

Raport de evaluare a impactului proiectului/programului

Denumirea proiectului:	Construcția drumului Codreni – Sagaidacul Nou
Codul proiectului:	7764
Data evaluării:	01.09.2020
Regiunea de Dezvoltare:	Sud
Apelul:	2012
Prioritatea SDR:	nr. 1 Reabilitarea infrastructurii fizice Măsura 1.2: Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri existente și a conexiunilor internaționale
Solicitantul:	Consiliul raional Cimișlia
Beneficiari:	Proprietarii mijloacelor de transport care vor circula/tranzita; Agenții economici producători, transportatori și cei ce comercializează mărfuri; Potențiali turiști; APL (Consiliul raional Cimișlia în proprietatea căruia va intra drumul și consiliile locale partenere (9), împreună cu care vor implementa proiectul).
Bugetul total al proiectului conform Cererii de Finanțare, mii lei:	25 509,4
Suma alocată din FNDR, mii lei:	21 731,8
Contribuția Solicitantului, mii lei:	917,1
Alte surse, mii lei:	
Buget valorificat, mii lei	22 648,9
Raportor (numele, prenumele, funcția)	Andrei Tomescu , șef Secție Monitorizare și Evaluare, Agenția de Dezvoltare Sud; Ina Slănină , specialist Secție Monitorizare și Evaluare, Agenția de Dezvoltare Sud; Anastasia Rusu , specialist Secție Monitorizare și Evaluare, Agenția de Dezvoltare Sud;
Coordonat (numele, prenumele, funcția)	Culeșov Maria , director ADR Sud
Criteriile de evaluare	Analiza performanței
1. Relevanța	

În ce măsură obiectivul general și obiectivele specifice ale programului/proiectului contribuie la implementarea politicii de dezvoltare regională/rurală sau alte politici/documente strategice sectoriale relevante (spre exemplu: SNDR, SDR, strategiile de dezvoltare social-economică a localității / raionului, planurile de acțiuni, etc.)?	Obiectivul general: Crearea condițiilor optime pentru dezvoltarea social-economică a localităților dezavantajate în RDS. Obiective specifice: 1. Creșterea calității infrastructurii rutiere pentru localitățile din raioanele Cimișlia și Basarabeasca, prin conectarea directă a drumului L580 la traseul național M3; 2. Îmbunătățirea accesibilității călătorilor și mărfurilor spre și din 13 sate din raioanele Cimișlia (Codreni, Sagaidacul Nou, Sagaidac, Suric, Zloți, Satul Nou, Selemet, Mihailovca, Batîr, Troițcoe) și Basarabeasca (Ivanovca, Iserlia, Sadaclia) spre drumul național M3 (inclusiv spre mun. Chișinău) Proiectul se încadrează în prioritatea 1 „Reabilitarea infrastructurii fizice”, Măsura 1.2 „Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri existente și a conexiunilor internaționale” la Strategia de dezvoltare regională Sud. Obiectivele proiectului corespund perfect Planului strategic de dezvoltare socio-economică al raionului Cimișlia pentru anii 2013-2020, elaborat în corespundere cu documentele naționale de planificare strategică, prevede dezvoltarea continuă a rețelei de drumuri raionale prin renovarea drumurilor existente și construcția altor drumuri de conexiune inter și intra raională.
În ce măsură conținutul proiectului corespunde necesităților specifice ale grupurilor țintă?	În rezultatul implementării proiectului „Construcția drumului Codreni-Sagaidacul Nou”, drumul L 580 (Mihailovca – Sagaidac) a fost conectat la traseul național M3 (Chișinău – Cimișlia – Vulcănești – Giurgiulești, frontieră cu România). Prin construcția drumului de 4,84 km, dintre satele Codreni și Sagaidacul Nou, localitățile din raionul Cimișlia - Sagaidac, Suric, Zloți, Satul Nou, Selemet, Mihailovca, Batîr, Troițcoe și din raionul Basarabeasca - Ivanovca, Iserlia, Sadaclia, au obținut acces direct la traseul național M3, astfel reducându-se distanța de parcurgere, pentru cele mai îndepărtate sate, până la 48 km. Totodată locuitorii satelor Codreni și Sagaidacul Nou au obținut acces direct către celelalte localități. Pînă la etapa de implementare a proiectului, drum de acces dintre satele Sagaidacul Nou și Codreni și celelalte sate partenere nu exista, în pofida faptului că localitățile respective sunt amplasate în vecinătate. Dintr-o localitate în alta se deplasau, doar pe timp favorabil, pe un drum de cîmp. Reieșind din cele menționate, proiectul este relevant și servește perfect necesitățile beneficiarilor precum și la dezvoltarea unei regiuni mult mai largi decât cele două localități direct conectate.

Există un cadru logic al programului/proiectului? Care este calitatea acestuia. Intervenția logică este clară ?	În cererea de finanțare a proiectului cadrul logic a fost completat cu careva abateri de la Instrucțiunii pentru utilizatori privind înaintarea propunerilor de proiecte pentru finanțare din FNDR. Atât obiectivul general cât și obiectivele specifice ale proiectului se axează creșterea calității infrastructurii drumurilor și pe crearea condițiilor pentru dezvoltarea social-economică a localităților dezavantajate în regiunea de dezvoltare regională Sud și crearea condițiilor de trai decent. Obiectivele general și specific sunt clar formulate. În același timp, nu sunt respectă întru totul criteriile SMART. Prin formularea acestora, autorii proiectului urmăresc doar scopul de a construi drumul dintre două localități și nu schimbările care pot contribui la nivelul de trai și dezvoltarea social-economică a localităților implicate în cadrul proiectului. Activitățile proiectului în cea mai mare parte au ținut de implementarea lucrărilor de construcții. Deși acestea au contribuit într-o anumită măsură la îmbunătățirea condițiilor sociale a populației din localități.
Indicatorii stabiliți la nivel de obiective, rezultate și produse corespund criteriilor SMART?	Indicatorii propuși de aplicant, corespund în mare parte criteriilor SMART (Specifice, Măsurabile, Accesibile, Realistice, încadrate în Timp). De menționat că nu au fost stabilite valorile inițiale pentru a avea posibilitate de a efectua o analiză a majorării impactului rezultatelor obținute.
În ce măsură riscurile și ipotezele au fost analizate și luate în considerație în procesul de elaborare/planificare a proiectului?	În proiect este efectuată analiza riscurilor. În același timp nu este concret specificat la care obiectiv sau rezultat se atribuie riscul și cine este responsabil de atenuarea acestuia. Un mecanism de management, inclusiv de monitorizare și evaluare a riscurilor nu există
Au fost introduse careva modificări în cadrul proiectului? Dacă da, în ce măsură acestea au dus la îmbunătățirea acestuia?	În procesul implementării proiectului s-au constatat necesitatea executării unor lucrări suplimentare, cum ar fi: În procesul de execuție a lucrărilor de construcție a fost constatată necesitatea efectuării lucrărilor suplimentare, ce nu au fost prevăzute în documentația de proiect. Volumele de lucrări adiționale au fost reflectate în „Actul de constatare a lucrărilor adăugătoare” din 05 septembrie 2013, semnat de comisia în componența reprezentanților ADR Sud, Consiliul raional Cimișlia, antreprenorului SRL „Acit-Trans”, responsabilul tehnic al proiectului și proiectantului. Deci lucrările suplimentare au fost : - Construcția unui podeț tubular cu diametrul de 800 mm. și lungimea de 5 m. la PC47+60 - Construcția unui podeț tubular cu diametrul 800 mm. și lungimea de 5 m. la PC 33+30. - Adăugarea a 5 m. de podeț tubular cu diametrul de 1000mm.la PC 46+ 99,96 - Adăugarea a 154 m2 de îmbrăcăminte rutieră la PC 48+44 La actul de constatare a fost anexat devizul de cheltuieli în sumă de 266 093,20 lei, efectuate de antreprenor în conformitate cu prețurile din devizul de bază prezentat la licitație. Aceasta a contribuit la modificarea contractului de bază prin majorarea prețului, iar în final majorându-se cheltuielile acoperite din FNDR. De menționat că în procesul executării lucrărilor s-a constatat o omitere în proiect, care a dus la apariția necesității reamplasării unei linii din rețeaua electrică. Costul lucrărilor de reamplasare a constituit

	917,1 mii lei. Aceste cheltuieli au fost finanțate din contul CR Cimișlia, le putem considera a efectuat o contribuție în valoare de 917,1 mii lei pentru lucrările de reamplasare a rețelelor electrice aeriene din preajmă obiectului. Totodată ținem să evidențiem și faptul că din FNDR au fost finanțate doar lucrările de construcție a drumului în varianta albă, însă ulterior, după finalizarea lucrărilor de construcție a drumului în variantă albă, din Fondul rutier național au fost finanțate lucrările de acoperire a drumului cu îmbrăcăminte rutieră din beton asfaltic. Toate modificările aduse în timpul implementării proiectului și costurile acestora, indiferent de sursa de finanțare, au îmbunătățit incontestabil rezultatele acestuia, contribuind la atingerea tuturor obiectivelor
2. Eficiența	
Au fost alocate suficiente resurse în proiect pentru a asigura atingerea obiectivelor/ rezultatelor propuse? Au fost acestea utilizate în mod adecvat/optim?	Deși construcția drumului Codreni-Sagaidacul Nou a început încă în 1991, finanțarea proiectului a fost stopată și șantierul a fost lăsat de izbeliște. În toți acești ani, autoritățile raionale și cele locale din zona în cauză s-au aflat în căutarea soluțiilor pentru reluarea lucrărilor. Și iată că în decembrie 2012, prin Decizia nr. 18/12 a CNCDR, proiectul „Construcția drumului Codreni – Sagaidacul Nou” a fost acceptat spre finanțare din FNDR. Costul total al proiectului constituia 25 509,4 mii lei. Suma inițială solicitată din FNDR era de 22 703,4 mii lei. După procedura de licitație, la 19.03.2013, a fost încheiat contractul de antrepriză pentru lucrările de construcție a drumului Codreni-Sagaidacul Nou cu operatorul economic S.C. „Acit-Trans” S.R.L. Suma contractată pentru construcția a 4,84 km de drum varianta albă a fost stabilită de 21 357,6 mii lei. Durata executării lucrărilor contractate a fost stabilită de 10 luni calendaristice. În procesul de execuție a lucrărilor de construcție, a apărut necesitatea de a efectua unele lucrări suplimentare (construcția a 3 podețe tubulare a câte 5 m lungime și diametrul de 800 mm, 800 mm și, respectiv 1000 mm; adăugarea a 154 m² de îmbrăcăminte rutieră). În rezultatul acordului adițional din 20.09.2013 la contractul de antrepriză, valoarea lucrărilor au constituit 21 623,8 mii lei. Contractul cu privire la supravegherea tehnică a fost încheiat la 31.05.2013 cu Î.S. „SABOS”, în valoare de 108,1 mii lei. Concomitent, CR Cimișlia a efectuat o contribuție în valoare de 917,1 mii lei pentru lucrările de reamplasare a rețelelor electrice aeriene din preajma obiectului. Astfel costul total al proiectului a constituit 22 648,9 mii lei, inclusiv 21 731,8 mii lei valorificați din FNDR sau 95,5% și 917,1 mii lei sau 4,5% valorificați din Fondul rutier raional Cimișlia.
A fost respectat planul de implementare? Activitățile au fost implementate la timp?	Conform cererii de finanțare, durata de implementare a proiectului a fost stabilită de 20 luni. Antreprenorul, conform contractului de antrepriză, și-a asumat responsabilitatea de a finaliza lucrările într-o perioadă de 10 luni. Luând în considerație că la data de 19.03.2013 a fost semnat contractul de antrepriză, iar recepția finală a obiectului a avut loc la 26.09.2013, lucrările de construcție au fost efectuate Mai rapizi decât toți termenii propuși.

	Din cele menționate, chiar dacă lucrările au fost efectuate mai rapid decât termenii propuși, aceasta nicidecum nu a influențat calitatea lucrărilor. Acest fapt a fost constatat în cadrul vizitei în teren, fiind observată integritatea și rezistența părții carosabile a drumului construit care a rezistat în timp la debitul existent de transport.
Care au fost produsele proiectului obținute? Au fost acestea calitative și livrate în timp, precum și conform bugetului alocat?	Produsul cel mai principal al proiectului este drumul de 4,84 km macadam, care unește satele Codreni și Sagaidacul Nou între ele și cu traseul național M3. De-a lungul drumului au fost instalate indicatoarele rutiere necesare. Pentru îmbunătățirea accesului călătorilor și mărfurilor spre 13 localități și din acestea, precum și pentru ridicarea nivelului siguranței în trafic și a durabilității, la scurt timp după finalizarea lucrărilor de construcție, din Fondul rutier național, această porțiune de drum a fost acoperită cu îmbrăcăminte rutieră din beton asfaltic. Informația referitor la procesul de implementare a proiectului a fost permanent plasată pe pagina web atât a ADR Sud cât și în alte surse de informație locale și naționale. La obiect a fost instalat panoul informativ, în care era indicat sursa de finanțare a lucrărilor de construcție, implementatorul și beneficiarul proiectului.
3. Eficacitatea (Rezultativitatea)	
Care sunt rezultatele obținute până în prezent în urma implementării proiectului (în conformitate cu indicatorii stabiliți), precum și nivelul de calitate a acestora?	Prin construcția drumului de 4,84 km, locuitorii a 10 sate din r. Cimișlia, cât și a 3 sate din r. Basarabeasca (cca 27 330 persoane) au obținut acces îmbunătățit între ele și către traseul național M3. De asemenea au redus timpul și distanța pentru a ajunge la Chișinău. Astfel, distanța parcursă pînă la Chișinău pentru locuitorii s. Codreni a fost redusă de la 94 km la 41 km; pentru locuitorii s. Satul Nou – de la 87 km la 45 km; pentru locuitorii s. Selemet – de la 81 km la 54 km; pentru locuitorii s. Iserlia – de la 86 km la 62 km. În urma implementării proiectului a sporit considerabil traficul transportului pe porțiunea dată de drum. Au fost redirecționate un șir de rute inter-urbane și inter-rurale din localitățile beneficiare de proiect spre mun. Chișinău. Au fost deschise și rute zilnice noi: Codreni-Chișinău; Selemet-Satul Nou - Mihailovca - Chișinău; Troițcoe-Chișinău. Dacă anterior între satele vecine Codreni și Sagaidacul Nou nu era drum de acces și se deplasau din sat în sat doar pe timp favorabil, actualmente locuitorii satelor respective au acces atât la drumul local spre satele din raion, cât și spre traseul național M3 Chișinău-Giurgiulești. În rezultatul optimizării instituțiilor educaționale din raion, elevii din comuna Codreni și alte localități sunt transportați cu autobuzul școlar într-un timp optimal și în siguranță către gimnaziul Porumbrei. De asemenea, datorită accesului îmbunătățit la drum, populația din localitățile respective poate beneficia de servicii de asistență medicală urgentă de calitate. Populația satelor de pe drumul local L 580 parcurg un drum spre Chișinău, într-un timp rezonabil, practic redus în jumătate față de drumul anterior.

	Agenții economici din aria de intervenție au obținut posibilitatea de a-și realiza chestiunile de afacere mai rapid și mai eficient prin reducerea timpului și distanței de parcurgere la punctele de interes. Potențialii turiști, interesați de zonele turistice din preajmă, pot să-și materializeze necesitățile spirituale
Toate grupurile țintă au acces la / pot utiliza rezultatele / serviciile proiectului?	Rezultatele obținute sunt accesibile pentru toate grupele țintă ale proiectului. Drumul construit dintre localitățile vizate în cadrul proiectului sunt utilizate atât de către populația și agenții economici locali, cât și din afara celor 2 localități.
În ce măsură sistemul de MBR ¹ aplicat a contribuit la un proces de luare de decizii eficient?	În procesul de implementare a proiectului, actorii implicați s-au ghidat de obiectivele regăsite în cererea de finanțare, de planul de implementare a proiectului, de clauzele și termenii de executare a lucrărilor regăsite în contractele de antrepriză și planul de executare a lucrărilor. Deciziile luate la fiecare etapă de implementare aveau un substrat organizatoric și logic orientate spre atingerea obiectivelor. De către fiecare actor responsabil de implementare a fost agreat și pus în aplicare un proces de raportare și informare reciprocă, astfel ca fiecare sarcină la etapele de implementare stabilite în plan și contracte, să fie executate corespunzător și în termeni. Respectiv constatăm aplicarea eficientă a sistemului de management bazat pe rezultate.
A fost aplicat un mecanism de management al riscurilor? Cât de efectiv a fost aplicat acesta în atenuarea riscurilor?	Conform formularului matricei cadrului logic, care constituie Anexa B la cererea completă de finanțare, aprobată prin Decizia CNCDR nr. 4/12 din 23.02.2012, riscurile se definesc în coloana „Presupuneri”. În proiect este efectuată analiza riscurilor. În același timp nu este concret specificat la care obiectiv sau rezultat se atribuie riscul și cine este responsabil de atenuarea acestuia. Ipotezele nu au fost analizate.
În ce măsură rezultatele obținute au contribuit la atingerea obiectivelor programului/proiectului?	Obiectivul general: Crearea condițiilor optime pentru dezvoltarea social-economică a localităților dezavantajate în RDS. Obiective specifice: 1. Creșterea calității infrastructurii rutiere pentru localitățile din raioanele Cimișlia și Basarabeasca, prin conectarea directă a drumului L580 la traseul național M3; 2. Îmbunătățirea accesibilității călătorilor și mărfurilor spre și din 13 sate din raioanele Cimișlia (Codreni, Sagaidacul Nou, Sagaidac, Suric, Zloți, Satul Nou, Selemet, Mihailovca, Batîr, Troițcoe) și Basarabeasca (Ivanovca, Iserlia, Sadaclia) spre drumul național M3 (inclusiv spre mun. Chișinău) Analizând rezultatele obținute în prezent și pe cele în perspectiva apropiată, observăm evident că acestea au contribuit direct la atingerea obiectivelor stabilite din cererea de finanțare Putem scoate în evidență că s-a dus la îmbunătățirea condițiilor de circulație a locuitorilor comunelor Prin construcția drumului au fost conectate 2 sate Sagaidacul Nou și Codreni. Elevii din localitățile respective sunt transportați în plină siguranță și într-un timp rezonabil la gimnaziul din Porumbeni.

¹ Sistemul de monitorizare și evaluare bazat pe rezultate

	Pentru locuitorii s. Codreni timpul de parcurgere spre Chișinău a fost redus pînă la 40 min, față de 2 ore, parcurse anterior. Îmbunătățirea accesibilității călătorilor și mărfurilor spre și din 13 sate, precum și spre drumul național M3, creșterea calității infrastructurii rutiere pentru localitățile din raionalele Cimișlia și Basarabeasca. Un plus mare în atingerea obiectivelor la o scară largă este și faptul că, în prezent sunt desfășurate lucrările de reconstrucție a unei porțiuni de pe drumul regional G 122, tronsonul Sagaidacul Nou - Mihailovca, care se va conecta la porțiune de drum deja construit prin proiectul evaluat. Costul de reconstrucție fiind de 113 mln lei.
4. Impactul	
Care este impactul proiectului deja observat și cel potențial? A reușit programul/ proiectul să contribuie eficient la atingerea obiectivului general?	Construcția drumului Codreni-Sagaidacul Nou de 4,84 km are o importanță incontestabilă. La lansarea proiectului, așteptările tuturor grupurilor țintă față de rezultatele scontate au fost foarte mari. În prezent constatăm un grad înalt de impact pozitiv. Drumul nou construit facilitează impulsivitatea activităților economice din regiune. Agenții economici care doresc să-și comercializeze marfa la piețele de desfacere au obținut o legătură terestră nouă și oportună. Cheltuielile de transport și timpul parcurs au fost reduse, deoarece decade necesitatea de ocolire. Prin implementarea proiectului a fost atins obiectivul de îmbunătățire a calității infrastructurii de transport, accesibilitatea călătorilor și mărfurilor transportate, creșterea atractivității turistice din zonă și crearea condițiilor optime pentru dezvoltarea social-economică atât în localitățile partenere în cadrul proiectului cît și în RDS Concomitent, în conformitate cu HG nr. 1468 din 30.12.2016 , drumul construit din mijloacele FNDR, a fost inclus în componența drumului regional G122: M3 – Sagaidacul Nou – Satul Nou – Mihailovca – R26. Deci este de menționat că rezultatele proiectului au contribuit la modernizarea infrastructurii rutiere regionale. În același timp, trebuie menționat despre impactul global al proiectului, deoarece în prezent sunt desfășurate lucrările de reconstrucție a unei porțiuni de pe drumul regional G 122, tronsonul Sagaidacul Nou - Mihailovca, care se va conecta la porțiunea de drum deja construit prin proiectul Construcția drumului Codreni - Sagaidacul Nou. Ceea ce va duce la ceea ce începând cu anul 2021 tot drumul G122 va căpăta o importanță și mai mare pentru regiune facilitând dezvoltarea social-economică.
Au existat/există factori externi eventuali, care au pus/ar putea pune în pericol atingerea impactului proiectului? Care sunt efectele directe și indirecte, potențiale și/sau deja manifestate, sub aspect pozitiv sau negativ?	Conform actului de primire-predare nr. 02/13 din 08.09.2013, drumul Codreni-Sagaidacul Nou construit de 4.84 km a fost transmis beneficiarului – Consiliului raional Cimișlia. Din informația recepționată de la CR Cimișlia, constatăm că în prezent tronsonul de drum în cauză se află la evidența ÎS "Administrația de Stat a Drumurilor ", iar întreținerea lui este efectuată de către SA "Drumuri Cimișlia" cu finanțare din Fondul Rutier. Actualmente, drumul respectiv soluționează o multitudine de probleme de ordin economic și social ale grupurilor țintă din cadrul proiectului.

	Impactul direct al proiectului poate fi afectat în momentul în care nu va fi asigurată mentenanța regulată a drumului pentru întreținerea carosabilului și teritoriului adiacent acestuia, prin activități de conștientizare a localnicilor din preajma drumului pentru a menține într-o stare adecvată porțiunea de drum alăturată gospodăriei acestora. Efectele globale directe care pot avea loc în rezultatul implementării proiectului precum și ca rezultat al dezvoltării continue a drumului G122 (pe porțiunea M3-Mihailovca) pot fi următoarele: - ridicarea nivelului de trai a populației din regiunea respectivă; - stoparea șomajului și migrației de la sate, dând posibilitate populației de a se deplasa liber la oraș (Cimișlia și Chișinău) pentru a se angaja în câmpul muncii, pentru a-și continua studiile; - crearea posibilităților agenților economici de a-și realiza producția agricolă la piețele de desfacere la un preț accesibil; - înlesnirea activității economice prin deschiderea diferitor afaceri; - acces direct și rapid a ambulanței, a serviciilor poștale, a serviciilor pompieri. - acces direct la traseele naționale. - Dezvoltarea turismului în regiune.
5. Durabilitatea	
Există posibilitatea menținerii sau dezvoltării ulterioare ale beneficiilor proiectului după finalizarea lui sau a asistenței externe?	După finalizarea implementării proiectului, valoarea lucrărilor și serviciilor efectuate au fost transmise beneficiarului proiectului, Consiliului Raional Cimișlia. Urmare a faptului că acest segment de drum a fost inclus în lista drumurilor naționale, fiindu-i atribuit categoria de drum regional G-122 (H.G nr. 1468 din 30.12.2016), acesta a fost preluat în gestiune de către ÎS "Autoritatea de Stat a Drumurilor", iar lucrările de întreținere sunt efectuate de către SA "Drumuri Cimișlia" cu finanțare din Fondul Rutier. Concomitent este de menționat, că de calitatea lucrărilor de construcție efectuate, pentru o perioadă de 5 ani de la momentul recepției finale, responsabil era S.C. „Acit-Trans” SRL, antreprenorul lucrărilor, conform contractului de antrepriză prin garanția de bună execuție a lucrărilor. Totodată am constatat că în perioada de garanție nu au apărut necesitatea intervenției pt înlăturarea cărorva nereguli de calitate. La momentul evaluării în teren a stării fizice a drumului, a fost constatat că drumul este în stare foarte bună cu semne de întreținere regulată.
Există un plan de durabilitate ca parte integrală a designului proiectului? Sunt alocate resursele necesare pentru implementarea lor? Sunt responsabilitățile părților stipulate clar?	Este de menționat că de la bun început s-a stabilit o cooperare strânsă între implementator și beneficiar, care a permis crearea unui mediu eficient pentru desfășurarea proiectului. Concomitent este necesar de acordat o atenție specială consolidării procesului de asumare a responsabilității beneficiarilor față de rezultatele proiectului. O cale potențială pentru a menține calitatea rezultatelor obținute, ar putea fi monitorizarea mai riguroasă a progresului îndeplinirii prevederilor stipulate în Acordul de Parteneriat Conform Instrucțiunii pentru utilizatori privind înaintarea propunerilor de proiecte pentru finanțare din FNDR, aprobată prin Decizia CNCDR

	nr. 4/12 din 23.02.2012, planul de durabilitate nu constituia parte componentă a cererii de finanțare a proiectului. Examinând documentația disponibilă, am constatat că nu a fost elaborat careva plan de asigurare a durabilității. În același timp, capitolul VII „Durabilitatea proiectului” din Acordul de parteneriat privind implementarea proiectului, prevede ca beneficiarul și partenerii se angajează să gestioneze responsabil, eficient și durabil produsele obținute din implementarea Proiectului, în interesul consumatorilor și a comunității pe care le reprezintă. De asemenea, prin cererea de finanțare, aplicantul se obligă că durabilitatea proiectului va fi asigurată prin monitorizarea permanentă a stării traseului, astfel economisind cheltuielile de întreținere și exploatare. Deci constatăm că a existat un sistem de asigurare a durabilității proiectului cu responsabilități clare ale părților. Putem da o apreciere pozitivă (confirmat și de reprezentanții APL de nivelul 2 și 1 beneficiare) la asigurarea durabilității proiectului în deosebi datorită faptului că o dată cu acordarea categoriei de drum regional, Î.S. „Autoritatea de Stat a Drumurilor” prin intermediul S.A. ”Drumuri Cimișlia” întreprinde cu regularitate totalitatea măsurilor necesare pentru întreținerea adecvată a porțiunii de drum construite.
Există responsabilități asumate (ownership) din partea beneficiarilor proiectului? Sunt suficiente capacități instituționale și manageriale ca să asigure continuitate și utilizarea eficientă a beneficiilor proiectului?	ÎS ”Administrația de Stat a Drumurilor” dispune de un ansambru complex instituțional, financiar și material, pentru a asigura continuitatea și utilizarea eficientă a beneficiilor proiectului
Există un cadru de politici adecvat pentru menținerea corespunzătoare a beneficiilor/rezultatelor programului/proiectului?	Cadrul de politici existent este favorabil pentru menținerea corespunzătoare a rezultatelor proiectului. Astfel, Măsura 1.2 „Reabilitarea și modernizarea drumurilor regionale și locale” la Strategia de dezvoltare regională Sud pentru anii 2016-2020 stipulează că în acest sector sunt încurajate investițiile în reabilitarea coridoarelor de drum care asigură conexiunea către localitățile și infrastructură de primă importanță (educațională, de sănătate, economică, turistică, etc.), precum și către centre raionale și orașe. Prioritate se va da modernizării drumurilor care au cel mai mare impact asupra dezvoltării regionale și care satisfac în mod simultan necesitățile și interesele unui număr cât mai mare de populație, prin conectare la rețeaua de drumuri naționale. Nu mai puțin important este încadrarea perfectă a proiectului în Programul Regional Sectorial în domeniul infrastructurii drumurilor Regionale și Locale pentru Regiunea de Dezvoltare Sud aprobată de către CRD Sud la 25.03.2015. Planul strategic de dezvoltare socio-economică al raionului Cimișlia pentru anii 2013-2020, elaborat în corespundere cu documentele naționale de planificare strategică, prevede dezvoltarea continuă a rețelei de drumuri raionale prin renovarea drumurilor existente și construcția altor drumuri de conexiune inter- și intra-raională.

	Astfel, drumul Codreni-Sagaidacul Nou constituie o dovadă a faptului că beneficiarii dispun de o politică strategică în domeniul infrastructurii drumurilor și o realizează cu succes întru crearea condițiilor optime pentru dezvoltarea social-economică a regiunii.
6. Aspecte transversale (cross-cutting)	
<u>Respectarea Drepturilor Omului:</u> - În ce măsură proiectul a contribuit la promovarea drepturilor omului? - În ce măsură proiectul a ținut cont de grupurile vulnerabile în procesul de planificare? Care a fost grupul vulnerabil identificat și inclus social? A avut acesta de câștigat sau de pierdut în urma implementării proiectului?	Prin implementarea acestui proiect, observăm contribuția la promovarea următoarelor drepturi ale cetățenilor: • în primul rând a fost facilitat dreptul cetățeanului la liberă circulație, deoarece astfel beneficiarii au acces sporit la o altă parte a orașului, scurtând distanța de parcurs pe un drum renovat. • Egalității, deoarece astfel se egalează între toți cetățenii în posibilitatea de a accede la drumuri de calitate, inclusiv a grupurilor vulnerabile. • Rezultatele proiectului contribuie la îmbunătățirea nivelului de trai a locuitorilor din comunele Sărățica Nouă și Tomaiul Nou, precum și la dezvoltarea social- economică a localităților respective. În textul cererii de finanțare nu se regăsesc prevederi care ar reflecta că careva grupuri de cetățeni vulnerabili ar fi în stare să-și rezolve problemele existente prin rezultatele obținute, dar rezultatele obținute contribuie în aceeași măsură la rezolvarea problemelor existente în grupurile vulnerabile. Beneficiari fiind toți locuitorii inclusiv și cei cu grad sporit de vulnerabilitate.
<u>Respectarea egalității de gen</u> În ce măsură proiectul a ținut cont de aspectele de gen în procesul de planificare și implementare? Câte femei/fete și câți bărbați/băieți au beneficiat de rezultatele, produsele proiectului?	Egalitatea de gen, în mod direct, nu este abordată de proiect. Totodată de rezultatele proiectului vor beneficia atât bărbații, cât și femeile din localitățile din aria de intervenție.
<u>Respectarea necesităților privind protecția mediului:</u> S-a ținut cont de aspectele ecologice la etapa de elaborare, precum și implementare a programului/proiectului? Care a fost influența proiectului asupra stării mediului (pozitivă sau negativă) și ce măsuri au fost întreprinse pentru ameliorarea acestora?	La etapa de elaborare a proiectului au fost analizate toate aspectele ecologice, fiind obținute coordonările necesare de la instituțiile responsabile în domeniu. De asemenea, la recepțiile la terminarea lucrărilor și recepțiile finale, în cadrul comisiilor respective participă reprezentanții serviciilor ecologice. Aceștia s-au expus pozitiv referitor la influența proiectului asupra stării mediului, semnând procesele verbale corespunzătoare.

Bună guvernare: Pe parcursul planificării și implementării proiectului a fost asigurat modul participativ și transparența procesului decizional?	În conținutul cererii de finanțare nu se regăsesc acțiuni de implicare a cetățenilor în procesele de planificare, implementare, monitorizare și evaluare. Dar toate etapele procesului de implementare și monitorizare a proiectului cu regularitate au fost publicate pe pagina web a ADR Sud și rețelele sociale pe care ADR Sud are cont propriu. ADR Sud, prezintă regulat rapoarte la MADRM privind procesul de implementare și utilizare a mijloacelor financiare în cadrul proiectului. Informația respectivă, de asemenea, este prezentată Consiliului Regional pentru Dezvoltare Sud și Consiliului național de coordonare a dezvoltării regionale.
Concluzii pe fiecare criteriu de evaluare:	
	1. Proiectul este relevant, și oportun domeniului de intervenție, contribuind la dezvoltarea echilibrată a regiunii Sud. 2. Eficiența proiectului este bună în ceea ce privește raportul dintre resursele alocate, organizarea lucrărilor de construcție a drumului și produsul obținut. 3. Eficacitatea proiectului este promițătoare cu condiția că se va asigura administrarea adecvată a serviciilor de întreținere a drumului construit. 4. Impactul social-economic pentru localitățile din aria de intervenție este incotestabil foarte benefic. Ca rezultat fost asigurat accesul localităților vizate de proiect la drumul național expres M3 și invers. Beneficiarii finali au redus cheltuielile suplimentare semnificative pentru accesul la serviciile sociale și administrative, precum și la piețele de desfacere prin utilizarea unui drum scurt, sigur și de calitate. Impactul va căpăta o valoare adugată din moment ce acest drum a devenit drum regional fiind parte a traseului G122 aflat în reconstrucție capitală. 5. Există premise concrete ca durabilitatea rezultatelor să fie bună, dat fiind preluarea în administrare a porțiunii construite de către ÎS "Administrația de Stat a Drumurilor", care are capacități instituționale și materiale pentru aceasta. 6. Cu regret dar, aplicarea criteriului de evaluare "cel mai mic preț" în cadrul procedurilor de achiziționare a serviciilor de proiectare, deseori generează documentație tehnică de proastă calitate, datorită în mare parte lucrului efectuat „din oficiu”, fără a examina locul viitoarei construcții la fața locului. Acest fapt duce la tergiversarea procesului de implementare a proiectului din cauza depistării volumelor suplimentare de lucrări. Situația dată are un efect negativ asupra costului final al proiectului și asupra timpului de implementare inițial preconizat (exemplul lucrări suplimentare în valoare de 1.09 ml lei).
Recomandări cheie (în ordinea gradului de importantă și adresate principalelor părți interesate):	
	1. Se recomandă beneficiarului proiectului, Consiliului raionului Cimișlia, precum și APL de nivelul 1 beneficiare directe a proiectului, să monitorizeze continuu starea fizică a drumului. 2. Se recomandă primarului com. Porumbrei să atenționeze locatarilor gospodăriilor casnice, care au acces direct la carosabil, să întrețină într-o stare adecvată terenul adiacent drumului din preajma gospodăriilor sale. 3. Agenția de Dezvoltare Sud să plaseze pe pagina web raportul de evaluare a impactului proiectului respectiv

Raportori:

Tomescu Andrei



Şef Secţie Monitorizare şi Evaluare, ADR Sud

Rusu Anastasia



specialist Secţie Monitorizare şi Evaluare, ADR Sud

Slănină Ina



specialist Secţie Monitorizare şi Evaluare, ADR Sud

Coordonat:

Culeşov Maria



Director Agenţia de Dezvoltare Regională Sud

Realizarea indicatorilor de produs și rezultat în cadrul proiectului

Nr.	Indicatori planificați conform cererii de finanțare	Rezultatele atinse la finele proiectului	Comentarii privind realizarea/nerealizarea indicatorilor
Indicatori de produs			
1	Localități beneficiare de drum (valoarea inițială - 0)		
	13 localități care vor beneficia de drum	13 localități care beneficiază de drum	
2	Lungimea drumului construit (valoarea inițială - 0 km)		
	4,84 km de drum local construit	4,84 km de drum local construit	Indicatorul a fost atins pe deplin. În termen de 6 luni au fost executate lucrările de construcție a porțiunii de drum de 4,84 km, asigurând accesul beneficiarilor finali la traseul M3.
Indicatori de rezultat			
4	Persoane cu acces îmbunătățit la drum (valoarea inițială - 0)		
	27330 persoane cu acces îmbunătățit la drum	27330 persoane cu acces îmbunătățit la drum	În rezultatul efectuării lucrărilor de construcție în cadrul proiectului, de drumul nou construit beneficiază direct 27330 de locuitori a 13 sate din raioanele Cimișlia (Codreni, Sagaidacul Nou, Sagaidac, Suric, Zloți, Satul Nou, Selemet, Mihailovca, Batîr, Troițcoe) și Basarabeasca (Ivanovca, Iserlia, Sadaclia), avînd acces direct spre drumul național M3 (inclusiv spre mun. Chișinău).

Lista documentelor analizate

1. Nota conceptuală.
2. Cererea de finanțare.
3. Matricea cadrului logic.
4. Acordul de parteneriat privind implementarea proiectului.
5. Strategia de dezvoltare regională Sud.
7. Deciziile CNCDR nr. 18/12 din cu privire la redistribuirea mijloacelor financiare ale FNDR.
8. Raportul final al proiectului.
10. Contractele de antrepriză.
11. Contracte de servicii.
12. Procese verbale de recepție finală.
13. Actele de primire-predare a obiectului.
14. Hotărârea de Guvern nr. 1468 din 30.12.2016 privind aprobarea listelor drumurilor publice naționale și locale din Republica Moldova.
15. Constituția Republicii Moldova.

Lista anexelor

1. Cererea de finanțare.
2. Acordul de parteneriat privind implementarea proiectului.
3. Decizia Consiliului național de coordonare a dezvoltării regionale nr. 5/14 din 11.11.2014 cu privire la redistribuirea mijloacelor financiare ale Fondului național de dezvoltare regională pentru anul 2014.
4. Raportul final al proiectului.
5. Planul de asigurare a durabilității proiectului
6. Actele de primire-predare a obiectului.
7. Harta drumurilor în raionul Leova.
8. Plan de implementare la obiectul „Construcția drumului local Sărăcuța Nouă – Tomaiul Nou, raionul Leova”.

Lista persoanelor intervievate:

Data	Instituția / Localitatea	Numele, Prenumele	Funcția
24.08.2020	ADR Sud	Cotruță Nicolai	Specialist ADR Sud
01.09.2020	Primăria Porumbrei	Scrob Natalia	Primar
01.09.2020	Primăria Codreni	Spînu Valeriu	Primar

