

Raport de evaluare a impactului proiectului/programului

Denumirea proiectului/programului:	Construcția drumului local Sărățica Nouă – Tomaiul Nou, raionul Leova
Codul proiectului/programului:	0866
Data evaluării:	26.08.2020
Regiunea de Dezvoltare:	Sud
Apelul:	2012
Prioritatea SDR:	Nr. 1 "Reabilitarea infrastructurii fizice", Măsura 1.2 "Reabilitarea și modernizarea drumurilor locale"
Solicitantul:	Consiliul raional Leova
Beneficiari:	1985 Locuitori din comunele Sărățica Nouă și Tomaiul Nou 13 agenți economici; 535 gospodării țărănești; 9 instituții publice Consiliul raional Leova S.A. "Drumuri Cimișlia" filiala Leova
Bugetul total al proiectului conform Cererii de Finanțare, mii lei:	10 549,82
Suma alocată din FNDR, mii lei:	9 816,12
Contribuția Solicitantului, mii lei:	40,79
Alte surse, mii lei:	
Buget valorificat, mii lei	9 856,91
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.)?	La evaluarea din perspectiva acestui criteriu, se ia ca baza descrierea conceptuală din cererea de finanțare. De asemenea, se analizează documentele strategice de politici și de planificare, cadrul legislativ și normativ relevant. Obiectivul general al proiectului este Modernizarea infrastructurii de acces raionale în comunele Sărățica Nouă - Tomaiul Nou. Obiectivul specific al proiectului este Construcția drumului local Sărățica Nouă-Tomaiul Nou. Conform cererii de finanțare, obiectivele proiectului se încadrează în prioritatea nr. 1 a Strategiei de dezvoltare regională Sud „Reabilitarea infrastructurii fizice”, măsura 1.2 „Construcția, reabilitarea și modernizarea drumurilor regionale și a drumurilor locale”. Sursa:http://adrsud.md/public/files/2.SDR_Sud_2010-2016_revizuita_2012.pdf Cu toate acestea, obiectivele identificate în cererea de finanțare nu s-au prevăzut în documentele de planificare strategică atât a localităților implicate în proiect cât și a raionului Leova.
În ce măsură conținutul proiectului corespunde necesităților specifice ale grupurilor țintă?	De asemenea, se analizează în cererea de finanțare cât de clare sunt enunțate necesitățile grupurilor țintă și nivelul în care acest proiect vine să răspundă acestor necesități. Conform cererii de finanțare grupurile țintă constituie: - 1985 locuitori ai comunelor Sărățica Nouă și Tomaiul Nou; - 611 gospodării casnice din ambele comunități; - 13 agenți economici din ambele comunități; - 535 gospodării țărănești din ambele comunități; - 30 posesori de autovehicule cu destinație agricolă din ambele comunități; - 9 instituții publice din ambele comunități. Proiectul și-a propus să soluționeze problemele ce țin de infrastructura rutieră pentru comunele Sărățica Nouă și Tomaiul Nou. În procesul evaluării am stabilit că drumul de cca 3,7 km dintre comunele menționate îmbunătățește considerabil accesul pentru populație la serviciile publice de sănătate, la terenurile agricole, precum și asigură transportarea a 11 elevi din comuna Tomail Nou la gimnaziul din comuna Sărățica Nouă. De asemenea, crează noi posibilități de piață, schimb cultural dintre localități, precum și la dezvoltarea infrastructurii de transport pasageri din localitățile beneficiare spre Chișinău și centrul raional. Astfel drumul parcurs dintre sate, s-a redus de la 29 km la 3,7 km și a creat accesul spre traseul republican R34 Hîncești-Leova-Cahul- Giurgiulești.

Există un cadru logic al programului/proiectului? Care este calitatea acestuia. Intervenția logică este clară ?	La baza analizei din perspectiva acestui criteriu, stă matricea cadrului logic și planul de implementare. În cazul în care au intervenit schimbări în intervenția logică a proiectului, se ia cea mai actualizată matrice a cadrului logic a programului sau a proiectului respectiv. În procesul de evaluare prin prisma acestui criteriu, se analizează conform principiului „dacă” ... „atunci” și se constată în ce măsură legătura dintre activități, produse, rezultate și obiective este logică și construcția ei – calitativă. Analizând Cererea de finanțare a proiectului, compartimentul ”Matricea Logică”, constatăm că aceasta conține un cadrul logic, care întrunește elementele necesare stipulate în Instrucțiunea pentru utilizatori privind înaintarea propunerilor de proiecte pentru finanțare din Fondul național de dezvoltare regională, aprobată prin Decizia Consiliului Național de Coordonare a Dezvoltării Regionale nr. 4/12 din 23 februarie 2012. Obiectivele general și specific sunt clar formulate. În același timp, nu sunt respectate 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?	În procesul de analiză prin prisma acestui criteriu, se ține cont de indicatorii incluși în matricea cadrului logic la nivel de produse, rezultate și obiective și se analizează măsură în care ei sunt: Specificali – țintește o arie specifică pentru dezvoltare. Măsurabili – cuantificate sau cel puțin prezintă un indicator de progres. Realistici – gradul când aceștia pot fi atinși real, utilizând resursele disponibile. Relevanți pentru măsurarea gradului de progres în atingerea obiectivului, rezultatelor, etc. Încadrați în timp – specificarea timpului când obiectivele/rezultatele vor fi atinse. Indicatorii propuși de aplicant, corespund în mare parte criteriilor SMART (Specifice, Măsurabile, Accesibile, Realistice, încadrate în Timp). Totodată, aceștia sunt formulați diferit atât în cererea de finanțare cât și în matricea cadrului logic. De asemenea 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 procesul de evaluare conform acestui criteriu se analizează rubrica „ipoteze” din matricea cadrului logic, precum și secțiunea riscuri și ipoteze din cererea de finanțare. De asemenea, se analizează matricea riscurilor și gradul/modalitatea în care aceste riscuri au fost administrate și atenuate pe parcursul implementării programului/proiectului. Analizând cererea de finanțare, observăm că riscurile și ipotezele menționate în matricea cadrului logic s-au referit mai mult la procesul de organizare și efectuate a activităților de construcție a drumului. Totodată nu au fost menționate așa riscuri

	ca lipsa capacităților financiare și instituționale pentru asigurarea durabilității investiției în perioada post implementare. 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 cazul unor modificări operate pe parcursul implementării programului/proiectului, se analizează cea mai actualizată matrice a cadrului logic, precum și alte documente (note informative, rapoarte de progres, procese verbale). Se constată schimbările de ordin conceptual sau operațional, precum și în ce măsură aceste schimbări au fost necesare și au avut efecte pozitive asupra grupului țintă și asupra rezultatelor proiectului. Intervievând angajații ADR Sud și analizând documentația disponibilă, constatăm că au fost operate unele modificări în documentația tehnică în legătură cu depistarea erorilor la proiectarea traseului. Conform documentației respective, drumul traversa terenurile agricole private, ceea ce afecta drepturile inalienabile la proprietate privată a populației. Deci, modificările au dus la reamplasarea axei unui sector de drum mai spre vest de amplasarea proiectată inițial (aproximativ cu 100 metri de la punctul inițial). Aceste modificări au fost suportate financiar din contul mijloacelor beneficiarului.
2. Eficienta	
Au fost alocate suficiente resurse în proiect pentru a asigura atingerea obiectivelor/ rezultatelor propuse? Au fost acestea utilizate în mod adecvat/optim?	În urma analizei bugetului proiectului, planului de implementare și a rapoartelor de progres și rapoartelor financiare se dă o apreciere dacă resursele financiare, umane și instituționale au fost utilizate adecvat în comparație cu rezultatele obținute. Proiectul „Construcția drumului local Sărățica Nouă – Tomaiul Nou, raionul Leova” a fost depus spre finanțare din Fondul Național de Dezvoltare Regională în cadrul Apelului II de propuneri de proiecte din 2012 pentru perioada de finanțare 2013-2015. Proiectul a fost inclus în Documentul unic de program pentru anii 2013-2015 (H.G. nr. 933 din 18.12.2012) Costul total al proiectului conform cererii de finanțare în cadrul apelului de propuneri de proiecte, constituia 10549,82 mii lei, din care aplicantul a solicitat din FNDR 10476,85 mii lei, iar 72,97 mii lei fiind asumate de către beneficiar ca contribuție proprie. Documentația tehnică a proiectului, care nu a fost inclusă în costul total al proiectului, a fost elaborată din mijloacele financiare ale beneficiarului în valoare de 165,18 mii lei. Ca urmare a efectuării achizițiilor publice, lucrările de construcție au fost efectuate de către SRL „Acit-Trans”, conform contractului de antrepriză nr. 4/L/14 din 25.04.2014, valoarea contractuală a căreia au constituit 9152,20 mii lei, pentru o durată de execuție de 12 luni. Ulterior, fiind depistate neconcordanțe în documentația tehnică legate de amplasarea drumului, și modificărilor operate în proiectul tehnic, a fost semnat acordul adițional nr. 1 din 14.10.2014 la contractul de antrepriză menționat, valoarea lucrărilor majorându-se cu 570,87 mii lei. Prin urmare, valoarea finală a lucrărilor de construcție a drumului a constituit cca 9723,07 mii lei. Serviciile de supraveghere tehnică au fost efectuate de către ÎS „SABOS”, în baza Contractului nr. 11/S/14 din 30.04.2014, care inițial a constituit 86,95 mii lei. Ulterior, datorită majorării

	valorii contractului de antrepriză, și semnării Acordul adițional nr. 1 din 20.11.2014 la contractul de supraveghere tehnică. Valoarea contractului a fost mărită cu 5,42 mii lei. Astfel valoarea finală a contractului pentru supravegherea tehnică a lucrărilor de construcții a constituit cca 92,37 mii lei. Panoul informativ de promovare a obiectului a fost confecționat la preț de 0,68 mii lei. Serviciile de supraveghere de autor și modificare a proiectului au fost efectuate de către IPS „Iprocom”, din mijloacele financiare ale beneficiarului, în mărime de 40,79 mii lei. Prin urmare, costul total al proiectului, inclusiv modificările operate în documentația tehnică a constituit 9 856,91 mii lei, din care 9 816,12 mii lei este costul proiectului din FNDR, iar 40,79 mii lei contribuția beneficiarilor Deci executând toate contractele semnate și valorificând banii alocați, constatăm că mijloacele financiare și cele umane au fost utilizate adecvat în comparație cu rezultatele obținute.
A fost respectat planul de implementare? Activitățile au fost implementate la timp?	În urma analizei planului de implementare, se evaluează dacă activitățile planificate au fost implementate, precum și în cadrul de timp stabilit. Analizând Planul de implementare a proiectului care cuprinde activități pentru organizarea și efectuarea lucrărilor de construcție în 12 luni și suprapunând toate evenimentele derulate în cadrul acestuia constatăm că termenul de implementare nu a fost depășit. Deci, dacă semnarea Acordului de parteneriat pentru implementarea proiectului a avut loc la 28.02.2014, recepția finală a lucrărilor de construcție a drumului a avut loc la 28.11.2014, iar transmiterea obiectului construit către beneficiar a avut loc la 23.12.2014, constatăm că activitățile pentru realizarea proiectului au fost realizate chiar mai rapid decât planul de implementare a proiectului aprobat anterior.
Care au fost produsele proiectului obținute? Au fost acestea calitative și livrate în timp, precum și conform bugetului alocat?	Din perspectiva aceasta, se analizează produsele livrate versus cele planificate în matricea cadrului logic și planul de implementare, precum și calitatea acestora, livrarea în cadrul temporar stabilit. În urma implementării proiectului au fost realizate următoarele produse: - 3,778 km drum construit în variantă albă (macadam); - 69 indicatoare rutiere montate; - 6 intrări de drumuri laterale spre terenurile agricole din 11 planificate. După transmiterea valorilor lucrărilor și serviciilor prestate către Consiliul Raional Leova, au mai fost construite încă 3 intrări către terenurile agricole, din sursele CR Leova. Drumul este asigurat cu rigole de evacuarea a apelor. Concomitent, pentru protejarea acostamentelor, este necesară sădirea arborilor pe toată lungimea drumului. La momentul evaluării impactului proiectului, suprafața carosabilă a drumului era într-o stare foarte bună.
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?	În urma analizei rezultatelor vizitelor în teren, a informației din rapoartele de progres, etc. se evaluează rezultatele obținute versus cele planificate. Nivelul de progresul se stabilește în conformitate cu indicatorii de progres stabiliți la nivel de rezultate. Beneficiarul și partenerii săi, în rezultatul implementării proiectului, au atins următoarele rezultate: 1. Conexiunea între comunele Sărățica Nouă - Tomaiul Nou a fost îmbunătățită prin construcția drumului între satele Cîmpul Lung și Sărățica Veche. 2. A fost asigurată transportarea rapidă și în siguranță a 11 elevi din com. Tomaiul Nou la gimnaziul din Sărățica Nouă. 3. Distanța de deplasare din Tomaiul Nou spre Sărățica Nouă a fost redusă de la 29 km pînă la 3,7 km. Anterior, pînă la implementarea proiectului se efectua prin satele Cneazevca, Sărăteni, Vozneseni, Troița, Troian, Cîmpul Drept, Sărățica Nouă. 4. Timpul de deplasare din Sărățica Veche (comuna Tomaiul Nou) spre Sărățica Nouă a fost redus de la 40 minute la 10 minute. Construcția drumului dintre comunele respective a contribuit la optimizarea circulației de persoane și mărfuri nu doar dintre cele 2 comune, dar a mai multor localități din regiune. Concomitent, în conformitate cu matricea cadrului logic, beneficiarul include mai mulți indicatori cu valori și ținte pe care și le dorește să le atingă. Aceștea sunt: - Reducerea numărului de persoane ce migrează din localitățile r- lui Leova peste hotare sau în alte localități ale Republicii Moldova cu circa 15% în perioada 2012-2014. - Creșterea veniturilor din activitățile economice existente și majorarea veniturilor la bugetele locale și casnice cu cel puțin 20% în perioada 2012-2014; - Creșterea calității serviciilor sociale cu cca 30% în perioada 2012-2014. - Reducerea numărului caselor și cantității terenurilor afectate de scurgerea defectă și neorganizată a apelor pe aceste porțiuni de la 60% - pînă la 80%; - Creșterea nivelului de protecție a mediului ambiant prin reducerea factorilor nocivi cu cca 40% pînă la finalizarea proiectului; - Conștientizarea cetățenilor și responsabilizarea acestora în legătură cu problemele de deplasare și mediu, precum și cele economice; - Creșterea nivelului de trai al populației prin construcția infrastructurii de acces cu 15% în perioada 2012-2014 - Creșterea economiilor din transportul de marfuri și călătoriprecum și îmbunătățirea atractivității investiționale cu circa20%. Informația care ar demonstra atingerea rezultatelor respective nu a fost prezentată de către beneficiarul proiectului. În același timp, analizând datele statistice ale Biroului Național de Statistică, și anume populația prezentă și cea în vîrstă aptă de muncă pentru anii2012, 2014 și 2017, nu s-a observat o reducere a numărului de persoane care migrează din localitățile vizate de proiect cu 15%, precum și-a propus beneficiarul. Astfel, în Sărățica Nouă: Populația prezentă: 2012 – 1129 persoane;
---	---

	2014 – 1091 persoane; 2017 – 1007 persoane. Persoane în vârstă aptă de muncă: 2012 – 752 persoane; 2014 – 728 persoane; 2017 – 667 persoane. În Tomaiul Nou: Populația prezentă: 2012 – 740 persoane; 2014 – 761 persoane; 2017 – 754 persoane. Persoane în vârstă aptă de muncă: 2012 – 511 persoane; 2014 – 522 persoane; 2017 – 516 persoane.
Toate grupurile țintă au acces la / pot utiliza rezultatele / serviciile programului/proiectului?	Reieșind din grupul țintă stabilit, în urma vizitei în teren și interviurile efectuate, se evaluează gradul de acces al acestora la beneficiile produse de către proiect. Se atrage atenția în mod special asupra grupului țintă vulnerabil comparativ cu ceilalți. 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 MBR¹ aplicat a contribuit la un proces de luare de decizii eficient?	Se determină dacă există sau nu un sistem de MBR al proiectului dat, părțile responsabile și implicate. Se analizează eficiența acestuia în procesul decizional, inclusiv comitetul director al proiectului, deciziile incluse în procesele verbale și se contrapun cu rezultatele obținute. 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, deoarece erau efectuate raportări sistematice cu acțiuni realizate, respectiv constatăm aplicarea 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?	În urma analizei matricei riscurilor, se apreciază calitatea acestui document. De asemenea, se analizează sistemul de monitorizare a riscurilor identificate pe parcursul implementării proiectului, măsurile de atenuare a acestora și documentarea/actualizarea acestora. 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”. Riscurile și ipotezele menționate în matricea cadrului logic s-au referit mai mult la procesul de organizare și efectuate a activităților de construcție a drumului. Dar analizând cererea de finanțare, constatăm că nu au fost luate în calcul așa riscuri ca lipsa capacităților financiare și instituționale pentru întreținerea drumului în perioada post implementare. Fapt confirmat și din interviuarea primarilor comunelor Sărățica Nouă și Tomaiul Nou, deoarece aceștia au confirmat că de la darea în

¹ Sistemul de monitorizare și evaluare bazat pe rezultate

	exploatare a drumului și recepționarea costurilor investiționale în decembrie 2014 și până la luarea în gestiunea de către Autoritatea Națională a Drumurilor a tronsonului construit, de către APL beneficiare nu au fost efectuate careva lucrări de întreținere a drumului din cauza insuficienței mijloacelor financiare. Un mecanism de management, inclusiv de monitorizare și evaluare a riscurilor nu există
În ce măsură rezultatele obținute au contribuit la atingerea obiectivelor programului/proiectului?	Rezultatele obținute în urma implementării proiectului au contribuit la îmbunătățirea condițiilor de circulație a locuitorilor comunelor Sărațica Nouă și Tomaiul Nou, precum și a transportului din alte localități din preajmă. Aceștia au obținut mai multe căi de acces spre centrul raional, precum și în alte direcții. 11 elevi, care merg la gimnaziul din Sărațica Nouă, au obținut traseu sigur și rapid spre destinație. Distanța de deplasare din Tomaiul Nou spre Sărațica Nouă a fost redusă de la 29 km până la 3,7 km, iar timpul de parcurgere de la 40 la 10 minute. Considerăm că rezultatele obținute direct contribuie la atingerea obiectivelor specifice a proiectului.
4. Impactul	
Care este impactul proiectului deja observat și cel potențial? A reușit programul/ proiectul să contribuie eficient la atingerea obiectivului general?	Prin prisma acestui criteriu și în urma analizei rezultatelor obținute, obiectivelor atinse, se dă o apreciere a impactului pozitiv/negativ al programului/proiectului în urma implementării lui asupra grupului țintă. În cazul în care proiectul nu a reușit să atingă obiectivele în cadrul temporar stabilit și în cazul în care există posibilitatea continuării lui, se va da o apreciere a impactului potențial al programului/proiectului după eventuala finalizare a lui. În cadrul procedurilor de evaluare a proiectului constatăm că rezultatele obținute au impact asupra instituțiilor publice, agenților economici, populației nu doar a celor 2 comune beneficiare directe, dar și a beneficiarilor din mai multe localități. Astfel, construcția drumului Sărațica Nouă - Tomaiul Nou a îmbunătățit accesul la drumul național R34 – Hîncești – Leova – Cahul – Giurgiulești. 11 elevi sunt transportați într-un termen restrâns și sigur spre gimnaziul din Sărațica Nouă. Distanța de deplasare din Tomaiul Nou spre Sărațica Nouă a fost redusă de la 29 km până la 3,7 km, iar timpul de parcurgere de la 40 la 10 minute. În prezent se examinează posibilitatea deschiderii unor rute de transport pasageri care vor traversa acest tronson de drum, precum Sărațica Nouă – Chișinău și Tomaiul Nou - Leova Concomitent, în conformitate cu Hotărîrea de Guvern nr. 1468 din 30.12.2016 „Privind aprobarea listelor drumurilor publice naționale și locale din Republica Moldova”, drumul construit din mijloacele FNDR, constituie un segment al drumului regional G102: R34- Stoianovca - Sărațica Nouă - Troian - R34. Din aceste considerente se poate de menționat că rezultatele proiectului au contribuit la atingerea obiectivelor prin modernizarea infrastructurii rutiere raionale. În același timp, nu putem menționa despre impactul global al proiectului, deoarece nu s-a dovedit creșterea nivelului de trai al populației prin construcția infrastructurii de acces după cum și-a propus beneficiarul - cu 15% în perioada anilor 2012-2014. De

	asemenea, nu s-a dovedit a fi redus numărul de persoane care migrează din localități cu cca 15% în aceeași perioadă, ba din contra primarii comunelor beneficiare au menționat cu regret că din 2014 până în prezent numărul populației a scăzut inclusiv datorită migrației.
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?	În urma analizei factorilor externi (politici, de mediu, financiari, etc.) se dă o apreciere a efectelor negative care au influențat parcursul implementării programului/proiectului, precum și atingerea impactului scontat. Matricea riscurilor este unul din documentele principale de care se va ține cont la analiza acestui aspect. Obiectul construit a fost transmis de către ADR Sud beneficiarului proiectului, Consiliul raional Leova în decembrie 2014. Conform contractului de antrepriză, în perioada a 5 ani de garanție de la recepția finală, executorul lucrărilor de construcție urma să-i asigure calitatea și să înlăture eventuale defecte apărute în acea perioadă, la acest tronson de drum. Intervievând primarii comunelor beneficiare în cadrul vizitei în teren, aceștia au menționat că de la data dării în exploatare a drumului în noiembrie 2014 și până la începerea întreținerii lui în anul 2017 de către Î.S. „Autoritatea de Stat a Drumurilor”, drumul nu era întreținut deloc, începând să degradeze calitatea lui. Însă atât primarii, cât și reprezentantul Consiliului raional Leova au confirmat că nu au făcut vro adresare oficială către ADR Sud sau către antreprenor pentru a reclama defecte la calitatea drumului și să solicite intervenția antreprenorului la înlăturarea unor eventuale defecte apărute la drum. Reprezentantul S.A. ”Drumuri Cimișlia” (operatorul contractat de către Autoritatea de Stat a Drumurilor) a confirmat ca la momentul efectuării primelor lucrări de întreținere a drumului menționat în anul 2017, acesta prezenta semne de degradare a calității, deoarece drumurile cu acoperire din piatră spartă necesită mentenanță sistematică. La momentul evaluării impactului prin vizitarea obiectului în teren, s-a observat o stare destul de bună a părții carosabile drumului. Cu excepția unor porțiuni ale rigolelor de scurgere a apelor pluviale care nu erau curățate, dar Nicolae Revenco, reprezentantul S.A. ”Drumuri Cimișlia” ne-a asigurat că în lucrările planificate în acest an sunt incluse și curățarea acelor rigole. În cazul în care, drumul pavat cu piatră spartă nu va fi protejat de către instituțiile abilitate, prin indicatoare de circulație pentru interzicerea transportului de tonaj mare care poate afecta calitatea acestuia, prin întreținerea adecvată susținută de mijloace financiare sigure, poate pune în pericol impactul direct al proiectului
5. Durabilitatea	
Există posibilitatea menținerii sau dezvoltării ulterioare ale beneficiilor proiectului după finalizarea lui sau a asistenței externe?	În urma analizei impactului scontat, rezultatelor atinse, precum și a măsurilor din planul de durabilitate, se dă o apreciere a gradului de continuitate/menținere a beneficiilor obținute pe viitor fără suportul proiectului. În procesul de evaluare se ține cont de durabilitatea prin prisma financiară, instituțională și simțul

	proprietății asupra beneficiilor obținute în urma implementării proiectului. După finalizarea implementării proiectului, valoarea lucrărilor și serviciilor efectuate au fost transmise beneficiarului proiectului, Consiliului Raional Leova în data de 23.12.2014. Urmare a faptului că acest segment de drum a fost inclus în lista drumurilor naționale, fiindu-i atribuit categoria de drum regional G-102 (H.G nr. 1468 din 30.12.2016), în aprilie 2017 a fost preluat în gestiune de către ÎS "Autoritatea de Stat a Drumurilor", iar lucrările de întreținere sunt efectuate de către SA "Drumuri Cimișlia" filiala Leova. De la darea în exploatare a drumului, întru asigurarea durabilității, din contul beneficiarului au fost montate 2 podețe în valoare de 60 mii lei. Alte cheltuieli până la transmiterea drumului în deservire "Autorității de Stat a Drumurilor" de către beneficiar nu au fost efectuate. 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?	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. Planul respectiv, la indicația Ministerului Dezvoltării Regionale și Construcțiilor, a fost prezentat după finalizarea implementării proiectului Agenției de Dezvoltare Regională Sud, la 19.11.2014. Planul include activități de întreținere a drumului pe timp de vară și iarnă, sădirea copacilor în zona de protecție. În același timp, nu este clar pentru care perioadă este prevăzut acesta. Careva informație privind realizarea planului nu a fost prezentată de către beneficiar. 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. Gestionarea drumului va fi efectuată de S.A. „Drumuri Leova”, care dispune de cadre profesionale și echipament specializat pentru asigurarea exploatării durabile a drumurilor. Deci constatăm că a existat un sistem de asigurare a durabilității proiectului cu responsabilități clare ale părților, dar în procesul de evaluare am constatat că beneficiarul pe parcursul perioadei noiembrie 2014 și aprilie 2017 nu a întreprins acțiuni de întreținere a drumului cu excepția construcției a 2 podețe în valoare de 6 mii lei nici nu a adresat vro solicitare de a remedia careva eventuale neajunsuri la calitatea părții carosabile în perioada de garanție oferită de compania de construcție. Putem da o apreciere pozitivă (confirmat și de reprezentanții APL de nivelul 2 și 1 beneficiare) la asigurarea durabilității

	proiectului doar faptului că o dată cu acordarea categoriei de drum regional, din anul 2017 Î.S. „Autoritatea de Stat a Drumurilor” prin intermediul S.A. ”Drumuri Cimișlia” a întreprins totalitatea măsurilor necesare și regulate pentru întreținerea adecvată a porțiunii de drum construite.
Există responsabilități asumate (ownership) din partea beneficiarilor programului/proiectului? Sunt suficiente capacități instituționale și manageriale ca să asigure continuitate și utilizarea eficientă a beneficiilor programului/proiectului?	Conform contractului de antrepriză, antreprenorul, SRL „Acit- Trans”, a avut obligativitatea să efectueze lucrări de întreținere a drumului timp de 5 ani. Acordul de parteneriat privind implementarea proiectului, prevede ca beneficiarul și partenerii se angajează să gestioneze responsabil, eficient și durabil produsele obținute din implementarea Proiectului. Ne cătând la toate angajările de asigurare a durabilității, reprezentantul S.A. „Drumuri Cimișlia” filiala Leova a menționat, că la momentul preluării spre întreținere, acest tronson de drumu era într-o stare nesatisfăcătoare.
Există un cadru de politici adecvat pentru menținerea corespunzătoare a beneficiilor/rezultatelor programului/proiectului?	În conformitate cu constatările de mai sus, se evaluează impactul obținut și durabilitatea programului/proiectului în contextul mai larg al cadrului strategic național, regional, legislativ-normativ. Se analizează pe cât acest cadru permite menținerea sau dezvoltarea în continuare a beneficiilor obținute, inclusiv în baza documentelor de programare strategică de nivel local, regional, național pentru o nouă perioadă de planificare. 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. Concomitent, Strategia de dezvoltare integrată a raionului Leova pentru anii 2015-2020 stipulează că restabilirea infrastructurii de transport a raionului Leova trebuie să devină o prioritate fiind argumentată de: necesitatea sporirii siguranței persoanelor transportate și a mărfurilor transportate, pe de o parte, dar și de efectele pe care aceasta le are asupra dezvoltării mediului de afaceri, iar prin urmare asupra veniturilor publice și ale populației, determinând nivelul de trai al acestora. Prin urmare, direcțiile prioritare de acțiune ale CR Leova în acest sens necesită a fi: 1. Construcția drumurilor de conexiune în localitățile unde acestea nu există, precum și asigurarea accesului facil către principalele obiective turistice; 2. Consolidarea capacităților instituționale ale APL-urilor în vederea identificării fondurilor externe de finanțare a proiectelor de construcție și modernizare a drumurilor.

	Cea mai mare problemă în asigurarea menținerii beneficiilor și rezultatelor o constituie insuficiența acoperirii financiare a capacităților primăriei în exercitarea atribuțiilor asumate.
6. Aspecte transversale	
<u>Respectarea Drepturilor Omului:</u> - În ce măsură programul/proiectul a contribuit la promovarea drepturilor omului? - În ce măsură programul/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?	La analiza prin prisma acestui aspect transversal, se vor determina principalele drepturi ale omului la promovarea cărora a contribuit proiectul. O atenție deosebită se va atrage grupurilor vulnerabile (de exemplu, persoane în etate, persoane cu venit mic, persoane cu dezabilități și persoane marginalizate din diferite motive) care au fost excluse social. 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. Beneficiarii 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 analiza prin prisma acestui aspect transversal, se vor evalua aspectele de impact asupra mediului la nivel general. În cazul în care proiectul are în documentația sa Raportul cu privire la impactul asupra mediului sau o secțiune/un capitol descris în cererea de finanțare sau studiu de fezabilitate, informația din aceste documente se va analiza versus rezultatele obținute din perspectiva mediului. 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.

<u>Bună guvernare:</u> Pe parcursul planificării și implementării proiectului a fost asigurat modul participativ și transparența procesului decizional?	La analiza prin prisma acestui aspect transversal, se va evalua modul în care principiul participativ și al transparenței procesului decizional este respectat pe parcursul implementării proiectului sau programului. 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 dat este unul relevant și corespunde necesităților grupurilor țintă din localitățile vizate de proiect. În același timp, calitatea formulării de către solicitant a obiectivului general și specific, precum și intervenția logică a proiectului necesitau îmbunătățiri la etapa inițială. Rezultatele nu au fost clar definite. 2. Aplicarea criteriului de evaluare "cel mai mic preț" în cadrul procedurilor de achiziționare a serviciilor de proiectare, 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. 3. Este regretabil faptul că pentru a obține finanțare din Fondul național de dezvoltare regională, beneficiarii își propun atingerea unor rezultate majore, atât pe plan social cât și economic, care urmează să aducă un șir de beneficii pentru grupul țintă. Totodată nu-și asumă responsabilitatea pentru identificarea surselor alternative și nu pot demonstra realizarea acestor rezultate. 4. Impactul scontat al proiectului a fost atins și anume a fost asigurat accesul localităților vizate de proiect la drumul republican R34: Hîncești – Leova – Cahul – Giurgiulești. Cu toate acestea, pentru a îmbunătăți condițiile social-economice a localităților vizate de proiect, este nevoie de mai multe intervenții. 5. Un aspect sensibil îl reprezintă capacitatea foarte scăzută de autofinanțare al APL de toate nivelurile întru rezolvarea problemelor la nivel local, dar în speță cele legate de dorința pozitivă de a dezvolta infrastructura drumurilor însă neavând surse măcar de mentenanță, investiția riscă să degradeze la scurt timp după realizarea lucrărilor. În prezent, durabilitatea rezultatelor proiectului evaluat, este asigurată fiind identificate capacitățile financiare și instituționale de menținere a rezultatelor, deoarece întreținerea drumului este efectuată de către ÎS "Autoritatea de Stat a drumurilor".	
Recomandări cheie (în ordinea gradului de importanță și adresate principalelor părți interesate):	
1. Se recomandă beneficiarului proiectului, Consiliului raionului Leova, partenerilor lui, primăriilor com. Tomaiul Nou și Sărăcuța Nouă, după caz ÎS "Autorității de Stat a Drumurilor":	

În limitele competențelor să creeze condiții pentru protejarea suprafeței carosabile a drumului de traversare a acestuia de către tehnica cu tonaj mare, inclusiv prin instalarea indicatoarelor privind limitarea accesului la drum a tehnicii respective.

1.2. Să monitorizeze și să întrețină într-o stare adecvată partea carosabilă, acostamentele, precum și rigolile de scurgere a apelor pluviale.

1.3. Să identifice mijloace financiare necesare pentru procurarea și sădirea arborilor și arbuștilor care vor proteja acostamentele drumului de deteriorare.

2. Se recomandă ADR Sud Să plaseze pe pagina web raportul de evaluare a impactului proiectului respectiv

Raportori:

Tomescu Andrei



Șef Secție Monitorizare și Evaluare, ADR Sud

Rusu Anastasia



specialist Secție Monitorizare și Evaluare, ADR Sud

Slănină Ina



specialist Secție Monitorizare și Evaluare, ADR Sud

Coordonat:

Culeșov Maria



Director Agenția 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)		
	2 localități care vor beneficia de drum	2 localități care beneficiază de drum	Proiectul „Construcția drumului local Sărățica Nouă-Tomaiul Nou, raionul Leova” este un proiect nou, la etapa inițială localități beneficiare nu au fost. La final, 2 localități (s. Sărățica Veche și s. Cîmpul Drept) beneficiază direct de drumul nou-construit.
2	Lungimea drumului construit (valoarea inițială - 0 km)		
	3,78 km de drum local construit	3,78 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 3,78 km, asigurând accesul beneficiarilor finali.
Indicatori de rezultat			
4	Persoane cu acces îmbunătățit la drum (valoarea inițială - 0)		
	1985 persoane cu acces îmbunătățit la drum	Peste 2000 persoane cu acces îmbunătățit la drum	În rezultatul efectuării lucrărilor de construcție în cadrul proiectului, de drumul nou construit beneficiază direct peste 1900 de locuitori a satelor Sărățica Veche și Cîmpul Drept, precum și locuitorii satelor vecine.

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.
6. Strategia de dezvoltare integrată a raionului Leova pentru anii 2015-2020.
7. 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.
8. Raportul final al proiectului.
9. Planul de asigurare a durabilității 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
20.08.2020	ADR Sud, or. Cimișlia	Tocaru Andrei	Consultant GIZ
		Cotruță Nicolai	Specialist ADR Sud
26.08.2020	Primăria Tomaiul Nou	Nacov Iaroslav	Primar Tomaiul Nou
		Raevchi Mihail	Primar Sărățica Nouă
		Revenco Nicolae	S.A. "Drumuri Cimișlia"
		Bodorceanu Mihai	Specialist CR Leova

