. Moldova un nou ajutor pentru structura energetică a țării. Disponibil la: <https://stiri.md/article/economic/sua-ofera-r-moldova-un-nou-ajutor-pentru-structura-energetica-a-tarii/>

¹⁷ Ministerul Energiei al Republicii Moldova (2025, februarie 16). *Planul Național Integrat pentru Energie și Climă – o foaie de parcurs pentru economie și climă (PNIEC)*. Disponibil la: https://energie.gov.md/ro/content/planul-national-integrat-pentru-energie-si-clima-o-foaie-de-parcurs-pentru-economie-si?utm_source=

¹⁸ Ministerul Energiei al Republicii Moldova (2025, ianuarie 24). *Energie regenerabilă*. Disponibil la: https://energie.gov.md/ro/content/energie-regenerabila?utm_source=

În 2024, Moldova a lansat prima licitație pentru centrale eoliene și fotovoltaice, cu stimulente financiare pentru investitorii privați, garantând un preț fix pentru energia produsă timp de 15 ani.¹⁹ Fondurile pentru aceste inițiative provin atât din bugetul public, cât și din atragerea investițiilor private și sprijinul internațional.

2.2. POLITICILE TRANSPORTULUI LA NIVEL DE ȚARĂ

În Moldova, politicile de transport sunt ghidate în primul rând de **Strategia de Mobilitate 2030**, supravegheată de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR). Acest plan strategic subliniază direcțiile cheie de dezvoltare, cum ar fi îmbunătățirea calității și siguranței infrastructurii rutiere, promovarea mobilității durabile, avansarea digitalizării în transporturi și îmbunătățirea integrării regionale prin alinierea la Rețeaua Transeuropeană de Transport (RTT-T). Prioritățile principale vizează dezvoltarea unei rețele de transport care să fie sigură, eficientă și ecologică, punând accent pe implementarea unor politici ce promovează utilizarea mijloacelor de transport sustenabile și prietenoase cu mediul pentru a diminua emisiile poluante. Colaborarea MIDR cu alte ministere, în special cel al Mediului, asigură ca dezvoltarea transporturilor să respecte standardele ecologice internaționale.

La nivel local, conform **Legii Autogovernării Locale din Republica Moldova**, autoritățile publice locale au responsabilitatea de a administra și întreține circa 5.950 de kilometri de drumuri locale și regionale, facilitând conectivitatea între zonele rurale și urbane. Aceste autorități supervisează transportul public în cadrul municipalităților, ocupându-se de organizarea și reglementarea rutelor care deservesc aproape 1,13 milioane de vehicule înmatriculate, sectorul de transport fiind responsabil pentru peste 86% din totalul emisiilor poluante.

¹⁹ Reuters (2024, 16 august). *Moldova seeks investment for wind and solar plants with first tender*. Disponibil la: https://www.reuters.com/sustainability/climate-energy/moldova-seeks-investment-wind-solar-plants-with-first-tender-2024-08-16/?utm_source=

Recent, inițiativele de îmbunătățire a siguranței și accesibilității transportului public au început să integreze tot mai mult perspectiva de gen. **Strategia de Mobilitate 2030 a Republicii Moldova** prevede măsuri de planificare sensibilă la gen, având drept scop creșterea siguranței femeilor și a grupurilor vulnerabile în transportul public, precum și facilitarea accesului pentru persoanele cu dizabilități.

Totodată, autoritățile locale sunt stimulate să promoveze digitalizarea serviciilor publice prin implementarea biletelor electronice și a sistemelor de monitorizare în timp real a transportului, contribuind astfel la o incluziune sporită, inclusiv pentru persoanele cu niveluri variate de alfabetizare digitală. Prin aceste atribuții, guvernarea locală joacă un rol esențial în dezvoltarea unui sistem de transport echitabil și adaptat nevoilor diverse ale membrilor comunității, asigurând un acces mai larg și o mobilitate mai sigură pentru toți.

Politicile de mediu. Politicile de mediu ale Republicii Moldova, reflectate în principal prin Strategia de Mobilitate 2030 și Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, pun accent deosebit pe durabilitate și promovarea egalității de gen în domeniul transporturilor. Unul dintre obiectivele centrale ale Strategiei de Mobilitate 2030 este diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 52% față de nivelul anului 1990, până în 2030, acțiune care se va realiza prin extinderea utilizării biocombustibililor, creșterea eficienței energetice și dezvoltarea infrastructurii pentru transporturi ecologice. Strategia recunoaște diversitatea nevoilor de mobilitate și integrează o abordare sensibilă la gen, pentru a asigura că transportul public devine mai sigur, mai accesibil și mai adaptat pentru femei, copii, vârstnici și persoane cu dizabilități. Totodată, Strategia Națională de Dezvoltare sprijină reprezentarea echitabilă a femeilor în procesul de luare a deciziilor privind transportul, având ca scop reducerea disparităților structurale și promovarea unei participări active și egale în sector.

2.3. CADRUL INSTITUȚIONAL ȘI FINANȚAREA TRANSPORTULUI

Cadrul instituțional pentru politicile de transport în Moldova implică actori principali la nivel național și local, responsabili de elaborarea, implementarea și furnizarea serviciilor de transport. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) este responsabil pentru definirea și supravegherea politicilor naționale de transport, inclusiv **Strategia de mobilitate 2030** și **strategiile sectoriale precum Programul de investiții în transport public curat**. MIDR colaborează cu Ministerul

Mediului pentru integrarea standardelor și reglementărilor de mediu. În plus, municipalitățile, precum Chișinău, Bălți, joacă un rol esențial în furnizarea serviciilor de transport public, în special prin intermediul unor entități precum Regia Transport Electric Chișinău (RTEC) pentru troleibuze și Parcul Urban de Autobuze (PUA) pentru autobuze.

În orașele mici și în mediul rural, autoritățile publice locale dețin un rol important în furnizarea serviciilor de transport, adesea în colaborare cu operatori privați. Spre deosebire de orașele mari din Moldova, transportul public din zonele rurale este dominat de microbuze private și rute ocazionale de autobuz. Aceste servicii sunt adesea neregulate, prost întreținute și lipsite de accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități, creând dificultăți semnificative de mobilitate pentru grupurile vulnerabile.

Resursele limitate și infrastructura inadecvată intensifică aceste provocări în zonele rurale. Multe drumuri sunt în stare proastă, iar lipsa subvențiilor sau stimulentei pentru operatorii privați duce adesea la costuri mai mari pentru pasageri. În plus, lipsa sistemelor integrate de transport și a schemelor fiabile afectează accesibilitatea, în special pentru cei care călătoresc în centrele urbane pentru studii, asistență medicală sau muncă.

Pentru a aborda aceste disparități, Strategia de mobilitate 2030 a MIDR include măsuri pentru îmbunătățirea conectivității rurale, modernizarea flotelor de transport public și asigurarea unei mai bune integrări între rețelele de transport urban și rural. Cu toate acestea, implementarea eficientă a politicilor din domeniul transporturilor necesită o colaborare consolidată între autoritățile naționale și locale, investiții sporite în infrastructură și politici care acordă prioritate nevoilor comunităților marginalizate, inclusiv persoanelor cu dizabilități și celor care locuiesc în zone îndepărtate.

Finanțarea transportului. În Moldova, sectorul transporturilor este finanțat atât din bugetul național, cât și din bugetul local, cu un accent puternic pe durabilitate și incluziune. Bugetul național 2024 prevede aproximativ 4,04 miliarde lei pentru transport și infrastructură, cu 1,39 miliarde lei proveniți din fonduri externe și 2,51 miliarde lei dedicați special întreținerii drumurilor în rețelele naționale și locale. Autoritățile locale, în special în Chișinău, joacă, de asemenea, un rol semnificativ în finanțarea îmbunătățirii transportului. De exemplu, **Planul de Mobilitate Urbană Chișinău 2030 (PMUD)** alocă resurse pentru îmbunătățirea mobilității urbane, inclusiv investiții în infrastructura de transport public, zone pietonale și piste pentru biciclete, toate menite să reducă aglomerația și să îmbunătățească calitatea aerului.

În pofida acestor alocări substanțiale, legea bugetului de stat nu are indicatori dezagregați pe gen sau metrici de performanță care să abordeze nevoile femeilor sau persoanelor cu dizabilități.

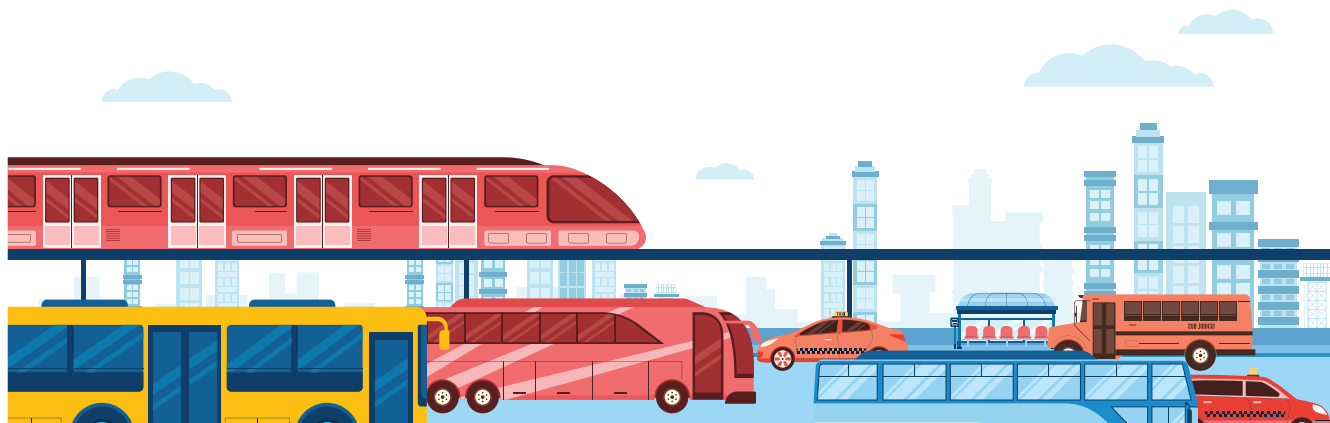
Transportul public, inclusiv serviciile adaptate pentru persoanele cu dizabilități, este finanțat preponderent din bugetele locale. Aceste fonduri acoperă întreținerea infrastructurii de transport și asigurarea transportului public echipat cu rampe și alte caracteristici de accesibilitate. Cu toate acestea, punerea în aplicare rămâne inegală între regiuni, zonele rurale și mai puțin urbanizate confruntându-se adesea cu provocări mai mari în asigurarea accesibilității și a incluziunii.

Absența datelor și a indicatorilor de performanță dezagregați pe gen și dizabilitate în buget evidențiază o deficiență în abordarea nevoilor specifice de mobilitate ale femeilor și ale persoanelor cu dizabilități. Acest lucru limitează capacitatea de a evalua impactul investițiilor în transport asupra grupurilor vulnerabile și de a asigura accesul echitabil la serviciile de transport.

Concluzii la Capitolul 2. Capitolul 2 evidențiază progresele realizate de Republica Moldova în dezvoltarea unui cadru politic și instituțional orientat spre durabilitate și incluziune în sectorul transporturilor. Politicile naționale, precum Strategia de Mobilitate 2030 și Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, reflectă o abordare orientată spre reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, promovarea egalității de gen și sprijinirea grupurilor vulnerabile. Cu toate acestea, există diferențe semnificative între mediul urban și cel rural, atât în ceea ce privește accesul la servicii de transport public de calitate, cât și în ceea ce privește infrastructura și resursele disponibile.

Finanțarea sectorului se bazează pe bugete naționale și locale, cu alocări considerabile pentru modernizarea infrastructurii și extinderea transportului ecologic. Totuși, lipsa indicatorilor dezagregați pe gen și dizabilitate în procesul bugetar și absența unor metrice de performanță clare limitează capacitatea de a evalua impactul politicilor asupra femeilor și persoanelor cu dizabilități. De asemenea, implementarea inegală a măsurilor de accesibilitate accentuează disparitățile regionale și sociale, provocare ce necesită intervenții suplimentare și adaptate la specificul fiecărei comunități.

În concluzie, deși cadrul strategic și eforturile de finanțare demonstrează voință politică pentru dezvoltarea unui transport public durabil și incluziv, rămân provocări semnificative privind integrarea nevoilor tuturor cetățenilor, în special a celor din mediul rural, a femeilor și a persoanelor cu dizabilități. Este necesară o colaborare mai strânsă între autorități, investiții sporite și monitorizare bazată pe date relevante, pentru ca politicile de transport să aducă beneficii echitabile tuturor segmentelor populației. Așa cum spune proverbul: „Unde-i unire, e putere”, doar prin eforturi comune și direcționate se pot depăși barierele actuale și se poate construi un sistem de transport cu adevărat accesibil și modern.





CAPITOLUL III

COMPORTAMENTELE DE TRANSPORT: MODELE ȘI DIMENSIUNI DE GEN

În iulie 2024, Keystone Moldova în parteneriat cu ONG-urile din alte 6 țări, membri ai Rețelei de Buge-tare Sensibilă la Gen (GBWN) au efectuat un sondaj online cuprinzător pentru a evalua experiențele utilizatorilor și percepțiile privind accesibilitatea transportului, siguranța și impactul asupra climei. Sondajul a fost efectuat de către compania MNForce, specializată în servicii de cercetare sociologi-că și de piață. Datele au fost colectate printr-un sondaj CAWI (Sondaje web asistate de computer), gestionat de companii locale PANEL. Chestionarul de 30 de minute a fost aplicat în șapte țări (Alba-nia, Bosnia și Herțegovina, Muntenegru, Macedonia de Nord, Serbia, Kosovo și Moldova).

Date demografice despre respondenți. Următoarea secțiune prezintă rezultatele cercetării în Moldo-va. În total au participat la cercetare 1.100 de respondenți, inclusiv 582 de femei, 512 de bărbați, o persoană care s-a identificat drept „alta” și cinci persoane care au preferat să nu-și dezvăluie sexul. Distribuția pe vârste a participanților la sondaj este următoarea: 21% aveau vârste cuprinse între 18-24 de ani, 31% aveau 25-34 de ani, 30% aveau 35-44 de ani, 12% aveau 45-54 de ani și 6% aveau 55 de ani sau mai mult. Respondenții au inclus și persoane cu dizabilități din mediul rural și urban. Distribuția participanților la cercetare după apartenența etnică este următoarea: moldo-veni – 65,4%, români – 14,5%, ruși – 10,6%, ucraineni – 4,3%, găgăuzi – 2,1% și bulgari – 1,8% (fig.7).

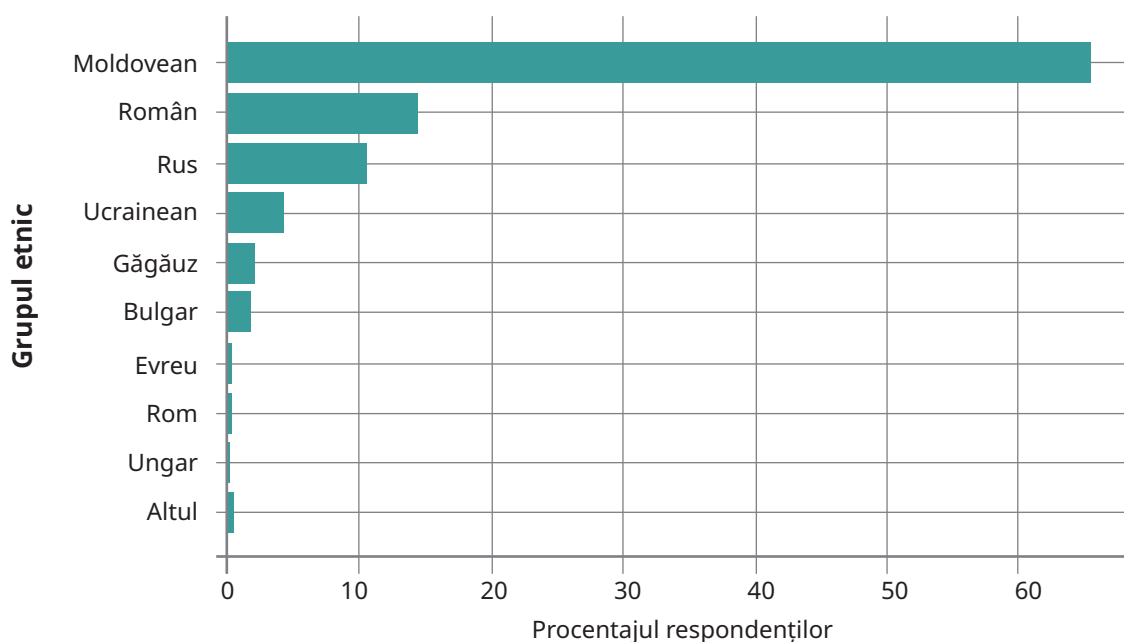


Fig. 7. Distribuția etnică a respondenților, %

3.1. ACCESIBILITATEA TROTUARELOR ȘI A MIJLOACELOR DE TRANSPORT

Accesibilitatea trotuarelor. Datele cercetării denotă că circa 28,6% din respondenți consideră trotuarele total neaccesibile pentru persoanele cu dizabilități și utilizatoarele/utilizatorii de cărucioare (pentru copii, cumpărături etc.), 11,7% le consideră foarte accesibile, și 51,2% – într-o anumită măsură sau parțial accesibile.

Datele din figura 8 evidențiază diferențele dintre opiniile femeilor și bărbaților privind accesibilitatea trotuarelor. Astfel ponderea femeilor care consideră trotuarele total inaccesibile este cu aproape 14 p.p. mai mare decât cea a bărbaților. În schimb ponderea bărbaților care consideră trotuarele foarte accesibile este de aproape două ori mai mare decât ponderea femeilor (pentru comparație: 8,9% din femei le consideră foarte accesibile comparativ cu 15,0% bărbați). Aceste diferențe pot fi atribuite rolurilor sociale distincte. De exemplu, femeile utilizează trotuarele mai frecvent pentru activități precum însoțirea copiilor mici sau deplasarea la piață, ceea ce le expune mai des la problemele de inaccesibilitate.

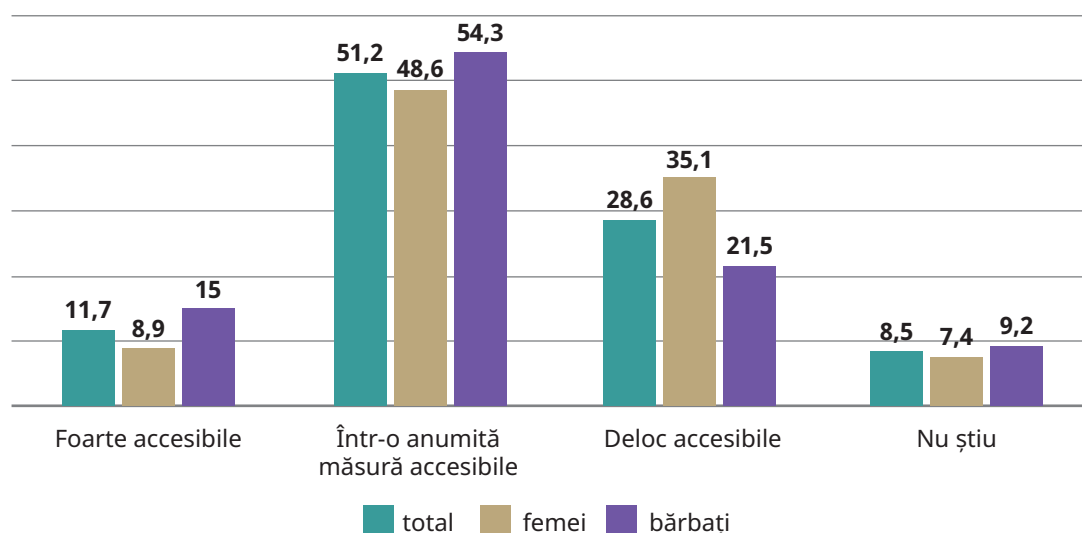


Fig.8. Percepțiile respondenților privind gradul de accesibilitate a trotuarelor, per total și în funcție de gen, %

Pe medii de reședință, persoanele din mediul rural sunt mai nemulțumite de accesibilitatea trotuarelor comparativ cu cele din urban. Astfel, 32,7% din respondenții din rural comparativ cu 26,6% de respondenți din urban consideră trotuarele total inaccesibile pentru persoane cu cărucioare sau persoane cu dizabilități locomotorii. 40,4% din respondenții din rural și 56,5% din respondenții din urban le consideră într-o anumită măsură accesibile. Și doar 15,1% din respondenții din rural și 10,1% din urban consideră trotuarele fiind foarte accesibile.

Accesibilitatea trotuarelor este esențială în special pentru femei, persoanele în etate și cele cu dizabilități, care se bazează pe mersul pe jos sau pe transportul public pentru a-și desfășura activitățile zilnice. O infrastructură neadaptată sau deficitară le restrânge semnificativ libertatea de mișcare și participarea la viața comunității, afectându-le disproporționat comparativ cu alte grupuri. În lipsa unor trotuare accesibile, aceste persoane întâmpină bariere suplimentare, ceea ce poate duce la izolare socială și reducerea calității vieții.

Accesibilitatea mijloacelor de transport a fost analizată din două perspective: accesul fizic și disponibilitatea resurselor financiare pentru a plăti pentru transport.

Accesibilitatea fizică a mijloacelor de transport. Datele prezentate în figura 9 evidențiază modul în care respondenții percep accesibilitatea autobuzelor pentru persoanele cu dizabilități, persoane în vârstă și persoane cu copii mici, în cărucioare. Astfel, per total mai bine de jumătate din respondenți consideră autobuzele ca fiind foarte accesibile pentru persoanele cu dizabilități, persoane în vârstă și persoane cu copii mici, în cărucioare. 37,8%- într-o anumită măsură accesibile și 7,8%- deloc accesibile.

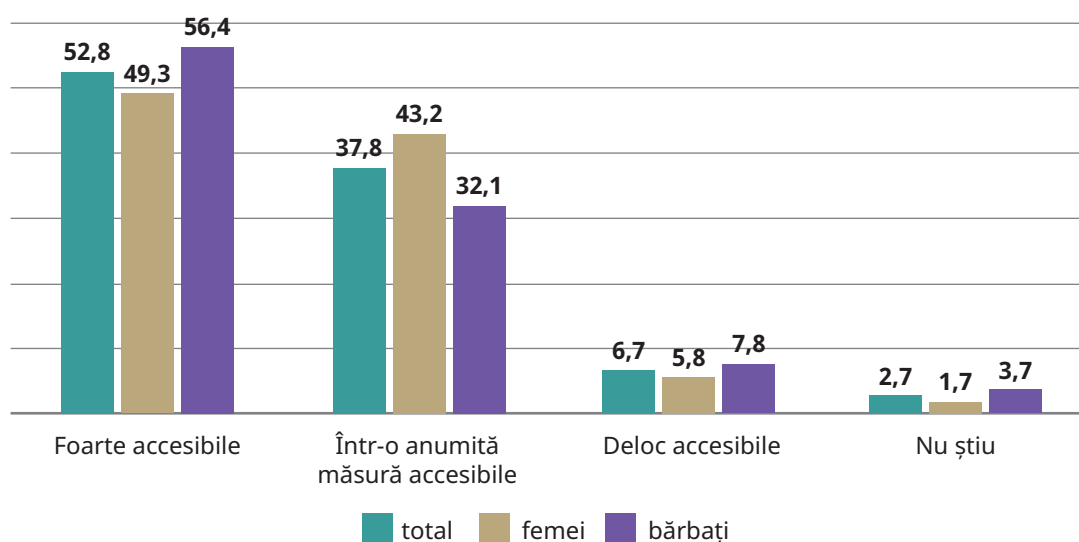


Fig.9. Percepțiile respondenților privind accesibilitatea autobuzelor pentru persoanele cu dizabilități, persoane în vârstă și persoane cu copii mici, în cărucioare, per total și pe genuri, %

Pe medii de reședință nu există diferențe susceptibile între percepțiile respondenților din rural și cele ale respondenților din urban. Astfel 52,5% în rural și 53,0% în urban consideră autobuzele foarte accesibile. 37,45 în rural și 37,9% în urban cred că autobuzele sunt într-o anumită măsură accesibile și 2,5% în rural și 2,9% în urban le consideră total neaccesibile.

Pe genuri, ponderea bărbaților care consideră autobuzele foarte accesibile (56,4%) este cu 7,1 p.p. mai mare decât cea a femeilor (49,3%). În schimb ponderea femeilor care consideră autobuzele parțial accesibile (43,2%) este cu 11,1 p.p. mai mare comparativ cu ponderea bărbaților (32,2%). Aceste date denotă diferențe clare între femei și bărbați privind gradul de accesibilitate a autobuselor pentru persoane cu dizabilități, persoane în vârstă și persoane cu copii mici, în cărucioare. Femeile manifestă un grad mai ridicat de nemulțumire față de accesibilitatea mijloacelor de transport comparativ cu bărbații, ceea ce indică faptul că ele se confruntă mai frecvent cu diverse bariere în utilizarea acestora, în special atunci când desfășoară activități cotidiene precum însoțirea copiilor sau efectuarea cumpărăturilor. Persoanele cu dizabilități se confruntă cu dificultăți suplimentare, cauzate de lipsa rampelor de acces sau a autobuzelor cu podea joasă, ceea ce le limitează semnificativ mobilitatea. Situația devine și mai dificilă pentru femeile cu dizabilități, care se confruntă nu doar cu obstacole fizice, ci și cu provocări legate de siguranță personală și de atitudini negative din partea celorlalți membri ai comunității.

Circa 2/3 din respondenți consideră taxiurile într-o anumită măsură/parțial accesibile sau neaccesibile total pentru persoanele cu dizabilități, persoane în vârstă și persoane cu copii mici, în cărucioare, și doar 1/3- foarte accesibile (Fig.10). Pe medii de reședință nu există diferențe mari între percepții. Astfel, 29,9% în rural și 26,0% în urban consideră taxiurile foarte accesibile. 44,0% în rural și 46,7% în urban cred că taxiurile sunt într-o anumită măsură accesibile și 19,2% în rural și 20,1% în urban le consideră total neaccesibile.

Percepțiile femeilor privind accesibilitatea taxiurilor diferă esențial de cele ale bărbaților. Astfel, bărbații (29,5%) în mai mare măsură comparativ cu femeile (25,3%) consideră taxiurile foarte accesibile. În schimb femeile în mai mare măsură le consideră deloc accesibile comparativ cu bărbații (pentru comparație: 23,2% femei și 16% bărbați) (Fig.10). Aceste rezultate reflectă faptul că, în ciuda progreselor realizate în ultimii ani, accesibilitatea serviciilor de taxi rămâne insuficient adaptată nevoilor persoanelor vulnerabile. Printre principalele obstacole menționate se numără lipsa vehiculelor special echipate, costurile suplimentare percepute pentru transportul cărucioarelor sau al persoanelor cu dizabilități, precum și atitudinile discriminatorii întâlnite uneori din partea șoferilor. Este evident că, fără măsuri concrete de îmbunătățire a infrastructurii și a serviciilor oferite, accesul egal la transport pentru toți cetățenii nu poate fi asigurat.

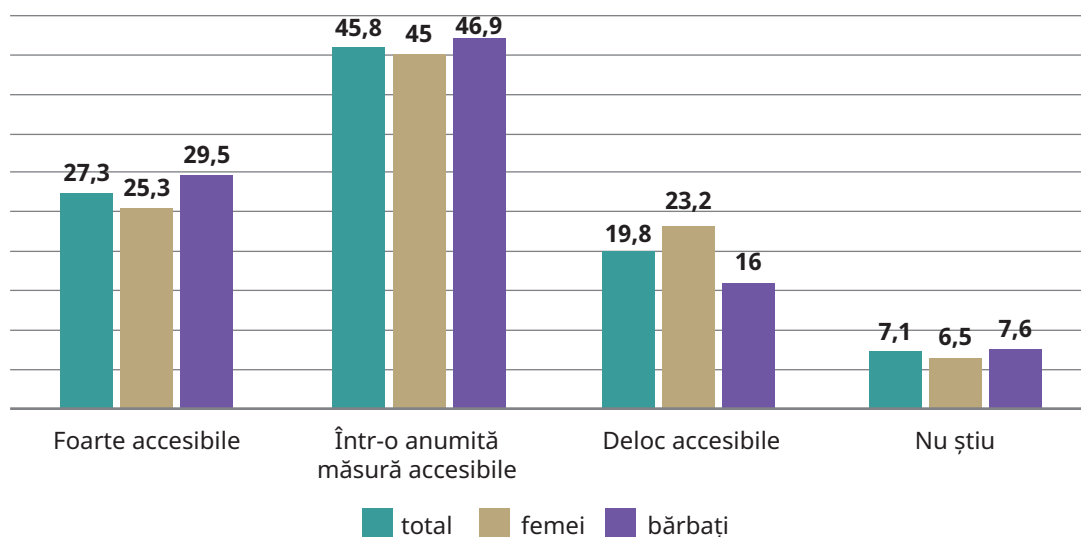


Fig. 10. Percepțiile respondenților privind accesibilitatea fizică a taxiurilor pentru persoanele cu dizabilități, persoane în vârstă și persoane cu copii mici, în cărucioare, per total și pe genuri, %.

Accesibilitatea financiară a transportului. Accesibilitatea transportului din perspectivă financiară constituie un pilon de bază pentru asigurarea mobilității populației. Analiza privind accesibilitatea financiară la utilizarea autobuzelor arată că aproximativ două treimi dintre respondenți consideră acest mijloc de transport ca fiind foarte accesibil din punct de vedere al costurilor. Totodată, unul din patru respondenți îl apreciază drept accesibil, însă cu prețuri considerate totuși ridicate, iar circa unul din zece respondenți consideră călătoriile cu autobuzul inaccesibile din punct de vedere financiar (Fig. 11).

În funcție de gen, ponderea femeilor care consideră călătoriile cu autobuzul accesibile, dar oricum scumpe (28,4%) este mai mare cu 6,1 p.p. comparativ cu bărbații (22,3%). Această diferență evidențiază faptul că femeile resimt mai acut povara financiară a transportului public, chiar dacă îl consideră cumva accesibil din punct de vedere fizic.

Analizând mediile rezidențiale, se observă că un procent semnificativ mai mare de respondenți din mediul urban (64,9%) consideră călătoriile cu autobuzul foarte accesibile, comparativ cu cei din mediul rural (51,4%). În același timp, ponderea persoanelor din rural care apreciază călătoriile cu autobuzul ca fiind inaccesibile (13,5%) este aproape dublă față de cea înregistrată în mediul urban (6,8%).

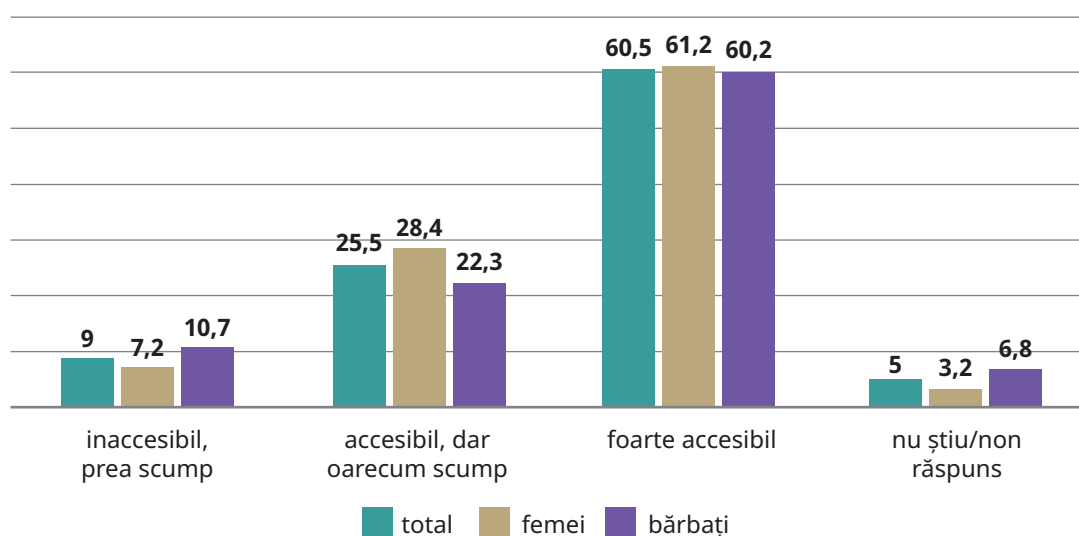


Fig. 11. Percepțiile respondenților privind accesibilitatea financiară a autobuzelor, per total și pe genuri, %

Analiza accesibilității financiare a utilizării autoturismelor arată că unul din cinci respondenți consideră acest mijloc de transport inaccesibil din cauza costurilor ridicate. Un procent de 41,2% apreciază că, deși călătoriile cu autoturismul sunt accesibile, ele rămân totuși costisitoare, iar 28,8% dintre respondenți consideră autoturismul foarte accesibil din punct de vedere financiar (Fig. 12).

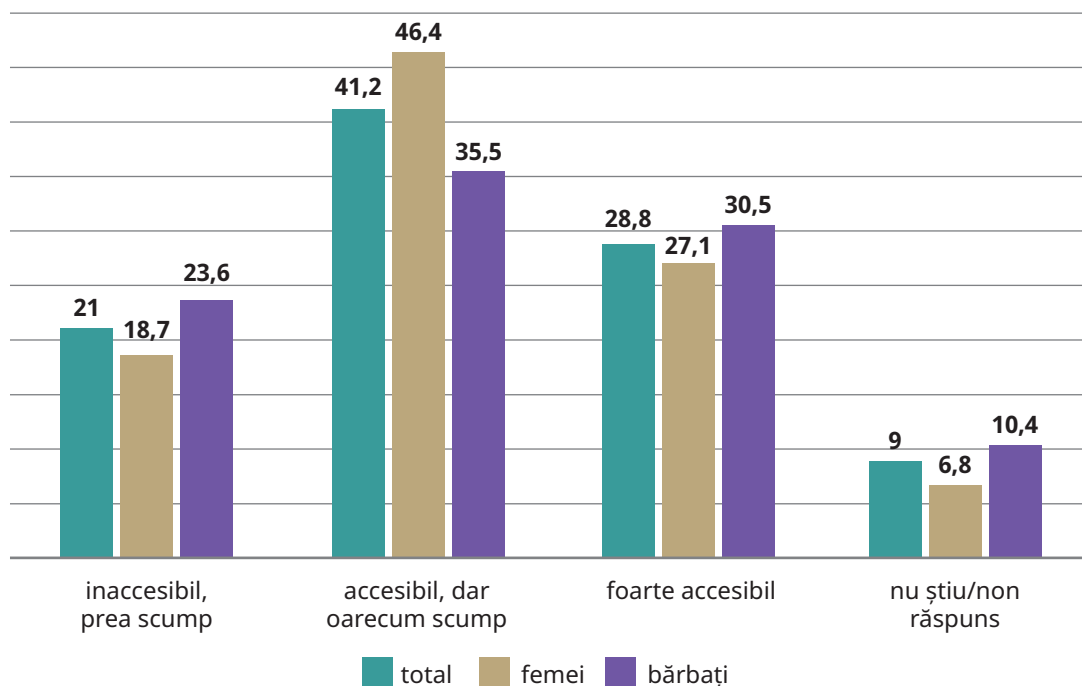


Fig. 12. Percepțiile respondenților privind accesibilitatea financiară a autoturismelor, per total și pe genuri, %

Analizând datele pe criterii de gen, se evidențiază unele diferențe notabile. Astfel, proporția femeilor care consideră acest mijloc de transport ca fiind foarte accesibil din punct de vedere financiar este de 27,1%, cu 3,4 puncte procentuale mai mică față de cea a bărbaților (30,5%). În același timp, un procent semnificativ mai mare de femei (46,4%) apreciază acest tip de transport drept accesibil, dar totuși costisitor, cu 10,9 puncte procentuale peste nivelul înregistrat în rândul bărbaților (35,5%).

Analiza accesibilității financiare a taxiurilor arată că aproximativ o treime dintre respondenți consideră acest serviciu inaccessibil din cauza costurilor ridicate, în timp ce jumătate dintre aceștia îl percep drept accesibil, dar totuși scump. Doar 13,1% dintre respondenți apreciază taxiul ca fiind foarte accesibil din punct de vedere financiar (Fig.13).

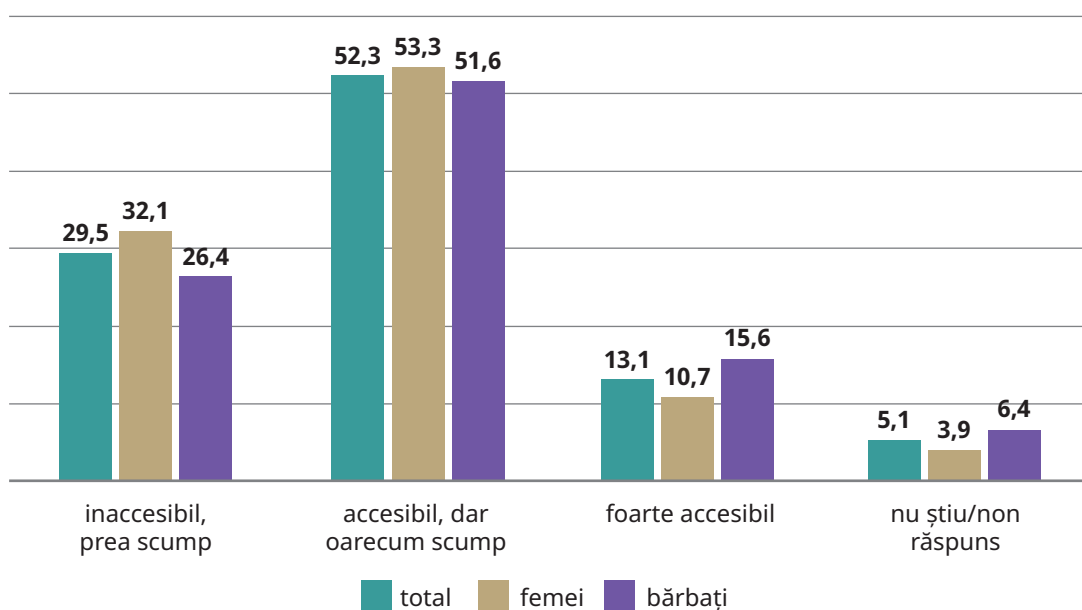


Fig. 13. Percepțiile respondenților privind accesibilitatea financiară a taxiurilor, per total și pe genuri, %

Analizând datele în funcție de gen, se remarcă diferențe semnificative: procentul femeilor care consideră taxiul inaccesibil din cauza costurilor ridicate este de 32,1%, depășind cu 5,7 puncte procentuale ponderea bărbaților (26,4%). În același timp, doar 10,7% dintre femei apreciază taxiul ca fiind foarte accesibil din punct de vedere financiar, comparativ cu 15,6% dintre bărbați, diferența fiind de 5,1 puncte procentuale.

Analiza accesului respondenților la resursele financiare din gospodărie pentru acoperirea cheltuielilor de transport arată că 58,8% dintre participanți au posibilitatea de a utiliza bugetul familial pentru aceste cheltuieli, 18,4% dispun de resurse financiare proprii, iar 13,4% nu au deloc acces la astfel de fonduri (Fig.14).

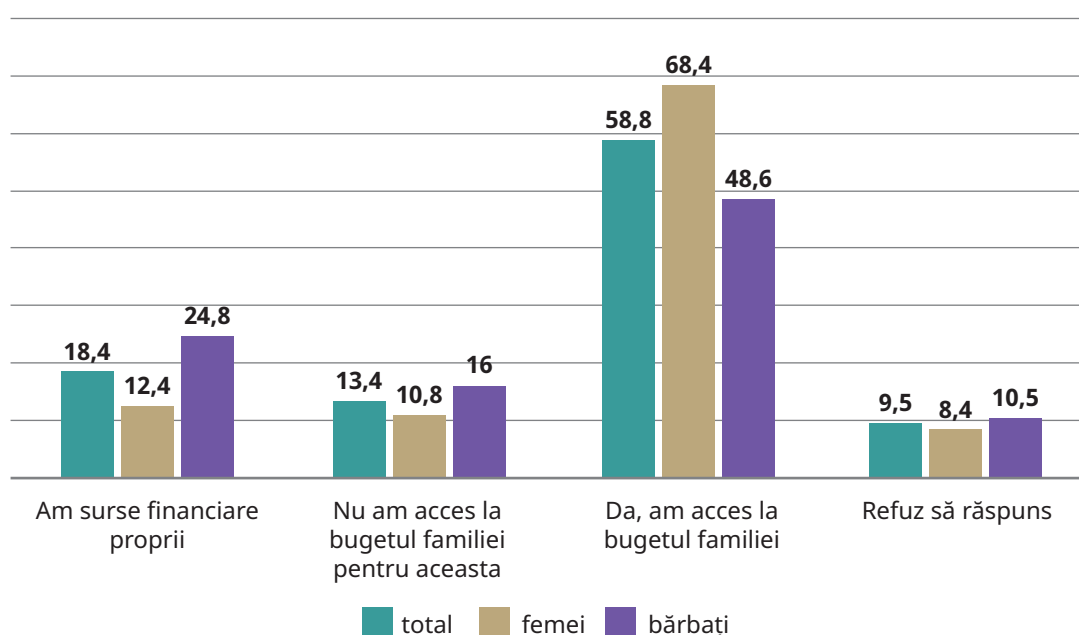


Fig. 14. Accesul respondenților la resursele financiare ale gospodăriei pentru acoperirea cheltuielilor de transport, per total și în funcție de gen, %

Analizând din perspectiva genului, se observă că proporția celor care dispun de surse financiare proprii pentru cheltuielile de transport este semnificativ mai mare în rândul bărbaților (24,8%) decât în rândul femeilor (18,4%). În schimb, accesul la bugetul familiei pentru acoperirea costurilor de transport este mai frecvent întâlnit la femei (68,4%) comparativ cu bărbații (48,6%). Totodată, procentul persoanelor care nu au acces la resurse financiare din bugetul familial pentru transport este mai ridicat în cazul femeilor (16%), depășind cu 5,2 puncte procentuale situația întâlnită la bărbați (10,8%).

Așadar, analiza datelor prezentate evidențiază existența unor disparități notabile între femei și bărbați atât în ceea ce privește accesibilitatea fizică, cât și cea financiară a mijloacelor de transport în Republica Moldova. Aceste diferențe se manifestă la nivelul percepțiilor, experiențelor zilnice și oportunităților de mobilitate, fiind influențate de rolurile sociale, statutul economic și responsabilitățile familiale.

Cu referință la accesibilitatea fizică, femeile resimt mult mai acut limitările infrastructurii, precum trotuarele și transportul public, ceea ce se reflectă într-o pondere mai mare a celor care consideră aceste servicii total sau parțial inaccesibile. Această percepție este influențată de faptul că femeile utilizează mai frecvent trotuarele pentru activități precum însoțirea copiilor sau deplasarea la piață, fiind astfel expuse mai des la bariere fizice. În cazul autobuzelor și taxiurilor, femeile raportează un grad mai ridicat de nemulțumire privind accesibilitatea, confruntându-se cu lipsa rampelor, dificultăți logistice sau atitudini discriminatorii. Aceste obstacole sunt și mai pregnante pentru femeile cu dizabilități, care se confruntă cu provocări suplimentare la nivel de siguranță și mobilitate.

În ce privește accesibilitatea financiară, femeile percep costurile transportului public și privat ca fiind mai împovărătoare comparativ cu bărbații. O proporție mai mare de femei consideră călătoriile cu autobuzul sau taxiul accesibile doar cu eforturi financiare suplimentare sau chiar inaccesibile. În plus, accesul femeilor la resurse financiare proprii este semnificativ mai redus decât al bărbaților, acestea depinzând într-o măsură mai mare de bugetul familial pentru acoperirea cheltuielilor de transport. Acest aspect vulnerabilizează suplimentar mobilitatea și independența femeilor, mai ales în mediul rural unde disparitățile sunt și mai accentuate.

Disparitățile identificate nu țin doar de infrastructură sau costuri, ci reflectă și rolurile sociale tradiționale, precum și distribuția inegală a responsabilităților familiale și a resurselor. Femeile sunt mai expuse la izolare socială și la dificultăți în accesarea serviciilor de bază, în lipsa unor măsuri adaptate nevoilor lor specifice.

În concluzie, pentru reducerea acestor disparități este necesară o abordare integrată care să vizeze atât îmbunătățirea infrastructurii de transport și adaptarea serviciilor la nevoile diverse ale utilizatorilor, cât și susținerea financiară a grupurilor vulnerabile, în special a femeilor.

3.2. UTILIZAREA MIJLOACELOR DE TRANSPORT

Proprietatea asupra mijloacelor de transport. Conform cercetării, 46,8% din respondenți dispun de autoturism, 31,5% – de bicicletă, 2,8% – de e-bicicletă, 5,2% – de e-scuter, iar 32,8% – nu dispun de nici un fel de transport din cele menționate (Fig.15).

Analizând mediile de rezidență, observăm că proporția persoanelor care dețin autoturisme este mai mare în mediul urban (49,7%) față de cel rural (40,9%). În ceea ce privește deținerea bicicletelor, valorile sunt aproape identice între rural (31,6%) și urban (31,5%), semn că acest mijloc de transport este accesibil într-o măsură similară în ambele medii. Pentru e-scutere, ușor mai mulți respondenți din mediul urban (5,4%) declară că le dețin, comparativ cu ruralul (4,7%). Merită subliniat că ponderea celor care nu dețin niciun tip de mijloc de transport este semnificativ mai mare în rural (35,4%), față de urban (31,5%), ceea ce accentuează inegalitățile de acces la mobilitate între cele două medii.

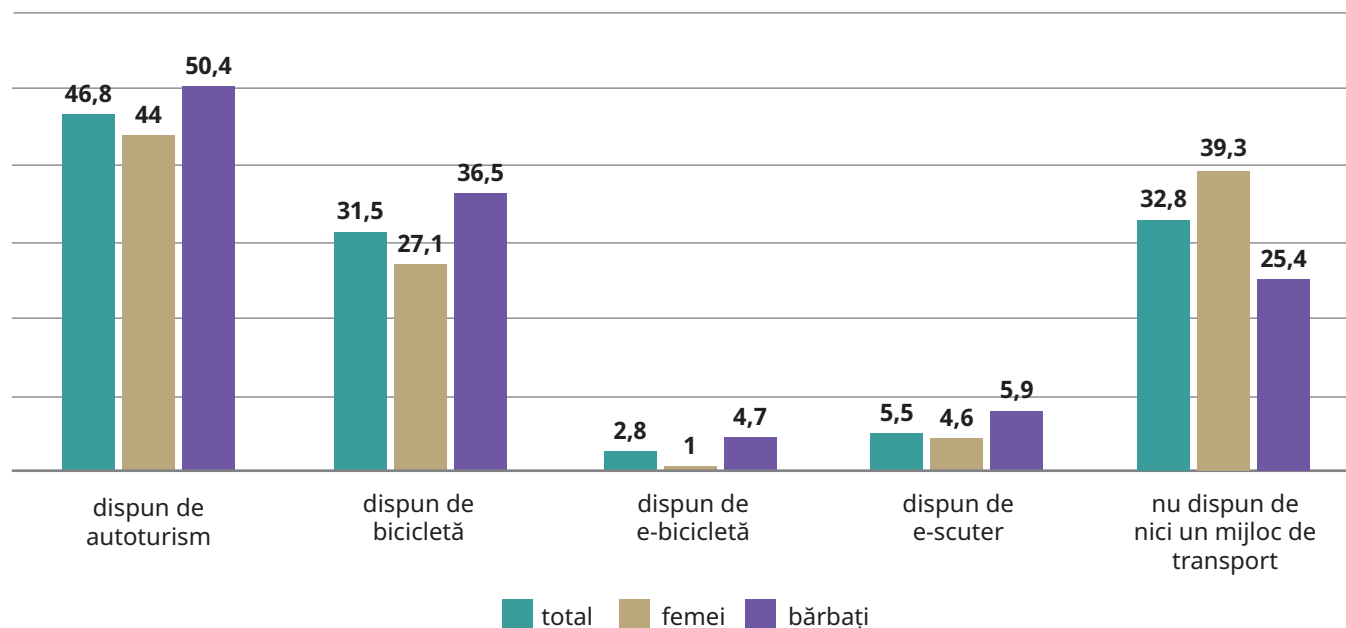


Fig.15. Ponderea respondenților care dispun de anumite mijloace de transport, per total, pe gen, %

Analizând datele în funcție de gen, se observă că bărbații dețin autoturisme într-o proporție semnificativ mai mare (50,4%) decât femeile (44%), diferența fiind de 5,6 puncte procentuale. În ceea ce privește bicicletele, 36,5% dintre bărbați au în proprietate acest mijloc de transport, față de doar 27,1% dintre femei, ceea ce reprezintă o diferență de 9,4%. De asemenea, ponderea bărbaților care dețin e-biciclete (4,7%) este de patru ori mai mare față de femei (1%). Și la e-scutere se constată o diferență, deținerea în rândul bărbaților fiind de 5,9%, comparativ cu 4,6% la femei. Pe de altă parte, femeile sunt mult mai numeroase în categoria celor care nu au niciun tip de mijloc de transport personal – 39,3% dintre femei față de 25,4% dintre bărbați, adică o diferență semnificativă de 13,9 puncte procentuale. Aceste discrepanțe subliniază inegalitățile de acces la mobilitate și evidențiază vulnerabilitatea sporită a femeilor în ceea ce privește independența în deplasare.

Apelarea la diferite mijloace de transport. La întrebarea privind accesul la diverse mijloace de transport atunci când doresc să călătorească, 58,9% dintre respondenți au declarat că pot folosi autobuzul, 57,4% au acces la autoturism, 28,1% la bicicletă, 9,6% la e-scuter, 6% la e-bicicletă, iar 5,7% au menționat că nu pot accesa niciun mijloc de transport.

Analizând mediile de rezidență, se constată că respondenții din mediul urban beneficiază de un acces mai bun la autobuze (63,9% față de 48,9% în rural), la autoturisme (59,4% comparativ cu 53,3%) și la e-scutere (11% față de 6,9%). Pe de altă parte, locuitorii din mediul rural au acces ușor

mai ridicat la biciclete (29,4% față de 27,4% în urban) și la e-biciclete (7,1% comparativ cu 5,4% în urban). Totodată, ponderea celor care nu dispun de niciun mijloc de transport este mai mare în mediul rural (7,1%) decât în urban (5%), ceea ce accentuează decalajele de acces la mobilitate între cele două medii.

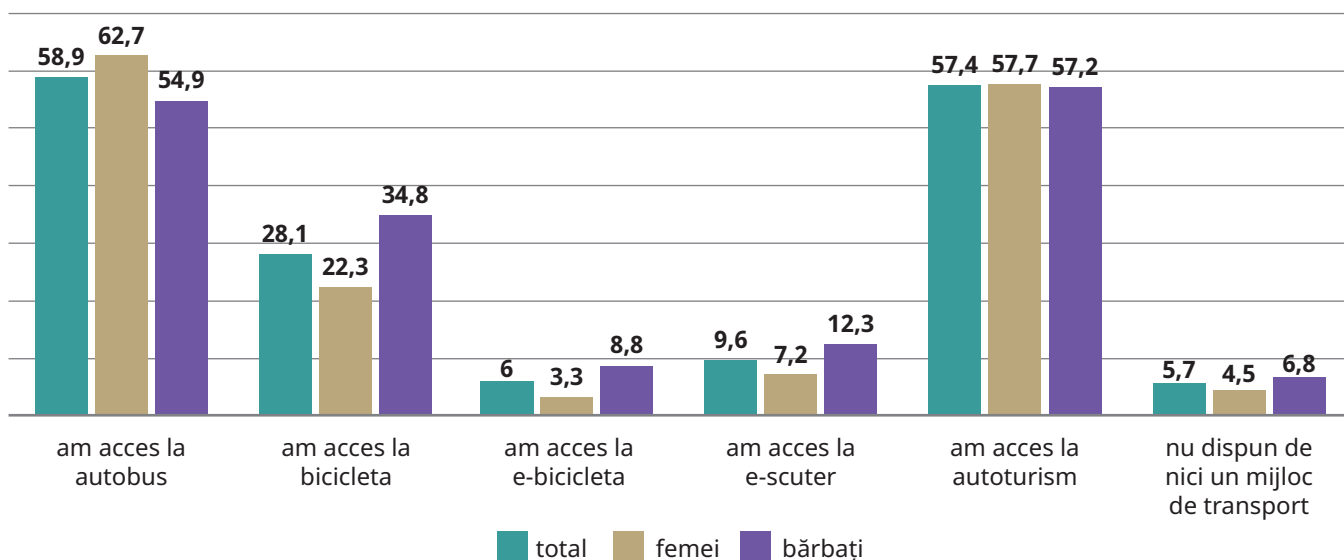


Fig.16. Utilizarea mijloacelor de transport la necesitate, per total, în funcție de gen, %

Analiza diferențelor de gen arată că femeile apelează mai des la autobuz ca mijloc de transport atunci când au nevoie să călătorească, procentul acestora fiind de 62,7%, față de 54,9% în rândul bărbaților. Ponderea femeilor care apelează la autoturisme atunci când doresc este similară practic cu cea a bărbaților (57,7% – femei și 57,2% – bărbați). Totodată ponderea femeilor care apelează la biciclete când doresc este mai redusă ca cea a bărbaților (22,3% versus 34,8%). Același lucru este caracteristic și pentru e-biciclete (3,3% femei versus 8,8% bărbați), e-scutere (7,2% femei versus 12,3% bărbați). Aceste discrepante subliniază diferențele între bărbați și femei în accesarea mijloacelor de transport pentru nevoile de călătorie.

Distanțele călătorite de femei și bărbați într-o direcție zilnic. Fiind întrebați câți km călătoresc zilnic într-o direcție, la școală sau la serviciu, 33,4% din respondenți au menționat că 1-5 km, 22,8% – 6-10 km, 11,5% – 11-15 km, 7% – 16-20 km, 7,7% – peste 21 km, iar 10,9% au indicat că nu călătoresc. (Fig.17).

Analizând distribuția pe genuri, observăm că bărbații sunt mai predispuși să parcurgă zilnic distanțe scurte, de până la 10 km într-o direcție, ponderea acestora fiind de 59,2%, comparativ cu 53,8% în rândul femeilor. Această diferență poate fi explicată prin faptul că bărbații, în general, au acces mai facil la mijloace de transport personale, precum autoturismele sau bicicletele, ceea ce le permite să gestioneze mai eficient deplasările de zi cu zi, în special pe distanțe scurte. Pe de altă parte, când vine vorba de distanțe mai mari, peste 11 km într-o direcție, proporțiile se egalizează, cu 25,9% dintre bărbați și 26% dintre femei care călătoresc astfel. Acest echilibru sugerează că, indiferent de gen, nevoile de mobilitate pe distanțe lungi sunt similare, probabil determinate de factori precum locul de muncă sau școala, unde opțiunile de transport disponibile se uniformizează, iar barierele de acces nu mai sunt la fel de pronunțate. Totodată, egalitatea în ponderea celor care călătoresc zilnic peste 11 km poate reflecta adaptarea ambelor grupuri la infrastructura existentă, precum utilizarea transportului public sau a altor soluții colective, acolo unde distanțele devin o provocare suplimentară.

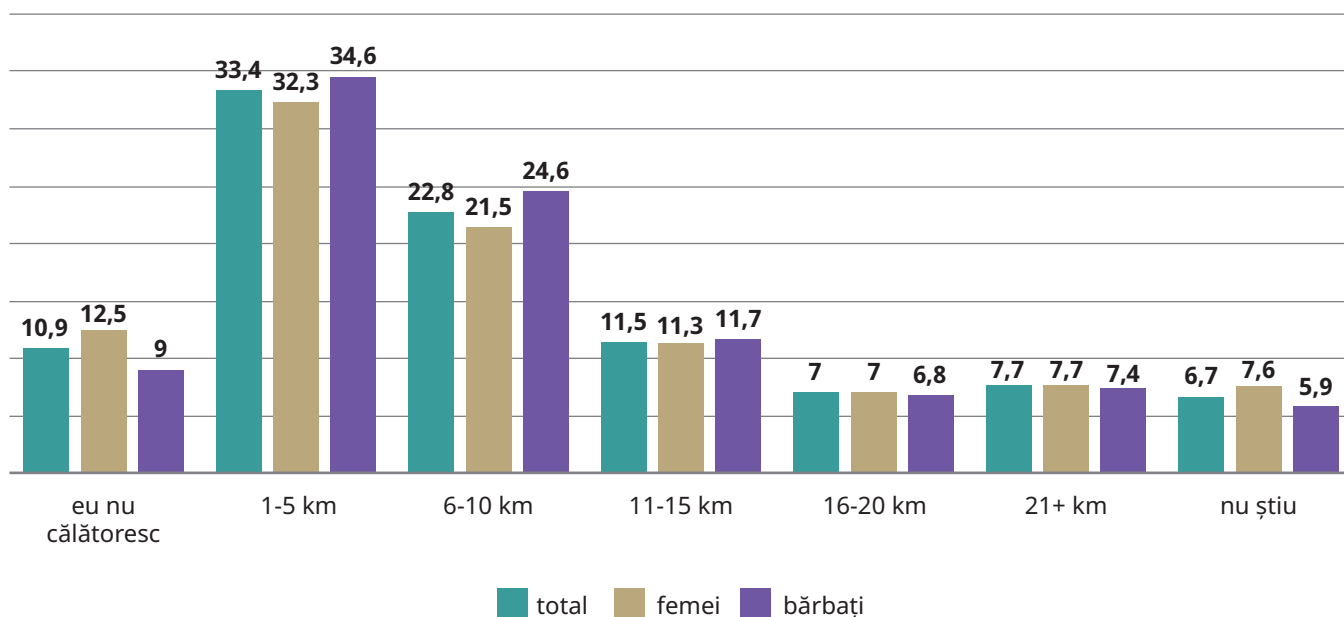


Fig.17. Distanța călătorită zilnic într-o direcție, în km, per total, în funcție de gen

Timpul mediu cheltuit zilnic pentru călătorii. Cercetarea a scos în evidență faptul că circa 37,7% din respondenți călătoresc zilnic mai puțin de 30 minute, 40,9%- 31-60 minute, 13,3%- între 1 și 2 ore și 8,1%- mai mult de 2 ore (Fig.18). Analiza timpului cheltuit zilnic pentru călătorii pe sexe nu a scos în evidență discrepanțe mari.

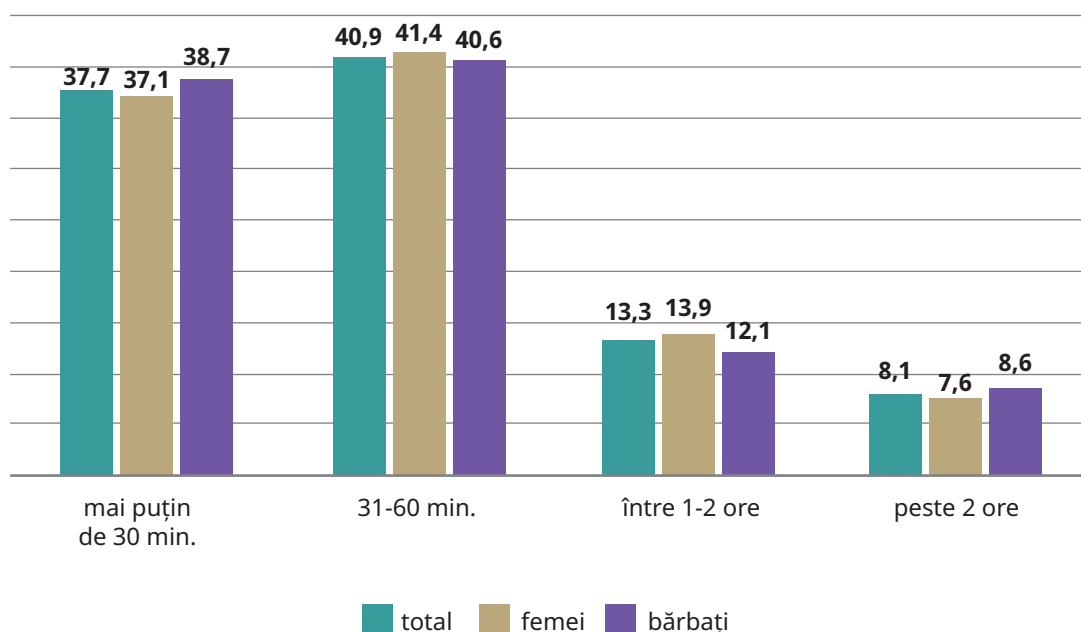


Fig.18. Timpul mediu cheltuit zilnic pentru călătorii, per total, pe gen, %

Totuși, printre persoanele care călătoresc mai mult, femeile sunt ușor mai numeroase, ceea ce poate indica anumite diferențe subtile în modul în care acestea experimentează mobilitatea de zi cu zi.

Frecvența utilizării mijloacelor de transport.

Utilizarea autobuzului. Conform datelor, 28,3% dintre respondenți au menționat că folosesc autobuzul zilnic, 27% – de câteva ori pe săptămână, 19% – de câteva ori pe lună, 20,9% – rareori, iar 4,8% – niciodată (Fig.19). Disparitățile între mediul urban și rural sunt evidente: persoanele din mediul urban utilizează autobuzul mai frecvent decât cele din rural. Astfel, 29,6% dintre locuitorii urbani folosesc autobuzul în fiecare zi, comparativ cu 25,5% în rural. Totodată, 27,6% dintre respondenții din urban îl folosesc de câteva ori pe săptămână, față de 25,8% în rural. Pe de altă parte, proporția celor din rural care utilizează autobuzul de câteva ori pe lună (21,7%) sau mai rar (22,3%) este mai mare decât în urban (17,7% și, respectiv, 20,2%). Aceste date arată că locuitorii din rural recurg mai rar la autobuz, ceea ce reflectă diferențele de acces și frecvență a serviciilor de transport public între cele două medii.

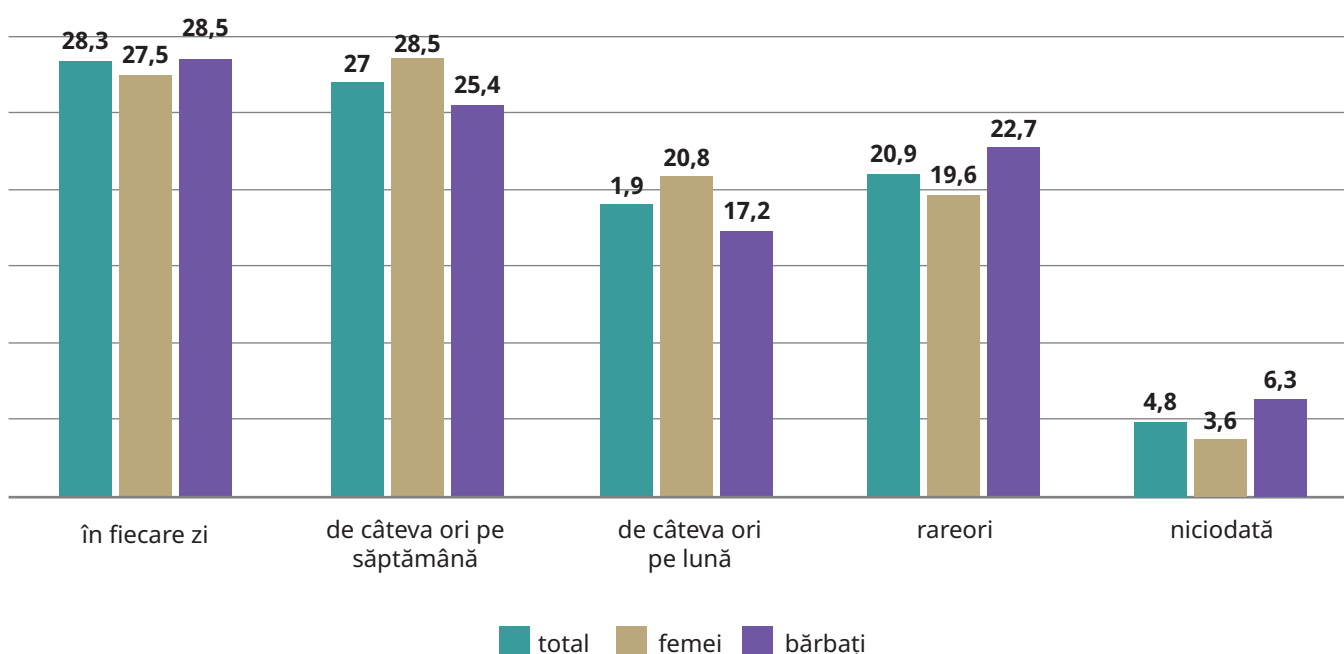


Fig.19. Frecvența utilizării autobuzului de către respondenți, per total și per gen, %

În funcție de gen, %

Analizând utilizarea autobuzului în funcție de gen, observăm că procentul femeilor care îl folosesc zilnic este aproape egal cu cel al bărbaților (27,5% față de 28,5%). Totuși, femeile tind să utilizeze autobuzul mai frecvent pe parcursul săptămânii sau lunii: 28,5% dintre femeii îl folosesc de câteva ori pe săptămână comparativ cu 25,4% dintre bărbați, iar 20,8% dintre femeii îl utilizează lunar, față de 17,2% dintre bărbați. Pe de altă parte, bărbații sunt mai predispuși să folosească autobuzul rareori (22,7%), spre deosebire de femeii, unde această pondere este de 19,6%. Aceste date evidențiază diferențe subtile în obiceiurile de mobilitate între femeii și bărbați, sugerând că femeile sunt mai dispuse să integreze transportul public în rutina lor regulată, **pe când**

Mersul pe jos. 68,6% din respondenți practică zilnic mersul pe jos, 15,2% – de câteva ori pe săptămână, 8,3% – de câteva ori pe lună, 5,7% – rareori și 2,2% – niciodată (Fig.20).

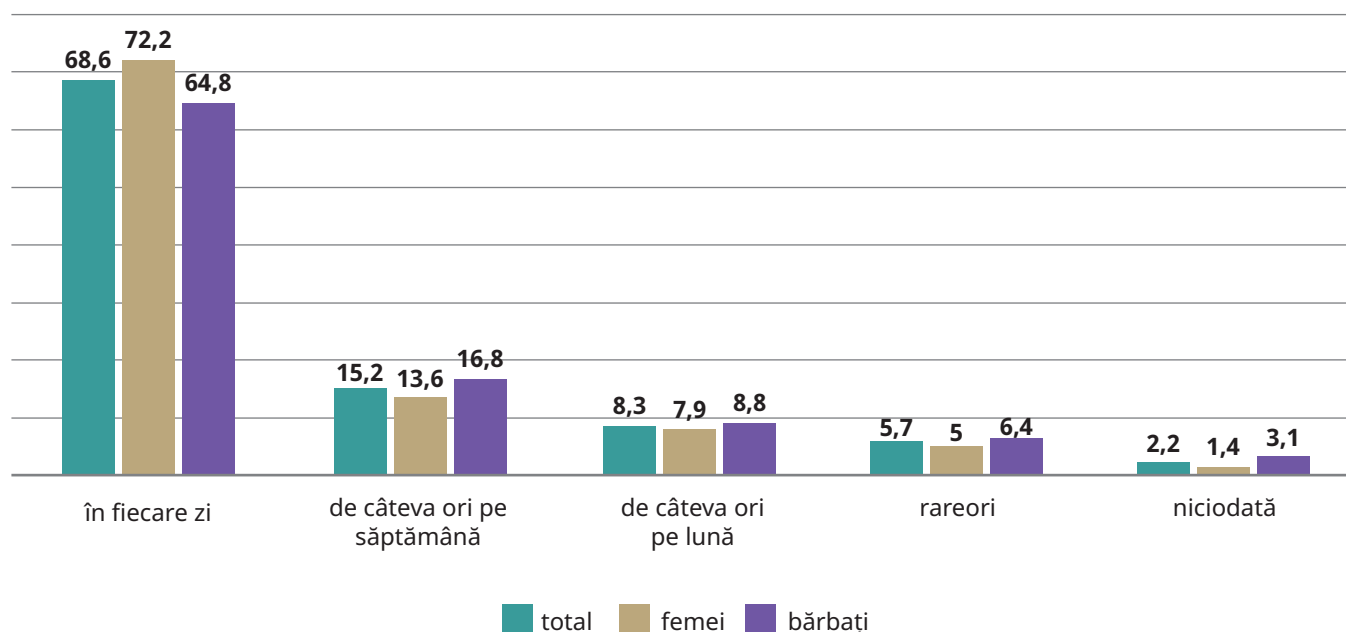


Fig.20. Frecvența practicării de către respondenți a mersului pe jos, per total și per gen, %

Analizând mediile de reședință, se observă că o proporție mai mare a respondenților din mediul urban (69,4%) obișnuiește să meargă pe jos zilnic, față de cei din mediul rural (67%). În același timp, locuitorii din rural sunt mai predispuși să meargă pe jos doar săptămânal (16,8%) sau lunar (10,4%), aceste procente fiind superioare celor înregistrate în urban (14,4% și, respectiv, 7,2%). De remarcat este și faptul că mersul pe jos foarte rar este mai frecvent întâlnit în urban (6,9%) decât în rural (3,3%), ceea ce sugerează o diferențiere a obiceiurilor cotidiene de mobilitate între cele două medii.

Analizând distribuția pe gen, se observă că mersul pe jos este practicat zilnic de o proporție semnificativ mai mare de femei (72,2%) comparativ cu bărbații (64,8%), diferența fiind de 7,4 puncte procentuale. Pe de altă parte, bărbații sunt mai predispuși să meargă pe jos cu o frecvență mai redusă: 16,8% dintre ei aleg să facă acest lucru săptămânal, față de 13,6% dintre femei, iar 8,8% preferă mersul pe jos lunar, comparativ cu 7,9% în rândul femeilor. De asemenea, mersul pe jos rareori este mai frecvent întâlnit la bărbați (6,4%) decât la femei (5,0%), reflectând o diferențiere subtilă a obiceiurilor de mobilitate între cele două genuri.

Utilizarea bicicletei. Cercetarea evidențiază că bicicleta este utilizată destul de rar de către respondenți ca mijloc de transport. Doar 8% dintre participanți declară că folosesc bicicleta zilnic, 11,7% – de câteva ori pe săptămână, 19,5% – de câteva ori pe lună, 15,6% – doar ocazional, iar nu mai puțin de 45,2% nu o folosesc niciodată. Aceste date arată că mersul pe bicicletă nu este încă integrat în rutina cotidiană a majorității, ceea ce poate reflecta atât accesibilitatea redusă, cât și percepțiile legate de comoditate sau siguranță.

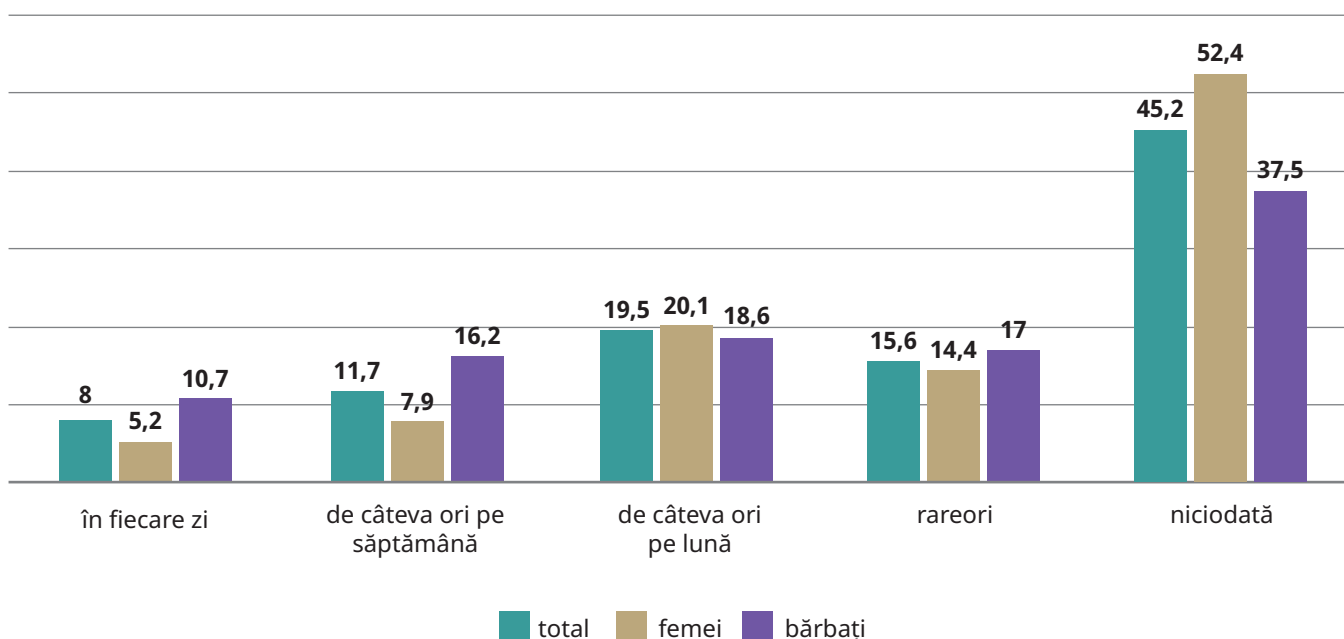


Fig.21. Frecvența utilizării bicicletei de către respondenți, per total și per gen, %

Analizând mediul de rezidență, observăm că procentul respondenților din mediul rural care utilizează bicicleta zilnic (11,3%) sau de câteva ori pe săptămână (14,3%) depășește pe cel al respondenților din mediul urban (6,4% și, respectiv, 10,5%). În schimb, în mediul urban, ponderea celor care folosesc bicicleta doar lunar (19,8%) sau rareori (16,7%) este superioară față de rural (18,7% și, respectiv, 13,5%). De asemenea, procentul respondenților din urban care nu au folosit niciodată bicicleta (46,6%) este mai ridicat comparativ cu cel al respondenților din rural (42,3%). Aceste diferențe reflectă obiceiuri de mobilitate distincte și faptul că bicicletele sunt mai accesibile ca mijloc de transport în mediul rural.

În ceea ce privește diferențele de gen, se constată că bărbații utilizează bicicleta zilnic (10,7%) și săptămânal (16,2%) într-o proporție semnificativ mai mare decât femeile (5,2% și, respectiv, 7,9%). Pe de altă parte, femeile apelează la mersul pe bicicletă cu o frecvență lunară mai ridicată (20,1%) decât bărbații (18,6%). De remarcat este și faptul că peste jumătate dintre femei (52,4%) nu folosesc niciodată bicicleta, procent ce depășește cu 14,9 puncte procentuale ponderea bărbaților care nu utilizează acest mijloc de transport (37,5%).

Utilizarea autoturismului. 29% dintre respondenți au menționat că utilizează autoturismul zilnic, 25,9%- săptămânal, 17,8%- lunar, 16,2%- rareori, 11,1%- niciodată.

Analizând diferențele dintre mediul rural și urban în ceea ce privește utilizarea autoturismului, observăm că procentul celor care folosesc zilnic mașina este ușor mai ridicat în mediul rural (30,3%) comparativ cu urbanul (28,4%). În schimb, locuitorii din urban preferă să folosească autoturismul săptămânal într-o măsură mai mare (26,9%) decât cei din rural (23,9%). De asemenea, utilizarea lunară sau ocazională a autoturismului este mai răspândită în rândul persoanelor din rural (20,8% lunar și 17,8% rareori), spre deosebire de urban, unde aceste procente sunt de 16,3% și, respectiv, 15,6%. Un alt aspect de remarcat este că în mediul urban ponderea celor care nu folosesc niciodată autoturismul (12,8%) este semnificativ mai mare față de mediul rural (7,7%). Aceste diferențe sugerează că accesul la autoturism și frecvența utilizării acestuia sunt influențate de specificul mediului de reședință, reflectând priorități și nevoi distincte ale locuitorilor din mediul urban și rural.

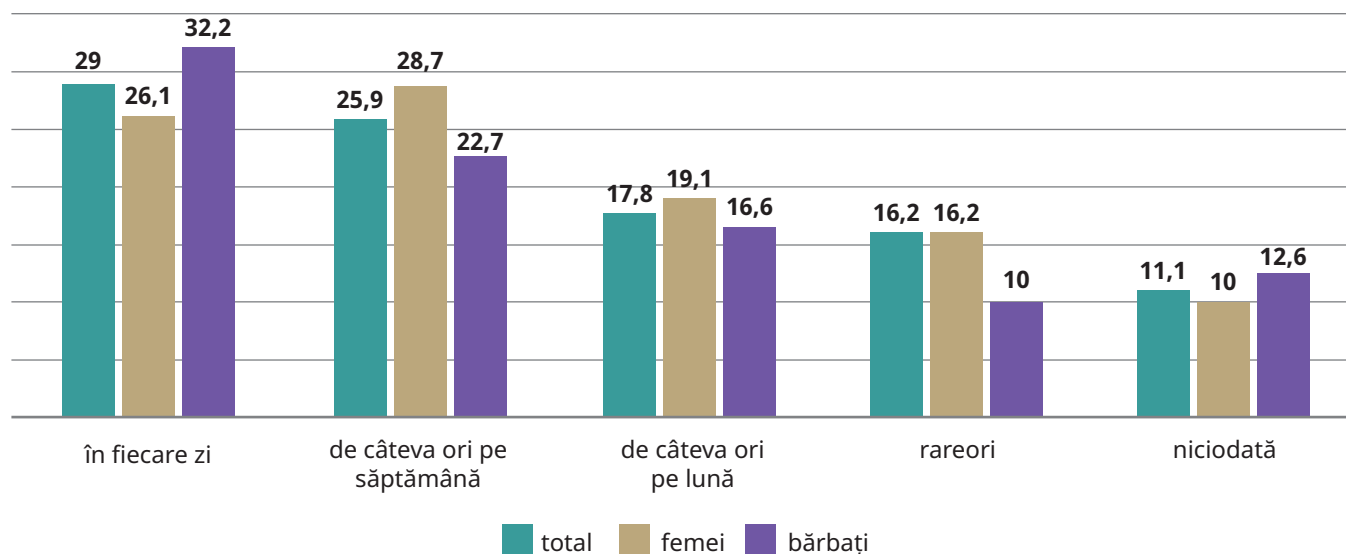


Fig.22. Frecvența utilizării autoturismului de către respondenți, per total și per gen, %

Analiza diferențelor de gen în utilizarea autoturismului relevă că bărbații sunt mai predispuși să folosească autoturismul zilnic (32,2%), comparativ cu femeile (26,6%). Pe de altă parte, femeile tind să utilizeze autoturismul mai frecvent pe parcursul săptămânii (28,7%) și lunar (19,1%) decât bărbații (22,7% și, respectiv, 16,6%). De asemenea, un procent mai mare de femei folosesc autoturismul doar ocazional (16,2%), față de bărbați (10%). În ceea ce privește neutilizarea autoturismului, ponderea bărbaților care nu îl utilizează niciodată (12,6%) este ușor superioară celei a femeilor (10%). Aceste date evidențiază diferențe nuanțate în obiceiurile de mobilitate între genuri, reflectând atât priorități diverse, cât și posibile influențe legate de responsabilitățile familiale sau accesul la mijloace de transport personale.

Utilizarea taxiului. În comparație cu autobuzul și autoturismul, taxiul este utilizat predominant în mod ocazional. Potrivit rezultatelor cercetării, jumătate dintre respondenți declară că recurg la taxi doar rareori, în timp ce 23,7% folosesc acest mijloc de transport de câteva ori pe lună, 11% – de câteva ori pe săptămână, iar doar 5,9% aleg să călătorească cu taxiul zilnic. De remarcat că unul din zece respondenți afirmă că nu folosește niciodată taxiul.

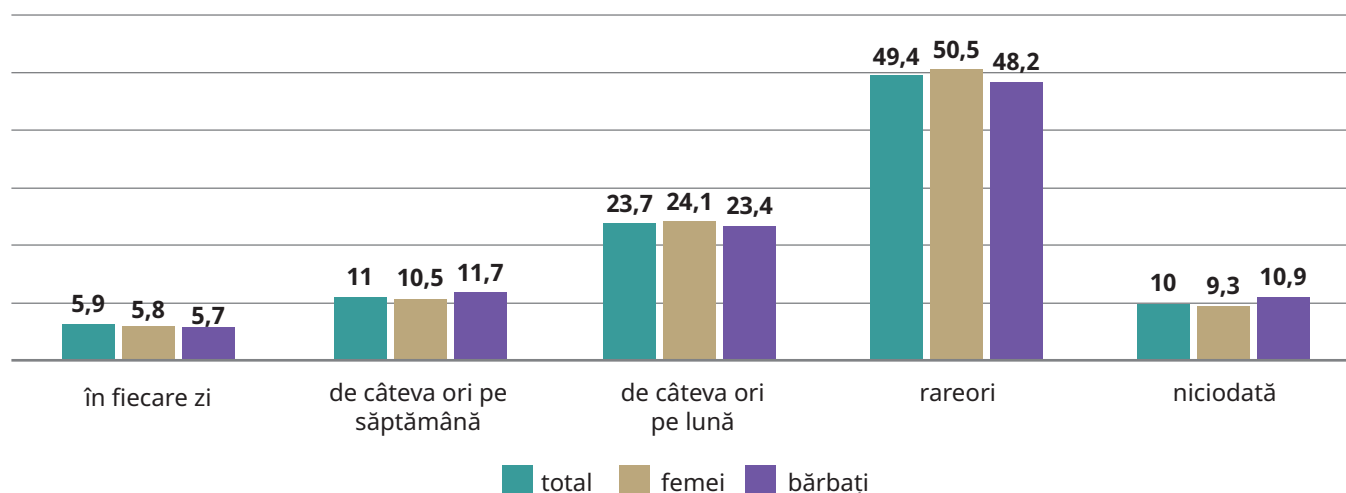


Fig. 23. Frecvența utilizării taxiului de către respondenți, per total și per gen, %

Pe medii rezidențiale, populația din urban folosește taxiul mai frecvent ocazional (51%) decât cei din rural (46,2%). Totodată ponderea populației din rural care nu folosește niciodată taxiul (13,7%) este mai mare comparativ cu populația din urban (8,2%).

Analizând datele pe gen, se observă că femeile utilizează taxiul ocazional într-o proporție ușor mai mare (50,5%) față de bărbați (48,2%), chiar și frecvența utilizării de câteva ori pe lună este puțin mai ridicată la femei (24,1%) comparativ cu bărbații (23,4%). În schimb, procentul bărbaților care nu folosesc niciodată taxiul (10,9%) îl depășește ușor pe cel al femeilor (9,3%).

Utilizarea trotinetelor electrice. Datele sondajului arată că două treimi dintre respondenți nu utilizează niciodată trotineta electrică, iar ponderea femeilor care nu folosesc acest mijloc de transport este semnificativ mai mare decât în rândul bărbaților (56,4%).

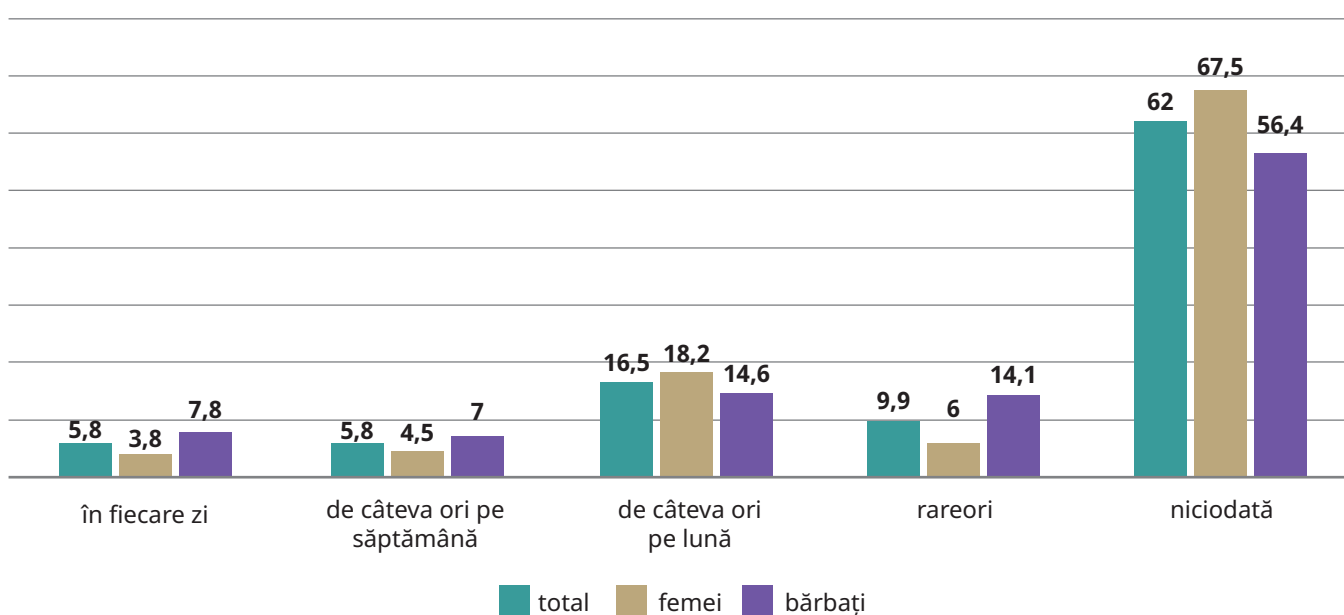


Fig.24. Frecvența utilizării trotinetelor electrice de către respondenți, per total și per gen, %

Din totalul populației, 16,5% utilizează trotineta electrică de câteva ori pe lună, 9,9% o folosesc rareori, iar 5,8% declară că o utilizează fie de câteva ori pe săptămână, fie zilnic. Analizând utilizarea pe genuri, se observă că femeile folosesc trotineta electrică de câteva ori pe lună într-o proporție mai mare (18,2%) decât bărbații (14,6%). În schimb, bărbații sunt mai predispuși să utilizeze trotineta electrică zilnic (7,8%) sau de câteva ori pe săptămână (7%), comparativ cu femeile (3,8% și, respectiv, 4,5%). Aceste diferențe evidențiază atât preferințe distincte, cât și posibile bariere de acces sau de siguranță percepute diferit de bărbați și femei

Așadar, analiza frecvenței de utilizare a mijloacelor de transport evidențiază diferențe notabile între femei și bărbați în Republica Moldova, atât în alegerea modalităților de deplasare, cât și în frecvența integrării acestora în activitățile zilnice. Femeile folosesc mai des transportul public (autobuzul), în special pe parcursul săptămânii sau lunar, acest lucru fiind corelat cu responsabilități familiale mai mari și un acces mai redus la mijloace de transport personale. De asemenea, mersul pe jos este practicat zilnic de o proporție mai mare de femei decât de bărbați, reflectând preferința pentru distanțe scurte și impactul rolului social în familie.

Utilizarea bicicletei rămâne predominant masculină, bărbații folosind mult mai des acest mijloc de transport, atât zilnic, cât și săptămânal. Diferențele apar din percepția siguranței, responsabilitățile suplimentare ale femeilor și accesul limitat la biciclete proprii. În ceea ce privește autoturismul, bărbații îl utilizează zilnic într-o proporție mai mare decât femeile, favorizați de accesul mai facil la autovehicule și de rolurile tradiționale din familie, în timp ce femeile folosesc autoturismul mai raționalizat (săptămânal sau lunar), pe fondul veniturilor mai mici și proprietății reduse asupra vehiculelor.

Taxiurile sunt utilizate ocazional de ambele genuri, însă femeile recurg la această opțiune ceva mai frecvent, adesea pentru a compensa lipsa accesului la alte mijloace de transport sau pentru siguranță. Trotinetele electrice sunt preferate mai rar de femei, din cauza percepției riscului, a lipsei de încredere în trafic și a limitărilor impuse de responsabilitățile familiale.

Disparitățile constatate între femei și bărbați în alegerea și frecvența utilizării mijloacelor de transport sunt rezultatul unui ansamblu de factori socio-economici, culturali și practici. Printre aceștia se numără:

Accesul la resurse: bărbații dispun mai frecvent de mijloace de transport personale, ceea ce le permite o mobilitate mai mare și mai rapidă.

Rolurile sociale și responsabilitățile familiale: femeile sunt adesea responsabile de gospodărie și îngrijire, ceea ce influențează alegerea modalităților de deplasare (mers pe jos, transport public).

Siguranța și infrastructura: femeile manifestă o sensibilitate sporită la condițiile de siguranță și la calitatea infrastructurii, ceea ce le poate descuraja să folosească bicicleta sau trotineta electrică.

Venitul și proprietatea: diferențele de venit și deținerea redusă de autoturisme în rândul femeilor limitează accesul acestora la mijloace de transport personale.

Norme și percepții culturale: stereotipurile privind rolul femeii sau al bărbatului în familie și societate se reflectă și în obiceiurile de mobilitate.

În concluzie, frecvența utilizării diferitelor mijloace de transport de către femei și bărbați reflectă nu doar preferințele individuale, ci și contextul social, economic și cultural în care trăiesc. Pentru a reduce aceste diferențe, este esențială dezvoltarea unor politici de mobilitate incluzive, care să țină cont de nevoile și barierele specifice fiecărui gen, astfel încât fiecare să poată beneficia de dreptul la mobilitate în condiții de egalitate.

Motivele pentru care nu sunt utilizate diferite mijloace de transport.

Autobuzul. Potrivit cercetării, principalele motive invocate pentru neutilizarea acestui mijloc de transport sunt: lipsa de preferință (30%), lipsa de comoditate, mai ales atunci când este necesar să transporti mai multe lucruri sau să fii însoțit de copii (25,4%), inaccesibilitatea (absența stațiilor de autobuz în apropiere) – 21,6%, lipsa de timp și viteza redusă de deplasare a autobuzului (17%), precum și lipsa autobuzelor disponibile (14,8%).

Din perspectiva genului, femeile indică mai frecvent lipsa accesibilității (absența stațiilor în apropiere) drept motiv, cu 24,4% dintre ele menționând această problemă, comparativ cu doar 18,9% dintre bărbați. Pe de altă parte, bărbații declară mai des că nu utilizează autobuzul pentru că nu le place (34,5%), consideră că nu este comod atunci când trebuie să transporte obiecte sau să fie însoțiți de copii (27,7%) și din cauza lipsei de timp sau a vitezei mici de deplasare (20,3%).

Autoturismul. Din datele prezentate mai sus reiese că aproape una din zece persoane nu utilizează autoturismul. Printre motivele invocate de respondenți se numără lipsa deținerii unui autoturism (68%), incapacitatea de a conduce sau utiliza autoturismul (14%), lipsa preferinței pentru acest mijloc de transport (13,3%) și problemele de sănătate care împiedică utilizarea acestuia (11%).

Analizând diferențele de gen, se remarcă faptul că un procent mai mare de femei au indicat drept principal motiv lipsa unui autoturism în proprietate (73%), comparativ cu bărbații (63,7%). De asemenea, femeile declară într-o proporție mai ridicată că nu pot folosi autoturismul (17% față de 10,3% la bărbați). În schimb, bărbații manifestă o preferință mai scăzută pentru călătoriile cu autoturismul (17,1% nu le place să călătorească cu autoturismul, comparativ cu 9,2% dintre femei).

Diferențele de gen privind motivele neutilizării autoturismului sunt explicate de mai mulți factori specifici contextului social, economic și cultural din Republica Moldova. În primul rând, procentul mai mare de femei care indică lipsa unui autoturism în proprietate reflectă, pe de o parte, disparitățile de venit și de acces la resurse materiale, femeile având în general oportunități financiare mai reduse decât bărbații. De asemenea, normele sociale și rolurile tradiționale de gen pot influența distribuția bunurilor în familie, autoturismul fiind adesea înregistrat sau utilizat preponderent de bărbați.

Totodată, faptul că un procent mai ridicat de femei declară că nu pot folosi autoturismul poate fi pus pe seama unor bariere suplimentare: lipsa permisului de conducere, lipsa experienței la volan, responsabilități familiale crescute (cum ar fi îngrijirea copiilor sau a gospodăriei), dar și eventuale temeri legate de siguranță sau de infrastructura rutieră. În multe cazuri, femeile nu au avut aceleași oportunități ca bărbații de a învăța să conducă sau de a practica șofatul, ceea ce perpetuează această diferență.

Bicicleta. Așa cum s-a menționat anterior, aproape jumătate dintre respondenți au declarat că nu utilizează deloc bicicleta. Întrebați despre motivele acestei alegeri, 48,4% au indicat lipsa propriei biciclete, 23,5% au menționat lipsa preferinței pentru acest mijloc de transport, 20% au considerat că nu este comod să folosești bicicleta atunci când trebuie să transporti obiecte sau să fii însoțit de copii, iar 17,2% au invocat sentimentul de nesiguranță. De asemenea, 14,1% au menționat problemele de sănătate drept obstacol, 12,7% nu știu cum să-l utilizeze, iar 11,2% au invocat vremea nefavorabilă.

Analizând răspunsurile în funcție de mediul de reședință, nu se observă diferențe semnificative. Totuși, este de remarcat faptul că proporția respondenților din mediul urban care au indicat lipsa de comoditate (necesitatea de a transporta lucruri sau copii) drept motiv pentru neutilizarea bicicletei (23,4%) este aproape dublă față de cea a respondenților din mediul rural care au menționat același aspect (12,3%).

Din perspectiva diferențelor de gen, observăm că bărbații menționează mai des drept motive pentru neutilizarea bicicletei lipsa unei biciclete proprii (49,5%) și lipsa preferinței pentru acest mijloc de transport (26,2%) comparativ cu femeile (47,8%, respectiv 21,6%). Pe de altă parte, femeile indică într-o proporție mai mare dificultatea de a transporta obiecte sau de a fi însoțite de copii (21,3%), nesiguranța resimțită în trafic (19,3%) și problemele de sănătate (16,2%) ca principale obstacole, depășind procentele înregistrate la bărbați pentru aceleași motive (18,3%, 14,3% și, respectiv, 11,1%). Acest lucru sugerează că femeile se confruntă mai des cu responsabilități suplimentare (cum ar fi transportul copiilor), dar și cu percepții sporite ale riscurilor sau constrângerilor fizice. În concluzie, aceste diferențe reflectă nu doar preferințe individuale, ci și roluri sociale, percepții de siguranță și accesibilitate, precum și provocări practice specifice fiecărui gen.

Trotinetele electrice. Cercetarea evidențiază mai multe motive pentru care trotinetele electrice sunt folosite rar sau deloc. Principala barieră este lipsa deținerii unei trotinete (60,7%), urmată de dezinteres sau neplăcere față de acest mijloc de transport (26,2%), preocupările privind siguranța (19,1%), necunoașterea modului de utilizare (17,7%) și inconvenientul de a transporta obiecte sau copii (13,3%). Analizând diferențele de gen, se observă că femeile raportează într-o proporție mai mare lipsa trotinetei (61,9%), sentimentul de nesiguranță (20,6%) și necunoașterea utilizării (23,6%), comparativ cu bărbații (59,3%, 17,2% și respectiv 10,5%). Pe de altă parte, bărbații invocă mai des faptul că nu le place să folosească trotinete electrice (29,4%) decât femeile (23,4%). Aceste date reflectă atât accesul limitat la mijloace de transport, cât și diferențele de percepție și preferințe între femei și bărbați, sugerând necesitatea unor măsuri adaptate pentru creșterea gradului de utilizare și a siguranței în rândul tuturor categoriilor de populație.

Analiza motivelor pentru neutilizarea principalelor mijloace de transport relevă diferențe semnificative între femei și bărbați, influențate atât de accesibilitate, cât și de preferințele personale sau de circumstanțe sociale. La autobuz, femeile sunt mai afectate de lipsa stațiilor în apropiere, ceea ce indică o problemă structurală de acces, pe când bărbații invocă mai des motive subiective precum lipsa de preferință, de comoditate și timpul insuficient. În cazul utilizării autoturismului, femeile menționează frecvent lipsa proprietății asupra unui vehicul și incapacitatea de a-l folosi, aspecte legate de resurse materiale și bariere sociale, în timp ce bărbații afirmă mai des că nu preferă acest mijloc de transport. Referitor la bicicletă, bărbații reclamă lipsa bicicletei proprii și lipsa de preferință, iar femeile evidențiază dificultatea de a transporta obiecte sau copii, sentimentul de nesiguranță și problemele de sănătate. Pentru trotinetele electrice, femeile raportează mai des lipsa trotinetei, nesiguranța și necunoașterea modului de utilizare, în timp ce bărbații invocă dezinteresul față de acest mijloc.

În concluzie, decizia de a nu utiliza anumite mijloace de transport este rezultatul unei combinații între accesul la resurse, responsabilități personale și familiale, percepția riscului și preferințele individuale, reflectând diferențe de gen și roluri sociale specifice contextului din Republica Moldova.

Diferențe de scopuri în utilizarea mijloacelor de transport. Conform rezultatelor sondajului, aproximativ două treimi dintre respondenți *utilizează autobuzul* în principal pentru naveta la locul de muncă sau la școală, iar 32,2% îl folosesc pentru diverse activități recreative. Totodată, 27,9% apelează la autobuz pentru accesarea serviciilor de sănătate și sociale, 17,9% pentru a duce copiii la școală sau grădiniță, iar 6,2% îl aleg pentru participarea la activități sportive (Fig.25). Din punct de vedere al diferențelor de gen, se observă că femeile utilizează autobuzul într-o proporție mai mare decât bărbații atunci când accesează servicii sociale sau de sănătate (30,2% față de 27,9%). În schimb, bărbații au o pondere ușor mai ridicată comparativ cu femeile în ceea ce privește folosirea autobuzului pentru naveta la muncă sau la școală (70,9% față de 68,9%).

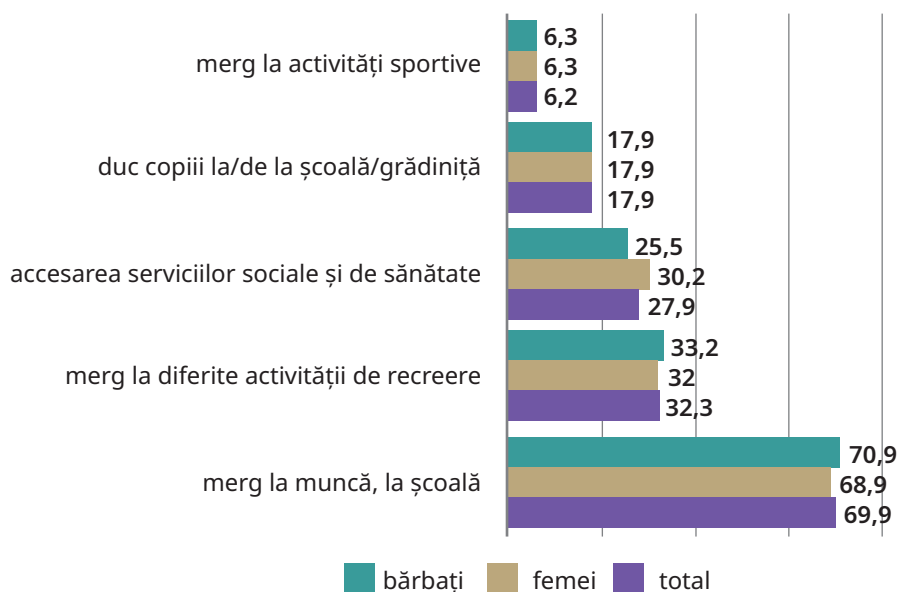


Fig.25. Practici de utilizare a autobusului, per total și per gen, %

Autoturismul personal este utilizat predominant pentru naveta la locul de muncă sau la instituțiile de învățământ (61,1%). Următoarele scopuri sunt activitățile de recreere (39,3%), accesarea serviciilor sociale și de sănătate (36,8%), transportul copiilor la școală sau grădiniță (30,5%), precum și participarea la activități sportive (8,9%). Analizând diferențele de gen, se observă că femeile folosesc autoturismul într-o proporție mai mare decât bărbații pentru activități de recreere (40,9% față de 37,7%), accesarea serviciilor sociale și de sănătate (37,3% comparativ cu 36,3%), precum și pentru a duce copiii la școală sau grădiniță (37,2% față de 22,7%). În schimb, bărbații utilizează autoturismul mai frecvent decât femeile pentru naveta la locul de muncă (65% față de 58,1%).

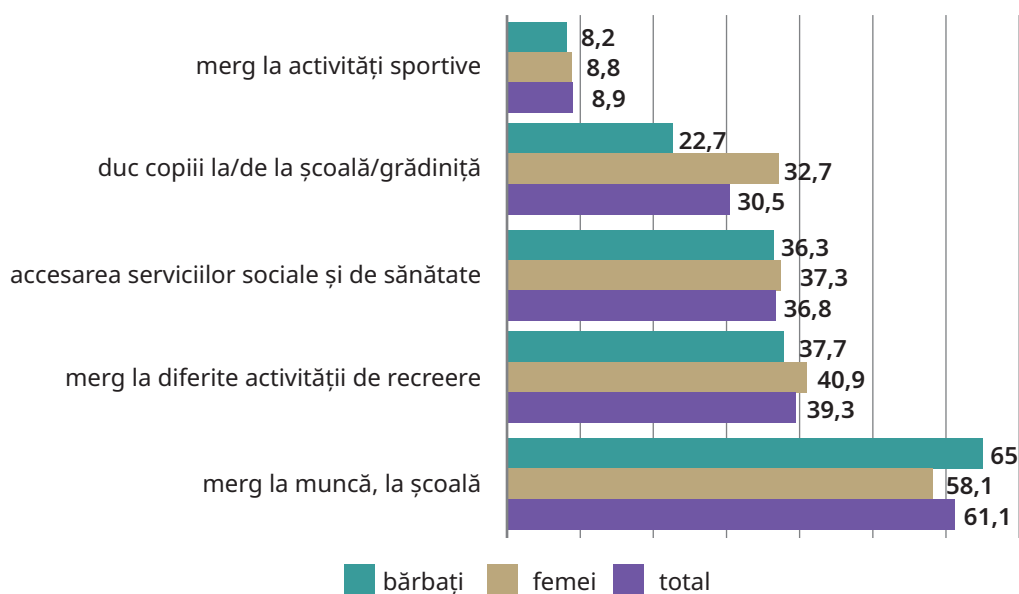


Fig.26. Practici de utilizare a autoturismului per total și per gen, %

Mersul pe jos rămâne o opțiune importantă pentru activitățile sportive, fiind preferat de 56,9% dintre respondenți. De asemenea, 47,8% aleg această modalitate de deplasare pentru diverse activități recreative, iar 40% merg pe jos la serviciu sau la școală. Aproximativ unul din cinci respondenți utilizează mersul pe jos pentru a-și însoți copiii la școală, la grădiniță sau pentru a accesa servicii sociale și de sănătate. Cercetarea nu evidențiază diferențe semnificative între femei și bărbați în ceea ce privește această practică. Totuși, se observă că femeile preferă, într-o proporție mai mare decât bărbații, mersul pe jos pentru activități recreative (50,1% femei față de 45,6% bărbați), pentru accesarea serviciilor sociale și de sănătate (21,5% femei comparativ cu 20,2% bărbați), precum și pentru a duce copiii la școală sau la grădiniță (21,8% femei și 19,2% bărbați). Pe de altă parte, bărbații utilizează mersul pe jos mai frecvent pentru a ajunge la muncă sau la școală (41,7% bărbați, față de 38,7% femei), ceea ce reflectă o orientare ușor diferită în funcție de rolurile sociale și responsabilitățile asumate de fiecare gen.

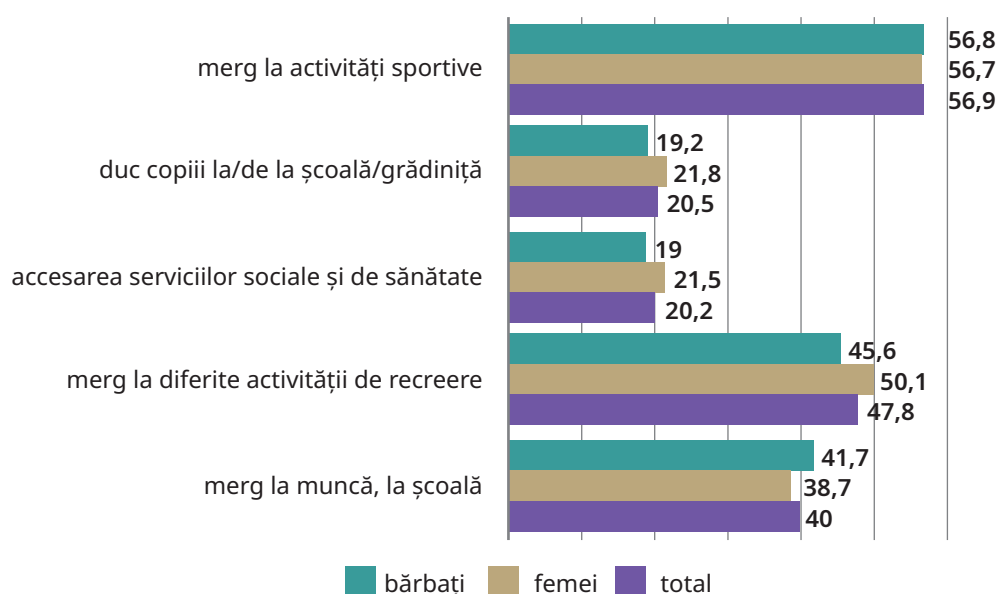


Fig.27. Practicarea mersului pe jos , per total și per gen, %

Taxiul este utilizat în mare parte de către respondenți pentru a merge la muncă sau la instituțiile de învățământ (41,6%), pentru activități recreative (38,3%), pentru accesarea serviciilor sociale și de sănătate (23,7%), pentru a duce copiii la școală (20,8%). Femeile în mai mare parte comparativ cu bărbații folosesc taxiul pentru a merge la muncă sau la instituții de învățământ (46% femei și 37,3% bărbați), și pentru a accesa serviciile sociale și de sănătate (25,5% femei și 21,5% bărbați). Bărbații, în schimb folosesc taxiul mai frecvent decât femeile pentru a se duce la activități recreative (41,1% bărbați și 35,7% femei) și pentru a lua copiii de la școală/grădiniță (23,9% bărbați și 18,3% femei).

Bicicletele sunt folosite în principal de către respondenți pentru naveta la locul de muncă sau la instituțiile de învățământ (47,8%), dar și pentru activități recreative (27,6%), accesarea serviciilor sociale și de sănătate (25,8%) și transportul copiilor la școală sau la grădiniță (14,2%). Analizând pe gen, se observă că femeile utilizează bicicleta într-o proporție puțin mai mare decât bărbații pentru a merge la muncă sau la școală (48,2% femei față de 47,2% bărbați). În schimb, bărbații

preferă bicicleta pentru activități recreative (29,2% bărbați comparativ cu 25,9% femei), pentru accesarea serviciilor sociale și de sănătate (28,3% bărbați față de 22,3% femei) și pentru a duce copiii la școală sau grădiniță (15,5% bărbați și 12,4% femei). Aceste diferențe ilustrează diversele priorități și responsabilități asumate de fiecare gen în utilizarea bicicletei, reflectând atât preferințe personale, cât și roluri sociale distincte.

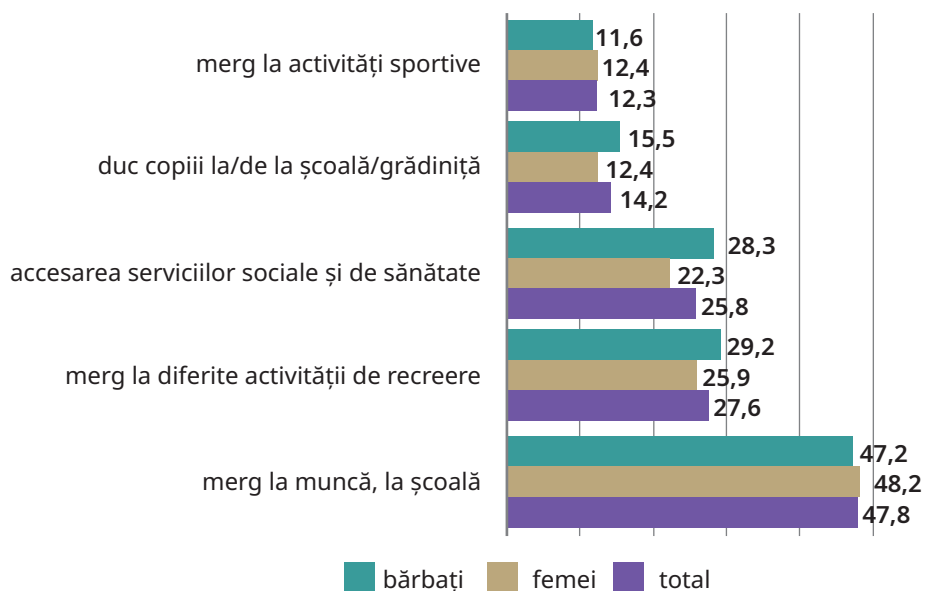


Fig.28. Practici de utilizare a bicicletei per total și per gen, %

Trotinetele electrice, deși mai puțin utilizate, sunt alese în special pentru navetă (38,4% la bărbați și 28,6% la femei), iar femeile manifestă o ușoară preferință pentru utilizarea acestora în scop recreativ (30,5% față de 27,8% la bărbați).

Analizând datele prezentate, se poate concluziona că scopurile utilizării mijloacelor de transport variază semnificativ în funcție de gen, reflectând atât diferențe de roluri sociale, cât și priorități distincte ale femeilor și bărbaților. Femeile utilizează mai frecvent autobuzul și autoturismul personal pentru accesarea serviciilor sociale, de sănătate și pentru transportul copiilor la școală sau grădiniță, indicând o implicare mai mare în activități legate de îngrijire și responsabilități familiale. De asemenea, femeile preferă mersul pe jos pentru activități recreative și accesarea serviciilor sociale, iar în cazul taxiului, acestea îl aleg mai des pentru deplasarea la muncă sau la instituții de învățământ și pentru serviciile de sănătate.

Pe de altă parte, bărbații folosesc mai des autobuzul și autoturismul pentru naveta la locul de muncă, iar mersul pe jos și bicicleta sunt preferate pentru activități recreative și transportul copiilor într-o măsură mai mică decât femeile. Bărbații apelează mai frecvent la taxi pentru activități recreative și pentru a lua copiii de la școală sau grădiniță și folosesc trotinetele electrice mai mult pentru navetă. Aceste diferențe scot în evidență faptul că, deși există suprapuneri în utilizarea mijloacelor de transport, alegerea și scopul acestora sunt influențate de rolurile și responsabilitățile tradiționale de gen.

3.3. PERCEPȚIILE PRIVIND SECURITATEA ȘI SIGURANȚA

43,5% dintre respondenți declară că se simt în foarte mare siguranță atunci când călătoresc cu autobuzul, în timp ce 49,1% resimt o siguranță moderată, iar 4,7% nu se simt deloc în siguranță. Procentul bărbaților care se simt în siguranță în autobuz este semnificativ mai mare decât al femeilor (49,7% bărbați față de 38% femei). Aproximativ jumătate dintre femei au menționat că se simt într-o oarecare siguranță în timpul călătoriei cu autobuzul, iar 5,6% dintre acestea au afirmat că nu se simt deloc în siguranță.

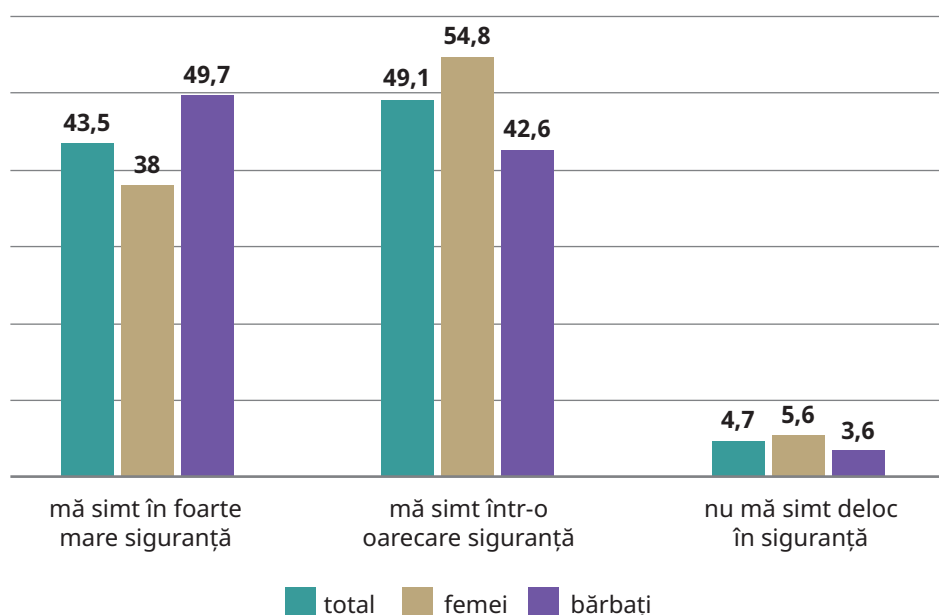


Fig. 29. Percepțiile respondenților privind gradul de siguranță în timpul călătoriei cu autobuzul, per total și per gen, %

Jumătate dintre respondenți au afirmat că se simt în foarte mare siguranță atunci când călătoresc cu autoturismul, în timp ce 41,6% au menționat că percep un nivel moderat de siguranță, iar 5% nu se simt deloc în siguranță. Procentul bărbaților care declară că se simt în mare siguranță este superior celui al femeilor (52,7% bărbați față de 48,1% femei). Pe de altă parte, femeile au raportat mai frecvent decât bărbații că se simt într-o oarecare siguranță (44,7% femei comparativ cu 38,5% bărbați). De asemenea, 5,2% dintre bărbați și 4,7% dintre femei au precizat că nu se simt deloc în siguranță în timpul deplasării cu autoturismul.

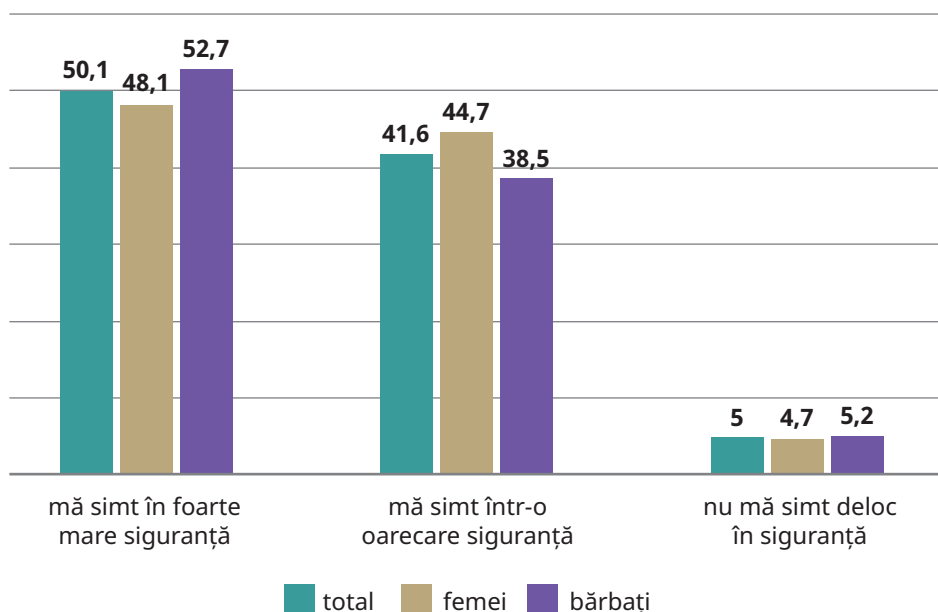


Fig. 30. Percepțiile respondenților privind gradul de siguranță în timpul călătoriei cu autoturismul, per total și per gen, %

54,8% din respondenți au indicat că se simt în foarte mare siguranță în timpul mersului pe jos, 37,7%- într-o oarecare siguranță și 5,8%- deloc în siguranță. Procentul bărbaților care declară că se simt în mare siguranță este superior celui al femeilor (57,7% bărbați față de 52,5% femei). Pe de altă parte, femeile au raportat mai frecvent decât bărbații că se simt într-o oarecare siguranță (40,6% femei comparativ cu 34,6% bărbați). De asemenea, 6% dintre bărbați și 5,7% dintre femei au precizat că nu se simt deloc în siguranță în timpul călătoriei pe jos.

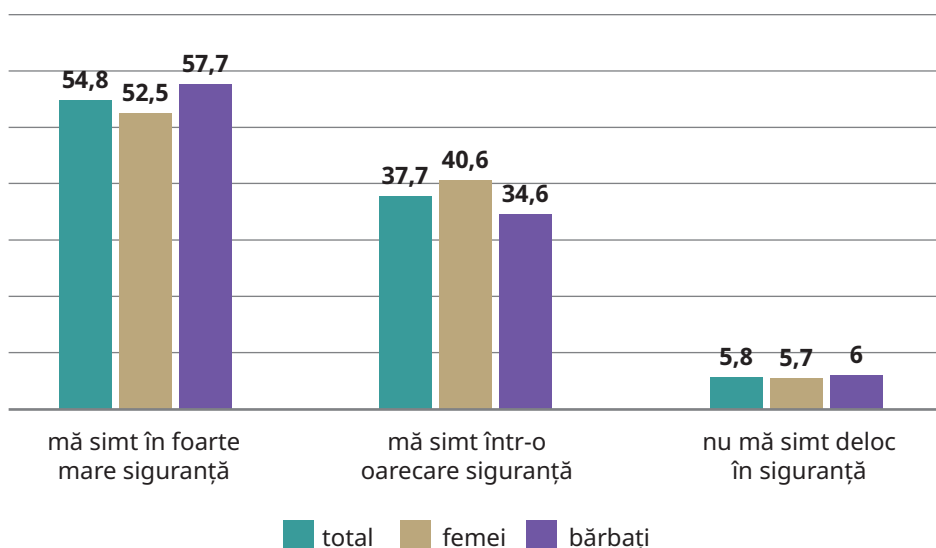


Fig.31. Percepțiile respondenților privind gradul de siguranță în timpul practicării mersului pe jos, per total și per gen, %

Doar 34,9% dintre respondenți au declarat că se simt în foarte mare siguranță atunci când călătoresc cu taxiul, în timp ce 51,5% au menționat că resimt un nivel moderat de siguranță, iar 8,5% nu se simt deloc în siguranță. Se remarcă faptul că femeile se simt într-o proporție mai mare în foarte mare siguranță în taxi (38,3%) comparativ cu bărbații (30,6%). Pe de altă parte, bărbații tind să indice mai frecvent decât femeile că se simt într-o oarecare siguranță (56,9% față de 47,2%). În ceea ce privește lipsa totală a senzației de siguranță, 8,9% dintre femei și 8,1% dintre bărbați au precizat că nu se simt deloc în siguranță atunci când utilizează taxiul.

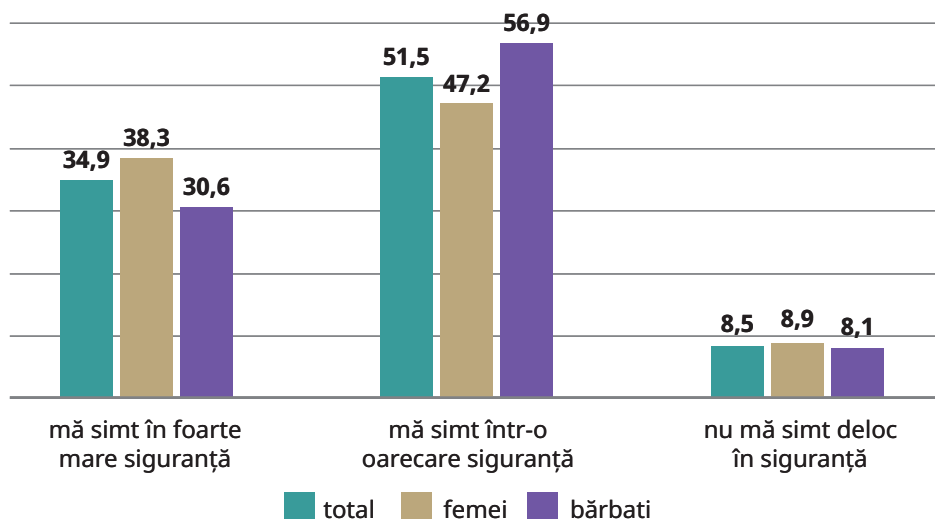


Fig. 32. Percepțiile respondenților privind gradul de siguranță în timpul călătoriei cu taxiul, per total și per gen, %

25,3% din respondenți au declarat că se simt în foarte mare siguranță când călătoresc cu bicicleta, 43,9% – într-o oarecare siguranță și 20,6% – deloc în siguranță. Ponderea bărbaților care se simt în foarte mare siguranță este mai mare decât cea a femeilor (bărbați – 30,9%, femei – 18,7%). Ponderea femeilor care se simt într-o oarecare siguranță este puțin mai mare decât cea a bărbaților (femei – 45,1%, bărbați – 43,3%). Totodată 25,4% din femei comparativ cu 16,7% din bărbați au declarat că se simt total în nesiguranță când călătoresc cu bicicleta.

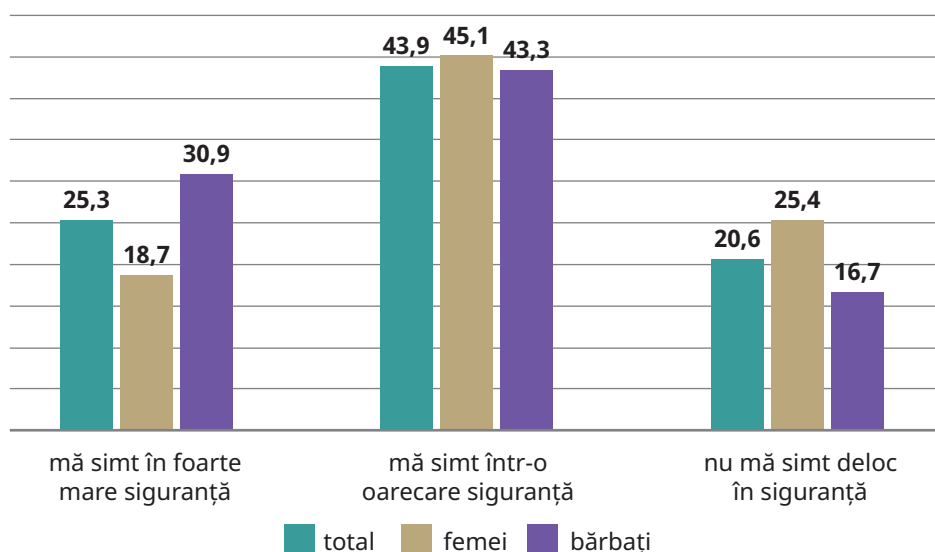


Fig. 33. Percepțiile respondenților privind gradul de siguranță în timpul călătoriei cu bicicleta, per total și per gen, %

Întrebați despre gradul de siguranță resimțit atunci când călătoresc singuri cu autobuzul, fie ziua, fie noaptea, 43% dintre respondenți au declarat că se simt în siguranță să utilizeze autobuzul la orice oră. Totuși, 34,1% nu se simt în siguranță pe timp de zi, iar 27,5% nu se simt siguri pe timp de noapte. Procentul bărbaților care afirmă că se simt în siguranță la orice oră este superior celui al femeilor (47,1% bărbați față de 39,7% femei). Pe de altă parte, o proporție mai ridicată de femei nu se simt în siguranță să călătorească singure cu autobuzul pe timp de noapte (33,2% femei comparativ cu 21,3% bărbați).

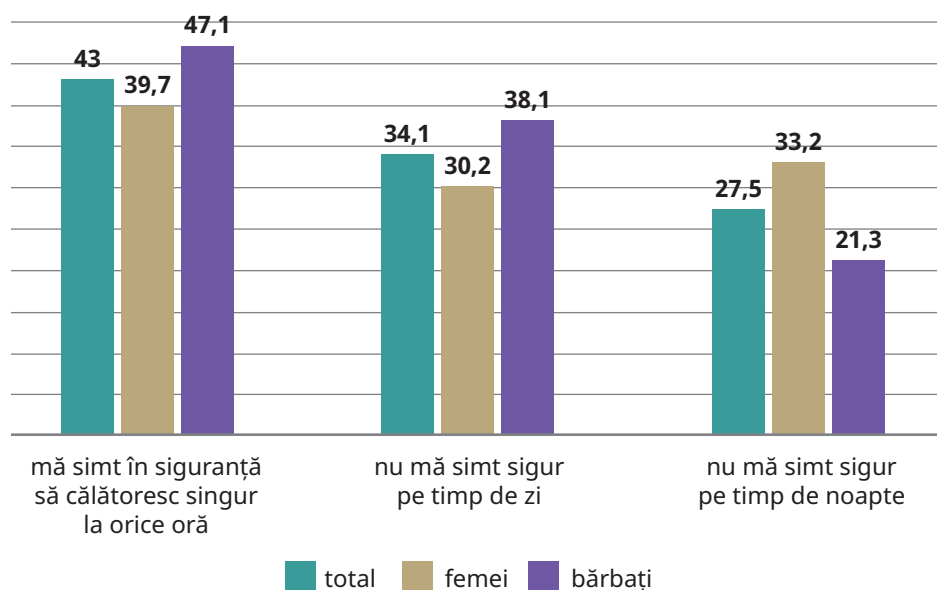


Fig.34. Percepțiile respondenților privind siguranța călătoriei de unul singur în autobuz, pe timp de zi și de noapte, per total, pe gen, %

33,3% dintre respondenți au declarat că se simt în siguranță să meargă pe jos indiferent de ora din zi, în timp ce 39,6% nu se simt în siguranță pe timp de noapte și 32% nu se simt siguri pe timp de zi. Analizând diferențele de gen, se observă că proporția femeilor care nu se simt în siguranță să meargă pe jos noaptea (48,8%) este semnificativ mai mare decât cea a bărbaților (29,3%).

Doar 26,2% dintre respondenți declară că se simt în siguranță să călătorească cu bicicleta indiferent de ora din zi, în timp ce 44,5% nu se simt în siguranță pe timp de noapte și 35,6% nu se simt în siguranță pe timp de zi. Analizând diferențele de gen, observăm că o proporție semnificativ mai mare de femei (53,3%) decât de bărbați (34,6%) nu se simt în siguranță să meargă singure cu bicicleta noaptea. Ziua, 37,1% dintre femei și 33,8% dintre bărbați indică faptul că nu se simt în siguranță în timpul deplasărilor cu bicicleta.

În ceea ce privește utilizarea taxiului, 38% dintre respondenți afirmă că se simt în siguranță la orice oră, însă 43,5% nu se simt în siguranță noaptea și 24,7% nu se simt în siguranță ziua. Femeile se simt mai vulnerabile decât bărbații atunci când călătoresc singure cu taxiul pe timp de noapte: 47,8% dintre femei, comparativ cu 38,7% dintre bărbați, declară că nu se simt în siguranță în aceste condiții.

Întrebați despre cât de siguri se simt atunci când merg pe trotuare în timpul zilei, 38% dintre respondenți au declarat că se simt în foarte mare siguranță, 48,6% au menționat că se simt într-o oarecare siguranță, iar 11,6% nu se simt deloc în siguranță. Analizând răspunsurile pe genuri, se observă că bărbații au o pondere mai mare în ceea ce privește sentimentul de siguranță ridicată

(44,3%) față de femei (32,3%). În schimb, femeile tind să indice mai frecvent decât bărbații că se simt doar oarecum în siguranță (53,1% dintre femei comparativ cu 43,9% dintre bărbați) și, de asemenea, o proporție mai mare de femei declară că nu se simt deloc în siguranță pe trotuare (13,3% față de 10,2% dintre bărbați).

Pe timp de noapte, doar 15,2% dintre respondenți au declarat că se simt în foarte mare siguranță atunci când merg pe trotuare, în timp ce 39,7% resimt un nivel moderat de siguranță, iar 40,2% nu se simt deloc în siguranță. Analiza pe gen evidențiază diferențe semnificative: bărbații se simt în proporție mai mare foarte în siguranță pe trotuare noaptea (18,8%) comparativ cu femeile (11,6%). De asemenea, ponderea bărbaților care manifestă un sentiment moderat de siguranță este mai ridicată (43,2% față de 36,9% la femei). În schimb, femeile resimt mult mai acut nesiguranța pe timp de noapte, 46,9% dintre ele declarând că nu se simt deloc în siguranță, comparativ cu 32,6% dintre bărbați.

Analiza gradului de siguranță resimțit de respondenți în timpul călătoriilor cu diverse mijloace de transport arată că mersul pe jos, călătoria cu autobuzul sau cu autoturismul sunt percepute ca fiind cele mai sigure opțiuni. În schimb, utilizarea bicicletei sau a taxiului este asociată cu un nivel crescut de nesiguranță, mai ales pe timp de noapte. Diferențele de gen sunt semnificative: femeile declară într-o proporție mai mare decât bărbații că nu se simt în siguranță în niciun mijloc de transport, indiferent de momentul zilei. Acest fapt subliniază nevoia unor măsuri suplimentare pentru creșterea siguranței femeilor în spațiul public și pentru promovarea unui mediu de transport mai incluziv și mai sigur pentru toți.

3.4. PERCEPȚIILE RESPONDENȚILOR PRIVIND TRANSPORTUL ȘI SCHIMBĂRILE CLIMATICE

Unul dintre scopurile principale ale acestei cercetări a fost să investigăm percepțiile oamenilor cu privire la schimbările climatice și impactul transportului asupra acestora, precum și să înțelegem cum apreciază respondenții propriul rol în reducerea efectelor acestor schimbări.

Conform datelor obținute în cadrul cercetării, aproximativ 63,4% dintre respondenți se declară foarte îngrijorați de schimbările climatice, 27,3% resimt un nivel mic de îngrijorare, iar 4,1% nu sunt deloc preocupați de acest subiect. Analiza pe gen scoate în evidență o diferență semnificativă: proporția femeilor care manifestă o îngrijorare ridicată față de schimbările climatice este considerabil mai mare decât cea a bărbaților (71,8% dintre femei comparativ cu 54,5% dintre bărbați). De asemenea, peste 40% dintre bărbați declară că sunt doar puțin îngrijorați sau chiar deloc în legătură cu problemele generate de schimbările climatice.

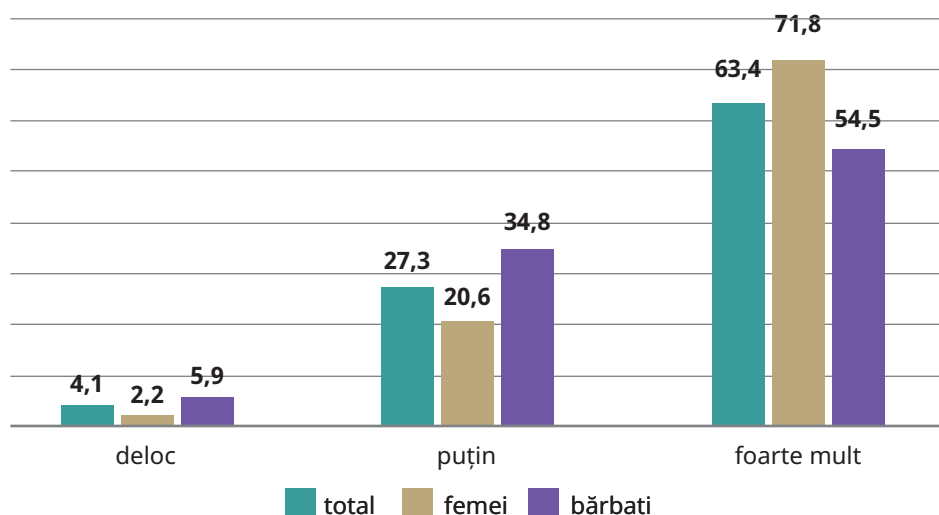


Fig.35. Gradul de îngrijorare a respondenților privind schimbările climatice, per total, pe gen, %

Întrebați dacă cred că pot contribui la reducerea sau prevenirea schimbărilor climatice, 10,4% dintre respondenți au afirmat că pot avea un impact foarte mare, 25,3% sunt convinși că pot ajuta într-o anumită măsură, 42,6% consideră că pot contribui doar la o scară redusă, iar 13,8% cred că nu pot avea nicio influență. În funcție de gen, ponderea femeilor care consideră că ar putea contribui cu ceva la scară mică sau mare este mai mare decât cea a bărbaților (vezi Fig.35). Ponderea bărbaților care au menționat că nu pot contribui cu nimic este mai mare decât cea a femeilor (bărbați – 16,8%, femei – 10,8%).

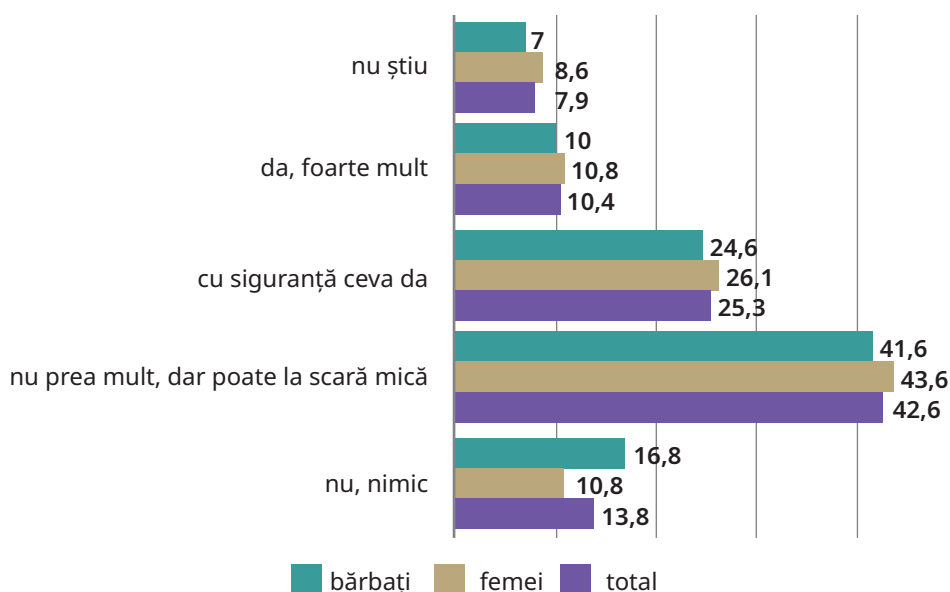


Fig. 36. Percepțiile respondenților privind posibila contribuție personală în prevenirea schimbărilor climatice, per total, pe gen, %

Pentru cei care au declarat că nu pot contribui deloc la prevenirea schimbărilor climatice, principalele motive invocate au fost următoarele: consideră că responsabilitatea aparține guvernului (39,3%), schimbarea către un alt mijloc de transport este prea costisitoare (31,8%), mulți oameni ar trebui să facă o schimbare, dar nu o fac, așa că nu văd de ce ar trebui să fie ei cei care acționează (18,4%), nu cred în existența schimbărilor climatice (17,2%), problema nu reprezintă o prioritate personală (15,9%) sau nu consideră că problema schimbărilor climatice îi privește direct (11,3%).

Se remarcă diferențe semnificative între motivele invocate de femei și cele ale bărbaților în ceea ce privește lipsa implicării în prevenirea schimbărilor climatice. Femeile tind să menționeze mai des că schimbarea către un alt mijloc de transport este prea costisitoare (40,7% dintre femei față de 24,6% dintre bărbați) și că nu cred în existența schimbărilor climatice (19,5% dintre femei față de 14,8% dintre bărbați). Pe de altă parte, bărbații consideră într-o proporție mai mare că responsabilitatea aparține guvernului (43,4% comparativ cu 36,3% dintre femei), că mulți oameni ar trebui să facă o schimbare, dar nu o fac, deci nu văd de ce ar trebui să fie ei cei care acționează (18,9% bărbați față de 17,7% femei), că această problemă nu reprezintă o prioritate personală (19,7% bărbați față de 10,6% femei) sau că problema schimbărilor climatice nu îi privește direct (14,8% bărbați față de 8% femei).

Diferențele dintre motivele invocate de femei și bărbați privind lipsa implicării în prevenirea schimbărilor climatice pot fi explicate printr-o combinație de factori sociali, economici și culturali care influențează percepțiile și prioritățile fiecărui gen. Femeile tind să resimtă mai acut costurile asociate schimbării mijlocului de transport, reflectând adesea o mai mare vulnerabilitate economică sau o preocupare sporită pentru cheltuielile familiale. De asemenea, o parte mai mare dintre femei declară că nu cred în existența schimbărilor climatice, ceea ce poate fi legat de nivelul de informare, de accesul la resurse educaționale sau de influența mediului social din care provin.

Pe de altă parte, bărbații sunt mai înclinați să transfere responsabilitatea către autorități sau către societate în general, considerând că acțiunea individuală este mai puțin relevantă. Acest lucru poate reflecta o atitudine mai pragmatică sau chiar o tendință de a minimiza importanța implicării personale în fața unor probleme globale. Totodată, bărbații sunt mai predispuși să considere că schimbările climatice nu îi afectează direct sau că această problemă nu este o prioritate pentru ei, ceea ce poate fi legat de priorități personale diferite sau de percepția asupra rolului lor în societate. Întrebați în ce măsură ar fi interesați să folosească automobile electrice dacă ar fi disponibile pentru a preveni schimbările climatice, 48,3% din respondenți au indicat foarte mult, 28% – într-o oarecare măsură, 15% deloc și 8,7% – nu știu.

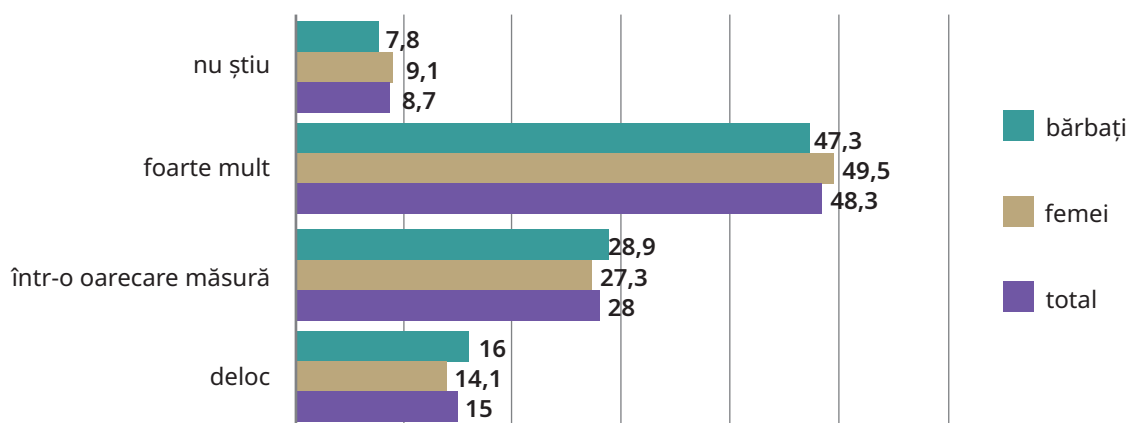


Fig.37. Gradul de interes a respondenților în folosirea autoturismelor electrice, dacă for fi accesibile, per total, pe gen, %

În funcție de gen, ponderea femeilor interesate foarte mult să folosească mașini electrice este mai mare decât cea a bărbaților (femei – 49,5%, bărbați – 47,3%). Totodată ponderea bărbaților care într-o oarecare măsură sunt interesați este mai mare decât cea a femeilor (bărbați – 28,9%, femei – 27,3%), precum și ponderea celor deloc interesați (bărbați – 16%, femei – 14,1%).

Întrebați despre motivele lipsei de interes față de utilizarea mașinilor electrice, 58,8% dintre respondenți au menționat prețul ridicat al acestora, iar 37,6% au indicat lipsa disponibilității pe piață. Analizând diferențiat pe gen, se observă că procentul bărbaților care consideră mașinile electrice prea scumpe (59,8%) depășește ușor procentul femeilor cu aceeași opinie (58,5%). De asemenea, mai mulți bărbați (39%) decât femei (35,4%) au invocat lipsa disponibilității ca motiv pentru dezinteresul față de mașinile electrice.

Referitor la disponibilitatea de a partaja mașina personală, rezultatele arată că 43,4% dintre respondenți nu sunt deloc interesați de această opțiune, 28% manifestă un interes moderat, 10,4% sunt foarte interesați, iar 18,3% nu au o opinie clară. Analiza pe gen evidențiază că femeile sunt mai puțin dispuse să partajeze mașina proprie, întrucât procentul celor fără interes este mai mare la femei (44,8%) comparativ cu bărbații (41,8%). În același timp, bărbații sunt mai deschiși spre această practică, ponderea celor foarte interesați fiind mai mare în rândul lor (12,7%) decât în rândul femeilor (8,4%).

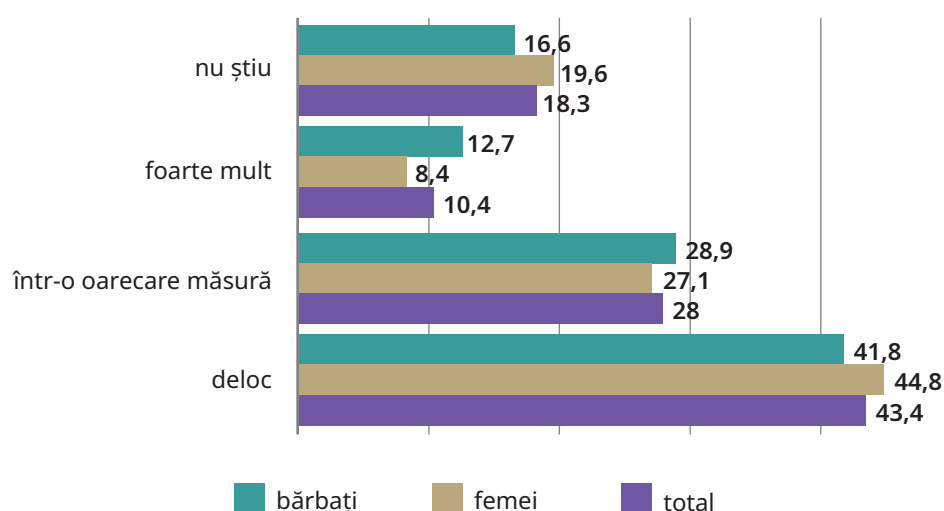


Fig. 38. Gradul de interes a respondenților în partajarea mașinilor personale, dacă va fi accesibil, per total, pe gen, %

La întrebarea privind lipsa de interes pentru partajarea mașinilor personale, 51,6% dintre respondenți au menționat preferința pentru independență, 31,9% au invocat sentimentul de nesiguranță, iar 22,6% au subliniat dificultatea de coordonare. Se observă că diferențele între opiniile femeilor și ale bărbaților sunt nesemnificative.

În ceea ce privește interesul pentru utilizarea autobuzului ca mijloc de transport pentru călătorii, datele arată că 14,8% dintre respondenți nu sunt deloc interesați, 47,8% manifestă un interes moderat, 31,6% sunt foarte interesați, iar 5,9% nu au o opinie clară. Analizând rezultatele pe gen, se observă că femeile sunt mai deschise către această opțiune: 50% dintre ele prezintă un interes moderat (față de 44,9% dintre bărbați), iar 33,7% sunt foarte interesate (comparativ cu 31,6% dintre bărbați). Pe de altă parte, bărbații sunt mai numeroși printre cei care nu manifestă deloc interes pentru utilizarea autobuzului, cu un procent de 18,8%, în timp ce la femei această pondere este de 11,2%.

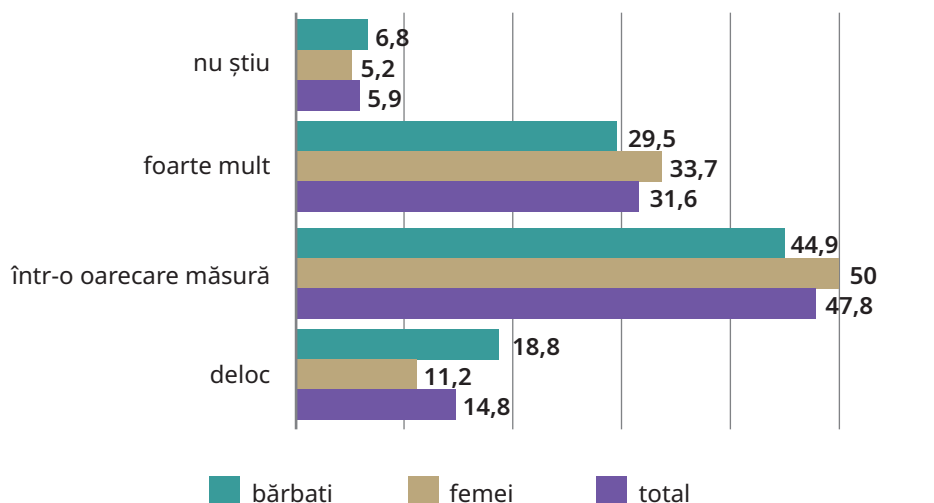


Fig. 39. Gradul de interes a respondenților în folosirea autobuzului pentru călătorii, per total, pe gen, %

Întrebați despre motivele lipsei de interes față de utilizarea autobuzului pentru călătorii, mai bine de jumătate din respondenți (52,1%) au menționat că autobuzul circulă prea încet, 30,1% au indicat conexiuni necorespunzătoare, iar 27,6% au subliniat lipsa de accesibilitate. Analiza pe gen relevă că bărbații sunt mai predispuși decât femeile să considere viteza redusă a autobuzului drept principal motiv de dezinteres: 57,3% dintre bărbați față de 43,1% dintre femei au invocat această problemă. Conform datelor colectate, 15,5% dintre respondenți au declarat că nu sunt deloc interesați să utilizeze bicicletele obișnuite pentru călătorii, 30,5% manifestă un interes moderat, iar 48,8% se arată foarte interesați de această opțiune. Analiza pe gen evidențiază că bărbații sunt mai dispuși decât femeile să folosească bicicleta pentru deplasări: 52,3% dintre bărbați și-au exprimat un interes foarte ridicat, comparativ cu 46% dintre femei. Totodată, procentul femeilor care nu sunt deloc interesate să utilizeze bicicleta (16,5%) este mai mare decât cel al bărbaților (13,9%).

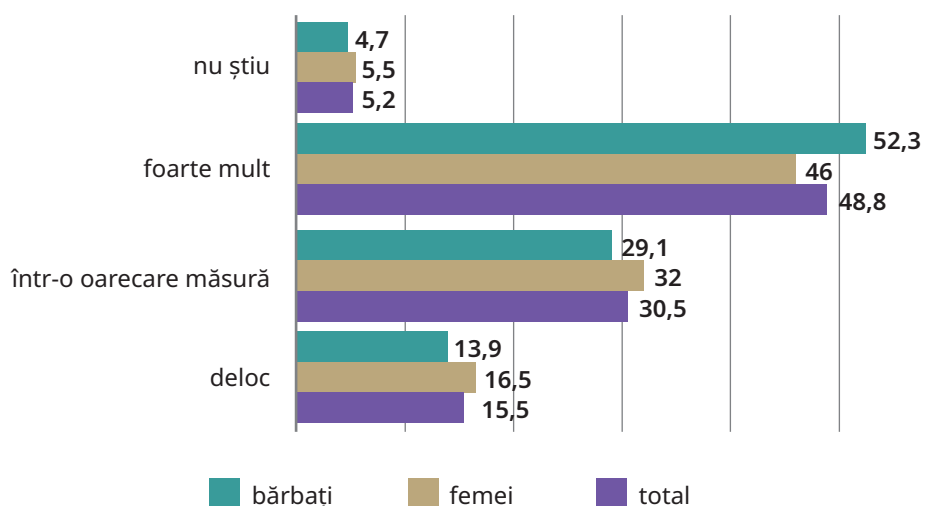


Fig.40. Gradul de interes al respondenților în folosirea bicicletelor obișnuite pentru călătorii, per total, pe gen, %

Întrebați despre motivele pentru care nu sunt interesați să utilizeze bicicleta, 36,3% dintre respondenți au menționat că nu le place această opțiune, 29,2% au invocat lipsa traseelor amenajate, 24,6% consideră că este prea periculos, 18,1% spun că bicicleta merge prea încet, iar 9,9% cred că este prea scumpă. Analizând diferențiat pe gen, se observă că femeile sunt mai puțin atrase de bicicletă

din cauza că nu le place (41,7% față de 28,2% dintre bărbați) și a percepției privind pericolul (27,1% femei, 22,5% bărbați). Pe de altă parte, bărbații invocă mai frecvent lipsa traseelor amenajate (31% față de 29,2% la femei), viteza redusă a bicicletei (25,4% bărbați, 12,5% femei) și prețul considerat prea mare (11,3% bărbați, 8,3% femei).

La capitolul interes pentru utilizarea bicicletelor electrice, 17,4% dintre respondenți au declarat că nu sunt deloc interesați, 34,2% manifestă un interes moderat, 39,5% sunt foarte interesați, iar 9% nu au o opinie clară. Analizând rezultatele în funcție de gen, se observă că bărbații prezintă o deschidere mai mare față de această opțiune (41,6% foarte interesați), comparativ cu femeile (37,8%). În același timp, ponderea femeilor fără interes pentru bicicletele electrice (19,1%) depășește procentul bărbaților (15,4%), evidențiind o ușoară reticență în rândul femeilor față de acest tip de transport alternativ.

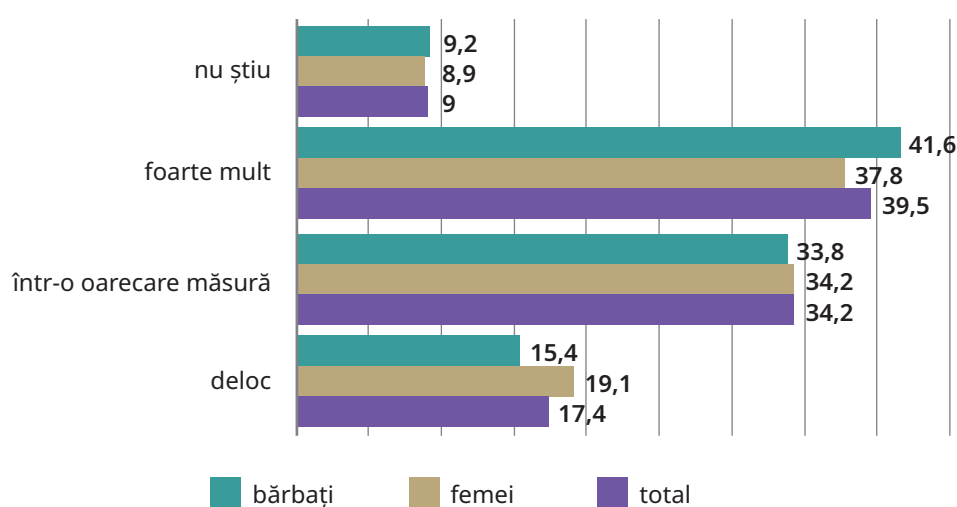


Fig.41. Gradul de interes a respondenților în folosirea bicicletelor electrice, per total, pe gen, %

Întrebați despre motivele lipsei de interes față de utilizarea bicicletei electrice, 36,1% dintre respondenți au menționat că nu le place această opțiune, 33,5% au invocat faptul că este prea periculos, 25,7% au subliniat lipsa traseelor amenajate, iar 24,1% consideră că bicicletele electrice sunt prea scumpe. Analiza în funcție de gen evidențiază că femeile sunt mai reticente față de acest mijloc de transport din cauza percepției privind pericolul (41,4% dintre femei, față de 22,6% dintre bărbați) și a lipsei traseelor dedicate (28,8% femei, 21,5% bărbați). Pe de altă parte, bărbații sunt mai dezinteresați deoarece nu le place acest tip de transport (36,7% bărbați, 35,1% femei) și din cauza prețului ridicat (31,6% bărbați, 18,9% femei).

68,5% dintre respondenți se declară foarte interesați de mersul pe jos, 20,8% manifestă un interes moderat, iar 7,7% nu sunt deloc interesați de această opțiune. Analiza pe gen evidențiază că femeile sunt mai predispuse să prefere mersul pe jos: 74,1% dintre femei, față de 62,7% dintre bărbați, se arată foarte interesate. De asemenea, ponderea bărbaților care nu sunt deloc interesați de mersul pe jos (11,3%) este semnificativ mai mare decât cea a femeilor (4,3%).

Respondenții care nu sunt interesați de mersul pe jos au invocat ca principale motive faptul că această modalitate de deplasare este prea lentă (71,8%) și că prezintă riscuri de siguranță (29,4%). Analiza pe gen arată că dezinteresul față de mersul pe jos din cauza vitezei reduse este mai accentuat în rândul femeilor (84%) decât al bărbaților (67,2%). În schimb, bărbații sunt mai preocupați de aspectul periculos al mersului pe jos (32,8%) comparativ cu femeile (20%).

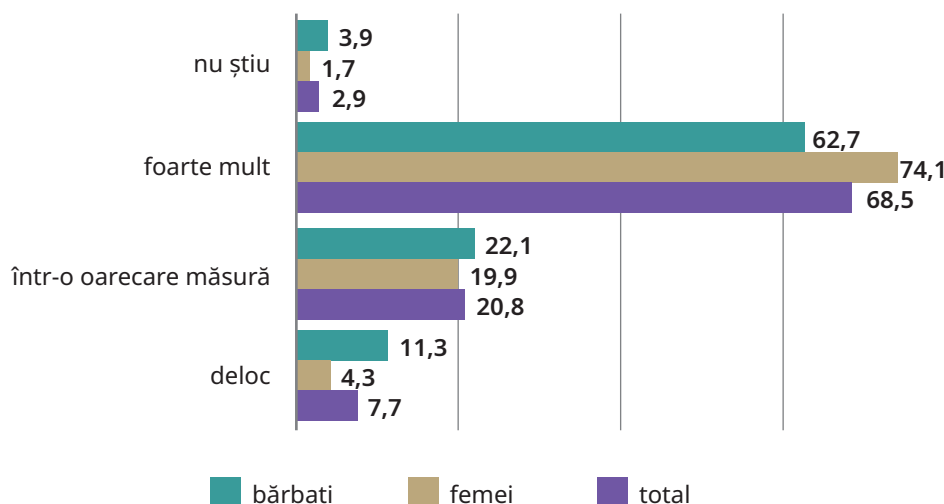


Fig. 42. Gradul de interes a respondenților în mersul pe jos, per total, pe gen, %

Un procent de 23,3% dintre respondenți au declarat că nu sunt deloc interesați de utilizarea scuterelor electrice, 33,8% manifestă un interes moderat, iar 32,9% sunt foarte interesați de această opțiune. Aproximativ unul din zece respondenți nu și-au exprimat preferințele. Analiza pe gen arată că bărbații sunt mai atrași de utilizarea scuterelor electrice, 38,1% dintre aceștia declarând un interes foarte ridicat, față de 28,2% dintre femei. În același timp, ponderea femeilor care nu sunt deloc interesate de scutere electrice (25,1%) este mai mare decât cea a bărbaților (21,1%).

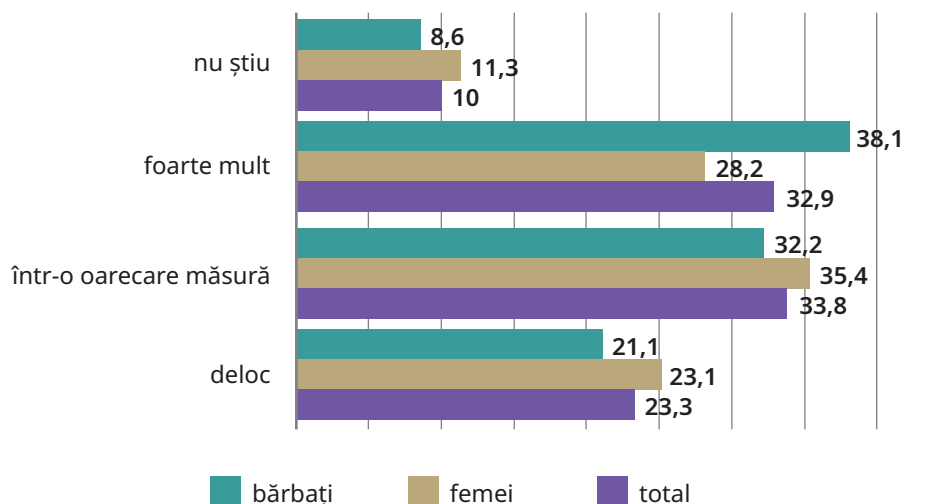


Fig.43. Gradul de interes a respondenților în utilizarea scuterelor electrice, per total, pe gen, %

Respondenții au declarat următoarele motive în neutilizarea scuterelor electrice: este foarte periculos (48,8%), nu le place (43%), nu sunt trasee amenajate (28,5%), sunt prea scumpe (15,6%). Ponderea femeilor care consideră scuterele periculoase este mai mare decât cea a bărbaților (femei – 50,7%, bărbați – 47,2%).

Un procent de 22,5% dintre respondenți nu au manifestat niciun interes pentru utilizarea troleibuzelor sau tramvaielor ca alternativă de transport, în timp ce 31% au arătat un interes moderat, iar 33,6% s-au declarat foarte interesați de această opțiune. Aproximativ 12,8% dintre participanți nu au putut să-și exprime preferințele. Analizând rezultatele pe gen, se observă că femeile manifestă un interes mai ridicat pentru troleibuz sau tramvai (35,4%) comparativ cu bărbații (32%). Pe de altă parte, bărbații sunt mai numeroși în rândul celor care nu preferă deloc acest tip de transport (24,6% față de 20,8% la femei).

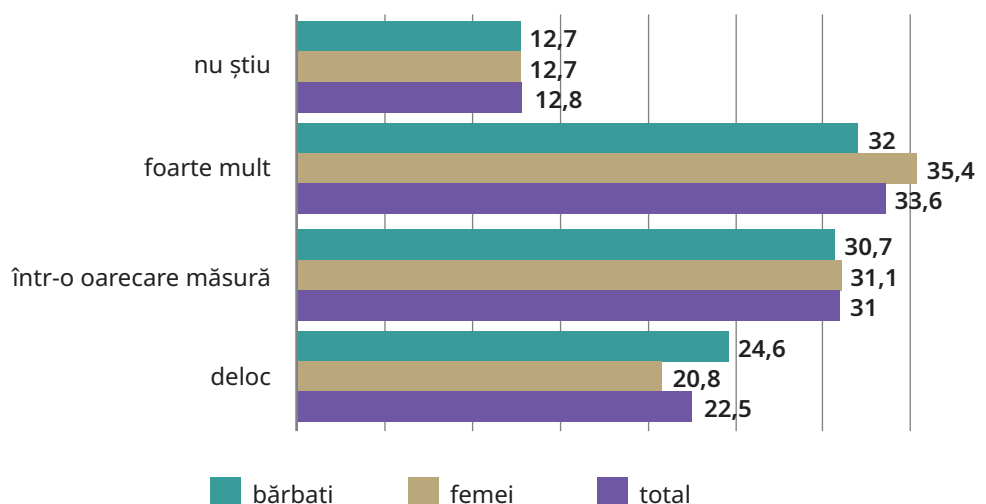


Fig. 44. Gradul de interes a respondenților în utilizarea troleibuzelor/ tramvaiului, per total, pe gen, %

Analiza datelor colectate scoate în evidență diferențe notabile între femei și bărbați privind percepțiile, motivațiile și nivelul de interes față de transportul alternativ. Femeile manifestă un interes ridicat pentru opțiunile considerate sigure și accesibile, precum mersul pe jos și transportul public (troleibuze, tramvaie și autobuze), fiind de asemenea mai preocupate de siguranță și costuri. Reticența lor față de biciclete, biciclete electrice și scutere electrice este alimentată, în principal, de percepția pericolului și lipsa infrastructurii adecvate. În ceea ce privește partajarea mașinilor personale, femeile sunt mai rezervate, invocând nevoia de independență și sentimentul de nesiguranță.

Pe de altă parte, bărbații sunt mai deschiși la utilizarea mijloacelor de transport individuale sau inovatoare, cum ar fi bicicletele, bicicletele electrice, și scuterele electrice. Ei tind să fie mai pragmatici, concentrându-se pe aspecte practice și transferând deseori responsabilitatea pentru îmbunătățirea transportului către autorități sau societate, fiind mai puțin preocupați de siguranță sau costuri personale.

Astfel, prioritățile și motivațiile diferite între femei și bărbați arată că pentru a crește atractivitatea transportului alternativ este nevoie de politici integrate care să răspundă nevoilor ambelor genuri: îmbunătățirea siguranței, creșterea accesibilității și o mai bună informare. Doar astfel se poate evita riscul ca fiecare categorie să acționeze separat, iar mobilitatea sustenabilă să devină o alegere naturală pentru toți, nu doar o alternativă teoretică.

Respondenții au fost întrebați de asemenea care ar fi prioritățile în vederea investiției în opțiuni de transport mai bune, mai curate, mai sigure.

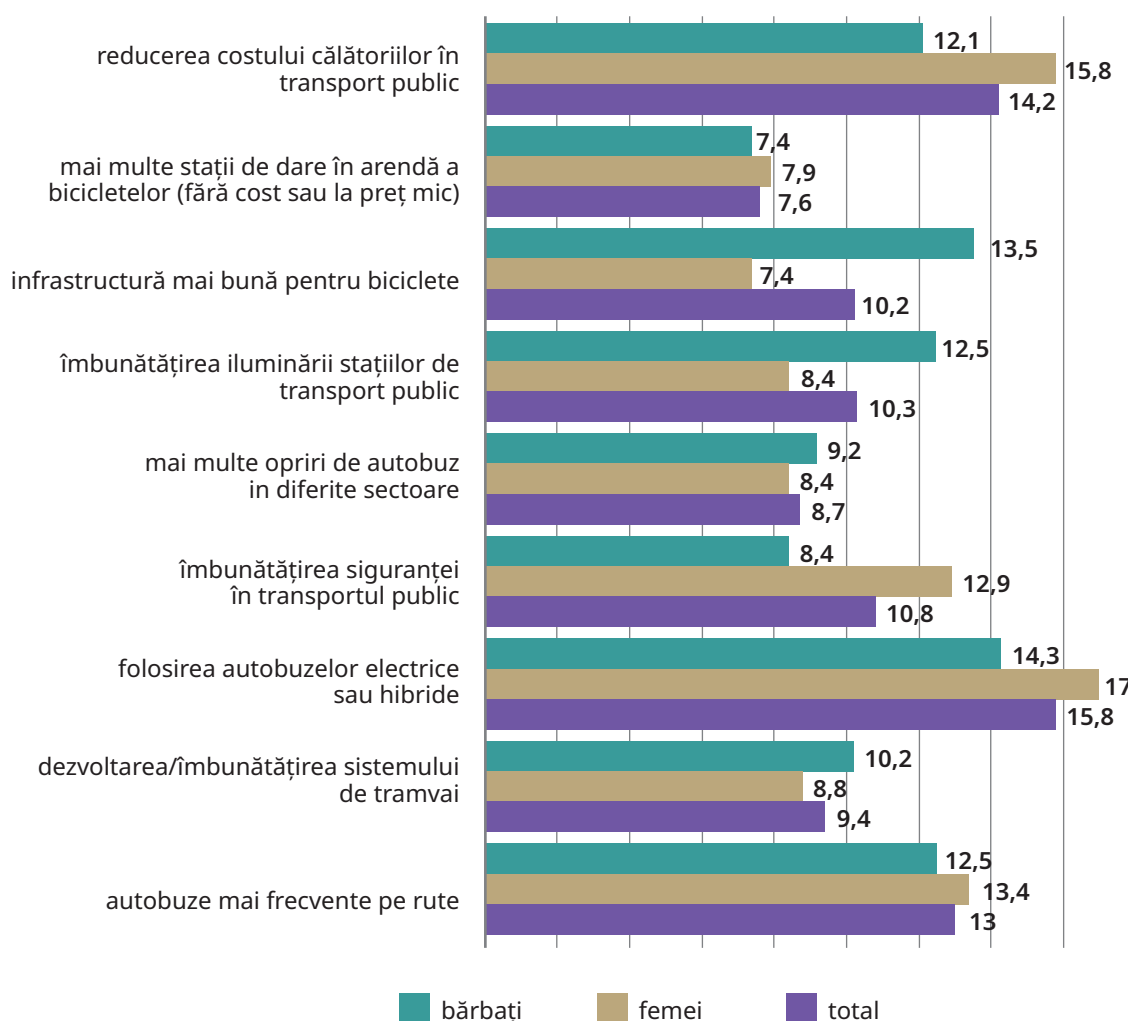


Fig. 45. Percepțiile respondenților privind prioritățile în vederea investiției în opțiuni de transport mai bune, curate, în siguranță (prima opțiune), per total, pe gen, %

Rezultatele cercetării au evidențiat că principalele priorități ale respondenților pentru îmbunătățirea sistemului de transport (prima opțiune) sunt utilizarea autobuzelor electrice sau hibride (15,8%), reducerea costurilor pentru călătoriile cu transportul public (14,2%), creșterea frecvenței autobuzelor pe rute (13%), sporirea siguranței în transportul public (10,8%), îmbunătățirea iluminării stațiilor (10,3%), dezvoltarea unei infrastructuri mai bune pentru biciclete (10,2%) și extinderea sistemului de tramvai (9,4%).

Analiza pe gen relevă nuanțe distincte: femeile tind să favorizeze mai mult autobuzele electrice sau hibride (17% față de 14,3% la bărbați), reducerea costurilor pentru transportul public (15,8% față de 12,1%), precum și o frecvență sporită a autobuzelor pe rute (13,4% față de 12,5%). În schimb, bărbații optează mai des pentru o infrastructură îmbunătățită pentru biciclete (13,5% față de 7,4% la femei) și pentru iluminarea stațiilor de transport public (12,5% față de 8,4%). Aceste diferențe evidențiază necesitatea unor politici adaptate, care să răspundă atât preocupărilor legate de siguranță și costuri, cât și celor privind infrastructura pentru mijloace de transport alternative.



CAPITOLUL IV

PRACTICI LOCALE DE INTEGRARE A DIMENSIUNII DE GEN, DISABILITĂȚII ȘI A RĂSPUNSULUI LA PROVOCĂRILE CLIMATICE

4.1. MUNICIPIUL CHIȘINĂU

Municipiul Chișinău întreprinde acțiuni importante spre dezvoltarea unui sistem durabil de transport public, prin inițiative strategice precum Proiectul „MOVE IT like Lublin” și Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) 2022-2030.

Proiectul „MOVE IT like Lublin”, implementat în parteneriat cu municipalitatea din Lublin, Polonia, își propune să modernizeze și să optimizeze transportul public din Chișinău, inspirându-se din cele mai de succes practici europene. Include digitizarea serviciilor de transport, crearea rutelor eficiente, îmbunătățirea accesibilității pentru toate categoriile de utilizatori și creșterea atractivității transportului public prin soluții moderne și prietenoase cu mediul ambiant.

PMUD 2022-2030 completează aceste eforturi cu o viziune strategică pe termen lung, concentrată pe reducerea poluării aerului și pe promovarea unui sistem de mobilitate sigur, accesibil și incluziv. Planul integrează măsuri de creare a benzilor dedicate transportului public și modurilor verzi, dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și îmbunătățirea siguranței pietonilor. De asemenea, abordarea sensibilă la gen a PMUD asigură că soluțiile propuse răspund nevoilor diferite ale rezidenților, inclusiv femei, copii, persoane cu dizabilități și alte grupuri vulnerabile.

Infrastructura pentru persoanele cu dizabilități și schimbările climatice. În municipiul Chișinău, autoritățile locale au inițiat diverse proiecte de îmbunătățire a accesibilității infrastructurii urbane pentru persoanele cu dizabilități. Un exemplu notabil este repararea trotuarelor din centrul istoric, unde s-a folosit pavaj tactil pentru a facilita orientarea persoanelor cu deficiențe de vedere. De asemenea, pe strada 31 august 1989, intersecțiile au fost făcute mai sigure prin semafoare și extensii de borduri, iar în zonele pietonale a fost aplicat pavaj tactil, ajutând la orientarea persoanelor cu deficiențe de vedere.

Transportul public în municipiul Chișinău este diversificat, incluzând troleibuze, autobuze și microbuze. Troleibuzele sunt cel mai frecvent utilizate, cu 31 de rute, dintre care 9 sunt deservite de troleibuze cu propulsie autonomă. Aceste vehicule acoperă atât zonele urbane, cât și cele suburbane, contribuind la conectivitate eficientă între diferite cartiere și suburbii ale orașului.

Autobuzele completează rețeaua de transport public, care operează pe 22 de rute, inclusiv 6 linii urbane și 16 suburbane. Acestea oferă un serviciu complementar troleibuzelor, oferind opțiuni suplimentare de mobilitate pentru locuitorii din Chișinău și pentru cei care locuiesc în zonele învecinate. Traseele sunt concepute pentru a deservi cât mai multe zone rezidențiale și puncte de interes.

Microbuzele, numite și maxi-taxi, funcționează pe un număr redus de rute față de anii precedenți. În prezent în municipiu există aproximativ 22 de linii de microbuz. Sunt utilizate în principal în

zonele în care accesul la alte tipuri de transport public este limitat. Cu toate acestea, numărul acestora a scăzut semnificativ în urma optimizării rețelei de transport public.

Municipiul Chișinău a făcut progrese semnificative în modernizarea flotei sale de troleibuze, cu 115 troleibuze noi și recablate, achiziționate între 2020 și 2024 pentru a înlocui unitățile mai vechi și a îmbunătăți serviciile de transport public. Aceste vehicule sunt echipate cu design cu podea joasă, rampe de acces pentru persoanele cu dizabilități și sisteme de aer condiționat, îmbunătățind atât accesibilitatea, cât și confortul pasagerilor. În pofida acestor îmbunătățiri, accesibilitatea în transportul public rămâne o provocare majoră pentru persoanele cu dizabilități. În timp ce troleibuzele și autobuzele mai noi sunt echipate cu rampe pentru scaune cu rotile, multe stații de așteptare și trotuare nu sunt adaptate corespunzător. În mai multe zone, trotuarele nu sunt nivelate pentru a permite accesul facil la rampe, creând obstacole semnificative pentru persoanele cu mobilitate redusă.

Stațiile de autobuz și troleibuz au suferit îmbunătățiri parțiale, dar adaptarea completă pentru persoanele cu dizabilități este încă limitată. Anumite stații au panouri informative care anunță următoarele opriri, dar acest sistem nu este implementat pe toate liniile. Pentru pasagerii cu deficiențe de vedere, anunțurile audio ale opririlor sunt disponibile numai în unele vehicule, în primul rând în cele mai noi. În schimb, pasagerii cu deficiențe de auz se confruntă cu provocări din cauza absenței panourilor cu informații vizuale în multe vehicule mai vechi, ceea ce face dificilă accesarea informațiilor critice de călătorie.

Potrivit declarațiilor oficialilor Primăriei Chișinău, 25 de intersecții sunt dotate cu aparate sonore special concepute pentru persoanele cu deficiențe de vedere. 205 autobuze sunt dotate cu rampe de acces. Din 434 de troleibuze, 349 sunt dotate cu rampe de acces²⁰ și aer condiționat este de aproximativ 40% din toate troleibuzele din municipalitate.²¹

Microbuzele, care joacă încă un rol important în sistemul de transport public din Chișinău, sunt deosebit de inaccesibile pentru persoanele cu dizabilități. Le lipsesc rampele, spațiile pentru scaune cu rotile și alte facilități esențiale, excluzând efectiv persoanele cu mobilitate redusă de la utilizarea acestui mod de transport. În plus, absența unui orar consecvent și a unor standarde de operare bine definite se adaugă la dificultățile cu care se confruntă acești pasageri, subliniind nevoia de îmbunătățiri cuprinzătoare ale accesibilității pe toate mijloacele de transport public din Chișinău.

Persoanele cu dizabilități sunt afectate în mod disproporționat de aceste lacune. Fără soluții accesibile și sigure, mulți se confruntă cu bariere în accesul la locuri de muncă, instituții publice sau servicii esențiale. În plus, stațiile necorespunzătoare și vehiculele inadecvate îi expun la riscuri suplimentare, cum ar fi accidente la îmbarcare sau debarcare.

Pistele pentru bicicliști. Chișinăul a făcut progrese semnificative în dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete, cu peste 20 de kilometri de piste continue pentru bicicliști deja în vigoare. Acestea traversează principalele artere ale orașului, precum bd. Ștefan cel Mare și Sfânt (7,4 km), str. 31 August 1989 (6 km), str. Miorița (1 km) și bd. Mircea cel Bătrân (4,3 km). În plus, sunt în curs de finalizare proiecte precum pista de pe strada Albișoara, care adaugă 4,6 km. Orașul are, de asemenea, peste 22 km de benzi dedicate transportului public, care pot fi folosite și de bicicliști.

²⁰ Radio Moldova (2023, 25 mai). *Problemele privind accesibilitatea orașului Chișinău, dezbătute în cadrul unui Forum civic.* Disponibil la: https://radiomoldova.md/p/13242/problemele-privind-accesibilitatea-orasului-chisinau-dezbatute-in-cadrul-unui-forum-civic?utm_source=

²¹ Divertismen.md (2025, 17 iunie). *Șeful RTEC: Doar 40 % dintre troleibuzele din Chișinău au aer condiționat.* Disponibil la: <https://stiri.md/article/social/seful-rtec-doar-40-dintre-troleibuzele-din-chisinau-au-aer-conditionat/>

Fig. 46. Pistele pentru bicicliști în Chișinău²²

În urma analizei informațiilor disponibile pe pagina web a Direcției Generale Transport Public și Drumuri a Primăriei Chișinău, se reține că detaliile specifice privind cheltuielile alocate exclusiv pentru construcția pistelor pentru bicicliști nu sunt prezentate separat. Deși există documente legate de cheltuielile generale ale Direcției, acestea nu defalcă sumele la nivelul proiectelor individuale, precum infrastructura pentru biciclete.

În plus, programul încurajează implicarea femeilor în planificarea transportului și urmărește îmbunătățirea accesibilității pentru grupurile vulnerabile. Aceste inițiative combinate susțin obiectivele de mediu ale Moldovei, promovând în același timp incluziunea și egalitatea de gen în mobilitatea urbană.

4.2. MUNICIPIUL BĂLȚI

Municipiul Bălți reprezintă un bun studiu de caz pentru evaluarea practicilor de accesibilitate și egalitate în funcție de gen în sistemele de transport public. Ca parte a unui studiu mai amplu privind impactul schimbărilor climatice asupra transportului rutier, administrația locală a implementat o serie de măsuri pentru a răspunde diferitor nevoi ale cetățenilor săi, inclusiv a femeilor și a persoanelor cu dizabilități. Aceste inițiative demonstrează angajamentul de a crea un cadru de transport incluziv și durabil, subliniind în același timp provocările actuale și domeniile de îmbunătățire.

²² Ecopresa (2024, 11 aprilie). Premieră pentru Republica Moldova: pe strada 31 August 1989 din Chișinău au fost instalate semafoare pentru biciclete – mai multă siguranță pentru transportul alternativ. Disponibil la: <https://ecopresa.md/semafoare-pentru-biciclete-au-fost-instalate-pe-strada-31-august-1989-mai-multa-siguran-ta-pentru-transportul-alternativ-din-chisinau/>

Una dintre cele mai eficiente practici evidențiate de Primăria Bălți este implementarea troleibuzelor cu sisteme de propulsie autonome. Aceste vehicule permit pasagerilor să-și plătească călătoriile prin diverse metode precum carduri, numerar sau coduri QR, îmbunătățind semnificativ accesibilitatea și mobilitatea pentru toți cetățenii. În plus, municipalitatea monitorizează îndeaproape operatorii de transport public printr-un sistem centralizat de dispecerat, care asigură respectarea orarelor stabilite și menține eficiența sistemului de transport.

De asemenea, municipalitatea a întreprins măsuri semnificative pentru a îmbunătăți accesibilitatea persoanelor cu dizabilități. Autobuzele și troleibuzele au fost dotate cu rampe de acces, în timp ce stațiile de așteptare renovate au semnalizare tactilă și trotuare adaptate pentru persoanele cu mobilitate redusă sau cu deficiențe de vedere. În pofida acestui progres, orașul se confruntă cu provocări majore, precum supraaglomerarea în timpul orelor de vârf și finanțarea insuficientă pentru extinderea liniilor de transport în zonele suburbane. În plus, schimbările climatice intensifică aceste probleme, crescând cererea de vehicule cu aer condiționat pentru a asigura confortul pasagerilor.

Pentru a aborda problemele de accesibilitate în zonele periferice, orașul Bălți a adaptat rute de transport cu capacitate redusă pentru a deservi mai bine comunitățile izolate. Egalitatea de gen este, de asemenea, un obiectiv central, cu inițiative precum instalarea iluminatului în stațiile de autobuz pentru a crește siguranța femeilor și utilizarea datelor dezagregate pe gen, pentru a îmbunătăți serviciile de transport. Colaborarea cu organizațiile pentru drepturile persoanelor cu dizabilități și centrele sociale continuă să se asigure că nevoile persoanelor cu dizabilități sunt integrate în planificarea transportului și furnizarea de servicii.

În cele din urmă, municipalitatea promovează activ participarea femeilor în sectorul transportului public. „Direcția Troleibuze Bălți” a organizat cursuri de formare pentru șoferii de troleibuz, majoritatea participanților fiind femei. Programele de sprijin urmăresc să încurajeze mai multe femei să se alăture acestui rol. În plus, operatorii privați de microbuze sunt supuși inspecțiilor regulate pentru a asigura conformitatea cu standardele de siguranță și accesibilitate. Aceste eforturi combinate reflectă abordarea proactivă a orașului de a construi un sistem de transport public incluziv și echitabil, care să răspundă diferitor nevoi ale populației sale.

Infrastructura pentru persoanele cu dizabilități și schimbările climatice. Municipiul Bălți și-a modernizat recent flota de troleibuze prin achiziția a 11 troleibuze noi, finanțate de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) și Fondul Parteneriatului pentru Eficiență Energetică și Mediu din Europa de Est (E5P). Aceste vehicule, furnizate de compania ucraineană Torhovii Dim Litan, sunt echipate cu sisteme de aer condiționat, sporind confortul pasagerilor. În plus, în 2023 au fost achiziționate 22 de troleibuze autonome de lungă distanță, pentru a conecta Bălți cu localitățile învecinate precum Corlăteni, Elizaveta și Răuțel. Deși specificațiile tehnice detaliate pentru aceste vehicule noi nu sunt disponibile pe deplin, este posibil ca acestea să îndeplinească standardele moderne de confort, inclusiv aerul condiționat. Ca urmare, se confirmă că cel puțin 11 troleibuze din Bălți au aer condiționat, cu potențial pentru mai multe, odată ce vehiculele mai noi sunt complet integrate în serviciu.²³

²³ TVR Moldova (2023, 16 decembrie). Locuitorii din Bălți vor avea 22 de troleibuze noi. Disponibil la: https://tvrmdova.md/article/7e6b36042b82caa0/locuitorii-din-balti-vor-avea-22-de-troleibuze-noi.html?utm_source=

În pofida acestor progrese, persistă provocări semnificative în asigurarea accesibilității transportului public pentru persoanele cu dizabilități. Discuțiile cu societatea civilă locală indică faptul că nici microbuzele, nici autobuzele mai vechi, care operează în oraș, nu sunt dotate cu facilități precum rampe pentru scaune cu roțile sau spații desemnate pentru pasagerii cu nevoi de mobilitate. În plus, aceste vehicule nu au aer condiționat, ceea ce le face inconfortabile, mai ales în lunile de vară. În schimb, troleibuzele mai noi sunt mai bine echipate, oferind rampe și alte caracteristici de accesibilitate care abordează parțial aceste probleme.

Infrastructura trotuarelor din Bălți a cunoscut îmbunătățiri treptate, cu trotuare mai noi, proiectate pentru a include pante potrivite pentru utilizatorii de scaune cu roțile și cărucioare. Cu toate acestea, pavajul tactil pentru persoanele cu deficiențe de vedere rămân rar instalat, limitându-le capacitatea de a naviga în siguranță și independent. Semafoarele sonore sunt instalate preponderent în zonele centrale, cu disponibilitate limitată în alte părți ale orașului. Cu toate acestea, majoritatea stațiilor de transport public sunt dotate cu acoperișuri, oferind un anumit adăpost pasagerilor în așteptare. În ceea ce privește infrastructura urbană, iluminatul stradal din Bălți a suferit îmbunătățiri semnificative, atât drumurile principale, cât și cele secundare beneficiind de iluminare îmbunătățită. Această îmbunătățire contribuie la creșterea siguranței și a vizibilității atât pentru pietoni, cât și pentru șoferi, în special în timpul nopții.

Deși s-au înregistrat progrese în modernizarea transportului public și a infrastructurii urbane, Bălți se confruntă în continuare cu provocări în asigurarea unui acces echitabil și confort pentru toți locuitorii săi.

Pistele pentru bicicliști. Dezvoltarea infrastructurii pentru bicicliști în municipiul Bălți a cunoscut pași importanți, însă nu fără dificultăți. Un exemplu este proiectul pistei pentru bicicliști de pe strada Independenței, unde execuția lucrărilor a fost contestată de primar din cauza poziționării stâlpilor de semnalizare rutieră care blochează traseul destinat bicicletelor.

Deși orașul dispune de unele piste pentru bicicliști, acestea sunt fragmentate și acoperă doar zone restrânse, iar datele publice nu menționează lungimea totală construită. În centrul Bălțiului, s-a planificat amenajarea unei piste dedicate pe segmentul dintre străzile Mihai Viteazu și Pușkin, de-a lungul pieței centrale, însă informațiile actuale nu confirmă finalizarea acestui proiect.

4.3. MUNICIPIUL IALOVENI

Orașul Ialoveni lucrează în prezent la Planul său de Mobilitate, după exemplul Chișinăului, care are deja un plan operațional. O parte din costurile pentru dezvoltarea planului au fost acoperite. Orașul are două rute principale de transport public: linia de troleibuz 36, care este ecologică și leagă centrul orașului Ialoveni de centrul Chișinăului, dar și o linie privată de microbuz. În timp ce locuitorii sunt foarte mulțumiți de linia 36 de troleibuz, serviciul privat de microbuze a fost criticat pentru programele neregulate și activitatea neuniformă.

În modernizarea infrastructurii s-au înregistrat progrese semnificative, inclusiv în modernizarea rețelelor de alimentare cu apă și de canalizare. Potrivit ultimelor informații disponibile, orașul Ialoveni are în total 63 de kilometri de rețele de canalizare, cu 47% din gospodării racordate la sistemul central de canalizare. În ultimii ani au fost inițiate mai multe proiecte de extindere și renovare a infrastructurii de canalizare: 2018: s-a construit o nouă rețea de canalizare de 1,4 kilometri, iar în 2024-2025 se realizează pentru construirea rețelelor externe de canalizare, cu un buget de 9 milioane de lei alocat în acest scop. Modernizarea căii de acces către orașul Ialoveni, drum regional administrat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, este o prioritate majoră pentru autoritățile locale. Deși administrația locală și-a exprimat disponibilitatea de a finanța proiectul din bugetul local, propunerea a fost respinsă, ministerul angajându-se să repare drumul în schimb. Primăria orașului așteaptă acum implementarea acestui angajament. În plus, există o puternică dorință de a construi un pasaj superior pentru atenuarea traficului intens și reducerea accidentelor în zona dintre autostrada Hâncești și intrarea în Ialoveni pe Bulevardul Alexandru cel Bun. Un studiu de fezabilitate a fost deja finalizat, care confirmă necesitatea construirii acestui pasaj superior pentru a fluidiza traficul și a crește siguranța în regiune.

Toate trotuarele nou construite sunt proiectate pentru persoanele cu dizabilități, cu rampe și pavaj tactil pentru utilizatorii de scaune rulante și persoanele cu deficiențe de vedere. În plus, iluminatul stradal a fost îmbunătățit cu lumini LED mai puternice și mai eficiente din punct de vedere energetic pe drumurile principale și secundare, sporind siguranța și vizibilitatea.

Eforturile de abordare a riscurilor prezentate de schimbările climatice includ curățarea râului Isnovăț în 2024, care a prevenit inundațiile majore în septembrie. Deși au avut loc inundații minore, pagubele aduse zonelor rezidențiale au fost minime. Aceste acțiuni preventive evidențiază abordarea proactivă a orașului pentru atenuarea dezastrelor legate de climă.

O provocare economică semnificativă pentru Ialoveni este aceea că 70% dintre locuitorii săi fac naveta la Chișinău pentru muncă. Aceasta înseamnă că majoritatea veniturilor lor sunt cheltuite în capitală în loc să contribuie la economia locală. Această situație evidențiază necesitatea creării mai multor oportunități economice locale în Ialoveni pentru a păstra beneficiile economice.

Orașul demonstrează un angajament față de guvernanta incluzivă prin implicarea activă a societății civile în consultările publice legate de strategiile de dezvoltare și planificarea urbană. Aceste consultări includ organizații care reprezintă persoane cu dizabilități, femei și alți activiști comunitari, asigurându-se că sunt auzite diverse voci în procesele de luare a deciziilor.

Localnicii și organizațiile societății civile. Localnicii și organizațiile societății civile din orașul Ialoveni au evidențiat atât progresele, cât și domeniile de îmbunătățire, în ceea ce privește accesibilitatea și incluziunea. Deși au fost instalate semafoare în zonele cheie, nu toate sunt echipate cu semnalizare sonoră pentru persoanele cu dizabilități. La fel, infrastructura trotuarelor este în curs de modernizare, dar nu toate trotuarele noi includ pavaj tactil pentru persoanele cu deficiențe de vedere. Într-o notă pozitivă, unele suprafețe neuniforme s-au dovedit benefice pentru utilizatorii de scaune cu rotile, oferind o navigare mai ușoară în anumite zone.

Eforturile de abordare a oportunităților de angajare pentru persoanele cu dizabilități au fost mai puțin consecvente. Deși în 2010 a fost elaborată o strategie locală pentru a promova includerea persoanelor cu dizabilități în câmpul muncii, aceasta nu a fost niciodată implementată. Lipsa implementării a condus la ratarea unei oportunități importante de a susține incluziunea economică și socială în regiune.

Au existat însă succese notabile în infrastructura publică. Sistemul de transport public, în special serviciul de troleibuze, este larg apreciat pentru caracteristicile sale de accesibilitate, inclusiv rampe, anunțuri audio și afișaje electronice din stații. Ruta de troleibuz conectează în mod convenabil drumul principal din Ialoveni cu centrul Chișinăului, unde sunt angajați mulți locuitori. În plus, îmbunătățirile aduse iluminatului stradal primar și secundar în ultimii 3-4 ani au sporit siguranța și vizibilitatea, contribuind pozitiv la calitatea generală a vieții din comunitate.

Infrastructură pentru persoanele cu dizabilități și schimbările climatice. Raportul financiar din anul 2023²⁴ prezintă investiții semnificative în infrastructura rutieră, precum reabilitarea a peste 4 km de drumuri și construcția de trotuare. Cu toate acestea, se acordă puțină atenție integrării considerațiilor în funcție de gen și dizabilitate. Pavajul tactil a fost instalat în apropierea școlilor și grădinițelor pentru a ajuta persoanele cu deficiențe de vedere, dar astfel de îmbunătățiri sunt limitate, lăsând multe zone fără măsuri similare. Trecherile de pietoni au fost modernizate pentru siguranță și vizibilitate, dar impactul asupra persoanelor cu dizabilități nu este abordat în mod specific.

Îmbunătățirile în transportul public includ caracteristici accesibile în troleibuzele de pe ruta 36, cum ar fi rampe pentru utilizatorii de scaune cu roțile și anunțuri audio-vizuale în stații. Deși aceste modificări se aliniază cu designul incluziv, ele sunt limitate în domeniul de aplicare, lăsând multe zone și rute mai puțin accesibile pentru femei și bărbați cu dizabilități în afara centrului din Ialoveni. Primăria orașului a alocat 10.057.000,6 MDL pentru reparația drumurilor și 2.900.000 MDL pentru transportul public, inclusiv întreținerea troleibuzelor. Cu toate acestea, nu există o defalcare detaliată a fondurilor îndreptate în mod special către îmbunătățirea accesibilității pentru persoanele cu dizabilități.



Fig. 47. Starea drumurilor raionului Ialoveni²⁵

²⁴ Primăria orașului Ialoveni (2024, februarie). *Raport de activitate al Primarului orașului Ialoveni pentru anul de mandat 2023*. Disponibil la: <https://ialoveni.md/wp-content/uploads/2024/03/RAPORT-2023-.pdf>

²⁵ Administrația de Stat a Drumurilor (2024). *Harta interactivă – Harta Drumurilor Naționale*. Disponibilă la: <https://www.asd.md/harta-interactiva/>

În ultimii trei ani, raionul Ialoveni a beneficiat de investiții semnificative în infrastructura rutieră regională, care vizează îmbunătățirea conectivității și siguranța traficului. Un proiect major este reabilitarea drumului G105 R3 – Costești – Țipala – G106, cunoscut și sub denumirea de „Coridorul 16”, care traversează localitățile Pojăreni, Costești, Zâmbreni, Horești și Țipala. Investiția totală se ridică la peste 360 de milioane de lei, iar lucrările au fost realizate în patru sectoare, cu lungimi cuprinse între 8 și 9 km fiecare.²⁶

În 2023, Administrația de Stat a Drumurilor a planificat lucrări terestre în raionul Ialoveni în valoare de peste 20 de milioane de lei. Din această sumă, 16,727 milioane de lei au fost alocați pentru întreținerea de rutină a drumurilor publice naționale, iar 3,47 milioane de lei pentru întreținerea periodică, care include construcția de pavilioane auto (stații de așteptare) și trotuare în localitățile Ruseștii Noi, Mileștii Noi și Nimoreni.²⁷

Pistele pentru bicicliști. Un proiect remarcabil este construcția unei piste pentru bicicliști de 1.100 de metri care va lega Teatrul Verde de sectorul central al orașului Ialoveni. Acest proiect se încadrează într-un plan mai larg de revitalizare urbană, care include și o zonă pietonală, iluminat și mobilier stradal. Lucrările au început în septembrie 2024, cu o durată estimată de 12 luni și un buget de aproximativ 15,1 milioane de lei, finanțate din Fondul Național de Dezvoltare Regională și Locală, cu cofinanțare de la Primăria Ialoveni și Consiliul Raional Ialoveni.²⁸

4.4. MUNICIPIUL ORHEI

Infrastructura pentru persoanele cu dizabilități și schimbările climatice. Discuțiile cu locuitorii orașului Orhei și societatea civilă au relevat mai multe provocări de accesibilitate în transportul public și infrastructura pentru persoanele cu dizabilități. Se raportează că transportul public nu are caracteristici esențiale de accesibilitate, cum ar fi rampe, anunțuri audio și notificări ale stațiilor. Vehiculele folosite sunt predominant microbuze mici, cu culoar îngust, care pot găzdui doi pasageri pe rând, ceea ce limitează mobilitatea persoanelor cu dizabilități. În ciuda reînnoirii trotuarelor pe majoritatea străzilor principale din oraș, nu există asfaltări tactile sau tăieturi de borduri pentru a permite deplasarea persoanelor în scaun cu roțile sau cu deficiențe de vedere.

²⁶ Ziarul Național (2022, 5 septembrie). VIDEO // Drumul care traversează cinci localități din raionul Ialoveni, din Costești până la Țipala, gata în proporție de aproape 80 %: investiții de peste 360 milioane de lei. https://www.ziarulnational.md/video-drumul-care-traverseaza-cinci-localitati-din-raionul-ialoveni-din-costeti-pana-la-tipala-gata-in-proportie-de-aproape-80-investitii-de-pest-360-de-milioane-de-lei/?utm_source=

²⁷ Ialoveni Online (2023, 22 mai). Administrația de Stat a Drumurilor: În 2023 în raionul Ialoveni sunt preconizate lucrări rutiere de peste 20 milioane de lei. Disponibil la: https://www.ialovenionline.md/doc-administratia-de-stat-a-drumurilor-in-2023-in-raionul-ialoveni-sunt-preconizate-lucrari-rutiere-de-pest-20-de-milioane-de-lei/?utm_source=

²⁸ Provincial.md (2023). Încep lucrările de revitalizare urbană la Ialoveni. Disponibil la: http://provincial.md/actual/incep-lucrările-de-revitalizare-urbana-la-ialoveni/?utm_source=

În pofida acestor lacune, transportul public în Orhei este gratuit în orele de vârf (orele 06-09 și 17-19), beneficiind în primul rând rezidenții mai în vârstă și studenții. Cu toate acestea, perioadele respective sunt caracterizate de supraaglomerare, ceea ce le face mai puțin convenabile pentru persoanele cu mobilitate limitată.

În ceea ce privește siguranța rutieră și iluminatul stradal, trecerile de pietoni sunt evidențiate pentru a fi iluminate cu lumini roșii, sporind vizibilitatea pe timp de noapte. În plus, străzile principale și secundare din Orhei sunt dotate cu iluminare stradală, contribuind la îmbunătățirea securității și a navigației după întuneric. Deși aceste evoluții sunt pozitive, ele nu abordează nevoile specifice ale persoanelor cu dizabilități, subliniind importanța planificării incluzive în proiectele viitoare.

Analizând rapoartele financiare disponibile pe site-ul oficial al Primăriei Municipiului Orhei, nu am identificat alocații bugetare specifice destinate infrastructurii rutiere sau trotuare adaptate persoanelor cu dizabilități. De exemplu, în „Raportul de execuție a bugetului Primăriei Municipiului Orhei pe anul 2023” sunt prezentate cheltuieli generale pentru repararea și întreținerea drumurilor și trotuarelor, dar fără detalii privind adaptările specifice pentru accesibilitate. În orice caz, Strategia de dezvoltare socio-economică a municipiului Orhei pentru anii 2021-2025 subliniază importanța creării condițiilor de acces la primărie pentru toți cetățenii, inclusiv persoanele cu dizabilități. De asemenea, se menționează angajamentul autorităților locale de a sprijini persoanele cu nevoi speciale, inclusiv prin acordarea ajutorului material și organizarea evenimentelor dedicate.

Un proiect notabil este repararea tronsonului de drum R21 între kilometrii 21,2 și 27,83. Lucrările, care au început în mai 2023 și vor fi finalizate în noiembrie 2024, au vizat modernizarea a 6,63 km de drum, cu aproximativ 80,9 milioane de lei din fondul rutier. Acest drum face legătura între localitățile Ghetlova, Dîșcova, Vîprova, Hulboaca și Puținței, oferind condiții optime de circulație și sporind mobilitatea în regiune.²⁹

Pistele pentru bicicliști. Un exemplu elocvent în acest sens este crearea pistelor pentru bicicliști în parcul orașului. Conform informațiilor disponibile, s-au creat 750 de metri lungime și o suprafață totală de 2.300 de metri pătrați, oferind un spațiu sigur și plăcut pentru bicicliști. Cu toate acestea, majoritatea străzilor principale din Orhei nu au piste dedicate. Deși orașul are trasee potrivite pentru ciclism, cum ar fi străzile Vasile Mahu, Renașterea Națională și Maxim Gorki, aceste drumuri nu au infrastructură concepută special pentru bicicliști.

²⁹ Administrația Națională a Drumurilor (2024, 7 noiembrie). *Recepția la terminarea lucrărilor de reparație a drumului R21 Orhei-Bravicea-Călărași (km 21,2-27,83)*. Disponibil la: https://www.asd.md/comunicate-de-presa/receptia-la-terminarea-lucrarilor-de-reparatie-drumului-r21-orhei-bravicea-calarasi-km-21-2-27-83/?utm_source=

CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

Diferențe de gen în accesul și utilizarea transportului

1. Femeile se bazează în mod disproporționat pe transportul public, dedicând 76,5% din timpul lor de călătorie transportului public, comparativ cu 40,3% pentru bărbați. Femeile folosesc, de asemenea, taxiurile de patru ori mai des, ceea ce reflectă dependența lor de transportul extern. Constrângerile financiare limitează și mai mult mobilitatea femeilor, 68,4% dintre femei așteaptă sprijin financiar, comparativ cu 48,6% dintre bărbați, intensificând inegalitățile de gen. În plus, femeile se confruntă cu preocupări sporite de siguranță, în special noaptea, 48,9% dintre femeile din mediul urban nu se simt în siguranță în timp ce merg pe jos, comparativ cu 32,9% dintre bărbații din mediul urban.
2. În pofida îmbunătățirilor recente, infrastructura transportului public este adaptată inadecvat pentru persoanele cu dizabilități, cum ar fi doar 115 troleibuze noi accesibile în Chișinău și pavajul tactil pe anumite trotuare renovate. Aproximativ 40% dintre persoanele cu dizabilități consideră că trecerile de pietoni sunt nesigure și aproape jumătate (50%) se confruntă cu provocări atunci când călătoresc în alte orașe.
3. Interesul publicului pentru transportul ecologic este considerabil, 48,9% dintre femei și 47,5% dintre bărbați fiind interesați de mașinile electrice. Barierele practice rămân semnificative, inclusiv costurile ridicate (58,8% dintre respondenți consideră că mașinile electrice sunt prea scumpe), disponibilitatea insuficientă și preocupările legate de siguranță (50,7% dintre femei consideră scuterele electrice ca fiind periculoase). Acești factori împiedică adoptarea mai largă a soluțiilor de transport ecologice.
4. Femeile din mediul rural resimt bariere semnificativ mai mari în accesul la transport, 32,7% dintre acestea apreciind că infrastructura nu este deloc accesibilă, față de 26,6% în centrele urbane. În multe cazuri, femeile nu dețin vehicule personale, ceea ce evidențiază barierele financiare majore și diferențele de infrastructură existente între mediul rural și urban. Proporția femeilor din mediul rural care nu dețin mașini este de 73%, comparativ cu 66% în mediul urban, subliniind obstacolele suplimentare cu care se confruntă în accesarea mobilității.
5. În Moldova, disparitățile de gen în ceea ce privește deținerea vehiculelor sunt semnificative: bărbații dețin aproximativ 81,3% dintre autovehicule (633.374), în timp ce femeile dețin doar 18,7% (146.251). Acest dezechilibru se observă și în zonele urbane, cum ar fi Chișinău, unde bărbații dețin 174.770 de vehicule comparativ cu 57.032 deținute de femei. Această diferență accentuată reflectă inegalități economice profunde, care limitează mobilitatea, independența financiară și accesul femeilor la oportunități. De aceea, devine esențială implementarea unor politici publice sensibile la gen și investiții în infrastructură care să sprijine echitatea.

Impactul ridicat al sectorului transporturilor asupra mediului:

6. Transportul contribuie semnificativ la poluarea aerului în Moldova, reprezentând aproximativ 86% din totalul emisiilor din zonele urbane precum Chișinău și Bălți. Flota de vehicule este în mod deosebit învechită, multe vehicule care depășesc 15 ani de funcționare și îndeplinesc în principal doar standardele de emisii Euro I, crescând substanțial poluanții precum particulele (PM_{2,5} și PM₁₀) și oxizii de azot (NO_x). Expunerea medie anuală la PM_{2,5} a Moldovei este de 15,4 μg/m³, cu mult peste nivelul recomandat de OMS (5 μg/m³). Mai mult, numărul de „mașini fantomă” abandonate a crescut brusc, de la 80.000 în 2010 la 256.000 în 2024, intensificând presiunile de mediu și economice.
7. Impactul schimbărilor climatice asupra infrastructurii urbane a Moldovei este semnificativ, în special în orașe precum Chișinău, unde fenomenele meteorologice extreme intensifică vulnerabilitățile existente. Sistemele ineficiente de drenaj și râurile parțial curățate duc la inundații urbane frecvente, provocând deteriorarea drumurilor și împiedicând mobilitatea pietonilor. Afluxul de vehicule private din zonele suburbane încordează și mai mult capacitatea orașului, agravând aglomerația și poluarea aerului. În mod similar, alte orașe, cum ar fi Orhei, se confruntă cu provocări în adoptarea de soluții de transport durabil care abordează problemele de accesibilitate și de mediu. Acest lucru evidențiază nevoia urgentă de abordări integrate pentru modernizarea infrastructurii și reziliența la schimbările climatice.
8. Problema congestionării evidențiază faptul că simpla construire a mai multor drumuri, așa cum s-a văzut în Houston, SUA, nu rezolvă problema. În ciuda faptului că are autostrăzi largi și rețele de drumuri extinse, Houston continuă să se confrunte cu blocaje severe de trafic. Acest lucru demonstrează că motivul principal nu este lipsa drumurilor, ci dependența ridicată de mașini. Moldova trebuie să învețe din astfel de exemple și să-și schimbe atenția către reducerea utilizării mașinilor prin investiții în alternative durabile. Dezvoltarea unei rețele cuprinzătoare de piste pentru bicicliști și zone pietonale este esențială pentru a încuraja oamenii să aleagă mijloace de transport mai ecologic, cum ar fi bicicletele și trotinetele electrice.

Lacune în politici și buget:

9. Chișinăul a progresat, cu peste 20 km de piste pentru biciclete și infrastructură modernizată de trotuare, cu pavaj tactil în unele zone centrale. Cu toate acestea, transparența financiară detaliată privind bugetarea sensibilă la gen rămâne limitată, în special în ceea ce privește proiectele de trotuare și de drenaj. Bălți a introdus 33 de troleibuze noi cu caracteristici de accesibilitate, dar microbuzele rămân inaccesibile. Ialoveni a implementat îmbunătățiri de accesibilitate pe trotuarele selectate, dar nu are o acoperire cuprinzătoare, în timp ce Orhei se luptă cu investiții minime în infrastructură accesibilă, în pofida inițiativelor locale.
10. Strategia de mobilitate 2030 a Moldovei și Agenda verde națională evidențiază angajamentele față de sustenabilitate și incluziunea de gen, bugetele actuale de stat (care alocă aproximativ 4,04 miliarde lei moldoveni pentru transport și infrastructură în 2024) nu au indicatori de performanță dezagregați în funcție de gen. Acest lucru face dificil să se măsoare cât de eficient beneficiază investițiile în transport femeile și persoanele cu dizabilități. Fără alocării bugetare țintite și indicatori clari de performanță, rămâne dificil de evaluat impactul fondurilor publice asupra echității și incluziunii de gen.

Soluții recomandate de transport în bază de gen cu impact asupra climei:

Pentru autoritățile publice locale și municipale

1. Autoritățile locale trebuie să publice informații detaliate despre costurile și alocările de finanțare pentru proiecte precum modernizarea trotuarelor, canalizării și infrastructurii de transport. Acest lucru ar asigura că fondurile publice sunt utilizate în mod responsabil și transparent. În plus, autoritățile trebuie să implementeze un sistem clar de monitorizare și raportare a acestor investiții, pentru a evalua impactul acestora și pentru a construi o mai mare încredere în rândul cetățenilor. Deși Chișinăul a dezvoltat un site web dedicat transparenței financiare, <https://www.chisinau.md/ro/transparența>, informațiile despre proiectele de modernizare a trotuarelor, canalizării sau a altor lucrări de infrastructură nu sunt prezentate într-un mod clar și pe înțeles pentru cetățeni. Este nevoie ca autoritățile să ofere detalii explicite și structurate despre alocările financiare, costurile reale și stadiul de implementare a proiectelor, astfel încât rezidenții să poată evalua utilizarea fondurilor publice și impactul acestor investiții asupra utilizatorilor de gen diferit, precum și asupra persoanelor cu dizabilități.
2. O alternativă eficientă și mult mai puțin costisitoare decât construcția unui sistem de metrou este dezvoltarea unei Rețele de Transport Rapid cu Autobuzul (RTRA) cu benzi dedicate. Această soluție răspunde atât limitărilor financiare, cât și celor de infrastructură ale Chișinăului, fiind în același timp o cale sigură către o mobilitate urbană durabilă și către reducerea emisiilor nocive. Implementarea unei RTRA presupune amenajarea benzilor speciale pentru autobuze pe principalele artere cu trafic intens (de exemplu, o axă nord-sud ce conectează Rîșcani, Centrul orașului și Botanica, precum și o axă est-vest între Ciocana, Centru și Buiucani). O componentă esențială a acestei rețele o reprezintă realizarea stațiilor moderne, cu platforme la același nivel cu podeaua autobuzului, facilitând astfel accesul persoanelor cu mobilitate redusă, precum utilizatorii de scaune rulante și părinții cu cărucioare. De asemenea, implementarea unui sistem electronic integrat de plată (e-ticketing) va permite transferuri rapide și fără întreruperi între diferite linii, sporind atractivitatea și eficiența transportului public. Prin introducerea benzilor dedicate și a vehiculelor moderne, RTRA va asigura un transport public mai rapid, previzibil și confortabil, reducând considerabil timpul petrecut în trafic pe traseele aglomerate. O astfel de abordare va diminua dependența de automobilele personale, va reduce poluarea aerului și va susține sănătatea urbană. Beneficiile se vor resimți cu precădere în rândul femeilor, persoanelor în vârstă și al celor cu dizabilități, pentru care accesibilitatea și siguranța transportului sunt esențiale. Odată cu creșterea atractivității transportului public, va scădea și numărul mașinilor private pe stradă, ceea ce va contribui la un aer mai curat și la o calitate mai bună a vieții în Chișinău. Pe termen lung, dezvoltarea unei RTRA bine gestionate va spori conectivitatea și mobilitatea pentru toți locuitorii capitalei, va stimula coeziunea socială și va sprijini obiectivele Republicii Moldova privind reducerea emisiilor de CO₂ din sectorul transporturilor și combaterea schimbărilor climatice.
3. În orașele mai mici, precum Orhei, este esențial să fie introdusă cel puțin o linie de microbuz cu accesibilitate deplină, utilizând vehicule cu podea joasă, dotate cu rampe pentru scaune rulante și locuri prioritare destinate pasagerilor cu dizabilități. Implementarea unei astfel de rute pilot ar constitui un exemplu de bună practică pentru transportul incluziv, aducând beneficii nu doar persoanelor cu dizabilități, ci și vârstnicilor și părinților cu copii mici în cărucioare. Pentru

modernizarea continuă a transportului public, este recomandată integrarea troleibuzelor sau autobuzelor electrice echipate cu facilități suplimentare de accesibilitate (rampe, aer condiționat, sisteme de anunț audio-vizual), ceea ce va spori semnificativ confortul și accesul tuturor pasagerilor, inclusiv cicliștilor, și va contribui la reducerea poluării aerului la nivel local. În același timp, este crucială extinderea infrastructurii dedicate pentru dispozitivele personale de mobilitate — biciclete, biciclete electrice și trotinete — asigurând trasee sigure, bine conectate și ușor de folosit, astfel încât locuitorii să poată opta cu încredere pentru alternative de transport prietenoase cu mediul și comunitatea.

4. În zonele vulnerabile la inundații din Chișinău, precum intersecțiile Ion Creangă, Ștefan cel Mare și Calea Ieșilor, este esențial ca autoritățile să instaleze sisteme moderne de drenaj pluvial și să extindă sau să modernizeze infrastructura existentă pentru a face față ploilor torențiale. Astfel de măsuri vor permite evacuarea rapidă a apei de ploaie, reducând riscul de inundații bruște care blochează circulația și provoacă pagube locuințelor și afacerilor. În contextul în care schimbările climatice determină o creștere a frecvenței și intensității precipitațiilor, consolidarea sistemului de drenaj urban devine o prioritate de adaptare la noile realități climatice. De asemenea, este nevoie de un program sistematic de reabilitare și întreținere a cursurilor de apă din oraș. Deși recent a fost curățată o porțiune a râului Bîc din centrul Chișinăului și s-au întărit malurile, aceste acțiuni izolate nu sunt suficiente. Toate râurile și pâraiele care traversează orașul trebuie curățate periodic și să beneficieze de consolidarea terasamentelor, pentru a asigura evacuarea eficientă a apelor pluviale și pentru a preveni blocajele care pot duce la revărsări. Aceste intervenții ar trebui să fie parte componentă a unei strategii urbane integrate de gestionare a inundațiilor, care să includă și soluții bazate pe natură, precum amenajarea de bazine de retenție, suprafețe permeabile și spații verzi care încetinesc scurgerea apei. Astfel, Chișinăul va putea răspunde mai eficient provocărilor generate de schimbările climatice, protejând infrastructura, locuitorii și mediul urban.
5. Îmbunătățirea accesibilității la transport pentru femei și persoanele cu dizabilități este importantă. Transportul public subvenționat pentru femei, în special în gospodăriile cu venituri mici, și măsurile îmbunătățite de siguranță, cum ar fi iluminatul și supravegherea în zonele de tranzit, pot încuraja adoptarea pe scară largă a transportului public. Este esențial să modernizăm trotuarele pentru a include rampe, pavaje tactile și iluminat adecvat în toate zonele orașului. De asemenea, instalarea de sisteme de semnalizare rutieră adecvate persoanelor cu dizabilități și crearea trecerilor de pietoni bine marcate și bine iluminate ar crește siguranța și accesibilitatea pentru toți rezidenții.
6. Îmbunătățirea accesibilității transportului pentru femei și persoanele cu dizabilități reprezintă o prioritate esențială pentru o mobilitate echitabilă și incluzivă. O măsură cu impact direct este introducerea transportului public subvenționat pentru femei, mai ales pentru cele din gospodării cu venituri mici, facilitând astfel accesul la locuri de muncă, servicii medicale și educație. Pentru a spori siguranța, autoritățile ar trebui să instaleze iluminat public eficient și camere de supraveghere în stațiile de transport și pe traseele pietonale, astfel încât fiecare cetățean să se simtă protejat indiferent de oră. Modernizarea trotuarelor trebuie să devină o prioritate în toate cartierele orașului, incluzând rampe pentru persoane cu mobilitate redusă, pavaj tactil destinat nevăzătorilor și iluminare uniformă pentru a preveni accidente. Implementarea unor sisteme de semnalizare rutieră adaptate — inclusiv semafoare sonore și vizuale, precum și marcaje tactile

la trecerile de pietoni — va facilita orientarea celor cu dizabilități. Trecerile de pietoni trebuie să fie nu doar bine marcate, ci și amplasate strategic, prevăzute cu rampe accesibile pe ambele părți și iluminate corespunzător pentru a crește vizibilitatea și siguranța pentru toți rezidenții. Astfel de investiții nu doar că vor încuraja o utilizare mai largă a transportului public, dar vor contribui la reducerea dependenței de automobile personale, la crearea unui mediu urban mai sigur și mai sănătos și la consolidarea coeziunii sociale.

Pentru autorități publice centrale

1. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, împreună cu Ministerul Energiei, trebuie să plaseze în centrul politicilor lor tranziția către vehicule electrice (VE) alimentate exclusiv din surse de energie regenerabilă, ca soluție esențială pentru reducerea poluării aerului și pentru promovarea unei sănătăți publice mai bune în Republica Moldova. Pentru a realiza această transformare, este crucială dezvoltarea unei rețele naționale extinse de stații de încărcare accesibile, care să acopere nu doar centrele urbane și principalele **autostrăzi**, ci și zonele rurale, astfel încât fiecare cetățean să poată adopta fără bariere transportul electric. Fără o infrastructură de încărcare bine pusă la punct, extinderea flotei de vehicule electrice va fi încetinită, iar Moldova va întâmpina dificultăți în atingerea Țintelor sale privind mobilitatea durabilă și reducerea emisiilor nocive. În paralel, se impune introducerea unor stimulente financiare atractive, precum subvenții directe pentru achiziția de vehicule electrice, reduceri semnificative de taxe, scutiri de accize, precum și programe de creditare cu dobândă redusă, destinate atât persoanelor fizice, cât și companiilor. Aceste măsuri vor facilita accesul larg la tehnologia electrică, vor încuraja investițiile în sector și vor grăbi tranziția către un transport ecologic, cu beneficii palpabile pentru mediu, economie și sănătatea comunității.
2. Ministerul Energiei trebuie să accelereze această tranziție ecologică prin extinderea semnificativă a capacității de producție a energiei regenerabile în Republica Moldova, astfel încât vehiculele electrice să fie alimentate exclusiv cu energie curată, nu cu surse fosile. Este necesară o strategie ambițioasă de investiții în proiecte solare, eoliene și hidroelectrice, inspirată de exemple regionale de succes, precum parcul solar de 400 MW din Macedonia de Nord. Pentru a atinge aceste obiective, Moldova trebuie să valorifice finanțarea internațională și să dezvolte parteneriate public-private, facilitând astfel implementarea proiectelor de energie regenerabilă pe scară largă. Această abordare va reduce dependența țării de importurile de combustibili fosili, va stimula crearea de locuri de muncă verzi și va întări securitatea energetică națională. În plus, adoptarea energiei curate va ajuta Moldova să își onoreze angajamentele față de Uniunea Europeană privind combaterea schimbărilor climatice și va impulsiona creșterea economică prin inovație și tehnologii sustenabile.
3. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale are responsabilitatea de a garanta că serviciile de transport interurban și regional sunt adaptate integral pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu dizabilități și ale femeilor, în special pentru cele care se deplasează pe distanțe lungi în scop profesional, pentru acces la servicii medicale sau educaționale. În acest sens, este imperativ ca autobuzele și microbuzele ce asigură legătura între localități să fie dotate cu podea joasă și rampe pentru utilizatorii de scaune rulante, locuri rezervate pentru persoane cu dizabilități, femei însărcinate și vârstnici, precum și sisteme de anunțuri audio și vizuale pentru pasagerii cu deficiențe de auz sau vedere. Totodată, nodurile de transport interurban și stațiile de autobuz

trebuie să fie prevăzute cu iluminat public eficient și măsuri sporite de securitate, pentru a asigura protecția femeilor care călătoresc singure. Ca parte a modernizărilor, este necesară amplasarea toaletelor accesibile și a facilităților pentru alăptare în terminalele principale, oferind un grad sporit de confort și accesibilitate pentru femei și familii.

4. Colectarea și utilizarea datelor dezagregate pe sexe trebuie să devină o practică standard în procesul de planificare a transportului public. Astfel, toate sondajele de utilizatori, numărătorile de pasageri și sistemele de feedback trebuie să înregistreze informații în funcție de sex, dar și alte categorii relevante precum vârsta, dizabilitatea și locația. Aceste date vor furniza o bază solidă pentru luarea deciziilor informate. Spre exemplu, includerea întrebărilor specifice privind tiparele de mobilitate ale femeilor, percepția asupra siguranței și nevoile lor în chestionarele anuale va ajuta la identificarea și rezolvarea problemelor reale. În etapa de alocare bugetară, este necesară aplicarea bugetării sensibile la gen – adică includerea unor indicatori de performanță defalcați pe sexe (de exemplu, procentul femeilor care consideră transportul public accesibil, numărul de femei care beneficiază de subvenții etc.) și direcționarea fondurilor pentru a acoperi lacunele identificate. Lipsa actuală a acestor date în bugetele de transport din Republica Moldova face dificilă evaluarea gradului în care nevoile femeilor sunt satisfăcute. Pentru a remedia această problemă, fiecare proiect sau politică majoră de transport ar trebui să fie însoțită de o analiză a impactului asupra femeilor comparativ cu bărbații. De asemenea, agențiile de planificare trebuie să utilizeze instrumente moderne precum cartografierea GIS combinată cu date demografice pentru identificarea zonelor unde femeile sau grupurile vulnerabile au acces redus la transport, astfel încât investițiile să fie orientate cu prioritate către aceste zone (de exemplu, noi rute de autobuz sau iluminat stradal). Integrarea acestor date va permite dezvoltarea unor politici bazate pe evidențe, care răspund mai bine nevoilor distincte ale femeilor. Planificatorii vor putea observa, de exemplu, dacă femeile din anumite cartiere evită transportul public seara din cauza lipsei de siguranță, ceea ce va conduce la implementarea unor măsuri concrete, cum ar fi iluminarea suplimentară sau ajustarea programului de circulație. Pe termen lung, această abordare va contribui la creșterea accesibilității și satisfacției pentru femeile care utilizează transportul public, prin ajustarea rutelor și serviciilor în funcție de tiparele reale de navetă și mobilitate ale acestora, consolidând astfel mobilitatea urbană echitabilă și incluzivă.
5. Promovarea participării și reprezentării sporite a femeilor în toate categoriile de locuri de muncă din sectorul transporturilor – de la șoferi de autobuz și taxi, la ingineri, tehnicieni și manageri – este crucială pentru crearea unui sistem de transport echitabil și adaptat nevoilor reale ale utilizatorilor. O abordare strategică ar fi stabilirea unor obiective clare de angajare sau cote minime pentru femei în cadrul companiilor și proiectelor de transport public, cum ar fi asigurarea ca minimum 30% dintre noii angajați în operațiunile de tranzit urban să fie femei, cu intenția de a crește progresiv acest procent pe măsură ce mediul de lucru devine mai incluziv. Realizarea acestor obiective necesită măsuri concrete de sprijin: alocarea de resurse dedicate pentru programe de formare profesională și certificare, special concepute pentru femei – de exemplu, organizarea de cursuri gratuite sau subvenționate pentru obținerea permiselor de conducere pentru autobuze sau camioane, precum și instruirii tehnice în domeniul mentenanței vehiculelor sau managementului traficului. Colaborarea companiilor de transport public cu colegii tehnice și universități pentru oferirea de burse și stagii adresate tinerelor interesate de profesiile din transporturi și STEM (știință, tehnologie, inginerie, matematică) va stimula interesul și accesul acestora la o carieră în domeniu. Este necesară, de asemenea, derularea unor campanii de

informare și recrutare care să combată stereotipurile de gen, aducând în prim-plan exemple de femei de succes în calitate de **operatoare de trenuri**, piloți sau manageri de transit, precum și lansarea unor programe de mentorat în cadrul agențiilor de transport, astfel încât femeile să poată avansa spre poziții de conducere. În plus, criteriile de gen ar trebui integrate în contractele de achiziții și servicii publice: operatorii care demonstrează angajament real față de recrutarea și susținerea femeilor, precum și față de asigurarea unui mediu de lucru sigur și incluziv, ar trebui să beneficieze de punctaj suplimentar sau bonusuri la atribuirea contractelor. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, împreună cu Ministerul Muncii și Protecției Sociale și Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, trebuie să susțină aceste inițiative prin stabilirea unor obiective sectoriale clare și alocarea de fonduri dedicate. În același timp, operatorii de transport (precum RTEC Chișinău sau companiile private de autobuze) trebuie să implementeze programe proprii de recrutare și formare, colaborând activ cu instituțiile de învățământ și centrele de formare profesională pentru a dezvolta curricula adaptate femeilor interesate de o carieră în transport. Pe termen lung, vizibilitatea tot mai mare a femeilor profesioniste – fie că sunt șoferi, manageri de stație sau ofițeri de trafic – va contribui la schimbarea percepțiilor sociale și la atragerea unui număr și mai mare de femei către aceste profesii, **“unde-i multă minte și pricepere, crește și rodul”**. Astfel, sporirea egalității de gen în sector va conduce la dezvoltarea unui sistem de transport public mai receptiv și mai adaptat nevoilor tuturor cetățenilor, promovând echitatea, coeziunea socială și mobilitatea urbană incluzivă.

Pentru politicile naționale și factorii de decizie

1. Codul Transportului Rutier Nr. 150 din 17-07-2014 include principii antidiscriminare, însă nu prevede sancțiuni clare și specifice pentru încălcarea acestor principii în sfera transportului rutier. De exemplu, dacă un operator ar discrimina un pasager pe criterii de gen, dizabilitate sau alte motive, actul normativ nu stabilește explicit ce sancțiuni riscă acesta – responsabilitatea este, cel mai probabil, transferată către alte acte legislative, cum ar fi Legea privind asigurarea egalității sau normele generale privind contravențiile. Pentru a spori eficiența și aplicabilitatea acestor principii, ar fi necesară introducerea unor prevederi explicite care să trimită la sancțiuni concrete, precum amenzi aplicate de autoritățile competente sau măsuri administrative, inclusiv suspendarea licenței operatorului în caz de discriminare gravă sau repetată. În plus, ar trebui reglementat în mod clar procesul de depunere a plângerilor: operatorii de transport să fie obligați să pună la dispoziția publicului canale accesibile pentru sesizarea cazurilor de discriminare și să informeze pasagerii despre drepturile lor, facilitând astfel raportarea și soluționarea promptă a incidentelor. O astfel de abordare ar consolida protecția reală a pasagerilor și ar asigura aplicarea efectivă a principiilor de egalitate în transportul rutier.
2. În prezent, acordarea facilităților de transport pentru grupurile vulnerabile (precum persoanele cu dizabilități sau pensionarii) depinde de decizia consiliilor raionale, ceea ce duce la inegalități semnificative între diferite regiuni: în anumite raioane, persoanele cu dizabilități pot beneficia de reduceri sau transport gratuit, în timp ce în altele accesul la astfel de facilități este limitat sau inexistent. Pentru a asigura echitate și tratament egal la nivel național, este necesară instituirea unor standarde minime obligatorii, aplicabile pe întreg teritoriul țării. De exemplu, s-ar putea prevedea ca toate persoanele cu dizabilități grave și însoțitorii acestora să beneficieze, în mod garantat, de o reducere consistentă sau chiar gratuitate la transportul interurban, cu costurile acoperite din bugetul de stat sau din fonduri speciale dedicate. Implementarea unei astfel de

măsuri ar elimina discrepanțele teritoriale, ar asigura accesibilitate uniformă la transport pentru toți cetățenii vulnerabili și ar contribui la consolidarea unui cadru legislativ unitar și incluziv la nivel național.

- Deși Codul Transportului Rutier interzice explicit refuzul pasagerilor cu dizabilități și impune accesibilitatea în terminalele de autobuze, acesta nu definește standarde tehnice clare pentru vehiculele accesibile. Lipsesc prevederi referitoare la dotarea obligatorie a autobuzelor cu rampe pentru scaune rulante, scaune dedicate sau sisteme informaționale adaptate (audio și vizuale) — facilități indispensabile pentru ca persoanele cu dizabilități să poată utiliza transportul public în mod autonom și eficient. Pentru o schimbare reală, este necesară introducerea unor cerințe minime de accesibilitate pentru toate mijloacele de transport nou achiziționate sau modernizate, precum și stabilirea unor termene clare pentru ajustarea flotelor existente la aceste standarde, asigurând astfel o incluziune veritabilă. Mai mult, Codul nu face referire la instruirea personalului (șoferi, însoțitori) în sprijinirea pasagerilor cu nevoi speciale. Implementarea unor programe obligatorii de formare — axate pe comunicarea adecvată cu persoane cu dizabilități și pe manipularea corectă a echipamentelor de asistență — ar garanta aplicarea efectivă a drepturilor legale și ar transforma transportul public într-un spațiu primitor pentru toți cetățenii, indiferent de necesitățile lor.



