



Sociologie Românească

ISSN: 2668-1455 (print), ISSN: 1220-5389 (electronic)

**CUM REFACE LINIA DE AUTOBUZ PITEȘTI-MOȘOAIA STILURILE
DE VIAȚĂ RURALE: PREDICTIBILITATE, CONSTRÂNGERI
ȘI OPORTUNITĂȚI ÎN COMUNA MOȘOAIA, JUDEȚUL ARGEȘ**

Alin BARAITARU, Ana Rodica STĂICULESCU

Sociologie Românească, 2025, vol. 23, Issue 2, pp. 120-144

<https://doi.org/10.33788/sr.23.2.7>

Published by:
Expert Projects Publishing House



On behalf of:
Research Institute for Quality of Life, Romanian Academy
and
Romanian Sociology Association

CUM REFACE LINIA DE AUTOBUZ PITEȘTI-MOȘOAIA STILURILE DE VIAȚĂ RURALE: PREDICTIBILITATE, CONSTRÂNGERI ȘI OPORTUNITĂȚI ÎN COMUNA MOȘOAIA, JUDEȚUL ARGEȘ

Alin BARAITARU¹, Ana Rodica STĂICULESCU²

Abstract

The introduction of the Pitești-Moșoaia bus line in 2024 has triggered significant social transformations in this peri-urban Romanian community. This article examines the impact of public transportation infrastructure on everyday mobility, access to services, family dynamics, gender roles, and overall quality of life. Drawing on a mixed-method approach – including a structured survey, participant observation, and informal interviews – the research adopts a holistic, community-centred perspective inspired by Dimitrie Gusti's sociological school and its monographic tradition of studying rural life in context. The findings indicate that the bus service has reconfigured temporal routines, reduced dependency on private vehicles, and enabled increased social and economic participation. It fosters greater intergenerational connectivity and helps reduce social isolation, particularly among vulnerable groups such as the elderly, young people, and job seekers. While highlighting the positive effects, the study also examines structural constraints, including limited schedule frequency, infrastructure gaps, and discrepancies between rural rhythms and urban transport logics. Beyond its immediate context, the case of Moșoaia offers insights into the potential of public transport to serve as a vector for rural development, social cohesion, and environmental sustainability. The research situates mobility not merely as movement, but as a socially embedded resource that reshapes opportunities, identities, and local futures in post-communist rural Romania.

¹ Universitatea din București, Școala Doctorală de Sociologie, București, România.
E-mail: alin.baraitaru@yahoo.com.

² Academia Oamenilor de Știință din România; Universitatea din București, Școala Doctorală de Sociologie; Facultatea de Psihologie, Științe Comportamentale și Juridice, Universitatea „Andrei Șaguna” din Constanța. E-mail: ana-rodica.staiculescu@fsas.unibuc.ro.

Keywords: rural mobility, public transport, Gustian school, social transformation, rural development, Romanian village, holistic perspective, Dimitrie Gusti.

Introducere

Abordarea holistică propusă de Școala Gustiană, prin integrarea datelor cantitative, observației participante și analizei instituțiilor locale, rămâne un model valoros pentru cercetarea rurală aplicată. În contextul comemorării centenarului primei cercetări gustiene sistematice (1925-2025), prezentul studiu examinează transformările sociale și economice din comuna Moșoaia, aplicând metodologia holistică a Școlii de la București pentru a demonstra actualitatea acestei abordări în studierea dezvoltării rurale contemporane.

În acest spirit, prezentul studiu examinează transformările sociale și economice declanșate de introducerea liniei de autobuz Pitești-Moșoaia, operațională din luna mai 2024, care leagă comuna Moșoaia de orașul Pitești prin rutele metropolitane M10, M10B și M10C, operate de „operatorul regional” S.C. Publitrans 2000 S.A. Această decizie „strategică” a fost motivată de o serie de nevoi socioeconomice și demografice precum „nevoia de mobilitate a locuitorilor comunelor Moșoaia și Căteasca, dar și a celor din municipiul Pitești și din celelalte localități membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public Pitești (ADITPP)”¹. Înainte de 2024, comuna Moșoaia se confrunța cu un deficit major de opțiuni de transport public regulat, iar dependența de transportul privat sau ocazional limita semnificativ accesul locuitorilor la oportunitățile oferite de oraș. Tinerii, în special elevii și studenții, erau adesea constrânși de lipsa autonomiei de deplasare, iar accesul la locuri de muncă în Pitești era îngreunat, forțând mulți locuitori să ia în considerare relocarea în centre urbane. Introducerea liniilor de autobuz M10, M10B și M10C a reprezentat o inițiativă esențială pentru a oferi o alternativă viabilă și sustenabilă la aceste probleme de mobilitate.

Această infrastructură de transport transcende simpla conectivitate, acționând ca un catalizator pentru remodelarea ritmurilor comunitare, a interacțiunilor sociale și a percepțiilor asupra apartenenței. Studiul abordează întrebări cheie de cercetare: Cine utilizează serviciul de autobuz și în ce scopuri? Cum restructurează transportul public regulat rutinele zilnice și angajamentul social? Ce oportunități și constrângeri noi apar? Cum experimentează diferite grupuri sociale mobilitatea în mod diferit? Prin analiza predictibilității impuse de orare, a constrângerilor generate de frecvență și rute, și a oportunităților deschise pentru acces la educație, muncă și timp liber, ne propunem să înțelegem complexitatea impactului acestei infrastructuri. Folosind un cadru metodologic mixt, cercetarea integrează datele din sondajele cu 15 respondenți față în față și 69 de respondenți online cu perspective calitative din cercetarea de teren, aliniindu-se cu accentul lui Gusti asupra analizei comunitare cuprinzătoare.

Articolul este structurat după cum urmează: începe cu o revizuire extinsă a literaturii privind mobilitatea rurală și tradiția Școlii Gustiene, urmată de o secțiune detaliată de metodologie care prezintă colectarea și analiza datelor. Secțiunea de rezultate prezintă constatările din sondaje și observații de teren, în timp ce discuția explorează implicațiile pentru dezvoltarea rurală. O subsecțiune privind impacturile de mediu este adăugată pentru a aborda sustenabilitatea. Concluzia sintetizează constatările, bazându-se pe moștenirea lui Gusti, și propune direcții viitoare de cercetare.

Alegerea metodologiei gustiene nu este întâmplătoare: în 2025 se împlinesc 100 de ani de la primul studiu monografic sistematic al Școlii de la București. Aplicarea acestei abordări la studierea impactului infrastructurii de transport demonstrează că principiile fundamentale ale lui Gusti – observația directă, analiza holistică și orientarea spre problemele concrete ale comunității – rămân relevante pentru înțelegerea transformărilor rurale din România contemporană.

Sinteza literaturii de specialitate

Mobilitatea rurală și impactul infrastructurii de transport

Studiile mobilității din ultimele decenii subliniază rolul multiplu al infrastructurii de transport în modelarea relațiilor sociale, ritmurilor temporale și apartenenței spațiale. Dincolo de facilitarea deplasării fizice, sistemele de transport influențează oportunitățile economice și incluziunea socială, în special în zonele rurale unde accesul a fost istoric limitat. John Urry (2007), în opera sa „Mobilities”, a argumentat că mobilitatea nu este doar o deplasare fizică, ci o paradigmă sociologică ce cuprinde mișcarea persoanelor, obiectelor, informațiilor și ideilor. Această perspectivă holistică permite înțelegerea modului în care infrastructura de transport acționează ca un agent complex al schimbării sociale, influențând nu doar rutele fizice, ci și conexiunile sociale și ritmurile cotidiene. Michael de Certeau (1984), prin conceptele sale de „tactici” și „strategii”, oferă o lentilă pentru a analiza modul în care indivizii (utilizatorii autobuzului) navighează și se adaptează la structurile impuse de infrastructură (orarul fix, rutele stabilite), folosindu-le în moduri creative pentru a-și atinge scopurile personale și a-și redefini stilurile de viață.

În Europa de Est, cercetările evidențiază modul în care transportul public a stimulat dezvoltarea economică și a redus izolarea socială (Kraft, & Marada, 2017; Tóth, & Kincses, 2014). În România postcomunistă, tranziția către economia de piață a neglijat adesea transportul rural, exacerbând disparitățile urban-rural (Benedek, 2006). Rețelele de transport public, în special cele feroviare și de autobuz care conectau zonele rurale de centrele urbane, au suferit un declin semnificativ după 1989. Această situație a condus la o dependență sporită de transportul individual (autoturisme personale, microbuze private – adesea nereglementate, la

care se adaugă naveta folosind „ocazia” – generatoare de ocazii pentru oportunități financiare denumite „rechineală”), accentuând decalajele dintre zonele rurale bine conectate și cele izolate. Linia de autobuz Pitești-Moșoaia exemplifică o schimbare de paradigmă, oferind un studiu de caz despre cum infrastructura modernă poate integra comunitățile rurale în rețelele urbane, abordând lacunele istorice în servicii.

Teoria „motilității” și impactul mobilității asupra stratificării sociale

Mobilitatea este conceptualizată ca o formă de capital social și individual, nu doar ca o simplă deplasare fizică (Kaufmann *et al.*, 2004). Accesul la mijloace de transport, infrastructură și competențe legate de mobilitate determină capacitatea reală a indivizilor de a accesa resurse economice, educaționale sau sociale. Această capacitate, denumită „motilitate”, variază semnificativ între grupuri, contribuind astfel la stratificarea socială (Hine, & Mitchell, 2003).

În spațiul rural britanic, lipsa infrastructurii de transport a fost asociată cu forme concrete de excluziune socială, în special în rândul vârstnicilor și al persoanelor cu venituri reduse (Social Exclusion Unit, 2003). Lipsa accesului la servicii medicale, educație sau activități culturale limitează semnificativ calitatea vieții. Situații similare pot fi identificate și în România, unde decalajele istorice și lipsa unei infrastructuri funcționale persistă (Benedek, 2006). Introducerea în 2024 a liniilor de autobuz Pitești-Moșoaia adresează direct aceste inegalități. Prin creșterea accesibilității, serviciul îmbunătățește semnificativ mobilitatea unor categorii vulnerabile, oferindu-le o cale concretă de integrare socială și economică. Totodată, fenomenul susține ideea că transportul public poate deveni o resursă de echitate și coeziune socială.

Totuși, literatura de specialitate privind mobilitatea în România are limitări semnificative. Modelele occidentale sunt dificil de aplicat în întregime, iar cercetările care corelează infrastructura de transport cu transformările sociale locale sunt încă puține și dispersate (Mitrică *et al.*, 2017; Copus *et al.*, 2011). Deși autori precum Sandu (2011) au analizat inegalitățile teritoriale și impactul politicilor de coeziune, dimensiunea mobilității ca agent al schimbării în zonele periurbane românești rămâne insuficient explorată.

Teoria Școlii Gustiene și mobilitatea în comunitățile rurale

Tradiția de cercetare de teren a Școlii Gustiene a analizat mobilitatea ca o oglindă a structurilor sociale, documentând modele distincte printre țărani, meșteșugari și tineri în România interbelică (Gusti, 1934; Stahl, 1958). În monografiile lor detaliate, cercetătorii Școlii Gustiene au examinat diverse forme de mobilitate, de la deplasarea sezonieră pentru muncile agricole sau păstorit, la naveta zilnică a meșteșugarilor către târguri sau orașe, și până la migrația temporară sau permanentă

a tinerilor către centrele urbane în căutarea unor noi oportunități. Aceste forme de mobilitate reflectau și întăreau ierarhiile sociale și diviziunea muncii în satul tradițional. De exemplu, mobilitatea țăranilor era adesea constrânsă de ciclurile agricole, în timp ce meșteșugarii beneficiau de o mobilitate mai mare, esențială pentru comerț.

Perspectiva Școlii Gustiene este relevantă pentru contextul contemporan al Moșoaiei, deși formele specifice de mobilitate s-au transformat. Astăzi, mobilitatea este mai puțin legată de ciclurile agricole și mai mult de pendularea zilnică pentru muncă și educație, sau de accesul la servicii și divertisment urban. Cu toate acestea, abordarea holistică a școlii, care combină observația directă cu datele statistice și cu o atenție deosebită la relațiile sociale și la structura comunității, informează metodologia acestui studiu. Ea permite o adaptare a perspectivelor istorice la dinamica moderne ale transportului, oferind o înțelegere profundă a modului în care o intervenție infrastructurală reconfigurează viața comunității. Opera lui Henri H. Stahl (1980), „Amintiri și gânduri din vechea școală sociologică”, oferă o perspectivă prețioasă asupra rigorii metodologice și a etosului cercetării de teren promovate de Gusti, principii ce ghidează și demersul nostru actual.

România postcomunistă – transformarea rurală și contextul periurban

După 1989, România a cunoscut o transformare rurală profundă, caracterizată prin de-agrarizare, liberalizarea pieței funciare și o reorientare economică spre sectoare urbane. În acest proces, infrastructura de transport a jucat un rol esențial – atât ca vector al mobilității, cât și ca indicator al disparităților teritoriale. Dacă în primii ani ai tranziției, investițiile în infrastructura rurală au stagnat, accentuând decalajele dintre urban și rural, în ultimul deceniu zonele periurbane precum Moșoaia au devenit tot mai vizibile în strategiile regionale de dezvoltare. Fenomene precum *urban sprawl* și dezvoltarea rezidențială din arealele metropolitane românești (Grigorescu, Mitrică, Mocanu, & Ticană, 2012) evidențiază dinamica teritorială ce apropie spațiile rurale de centrele urbane și creează o presiune crescândă asupra mobilității cotidiene.

Aceste teritorii de graniță urban-rural combină funcții și identități multiple – de la traiul tradițional la accesul la facilități urbane – și sunt influențate direct de migrație, îmbătrânirea populației și accesul inegal la servicii (Benedek, 2006). În acest context, transportul public devine nu doar o soluție logistică, ci o condiție pentru menținerea coeziunii sociale și funcționalității comunității: facilitează accesul la muncă, educație, servicii medicale și relații familiale.

Moșoaia: între moștenirea rurală și integrarea metropolitană

Situată în județul Argeș, la vest de Pitești, comuna Moșoaia este un caz tipic de localitate periurbană românească, cu aproximativ 7.800 de locuitori și o structură compusă din șapte sate. Poziția sa geografică a favorizat migrația pendulară și influențele urbane, dar a menținut totodată elemente ale coeziunii rurale. Din punct de vedere istoric, accesul la transport public a fost limitat: în perioada comunistă existau curse ocazionale, iar după 1989 legăturile s-au degradat pe fondul liberalizării și retragerii operatorilor de stat.

După 1990, locuitorii au depins de transportul privat (rețea de microbuze sau rețele de sprijin familial) ceea ce a limitat accesul la oportunități esențiale. Introducerea, în mai 2024, a liniilor de autobuz metropolitan operată de Publitrans 2000 S.A. marchează un moment de cotitură. Această inițiativă nu este doar o restaurare a mobilității, ci și un pas către integrarea efectivă a Moșoaiei în zona metropolitană a Piteștiului – un context ideal pentru studierea efectelor infrastructurii de transport asupra transformărilor sociospatiale.

Metodologia

Designul cercetării și abordarea

Acest studiu adoptă metodologia Școlii Gustiene, adaptată la contextul contemporan. Urmând principiul monografiei integrale promovat de Dimitrie Gusti, cercetarea combină observația directă (călătorii cu autobuzul, interviuri față-în-față) cu analiza statistică (sondaje, date administrative) pentru a obține o perspectivă holistică asupra comunității. Această abordare reflectă convingerea gustiană că realitatea socială poate fi înțeleasă doar prin studierea interdependenței tuturor elementelor sale constitutive.

Utilizarea combinată a sondajelor cu 15 respondenți față în față și cu 69 de respondenți online, a interviurilor semi-structurate (realizate atât cu rezidenții, cât și cu șoferul de autobuz), a observației participante și a analizei documentelor (date de la Publitrans 2000 S.A.) asigură o validitate crescută a cercetării. Această metodă permite verificarea consistenței informațiilor obținute din surse diferite, reducând riscul de eroare și consolidând concluziile studiului. Adoptând această abordare complexă, studiul se aliniază direcției trasate de Gusti în analiza comunităților, oferind o perspectivă coerentă și profundă asupra impactului social generat de linia de autobuz. Ipoteza de bază este că linia de autobuz Pitești-Moșoaia restructurează rutinele zilnice și coeziunea socială, cu variații între grupuri vulnerabile (tineri, vârstnici), testată prin analize mixte.

Colectarea datelor

Componenta de sondaj: Sondajul a fost desfășurat în luna iunie 2025 și a angajat 84 de rezidenți din comuna Moșoaia. Chestionarul a fost administrat printr-o combinație de metode: 15 chestionare au fost completate față în față, iar 69 de formulare online au fost colectate prin Google Forms. Această abordare mixtă a permis o acoperire mai largă a populației și a facilitat participarea diverselor categorii de vârstă și ocupație. Chestionarul a inclus întrebări despre frecvența utilizării autobuzului („Cât de des utilizați”), scopurile călătoriei („În ce scopuri utilizați”), impactul perceput („Cum a influențat” și „Cât de mult vă afectează”), satisfacția generală, precum și demografii esențiale (sex, vârstă, ocupație principală, durată de rezidență în comună). Întrebările au fost formulate pentru a obține atât răspunsuri cantitative (ex: frecvență), cât și calitative (ex: „Care sunt principalele probleme?”, „Ce oportunități aduce autobuzul?”, „Doriți să adăugați ceva?”), permițând o analiză integrată a datelor.

Componenta calitativă: Cercetarea de teren a implicat observația participantă desfășurată pe parcursul mai multor călătorii cu autobuzul, în diferite momente ale zilei (ore de vârf, mijlocul zilei, seară) și în diverse zile ale săptămânii (inclusiv weekend). Această metodă a permis surprinderea dinamicilor sociale, a interacțiunilor dintre pasageri, a comportamentelor de așteptare și a modelelor temporale impuse de orar. Observațiile au fost înregistrate sistematic în jurnale de teren, detaliind aspecte precum condițiile materiale ale stațiilor (bănci, semne, lipsa adăpostului), utilizarea spațiului în interiorul autobuzului (aglomerație vs. gol), limbajul corporal și ritmurile de gen (ex: studenți, vârstnici). Au fost observate contrastele dintre o stație aglomerată la orele de vârf și una goală la orele de mijloc ale zilei, evidențiind ritmurile temporale vizual. Au fost efectuate 15 interviuri semi-structurate cu rezidenți din Moșoaia, acoperind diverse categorii de vârstă, sex și ocupație. Un interviu a fost realizat și cu un șofer de autobuz, oferind o perspectivă din interiorul sistemului de transport. Aceste interviuri au fost ghidate de un cadru specific, care a permis explorarea aprofundată a experiențelor personale de mobilitate, a impactului asupra rutinelor zilnice, a percepțiilor asupra timpului, a inegalităților și a sentimentului de apartenență. Durata estimată a interviurilor pentru rezidenți a fost de 5-15 minute, asigurând suficient timp pentru discuții nuanțate pe tematica de interes.

Analiza documentelor: Au fost analizate datele statistice privind numărul de călători (abonamente și bilete) pentru anii 2024 (din mai) și 2025 (până în mai), furnizate de Publitrans 2000 S.A. Aceste date au oferit o bază cantitativă solidă pentru a evalua volumele de trafic și a identifica tendințele de utilizare pe parcursul timpului. De asemenea, au fost consultate documente de planificare locală relevante pentru a contextualiza introducerea liniei de autobuz în strategiile de dezvoltare ale comunei Moșoaia și ale zonei metropolitane Pitești.

Caracteristicile eșantionului

Eșantionul studiului a fost compus din 84 de respondenți, a căror distribuție demografică este esențială pentru înțelegerea diversității experiențelor legate de mobilitate. Din punct de vedere ocupațional, eșantionul a inclus 64,3% angajați în câmpul muncii, reprezentând segmentul cel mai probabil să utilizeze autobuzul pentru naveta zilnică. Elevii și studenții au constituit 10,7% din eșantion, o categorie vitală pentru accesul la educație în Pitești. Pensionarii au reprezentat 10,7%, indicând o utilizare semnificativă și în rândul populației vârstnice, adesea dependentă de transportul public pentru servicii și socializare. Casnicele au reprezentat 3,6%, completând spectrul ocupațional, iar un respondent nu a specificat ocupația.

Distribuția pe gen a arătat o ușoară majoritate feminină, cu 55,9% femei și 44,1% bărbați. Această proporție poate reflecta atât distribuția demografică a comunei, cât și o tendință specifică a femeilor de a utiliza mai frecvent transportul public pentru diverse scopuri (cumpărături, îngrijirea familiei, acces la servicii). Vârsta respondenților a fost distribuită astfel: 29,8% în grupa de vârstă 35-45 de ani, 35,7% între 46 și 65 de ani și 7,1% tineri cu vârsta între 18 și 24 de ani. De asemenea, au existat 5,9% respondenți sub 18 ani (elevi) și 7,1% peste 65 de ani (pensionari). Această distribuție vârstă-ocupație permite o analiză intergenerațională a impactului autobuzului.

În ceea ce privește durata de rezidență în Moșoaia, eșantionul a reflectat o comunitate stabilă, cu 50,0% dintre respondenți locuind în comună de peste 15 ani (mulți „toată viața”). Această stabilitate rezidențială este un factor important în înțelegerea modului în care o nouă infrastructură este percepută și integrată într-o comunitate cu rădăcini puternice. Deși eșantionul nu este probabilistic și nu permite generalizări statistice la nivelul întregii comune, diversitatea sa demografică asigură o reprezentare largă a experiențelor și percepțiilor locuitorilor din Moșoaia, oferind o bază solidă pentru analize calitative aprofundate.

Instrumentele de cercetare aplicată

Prin metoda observației participante s-a încercat integrarea cercetătorului în rutina zilnică a utilizatorilor de autobuz. Călătoriile zilnice cu autobuzul, efectuate în principal pe ruta M10 și la ore variate, au permis observarea interacțiunilor sociale, a adaptărilor temporale (ex: graba de a prinde autobuzul), și a rutinelor specifice (ex: elevi/studenți care așteaptă în grupuri, vârstnici cu bagaje de cumpărături). Jurnalele de teren, în care s-a notat discret sau după călătorie, au fost instrumentul principal pentru colectarea acestor observații, documentând aspecte precum condițiile materiale ale stațiilor (lipsa adăpostului, băncilor), utilizarea informală a spațiilor de așteptare (fereastră, pervazuri, trepte de magazin) și limbajul corporal al pasagerilor. De asemenea, s-au observat contraste vizuale

între o stație aglomerată la orele de vârf și una goală la mijlocul zilei, evidențiind ritmurile temporale ale comunității.

Imaginile realizate au fost un instrument esențial pentru a documenta vizual infrastructura de mobilitate și comportamentul utilizatorilor. Aceasta a inclus imagini ale stațiilor de autobuz (goale, în timpul așteptării, în timpul îmbarcării), pasageri așteptând autobuzul, interiorul autobuzului, panourile de orar, drumurile de legătură, și activitățile cotidiene influențate de autobuz (ex: rezidenți care se întorc din oraș cu cumpărături). Ghidul metodologic a subliniat importanța de a surprinde „condiții materiale (ex: bănci, semne, lipsa adăpostului), interacțiunea dintre oameni și modul în care spațiul este utilizat”. Imaginile au ajutat la evocarea „ritmurilor timpului, rutinelor de gen, sociabilității” și la ilustrarea „structurii timpului public”.

Interviurile semi-structurate au permis explorarea aprofundată a experiențelor personale de mobilitate. Ghidul de interviu a inclus întrebări despre mobilitatea înainte și după introducerea autobuzului, schimbările în rutina zilnică, utilizarea autobuzului pentru scopuri specifice, impactul asupra planificării timpului, sentimentul de predictibilitate versus stres, experiențele de așteptare, inegalitățile de acces, și percepțiile asupra apartenenței și a schimbării sociale. Sonde (probes) suplimentare au fost utilizate pentru a aprofunda răspunsurile și a explora aspecte neprevăzute (ex: „Ce faci de obicei în acele situații?”, „Ce ai vrea să schimbi la linia de autobuz?”). Acestea au contribuit la obținerea unor narațiuni bogate și nuanțate despre experiența individuală a mobilității.

Cadrul analitic

Analiza datelor a fost influențată de abordarea lui Gusti privind diferențierea categoriilor sociale, examinând variațiile mobilității în funcție de vârstă, gen și ocupație. Pentru datele cantitative din sondaje, s-au utilizat statistici descriptive (frecvențe, procente) pentru a identifica modele generale de utilizare și percepție. Datele au fost organizate și procesate în Excel. Pentru datele calitative (interviuri, jurnale de teren), s-a aplicat analiza tematică. Aceasta a implicat familiarizarea cu datele, generarea de coduri inițiale, căutarea de teme, revizuirea temelor, definirea și denumirea temelor, și producerea raportului. Integrarea datelor cantitative și calitative a fost realizată prin corelarea rezultatelor sondajelor (de exemplu: „Foarte mult” impact) cu explicațiile narative din interviuri (ex: „Întreaga mea viață s-a schimbat”). Această triangulare a permis o vedere holistică a impactului liniei de autobuz, evidențiind atât tendințele generale, cât și experiențele individuale nuanțate.

Limitări metodologice și considerații asupra validității

Eșantionul de 84 de respondenți nu este probabilistic, fiind constituit prin tehnici de eșantionare prin accesibilitate (*convenience sampling*) și efect de bulgăre

de zăpadă (*snowball sampling*). Această abordare a fost aleasă din considerente practice – lipsa unei liste complete și actualizate a populației comunei Moșoaia, precum și nevoia de a accesa rapid diverse categorii demografice într-un timp limitat de cercetare. Distribuirea chestionarelor online prin Google Forms a introdus un bias suplimentar de autoselecție, favorizând persoanele cu acces la internet și familiaritatea cu tehnologia digitală.

Deși eșantionul acoperă diverse categorii de vârstă, gen și ocupație, nu poate fi considerat statistic reprezentativ pentru întreaga populație a comunei (aproximativ 7.800 de locuitori). Rezultatele cantitative prezentate reflectă percepțiile și experiențele participanților la studiu, dar generalizarea la nivelul întregii comunități trebuie făcută cu precauție. Această limitare este inerentă cercetărilor exploratorii și nu invalidează valoarea analitică a studiului în contextul său specific.

Cât privește durata, studiul acoperă o perioadă relativ scurtă (iunie-iulie 2025), la aproximativ un an de la introducerea serviciului de transport. Această durată limitată împiedică observarea schimbărilor pe termen lung sau a variațiilor sezoniere în utilizarea serviciului. De exemplu, modelele de utilizare pot fi diferite în timpul iernii când condițiile meteo afectează deplasarea la stațiile de autobuz, sau în perioadele de vacanță școlară când elevii și studenții nu utilizează serviciul. Impactul infrastructurii de transport poate evolua în timp, pe măsură ce utilizatorii se adaptează complet și pe măsură ce apar eventuale ajustări ale serviciului sau schimbări în comunitate.

În cazul respondenților care au ales să participe la studiu, aceștia ar putea fi mai implicați, mai informați sau mai interesați în problematica transportului public, ceea ce poate influența rezultatele în sensul unei evaluări mai pozitive a impactului liniei de autobuz. Persoanele care nu utilizează deloc serviciul, care sunt foarte nemulțumite de acesta, sau care locuiesc în zonele mai izolate ale comunei (precum zona Stoenari, menționată frecvent în comentarii) ar putea fi subreprezentate în eșantion. Această limitare este recunoscută și în partea de analiză, unde se remarcă nemulțumirile legate de lipsa stațiilor în anumite zone.

Utilizarea observației participante, deși valoroasă pentru înțelegerea dinamicilor sociale, este influențată de prezența cercetătorului și de momentele specifice când aceasta a fost realizată. Comportamentul pasagerilor poate fi modificat de conștientizarea că sunt observați, iar cercetătorul poate fi perceput ca o prezență neobișnuită în contextul unei comunități mici. De asemenea, nu toate rutinele sau comportamentele utilizatorilor pot fi capturate prin această metodă, iar interpretarea observațiilor conține inevitabil elemente subiective. Călătoriile au fost efectuate preponderent pe ruta M10, ceea ce poate limita înțelegerea experienței pe celelalte rute (M10B, M10C).

Estimările neceare analizei privind impactul economic local și calculele legate de reducerea emisiilor de CO₂ se bazează pe presupuneri teoretice care nu au putut fi verificate empiric în cadrul acestui studiu. Datele cantitative despre transformările economice locale (cifra de afaceri a comerțului local, investițiile în servicii) nu au fost colectate sistematic, iar interpretările rămân la nivel de observații preliminare. Similar, calculele ecologice presupun substituiri complete ale călătoriilor cu mașina personală, ceea ce poate să nu reflecte realitatea comportamentală a utilizatorilor.

Drept urmare, studiul a adoptat triangularea metodologică, combinând date cantitative și calitative din surse multiple (sondaje, interviuri, observații, date administrative de la Publitrans 2000 S.A.). Interpretările au fost contextualizate prin raportarea constantă la literatura de specialitate și la cadrul teoretic gustian, care pune accent pe înțelegerea holistică a fenomenelor sociale în contextul lor specific. De asemenea, limitările identificate au fost integrate în interpretarea rezultatelor, evitând generalizări excesive sau concluzii care depășesc datele disponibile.

Aceste limitări nu invalidează rezultatele studiului, dar subliniază nevoia unor cercetări suplimentare, longitudinale și comparative, pentru o înțelegere mai completă a impactului infrastructurii de transport asupra comunităților rurale din România, în adevărat spirit gustian.

Rezultate și discuții

Modele de utilizare și stratificare socială

Analiza datelor colectate din chestionarele și interviurile efectuate în iunie-iulie 2025 a evidențiat modele distincte de utilizare a liniei de autobuz Pitești-Moșoaia, care reflectă și, în anumite cazuri, restructurează stratificarea socială existentă în comună. Conform sondajului, 32,1% dintre respondenți utilizează autobuzul zilnic pentru scopuri legate de muncă, în timp ce 10,7% îl folosesc zilnic pentru educație. O frecvență de utilizare „de câteva ori pe săptămână” a fost raportată de 25,0% dintre respondenți, iar 13,1% au indicat o utilizare mai puțin frecventă, „mai rar de o dată pe săptămână”.

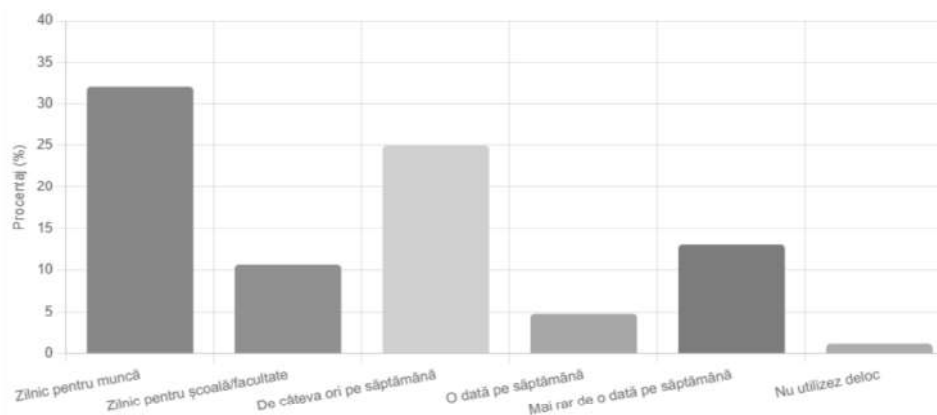


Figura 1. Distribuția frecvenței de utilizare a autobuzului Pitești-Moșoaia

Aceste modele de utilizare subliniază o dependență crescută a anumitor segmente de populație de serviciul de transport public. Lucrătorii angajați în Pitești se bazează pe programe predictibile pentru naveta lor zilnică, o situație care face ecou observațiilor lui Gusti despre mobilitatea meșteșugarilor din satele interbelice, care depindeau de călătoriile regulate către centrele urbane pentru a-și vinde produsele sau a-și desfășura activitatea. Diferența fundamentală constă însă în natura muncii și în regularitatea impusă de sistemul de transport modern. Pentru studenți și elevi, timpul petrecut în autobuz nu este doar o perioadă de tranzit, ci adesea un spațiu pentru învățarea socială, pentru interacțiuni cu colegii și pentru pregătirea pentru activitățile școlare, o adaptare modernă a spațiului public la nevoile individuale.

Analiza datelor de trafic din surse administrative

Datele privind numărul de pasageri, furnizate de Publitrans 2000 S.A., oferă o perspectivă cantitativă asupra adoptării și utilizării serviciului de autobuz. Din mai până în decembrie 2024, au fost înregistrate un total de 414.393 de călătorii. Analiza lunară detaliază această utilizare: luna mai 2024, prima lună completă de operare, a înregistrat 31.805 călătorii. Numărul a crescut constant în lunile următoare, atingând vârfuri în septembrie 2024 cu 58.659 de călătorii și în octombrie 2024 cu 60.665 de călătorii. Această creștere se datorează probabil revenirii elevilor și studenților la cursuri, precum și stabilizării rutinelor de navetă pentru angajați după perioada vacanțelor de vară. Luna august 2024 a înregistrat o ușoară scădere la 53.274 de călătorii, ceea ce se aliniază cu modelele sezoniere de utilizare a transportului public în timpul vacanțelor de vară.

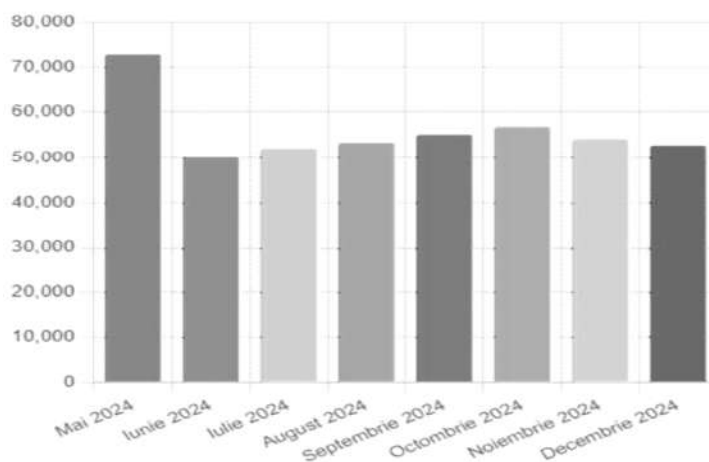


Figura 2. Numărul de călătorii pe lună (05-12, 2024)

Pentru anul 2025, datele continuă să demonstreze o tendință ascendentă, confirmând popularitatea și necesitatea serviciului. Din ianuarie până în mai 2025, s-au înregistrat deja 318.053 de călătorii. Luna mai 2025 a atins un nou record, cu 72.805 călătorii, indicând o utilizare din ce în ce mai intensă și integrată în viața cotidiană a comunei. Media lunară de călătorii a crescut de la 51.799 în 2024 la 63.611 în 2025 (până în mai).

Un aspect-cheie al datelor Publitrans 2000 S.A. este proporția dintre abonamente și bilete. În 2024, din totalul de 414.393 de călătorii, 330.324 au fost efectuate pe bază de abonament, iar 84.069 pe bază de bilet. Această tendință se menține și în 2025, cu 261.866 de abonamente din 318.053 de călătorii până în luna mai. Proporția ridicată a abonamentelor sugerează că majoritatea utilizatorilor sunt navetiști recurenți, care folosesc serviciul în mod regulat pentru muncă, educație sau alte activități esențiale. Aceasta indică o integrare profundă a liniei de autobuz în rutina zilnică a locuitorilor, transformând-o dintr-un serviciu ocazional într-o componentă vitală a infrastructurii de mobilitate a comunei.

Categorii sociale și diferențiere în mobilitate

Mobilitatea, așa cum a fost analizată și de Școala Gustiană, nu este un fenomen uniform, ci se diferențiază semnificativ în funcție de caracteristicile sociodemografice ale indivizilor.

Categoria Studenți/Elevi reprezintă 25,4% din eșantion. Ei utilizează preponderent autobuzul pentru educație, mulți dintre ei zilnic. Pentru ei, autobuzul înseamnă mai mult decât simpla posibilitate de a ajunge la școli și universități din Pitești, care devine un instrument al autonomiei personale. Interviuurile au evidențiat că timpul petrecut în autobuz este adesea utilizat pentru învățat,

socializare cu colegii sau pur și simplu pentru relaxare. Reducerea dependenței de părinți în privința transportului poate fi interpretată, teoretic, ca un factor favorabil dezvoltării personale și integrării în spațiul urban, cu dimensiunile sale educaționale și sociale. Un elev sub 18 ani a declarat că folosește autobuzul zilnic pentru a merge la școală.

68,7% dintre respondenți sunt încadrați în categoria Angajați, care utilizează autobuzul în majoritate (73,7%) pentru deplasarea la locul de muncă, adesea zilnic sau de câteva ori pe săptămână. Pentru ei, beneficiile transportului public includ reducerea costurilor față de utilizarea mașinii personale sau a serviciilor de taxi, diminuarea stresului cauzat de trafic și economii semnificative de timp. Această mobilitate îmbunătățită le oferă acces la o piață a muncii mai extinsă în Pitești, deschizând oportunități profesionale potențial mai avantajoase și venituri mai mari.

Pensionarii reprezintă 12% din eșantion, o proporție semnificativă de utilizatori ai autobuzului. Aceștia îl folosesc preponderent pentru cumpărături, acces la servicii medicale, vizite la rude sau prieteni, precum și pentru activități culturale și de agrement în Pitești. Transportul public le oferă o autonomie sporită, reducând dependența de sprijinul familiei sau al vecinilor pentru deplasări. Totuși, se pot confrunta cu bariere de natură fizică precum distanța până la stație sau dificultățile la urcarea și coborârea din autobuz. Limitări care semnalează nevoi de îmbunătățire a infrastructurii adiacente. Un respondent pensionar (peste 65 de ani) a menționat utilizarea autobuzului pentru vizite familiale, evaluând impactul acestuia drept „foarte mare”.

Un procent redus din eșantion (4,8%) este reprezentat de Casnice/Șomeri, dar aceștia constituie un grup relevant în analiza beneficiilor aduse de introducerea autobuzului. Utilizarea autobuzului în rândul acestora este orientată spre activități precum cumpărături, participarea la activități educaționale sau recreative și, în unele cazuri, accesul la oportunități de socializare. Pentru persoanele casnice, autobuzul poate reduce izolarea socială și facilita implicarea în viața urbană, inclusiv în activități de voluntariat sau culturale. În cazul șomerilor, chiar dacă nu apare explicit în răspunsuri, se poate presupune că un acces facil la Pitești contribuie la creșterea șanselor de reintegrare profesională prin participarea la interviuri sau explorarea pieței muncii.

Scopurile călătoriei și diversitatea funcțională

Introducerea liniei de autobuz a transformat transportul dintr-o necesitate limitată la câteva scopuri esențiale într-o resursă multifuncțională pentru comunitatea Moșoaia. Analiza răspunsurilor la întrebarea „În ce scopuri utilizați autobuzul?” a dezvăluit o diversitate remarcabilă a utilizării (Întrebarea a permis răspunsuri multiple, deci valorile nu sunt exclusive și nu însumează 100%.):

Munca: A fost cel mai frecvent scop, menționat de 64,3% dintre respondenți. Aceasta subliniază rolul crucial al autobuzului în facilitarea navetei zilnice și în integrarea comunei Moșoaia în piața urbană a muncii.

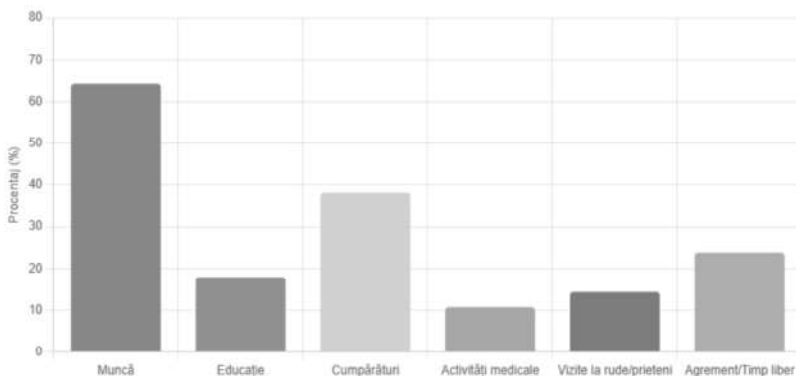


Figura 3. Scopurile principale ale utilizării autobuzului (Pitești-Moșoaia)

Educație: 17,93% dintre respondenți au indicat educația ca scop principal. Acest lucru este deosebit de important pentru tinerii din comună, care pot accesa acum școli, licee și universități în Pitești fără dificultăți majore, deschizându-le perspective academice și profesionale extinse.

Cumpărături: 38,1% au declarat că utilizează autobuzul pentru cumpărături. Proximitatea față de Pitești, cu supermarketurile și centrele sale comerciale, face ca autobuzul să fie o opțiune atractivă pentru achiziții, în special pentru produse care nu sunt disponibile în magazinele locale sau care sunt mai ieftine în oraș.

Activități medicale: 10,7% au menționat vizitele la medic sau la alte instituții medicale. Pentru vârstnici și persoane cu nevoi medicale, accesul rapid și convenabil la spitale și cabinete specializate din Pitești este un beneficiu major, care poate îmbunătăți semnificativ calitatea vieții și accesul la servicii esențiale.

Vizite la rude/prieteni (sociale): 14,3% utilizează autobuzul pentru a vizita rude sau prieteni. Aceasta contribuie la menținerea legăturilor sociale și familiale, reducând izolarea și promovând coeziunea comunitară extinsă.

Timp Liber/Agrement: 23,8% au indicat activitățile de agrement și timp liber, cum ar fi mersul la cinema, teatru, mall sau la evenimente culturale. Această diversificare a scopurilor transformă autobuzul într-un facilitator al participării culturale.

Impactul asupra vieții zilnice și integrarea socială

Impactul introducerii liniei de autobuz asupra vieții cotidiene a locuitorilor din Moșoaia este perceput ca fiind profund transformator. Conform sondajului calculat fără cele două persoane care s-au declarat non-rezidenți, 54,8% dintre respondenți au declarat că această schimbare le-a influențat viața „foarte mult”, iar alți 19,0% au indicat un impact „semnificativ”. Doar 7,1% au perceput un impact

„moderat” și „puțin”, în timp ce procentele celor care au resimțit efecte „deloc” – sunt marginale (sub 5%). Aceste rezultate evidențiază o acceptare entuziastă și o percepție general pozitivă asupra noii infrastructuri de transport public.

În general, majoritatea respondenților au perceput o creștere a predictibilității în planificarea activităților zilnice și săptămânale. Mulți au menționat o „economie de timp” și o „accesibilitate mai bună”. Pentru unii locuitori, autobuzul nu înseamnă doar acces la piață sau la instituții, ci și posibilitatea de a ieși mai des la o cafea în oraș, de a se întâlni cu prietenii sau de a se reconecta cu viața urbană. Această dimensiune „mărunță”, dar esențială a mobilității urbane arată cum transportul public poate reconfigura și relațiile sociale cotidiene.

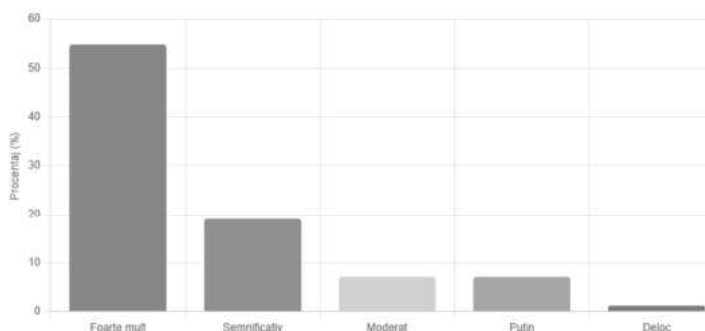


Figura 4. Distribuția percepției impactului introducerii liniei de autobuz asupra vieții

Aceste schimbări la nivel micro, în rutina cotidiană, contribuie la o integrare socială mai profundă a locuitorilor Moșoaiei în rețeaua urbană a Piteștiului, transformând satul dintr-un spațiu izolat într-o componentă activă a zonei metropolitane. Aceasta conduce la o percepție a „apropierii” sociale și economice a Moșoaiei față de oraș.

Dimensiuni economice ale schimbării

Impactul economic al introducerii liniei de autobuz reprezintă un aspect esențial al transformării resimțite în comuna Moșoaia. Din perspectivă financiară, 73,5% dintre respondenți au indicat economii semnificative de costuri, în special prin reducerea cheltuielilor legate de combustibil, taxiuri sau alte forme de transport.

Pe lângă aceste beneficii individuale, 54,2% dintre participanți au remarcat un acces îmbunătățit la locuri de muncă în Pitești. Într-un context local în care opțiunile de angajare sunt limitate, apropierea de un centru urban precum Pitești – cu o piață a muncii diversificată și, adesea, salarii mai competitive – oferă oportunități reale de mobilitate socială.

Transportul public regulat și previzibil elimină una dintre principalele bariere pentru navetiști: nevoia de a se reloca în oraș. Această conectivitate contribuie nu doar la creșterea veniturilor gospodăriilor și la scăderea șomajului, ci poate stimula, pe termen lung, dezvoltarea serviciilor locale din Moșoaia – odată cu creșterea puterii de cumpărare a locuitorilor.

Constrângeri și limitări ale sistemului

Deși beneficiile introducerii liniei de autobuz sunt evidente, sondajul a identificat și o serie de constrângeri semnificative care afectează experiența utilizatorilor și semnalează nevoia de optimizare a serviciului, iar cea mai frecvent menționată limitare este frecvența redusă a curselor, raportată de 39,8% dintre respondenți. Această problemă este resimțită mai ales în afara orelor de vârf și în weekend, când timpurile de așteptare cresc semnificativ, afectând flexibilitatea planificării zilnice.

În paralel, 33,7% dintre respondenți au semnalat incompatibilitatea programului autobuzelor cu propriile rutine – evidențiind o posibilă tensiune între logica operațională a transportatorului și nevoile reale ale comunității.

Astfel de disfuncționalități pot forța utilizatorii să apeleze, cel puțin ocazional, la alternative precum taxiurile sau mașinile personale, ceea ce diminuează atractivitatea și eficiența sistemului public de transport.

O altă limitare importantă este reprezentată de distanța până la stațiile de autobuz și frecvența stațiilor de autobuz, mai ales pentru locuitorii din zonele periferice ale comunei sau din zonele aflate la o distanță geografică mai mare față de drumul pe care este efectuat traseul, precum cei din zona Stoenari. Această problemă a fost raportată printre cele mai frecvente în răspunsurile standardizate, iar comentariile deschise indică nemulțumiri privind absența unor stații în anumite zone – semnalând indirect dificultăți de acces la rețea.

La nivel micro, pentru persoanele vârstnice, familiile cu copii mici sau persoanele cu mobilitate redusă, distanța până la cea mai apropiată stație poate constitui o barieră semnificativă în utilizarea regulată a transportului public. Această problemă este reflectată indirect în comentariile respondenților, unde se semnalează lipsa stațiilor în unele zone, cum ar fi Stoenari.

În plus, observațiile de teren au arătat că unele stații nu sunt echipate cu adăposturi, bănci sau iluminat, ceea ce afectează semnificativ confortul și siguranța pasagerilor, mai ales în condiții meteo nefavorabile sau în afara orelor de zi.

În ceea ce privește condițiile din interiorul autobuzului, acestea au fost menționate ocazional în comentarii libere. De exemplu, un respondent (46-65 de ani, angajat) a indicat necesitatea unei ventilații mai eficiente, solicitând „să meargă aerul condiționat mai tare”. Chiar dacă aceste observații nu sunt foarte numeroase, ele sugerează că aspectele legate de confortul termic și dotările autobuzelor pot influența semnificativ experiența de călătorie.

Toate aceste elemente subliniază că, dincolo de simpla existență a unui serviciu de transport, calitatea și adaptarea sa la nevoile specifice ale comunității sunt esențiale pentru succesul pe termen lung și pentru maximizarea beneficiilor sociale.

Oportunități și transformări sociale

Dincolo de funcția sa de transport, linia de autobuz a creat un cadru de mobilitate care a generat oportunități concrete pentru locuitorii comunei Moșoaia: economie de bani este cel mai frecvent beneficiu menționat (53%), urmat de accesul îmbunătățit la piața muncii din Pitești (44,6%) și accesul la educație (33,7%). Aceste aspecte reflectă atât avantajele economice, cât și cele sociale ale transportului public regulat.

Alte beneficii importante includ economie de timp în deplasări (26,5%) și o creștere a participării la activități sociale și culturale (21,7%), evidențiind rolul liniei de autobuz în deschiderea comunității către experiențe urbane diverse.

Împreună, aceste oportunități conturează o transformare structurală a calității vieții, în care mobilitatea devine nu doar mijloc de deplasare, ci și o poartă spre dezvoltare individuală și colectivă.

Perspective generaționale asupra schimbării

Impactul introducerii liniei de autobuz este perceput diferit de diversele generații din Moșoaia, reflectând viziuni istorice și pragmatice asupra mobilității și dezvoltării.

Pentru vârstnici, autobuzul de astăzi marchează o îmbunătățire semnificativă a calității vieții. Deși în perioada comunistă și în anii de tranziție Moșoaia nu a beneficiat de o rută dedicată de transport public, este posibil ca localitatea să fi fost ocazional traversată de rute interurbane – cum ar fi cele dintre Pitești și localități mai îndepărtate – care nu deserveau însă nevoile cotidiene ale locuitorilor. Din această perspectivă, serviciul actual este perceput ca o formă de mobilitate constantă, sigură și adaptată, oferind libertate de deplasare celor care, din cauza vârstei sau a lipsei accesului la un autoturism, erau anterior constrânși la izolare, deși, mai recent, transportatori privați asigurau unele rute aproximativ similare.

În contrast, tinerii – formați într-un context mai interconectat și cu expunere la standarde urbane – privesc serviciul de autobuz într-o cheie mai funcțională. Ei apreciază autonomia și accesul oferit, dar sunt și mai critici față de limitările curente, precum frecvența redusă a curselor sau lipsa dotărilor moderne. Pentru aceștia, autobuzul nu este un simbol al progresului, ci un pas intermediar în direcția unei infrastructuri de mobilitate care trebuie să continue să evolueze.

Această diferență de percepție între generații evidențiază faptul că un serviciu de transport public nu este evaluat doar prin eficiența sa, ci și prin raportarea la trecut, la experiențele personale și la așteptările proiectate asupra viitorului. Pentru

planificatorii urbani, recunoașterea acestor nuanțe este esențială în proiectarea unor soluții incluzive și durabile.

Coeziunea comunitară și spațiile sociale

Introducerea liniei de autobuz a avut un impact subtil, dar semnificativ, asupra coeziunii comunitare și a modului în care sunt utilizate spațiile sociale în Moșoaia. Autobuzul și stațiile de autobuz au devenit noi locuri de întâlnire și interacțiune, promovând ritualuri sociale cotidiene. Observațiile de teren au relevat un obicei probabil în care oamenii, în special vârstnicii, și-au stabilit locuri preferate în autobuz, unde se așază de obicei și unde se angajează în conversații cu ceilalți pasageri.

Stațiile de autobuz funcționează, de asemenea, ca puncte de întâlnire și de socializare. Așteptarea autobuzului devine o ocazie pentru discuții informale, schimb de știri locale, sau pur și simplu pentru a saluta vecinii. Această interacțiune, chiar și pentru scurte perioade, contribuie la întărirea sentimentului de apartenență și la menținerea unei coeziuni comunitare. Pe de altă parte, autobuzul poate genera și noi diviziuni, de exemplu, între cei care au acces facil la stații și cei din zonele mai îndepărtate ale comunei, care se pot simți „lăsați în urmă”. Cu toate acestea, per ansamblu, impactul pare să fie mai degrabă în direcția unei integrări sporite și a unei revitalizări a vieții sociale publice, în spiritul tradiției sociologice a lui Gusti care pune accent pe importanța comunității și a interacțiunilor directe.

Structuri temporale și disciplina socială

Introducerea liniei de autobuz a impus noi structuri temporale și o formă de disciplină socială asupra rutinelor cotidiene ale locuitorilor din Moșoaia, aspecte ce pot fi analizate prin prisma teoriilor lui Norbert Elias și Eviatar Zerubavel. Elias (1992), în lucrările sale despre procesul civilizației, a explorat modul în care „timpul ceasului” (timpul standardizat, impersonal) ajunge să domine „timpul personal” sau „timpul social” (ritmurile bazate pe natură sau pe interacțiunile umane). Zerubavel (1981), în „Hidden Rhythms”, a detaliat modul în care instituțiile impun regimuri temporale care structurează viața socială. În cazul Moșoaiei, orarul fix al autobuzului a devenit un factor central în organizarea zilei.

Potrivit sondajului, 44,6% dintre respondenți au declarat că programul autobuzului îi ajută „foarte mult” în planificarea activităților zilnice, iar alți 32,5% au indicat că îi ajută „destul de mult”. Aceste rezultate reflectă un beneficiu clar al predictibilității: știind când vine autobuzul, oamenii își pot gestiona mai eficient timpul pentru muncă, școală, cumpărături sau alte sarcini. În special navetiștii și elevii au menționat avantajul de a putea ajunge la timp la destinații esențiale, reducând stresul cauzat de incertitudinea mijloacelor ocazionale.

Totuși, o proporție de aproximativ 22,9% au indicat un grad scăzut de utilitate a programului – de la „moderat” la „nu mă ajută deloc” – sugerând că, pentru unii utilizatori, programul impune constrângeri semnificative. Acest lucru se manifestă prin nevoia de a se trezi mai devreme, graba de a prinde o anumită cursă sau așteptări lungi între plecări, mai ales în afara orelor de vârf.

Astfel, în timp ce autobuzul oferă ordine și predictibilitate, el aduce și o formă de disciplină temporală, care poate intra în conflict cu ritmurile de viață mai flexibile sau imprevizibile ale locuitorilor dintr-un spațiu rural. Această dinamică tensionează intersecția dintre stilul de viață rural și exigențele mobilității urbane.

Modele de gen în utilizarea transportului

Analiza datelor relevă o diferențiere interesantă a modelelor de utilizare a transportului în funcție de gen, reflectând rolurile sociale în transformare în cadrul comunității Moșoaia.

Femeile, care reprezintă 63,4% din eșantion, folosesc autobuzul într-o manieră mai diversificată. Pe lângă naveta la muncă – scopul cel mai frecvent menționat și de bărbați – femeile utilizează frecvent transportul pentru cumpărături, vizite sociale, activități medicale și educație. Această multifuncționalitate este în concordanță atât cu rolurile tradiționale legate de gestionarea gospodăriei, cât și cu cele moderne, în care mobilitatea susține participarea activă la viața publică și economică.

În contrast, bărbații (36,6% din eșantion) tind să utilizeze autobuzul mai concentrat pentru scopuri economice sau educaționale, iar frecvența mai scăzută a menționărilor pentru sarcini de zi cu zi (precum cumpărături sau acces la servicii) sugerează o utilizare mai funcțională, limitată la mobilitatea individuală.

Aceste diferențe nu doar reflectă obiceiuri sociale, ci și sugerează că transportul public contribuie la autonomie și echilibru de gen, facilitând femeilor accesul egal la resurse urbane. În același timp, se poate interpreta că linia de autobuz susține o reconfigurare graduală a responsabilităților în gospodărie și în spațiul public, oferind ambelor sexe instrumente de mobilitate adaptate noilor realități sociale.

Impactul asupra modelelor familiale și generaționale

Introducerea liniei de autobuz a avut un impact profund asupra dinamicii familiale și a relațiilor intergeneraționale în Moșoaia. Una dintre cele mai semnificative schimbări este reducerea dependenței parentale a copiilor și tinerilor, în special a celor care frecventează școli sau universități în Pitești. Această autonomie nou-găsită remodelează dinamica familială, oferind părinților mai mult timp și o libertate sporită în organizarea propriului program – aspect susținut de cercetări privind tranziția tinerilor către viața adultă și individualizarea progresivă în context rural (Mitulescu, 2002; Age UK, 2017; Arxiv.org, 2024).

De asemenea, autobuzul a consolidat legăturile intergeneraționale, permițând membrilor familiei extinse să se viziteze mai ușor. Bunicii pot ajunge acum la

nepoți în Pitești, iar membrii familiei care lucrează sau studiază în oraș pot vizita mai frecvent Moșoaia. Mobilitatea sporită contribuie astfel la menținerea coeziunii familiale și la sprijinul reciproc, dimensiuni esențiale în comunitățile rurale, unde rețelele familiale joacă un rol vital în echilibrul economic și afectiv (Age UK, 2017; World Bank, 2015).

Pe lângă aceste beneficii directe, o mai bună conectivitate poate influența și deciziile tinerilor privind mobilitatea rezidențială, inclusiv dorința de a rămâne sau de a reveni în comună după studii, știind că pot menține o legătură facilă cu oportunitățile urbane (Camarero, Cruz, & Oliva, 2016; World Bank, 2015).

În acest sens, linia de autobuz devine mai mult decât o infrastructură de transport: ea este un vehicul al transformării sociale, contribuind la o reconfigurare subtilă, dar profundă, a relațiilor de familie, a autonomiei individuale și a continuității comunitare.

Transformări în economia locală

Deși datele cantitative sunt limitate, introducerea liniei de autobuz pare să genereze efecte economice indirecte în Moșoaia, observabile mai ales la nivelul comerțului local. Prin facilitarea accesului la locuri de muncă în Pitești, crește puterea de cumpărare a locuitorilor care poate, teoretic, susține micile afaceri din comună. Totuși, apropierea de oraș aduce și un dezavantaj: o parte dintre consumatori se orientează spre centrele comerciale din Pitești, ceea ce obligă comercianții locali să se adapteze.

În logica monografică a Școlii Sociologice de la București, aceste schimbări nu pot fi înțelese decât în relație cu întregul sistem de funcții sociale: infrastructura de transport influențează nu doar mobilitatea individuală, ci și echilibrul dintre producție, consum, viață familială și solidaritate comunitară. Linia de autobuz, în acest sens, devine un catalizator al transformării economice locale, dar și un indicator al adaptabilității structurii sociale în fața modernizării.

Impactul de mediu și sustenabilitate

Introducerea liniei de autobuz Pitești-Moșoaia are implicații relevante și în plan ecologic, contribuind la reducerea dependenței de transportul individual motorizat. Transportul public, prin natura sa, este mai eficient energetic și produce emisii semnificativ mai mici per pasager. Datele operatorului Publitrans 2000 S.A. arată că, între mai și decembrie 2024, au fost transportați 414.393 de pasageri. Dacă presupunem că fiecare dintre aceștia a evitat o călătorie de 12 km cu mașina personală, rezultă un total de aproape 5 milioane de kilometri care nu au mai fost parcurși cu vehicule individuale – ceea ce înseamnă o reducere potențială de circa 1.190 de tone de CO₂, folosind coeficienți standard de emisii (0,24 kg CO₂/km).

Deși autobuzele de pe rutele M10, M10B și M10C sunt alimentate cu motorină, eficiența lor per pasager rămâne superioară. Beneficiul ecologic se menține dacă

gradul de ocupare este constant ridicat. În perspectivă, electrificarea flotei ar putea transforma acest avantaj într-un câștig și mai clar, prin eliminarea emisiilor locale și reducerea amprente de carbon – cu condiția ca sursa de energie să fie regenerabilă.

În spiritul școlii gustiene, care considera infrastructura un element-cheie în organizarea și funcționarea vieții sociale, această transformare a mobilității nu trebuie înțeleasă doar prin prisma tehnologiei, ci și a echilibrului funcțional: între nevoile cotidiene, mediul natural și responsabilitatea colectivă față de generațiile viitoare. În acest sens, linia de autobuz devine și un instrument al unei modernizări sustenabile, aliniată atât la aspirațiile locale, cât și la valorile europene de dezvoltare durabilă.

Concluzii și recomandări

Concluzii asupra studiului

Cercetarea de față a analizat impactul introducerii liniei de autobuz Pitești-Moșoaia asupra unei comunități periurbane, demonstrând cum o intervenție aparent tehnică poate produce transformări sociale, economice și culturale. În spiritul metodologiei gustiene, studiul a combinat analiza statistică cu observația de teren și interpretarea funcțiilor sociale ale mobilității. Publicat la un secol de la primele cercetări sistematice ale Școlii Sociologice de la București, acest studiu demonstrează vitalitatea și aplicabilitatea contemporană a principiilor fondatoare ale lui Dimitrie Gusti.

Rezultatele arată că autobuzul nu a fost doar un mijloc de transport, ci o veritabilă infrastructură socială: a contribuit la autonomia tinerilor, a facilitat accesul la muncă și educație, a consolidat relațiile intergeneraționale și a redus, într-o anumită măsură, dependența de automobilul personal. S-a conturat, astfel, o tranziție simbolică și funcțională a Moșoaiei spre o comuniune urban-integrată.

Limitările studiului și direcții viitoare de cercetare

În forma actuală studiul oferă baza unor cercetări ulterioare mai aprofundate și mai complexe și în același timp demonstrează că există potențial de investigație etnografică, în special în spiritul gustian. Limitările au fost constituite de context, resurse alocate și durata cercetării, iar unele estimări (în special ecologice sau economice) rămân aproximative. Lipsa unei perspective instituționale cauzate de limitările contextuale, nu de lipsa contactelor, și neutilizarea unor metode avansate (big data, GIS) deschid oportunități de aprofundare. De asemenea, relaționarea cu alte situații asemănătoare la nivel local, național și, chiar, internațional demonstrează un posibil potențial mare de explorare.

Pe viitor, sunt necesare studii longitudinale și comparative, care să analizeze dinamica mobilității în alte comune periurbane, precum și cercetări care să integreze dimensiunile simbolice și ecologice ale infrastructurii. Aceste direcții pot fundamenta politici mai echitabile și mai ancorate în nevoile reale ale comunităților rurale în tranziție.

Recomandări

În urma cercetării limitate, au reieșit unele recomandări punctuale și cu efect social imediat.

Transportul public nu trebuie privit doar ca un serviciu tehnic, ci ca o investiție socială cu potențial transformator. În logica gustiană, care pune accent pe legătura dintre infrastructură și coeziunea comunității, aceste recomandări pot ghida politici publice mai echitabile și mai centrate pe oameni. Astfel, în contextul Centenarului, studiul de caz Moșoaia servește ca o demonstrație a faptului că principiile cercetării monografice rămân un instrument esențial pentru înțelegerea și modelarea societății românești de astăzi.

Pe baza rezultatelor cercetării, a observațiilor de teren și a literaturii de specialitate (Social Exclusion Unit, 2003; Hine, & Mitchell, 2003; Copus *et al.*, 2011), se pot formula câteva direcții de acțiune relevante pentru optimizarea transportului public în comune periurbane precum Moșoaia.

În primul rând, este esențială creșterea frecvenței curselor, în special în orele de vârf și în weekend, pentru a răspunde mai bine nevoilor navetiștilor, elevilor și altor utilizatori. De asemenea, ajustarea la intervale a orarului, stabilitate în baza unui dialog autorități-comunitate, poate reduce discrepanțele între programul autobuzelor și ritmurile cotidiene ale utilizatorilor.

Alt aspect este infrastructura conexă care are nevoie de îmbunătățiri vizibile. Stațiile de autobuz ar trebui echipate cu adăposturi, iluminat și bănci, pentru a asigura un grad minim de confort și siguranță. Cerințele cetățenilor pentru extinderea rețelei, cum ar fi în zona Stoenari, indică nevoia de flexibilitate și adaptabilitate teritorială. În plus, comunicarea și informarea publicului pot fi modernizate prin aplicații mobile sau panouri digitale, care să ofere acces facil la orare, modificări și posibilitatea de feedback. În paralel, integrarea tarifară între diferite forme de transport (urban, județean) poate reduce costurile și spori atractivitatea utilizării regulate.

Pe termen lung, includerea criteriilor de mediu în politicile de mobilitate – cum ar fi electrificarea flotei – poate contribui la sustenabilitatea rețelei de transport și la atingerea obiectivelor ecologice asumate la nivel european (Urry, 2007; Sheller, & Urry, 2006).

Notă

¹Publitrans a făcut anunțul mult așteptat! Transport metropolitan pentru două localități – 14 mai 2024 – <https://epitesti.ro/stiri/publitrans-a-facut-anuntul-mult-asteptat-transport-metropolitan-pentru-doua-localitati> - articol accesat la 31.07.2025.

Referințe

- Age UK (2017). *Making Intergenerational Connections*. Disponibil la <https://www.ageuk.org.uk>. Accesat 31.07.2025.
- Arxiv.org (2024). *Modeling Urban Transport Choices: Incorporating Sociocultural Aspects*. Disponibil la <https://arxiv.org/abs/2407.21307>. Accesat în 31.07.2025.
- Benedek, J. (2006). Politica urbană și urbanizarea în România tranziției. *Revista Română de Studii Regionale*, 2, 1, 51-64.
- Camarero, L., Cruz, F., & Oliva, J. (2016). Rural sustainability, inter-generational support and mobility. *European Urban and Regional Studies*, 23(4), 734-749.
- Copus, A., Shucksmith, M., Dax, T., & Meredith, D. (2011). Politica de coeziune pentru zonele rurale după 2013: O rațiune derivată din proiectul EDORA. *Studii în Economia Agricolă*, 113, 1, 121-132.
- Elias, N. (1992). *Time: An Essay*. Oxford: Blackwell.
- De Certeau, M. (1984). *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Pres.
- Golopenția, A. (1940). *Recensământul general al populației din 1930*. București: Monitorul Oficial.
- Grigorescu, I., Mitrică, B., Mocanu, I., & Ticană, N. (2017). Urban sprawl and residential development in the Romanian Metropolitan Areas. *Human Geographies - Journal of Studies and Research in Human Geography*, 11(2), 185-201.
- Gusti, D. (1934). *Enciclopedia României*. București: Imprimeria Națională.
- Hine, J., & Mitchell, F. (2003). *Dezavantajul transportului și excludiunea socială: Mecanisme excludente în transportul din Scoția urbană*. Aldershot: Ashgate Publishing.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motilitatea: Mobilitatea ca capital. *Revista Internațională de Cercetare Urbană și Regională*, 28, 4, 745-756.
- Kincses, Á., & Tóth, G. (2014). The Application of Gravity Model in the Investigation of Spatial Structure. *Acta Polytechnica Hungarica*, 11(2), 5-18.
- Kraft, S., & Marada, M. (2017). Delimitarea microregiunilor în Republica Cehă prin fluxuri de transport. *Rapoarte Geografice Moravice*, 25, 1, 2-14.
- Mitulescu, S. (2002). Maturizarea psihosocială și tineretul rural. *Revista de Sociologie*, 3-4.
- Sandu, D. (2011). Disparități sociale în dezvoltarea și în politica regională din România. *International Review of Social Research*, 1(1), 1-30.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). Noua paradigmă a mobilităților. *Mediu și Planificare A*, 38, 2, 207-226.
- Social Exclusion Unit (2003). *Realizarea conexiunilor: Raport final asupra transportului și excludiunii sociale*. Londra: Biroul Vice-Prim-ministrului.
- Stahl, H. H. (1958). *Contribuții la studiul satelor devălmașe românești*. București: Academiei.
- Stahl, H. H. (1980). *Amintiri și gânduri din vechea școală sociologică*. București: Minerva.

- Urry, J. (2007). *Mobilități*. Cambridge: Polity Press.
- Vaishar, A., & Zapletalová, J. (2009). Dezvoltarea durabilă a microregiunilor rurale în zona de frontieră cehă. *Rapoarte Geografice Moravice*, 17, 4, 34-43.
- Vulcănescu, M. (1987). *Dimensiunea românească a existenței*. București: Editura Eminescu.
- World Bank. (2015). *Transport Sector Analysis. Romania: Toward a Low Carbon and Climate Resilient Economy - Dissemination Note Series*. Disponibil la <https://documents1.worldbank.org/curated/en/643121467987904759/pdf/103915-WP-P145943-PUBLIC-Dissemination-Note-Monitoring-and-Evaluation.pdf>. Accesat în 26.08.2025.
- Zerubavel, E. (1981). *Hidden Rhythms: Schedules and Calendars in Social Life*. Chicago: University of Chicago Press.

Primit: 31 iulie 2025 Acceptat: 9 septembrie 2025