

11/01 3

# RAPORT DE EVALUARE A IMPACTULUI PROIECTULUI

## I. Rezumatul proiectului

**Denumirea proiectului/programului:** "Îmbunătățirea coeziunii infrastructurii de drumuri regionale R3-E581 în Regiunea de Dezvoltare Centru"

**Codul proiectului/programului:** 9295

**Data aprobării finanțării:** 23.02.2012

**Localizarea proiectului/programului:** raionul Ialoveni, satele Ruseștii Noi, Văsieni, Ulmu, Horodca

**Data demarării – actual:** 27 ianuarie 2011, conform Acordului de Parteneriat

**Data finalizării - planificat:** 24 luni, conform Planului de implementare

**Data finalizării:** 10 decembrie 2012

**Bugetul total:** 66 386 815,00 lei (conform cererii de finanțare)

### 1. Descrierea succintă a contextului general al proiectului/programului, conform cererii de finanțare:

Proiectul "Îmbunătățirea coeziunii infrastructurii de drumuri regionale R3-E581 în Regiunea de Dezvoltare Centru" a avut drept Obiectiv general *Îmbunătățirea situației social-economice în cadrul Regiunii de dezvoltare Centru prin consolidarea coeziunii infrastructurii rutiere*. Proiectul își propune să aibă un impact pozitiv asupra grupului țintă format din locuitorii celor 4 sate (cca 15400 persoane) prin livrarea următoarelor rezultate: construcția 4,570 km de drum local, modernizarea a 18,4 km de drum raional, 1 autogreder procurat, 4 autorități publice locale instruite în gestionarea infrastructurii de drumuri. Beneficiari direcți ai proiectului sunt entitățile administrației publice, agenții economici, agricultorii și instituțiile publice, proprietarii de transport și utilaje. Rezultatele preconizate vor facilita accesul la traseul european E 581 pentru localitățile Ruseștii Noi, Ulmu, Văsieni, Horodca din raionul Ialoveni și vor îmbunătăți conexiunea cu drumul național R3 Chișinău-Hîncești. Pentru implementarea acestui proiect, din sursele FNDR au fost valorificate 5 801 719,33 lei, inclusiv pentru lucrări de proiectare – 1 297 662,00 lei și 4 504 057,33 lei pentru lucrări de construcție a drumului auto Ulmu-E581 (M1).

### 2. Intervenția logică a proiectului/programului, conform cererii de finanțare:

Conform Cererii de finanțare, solicitantul a identificat problemele/necesitățile grupului țintă, a stabilit obiectivele și a elaborat strategia de implementare. Proiectul corespunde cu prioritățile SDR *Prioritatea 1 Reabilitarea infrastructurii fizice - Măsura 1.2 Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri existente și a conexiunilor internaționale*. Activitățile planificate în cadrul proiectului sunt argumentate și vin să atingă obiectivul general, cât și cele specifice. Calitatea proastă a drumului raional L464 R3-Ruseștii Noi-Ulmu și lipsa accesului la autostrada E581 care leagă regiunea țintă cu zona metropolitană este unul din impedimentele majore în dezvoltarea economică și socială a regiunii. Astfel, urmare a desfășurării activităților de proiectare, de organizare de tendere și de construcții urma să fie construit 4,57 km de drum nou, renovați 18,4 km de drum ce parcurge localitățile Ruseștii Noi-Văsieni-Ulmu. În rezultatul implementării proiectului obiectivul general al proiectului a fost atins parțial.

## II. Raport de evaluare a impactului proiectului/programului

<b>Denumirea proiectului/programului:</b>	”Îmbunătățirea coeziunii infrastructurii de drumuri regionale R3-E581 în Regiunea de Dezvoltare Centru”	
<b>Codul proiectului/programului:</b>	9295	
<b>Data evaluării:</b>	20 septembrie – 20 noiembrie 2021	
<b>Regiunea de Dezvoltare:</b>	Centru	
<b>Apelul:</b>	Apelul 2010	
<b>Prioritatea SDR:</b>	Prioritatea 1: Reabilitarea infrastructurii fizice Măsura 1.2 Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri existente și a conexiunilor internaționale	
<b>Solicitantul:</b>	Consiliul Raional Ialoveni	
<b>Beneficiari:</b>	Locuitorii s. Ulmu – 3640 persoane Locuitorii s. Văsieni – 4288 persoane Locuitorii s. Horodca – 2023 persoane Locuitorii s. Ruseștii Noi – 5568 persoane Antreprenori, agricultori, administrațiile publice	
<b>Bugetul total al proiectului/programului, mii lei:</b>	66 386 815,00 lei	
<b>Suma alocată din FNDR, mii lei:</b>	5 801 719,33 lei	
<b>Contribuția Solicitantului, mii lei:</b>		
<b>Alte surse, mii lei:</b>		
<b>Buget valorificat, mii lei</b>	5 801 719,33 lei	
<b>Raportor (numele, prenumele, funcția)</b>	Castraveț Aliona	
<b>Coordonat (numele, prenumele, funcția)</b>	Pavel Trofin	
<b>Criteriile de evaluare</b>	<b>Analiza performanței</b>	
<b>1. Relevanța</b>	<b>Ponderea maximală a criteriului</b>	<b>Ponderea atribuită criteriului</b>
	<p>Conform cererii de finanțare, proiectul se încadrează în prioritatea nr. 1 din Strategia de dezvoltare regională Centru 2010-2016: „Reabilitarea infrastructurii fizice”, măsura 1.2 „Modernizarea și dezvoltarea traseelor de acces, infrastructurii rutiere și conexiunilor internaționale”.</p> <p><a href="http://adrcentru.md/public/files/generale/StrategiaRD-C-2010-2016.pdf">http://adrcentru.md/public/files/generale/StrategiaRD-C-2010-2016.pdf</a>,</p> <p>Atît obiectivul general al proiectului ”Îmbunătățirea situației social-economice în cadrul Regiunii de</p>	

	<p><i>dezvoltare Centru prin consolidarea coeziunii infrastructurii rutiere”, cât și cele specifice:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Stimularea dezvoltării social-economice a zonelor rurale prin modernizarea infrastructurii de drumuri</li> <li>(ii) Îmbunătățirea durabilității și calitatea de drumuri în zona țintă</li> <li>(iii) Consolidarea cooperării regionale între administrațiile publice locale în domeniul managementului rutier</li> </ul> <p>corespund necesităților de dezvoltare a rețelei de infrastructură a drumuri atât la nivel regional, cât și național în conformitate cu Strategia de mobilitate durabilă. Astfel, proiectul face parte din mijloacele de îmbunătățire a infrastructurii pe termen lung, specificate în următoarele documente strategice: Strategia de dezvoltare Regională a Regiunii Centru, Strategia de dezvoltare a transportului terestru pentru 2008-2017 a Republicii Moldova, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.85 din 1 februarie 2008, Programul “Satul Moldovenesc” (2005-2015), Strategia de reducere a sărăciei și Creșterea economică, Conceptul de dezvoltare durabilă a localităților din Republica Moldova.</p> <p>Concomitent, Planul de dezvoltare locală pentru anii 2009-2010 a localităților: Ulmu, Văsieni, Ruseștii Noi prevede reabilitarea infrastructurii rutiere.</p> <p><b><i>Scopul propus al Proiectului este de a îmbunătăți condiția/starea drumului și facilitarea accesului și reducerea costurilor de transport rutier pentru utilizatorii acestui drum.</i></b></p> <p>Ideea de proiect este una relevantă.</p>
<p>În ce măsură conținutul programului/proiectului corespunde necesităților specifice ale grupurilor țintă?</p>	<p>Conform cererii de finanțare grupurile țintă constituie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3640 locuitori satul Ulmu</li> <li>- 4288 locuitori satul Văsieni</li> <li>- 2023 locuitori – satul Horodca</li> <li>- 5568 locuitori Ruseștii Noi</li> <li>- 1200 agenți economici, inclusiv titulari agricoli</li> <li>- Instituții publice</li> </ul> <p>Satele Ruseștii Noi, Ulmu și Văsieni sunt amplasate la o distanță de 30 km de mun. Chișinău și la 4 km de la traseul E581, dar nu au acces la acest drum deoarece</p>

	<p>la momentul aplicării propunerii de proiect acestea erau în stare proastă.</p> <p>Astfel, implementarea proiectului ar fi facilitat accesul rapid și comod al beneficiarilor către toate instituțiile cu menire administrativă, medicale, sociale și economice din localitățile învecinate, precum și deplasarea spre Chișinău.</p> <p>Modernizarea drumurilor ar fi creat premise pentru dezvoltarea gospodăriilor agricole, iar coridorul din satul Ulmu către șoseaua Leușeni ar facilita scoaterea producției agricole din regiune. De asemenea, regiunea este bogată în obiective turistice iar modernizarea căilor de acces ar stimula dezvoltarea acestei ramuri a economiei în regiune.</p> <p>Astfel, proiectul ar crea un șir de facilități pentru grupul țintă, reieșind din necesitățile lor, inclusiv</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de ordin social,</li> <li>- de ordin economic,</li> <li>- de mediu.</li> </ul> <p>Reieșind din cele menționate, proiectul este relevant și servește perfect necesitățile beneficiarilor.</p> <p>Totodată proiectul dat vine să continue lucrările inițiate în 2009 în baza proiectului tehnic de construcție a 4,57 km Construcția drumului Ulmu-E581 (M1) executat de institutul IPROCOM în anul 2009. Pentru executarea lucrărilor respective a fost desemnat câștigător SA Lusmecon, iar lucrările au fost realizate conform proiectului în proporție de 15-20%. La momentul stopării lucrărilor din lipsa finanțării erau executate lucrări de terasament pe o lungime de 3,8 km.</p>
<p>Există un cadru logic al programului/proiectului? Care este calitatea acestuia. Intervenția logică este clară ?</p>	<p>Cererea de finanțare conține cadrul logic și întrunește elementele necesare stipulate în "Instrucțiunea pentru utilizatori privind înaintarea propunerilor de proiecte pentru finanțare din Fondul Național de Dezvoltare Regională", aprobată prin decizia CNCDR nr.5/10 din 04 mai 2010. Activitățile propuse țin în mare parte de elaborarea documentației tehnice, petrecerea procedurilor standard de organizare a licitațiilor și executarea lucrărilor de construcție și pot duce la materializarea rezultatelor, dar nu și atingerea directă a obiectivului general de îmbunătățire social economică a Regiunii de dezvoltare regională Centru Obiectivul general al proiectului este prea ambițios pentru a fi atins doar din acest proiect. La formularea</p>

	<p>cadrului logic a fost identificate unele riscurile care ar putea apărea și pre-condițiile necesare în implementarea proiectului. În același timp, unele riscuri inerente nu au fost identificate, astfel nu au fost propuse soluții de atenuare sau ignorare a lor, ceea ce a dus la nerealizarea în totalitate a obiectivelor proiectului.</p>
<p>Indicatorii stabiliți la nivel de obiective, rezultate și produse corespund criteriilor SMART?</p>	<p>Unii indicatorii din cadrul Matricei cadrului logic al cererii de finanțare corespund criteriilor SMART sunt realiști, ușor de monitorizat în perspectiva implementării proiectului și țin să indice atingerea progresivă a obiectivelor, ținând o arie specifică de dezvoltare.</p> <p><b>Totodată, pentru unii indicatori propuși la nivel de obiective nu au fost stabilite valorile inițiale și valorile țintă, astfel fiind greu de urmărit progresul.</b></p>
<p>În ce măsură riscurile și ipotezele au fost analizate și luate în considerație în procesul de elaborare/planificare a programului/proiectului?</p>	<p>În Matricea Cadrului Logic au fost identificate 3 riscuri aferente activităților care ar trebui luate în calcul pentru atingerea obiectivului proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Riscurile naturale</li> <li>- Riscurile de ordin politic</li> <li>- Riscuri financiare</li> <li>- Riscuri de securitate fizică</li> </ul> <p>În același timp nu a fost identificate și gestionate riscuri majore care ar putea periclita mersul proiectului. În consecință se atestă că rezultatele finale ale proiectului diferă foarte mult de rezultatele planificate. Totodată devizul general al proiectului a survenit modificări majore, astfel de la costul inițial a proiectului s-a ajuns la o cost de 2 ori mai mare.</p> <p><b>Concluzionăm că proiectul dat a fost pregătit și gestionat slab din punct de vedere al riscurilor, astfel nu există un mecanism de management, inclusiv de monitorizare și evaluare a riscurilor.</b></p>
<p>Au fost introduse careva modificări în cadrul proiectului? Dacă da, în ce măsură acestea au dus la îmbunătățirea acestuia?</p>	<p>Proiectul a suferit modificări la capitolul costuri deoarece după elaborarea proiectului tehnic cheltuielile s-au mărit față de costul stabilit în studiul de fezabilitate, astfel de la valoarea de 66 386 815,00 lei a ajuns la 129 055,50 mii lei.</p>

2. <i>Eficiența</i>	Ponderea maximală a criteriului	Ponderea atribuită criteriului
<p>Au fost alocate suficiente resurse în program/proiect pentru a asigura atingerea obiectivelor/ rezultatelor propuse? Au fost acestea utilizate în mod adecvat/optim?</p>	<p>Conform cererii de finanțare depuse, devizul general al proiectului indică un buget total de 66 386 815,00 lei.</p> <p>Suma solicitată din FNDR constituie 100%.</p> <p>În urma achizițiilor serviciilor de proiectare și de executarea a lucrărilor, suma de deviz a fost majorată, ajungând la valoarea de 129 055,50 mii lei ca rezultat al modificărilor tehnice efectuate la etapa elaborării proiectului tehnic și al majorării costurilor la materiale și servicii. Toate aceste cauze, cât și lacunelor depistate în perioada de implementare, în consecință, au dus la tergiversarea executării lucrărilor, și într-un final la stoparea lucrărilor de implementarea a proiectului.</p>	
<p>A fost respectat planul de implementare? Activitățile au fost implementate la timp?</p>	<p>Planul de implementare nu a fost respectat deoarece activitățile planificate au fost realizate parțial, din cauza sistării finanțării. Pe parcursul implementării au parvenit un șir de probleme care au dus la nerespectarea graficului de execuție a lucrărilor de construcție a drumului, stoparea lucrărilor de construcție a 4,57 km de drum de către Inspekția Ecologică de Stat din cauza lipsei expertizei ecologice a proiectului și întârzierea recepției proiectului tehnic de modernizare și reabilitare a 18,4 km de drum din cauza reținerii lui la Serviciul de Stat de Verificare și Expertizare a Proiectelor și Construcțiilor.</p>	
<p>Care au fost produsele programului/proiectului obținute? Au fost acestea calitative și livrate în timp, precum și conform bugetului alocat?</p>	<p>În urma implementării proiectului au fost obținute următoarele rezultate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4,570 km drum macadam construit (Ulmu – șoseaua Balcani);</li> <li>- Proiect de execuție "Reabilitarea drumului (L464) R3- Ruseștii Noi-Ulmu-M1"</li> </ul>	
3. <i>Eficacitatea (Rezultativitatea)</i>	Ponderea maximală a criteriului	Ponderea atribuită criteriului
<p>Care sunt rezultatele obținute până în prezent în urma implementării programului/proiectului (în conformitate cu indicatorii stabiliți), precum și nivelul de calitate a acestora?</p>	<p>Pînă la etapa în care au fost stopate lucrările din FNDR au fost finanțate și efectuate lucrări de elaborare a documentației de execuție, cât și lucrările de construcție, după cum urmează:</p>	

*1. Proiectarea tehnică a drumului – L464-R3*

*Executant: Universcons SRL (contract nr.07/5 din 31.12.2010)*

*2. Lucrări de construcție a drumului auto Ulmușoseaua Poltava*

*Executant: Lusmecon S.A. (contract nr.18/4 din 08.09.2009) - autoritatea contractantă CR Ialoveni*

*Durata de executare: 6 luni*

*3. Construcția drumului auto drumului Ulmu-E581 (MI)*

*Executant: SC Drumuri Ialoveni (contract nr.48/6 din 14.09.12)*

Beneficiarul și partenerii săi, conform cererii de finanțare, au atins următoarele rezultate:

1. A fost creat acces prin la autostrada E581 pentru 14917 locuitori din localitățile rurale partenere în cadrul proiectului Rușeștii Noi-Văsieni-Horodca-Ulmu;
2. A fost redusă distanța de deplasare spre zona metropolitană (mun. Chișinău) cu 17 km;
3. Au fost create condiții minime pentru o dezvoltare economică durabilă a localităților din regiune, prin:
  - *Înființarea a cel puțin 6 unități economice noi în primii 2 ani după implementarea proiectului*
  - *Creșterea investițiilor directe în localități cu aproximativ 15% în următorii 2 ani post-implementare;*
  - *Creșterea veniturilor la bugetul local cu aproximativ 13 % în anii imediați post-implementare;*
  - *A fost create noi locuri de muncă în zonă;*
  - *A crescut rata de angajare a locuitorilor din zonă cu cel puțin 10 %*
  - *Au fost create condiții ce au facilitat fluxurile comerciale agroalimentare*
  - *Formarea unui parteneriat public local de gestionare a infrastructurii publice*

Cum s-a menționat, în conformitate cu indicatorii stabiliți – a fost facilitată deplasarea spre zona metropolitană pe un drum prescurtat cu 17 km.

Totodată, cît vine vorba de calitatea rezultatelor este important de menționat că indicatorii de produs nu au fost atinși în cadrul proiectului, deoarece porțiunea de drum de acces Ulmu-E581 cu o lungime totală de 4,57 km a fost construită în cadrul proiectului din FNDR

	<p>doar în variantă albă (macadam ordinar), ulterior în 2018 fiind identificate soluții de către beneficiari și acoperit cu așternut asfaltic pe o lungime de aproximativ 3 km, restul 1,5 km fiind practicabil, dar rămâne pînă la ziua de astăzi în variantă albă.</p> <p>Astfel, din cauza lipsei de așternut asfaltic porțiunea respectivă de drum riscă să fie distrusă din cauza diversilor factori.</p> <p>În același timp, există un șir de rezultate care nu au fost livrate din cadrul proiectului, cum ar fi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. <i>Reconstrucția a 18,4 km de drum raional ce parcurge localitățile partenere;</i></li> <li>3. <i>Îmbunătățirea accesului către centrul raional (or. Ialoveni) pentru localitățile susmenționate;</i></li> <li>4. <i>Sporirea capacităților de gestionare a infrastructurii de transport dintre APL;</i></li> <li>5. <i>Îmbunătățirea condițiilor de mediu prin scăderea surselor de poluare;</i></li> <li>6. <i>Utilizarea tehnologiilor moderne în construcții rutiere</i></li> </ol> <p>Deși la nivel declarativ există un parteneriat de cooperare locală și între localități, totuși nu este o evidență care să confirme clar ce mecanism de cooperare există, inclusiv de consolidare a capacităților în domeniul gestionării infrastructurii de transport în zonă.</p>
<p>Toate grupurile țintă au acces la / pot utiliza rezultatele / serviciile programului/proiectului?</p>	<p>La momentul finalizării proiectului, au avut de beneficiat din rezultatele livrate în cadrul proiectului locuitorii din satul Ulmu, pentru că le-a fost facilitat accesul la șoseaua Balcani prin scurtarea distanței de deplasare. Drumul este utilizat zilnic de către grupurile angajate în câmpul muncii, ori la studii în mun. Chișinău. Pe tronsonul reparat nu circulă transport regulat.</p> <p>Gardul de confort și siguranță a rămas practic la același nivel pentru că o porțiune de drum rămâne în variantă albă.</p>
<p>În ce măsură sistemul de MBR<sup>1</sup> aplicat a contribuit la un proces de luare de decizii eficient?</p>	<p>Sistemul de management aplicat nu poate fi perceput ca fiind unul bazat pe rezultate.</p> <p>Proiectul la început a fost implementat conform procedurilor existente pentru proiectele finanțate din FNDR. Mecanismul de luare a deciziilor s-a limitat la decizii colegiale luate în cadrul grupurilor de lucru</p>

<sup>1</sup> Sistemul de monitorizare și evaluare bazat pe rezultate



	<p>formate din reprezentanți ai solicitantului, partenerii de cooperare, co-finanțatori, antreprenori, experți. În scopul aplicării unui sistem de management eficient în implementare a fost angajat un manager de proiect. Cu toate acestea sistemul de management aplicat nu poate fi numit în totalitate bazat pe rezultate. Ghidați de anumite circumstanțe, cum ar fi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Majorarea valorii inițiale a proiectului;</li> <li>2. Calitatea insuficientă a documentației tehnice</li> <li>3. Nerespectarea termenilor de elaborare a documentației tehnice</li> <li>4. Lipsa avizului de la Inspectoratul Ecologic</li> </ol> <p>pe perioada implementării proiectului au fost luate anumite decizii de diminuare a valorii proiectului prin excluderea anumitor activități, astfel fiind ignorat MBR , respectiv progresul atingerii rezultatelor a suferit și a dus la nerealizarea unor obiective stabilite, cât și a impactului proiectului.</p> <p><b>Proiectul rămâne administrat insuficient din punct de vedere al rezultatelor, iar eficiența proiectului în raport cu rezultatele planificate este minimă.</b></p>
<p>A fost aplicat un mecanism de management al riscurilor? Cât de efectiv a fost aplicat acesta în atenuarea riscurilor?</p>	<p>În nota conceptuală aplicată ca anexă la cererea de finanțare au fost identificate careva riscuri aferente activităților care ar trebui luate în calcul pentru atingerea obiectivului proiectului, inclusiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Riscurile naturale</li> <li>- Riscurile de ordin politic</li> <li>- Riscuri financiare</li> <li>- Riscuri de securitate fizică</li> </ul> <p>În același timp nu a fost identificate și gestionate riscuri majore relevante proiectului care ar putea periclita mersul proiectului, cât și stabilirea unui mecanism de management pentru monitorizarea și evaluarea lor. În consecință se atestă că rezultatele finale ale proiectului diferă foarte mult de rezultatele planificate.</p> <p><b>Concluzionăm că proiectul dat a fost pregătit și gestionat slab din punct de vedere al riscurilor.</b></p>

<p>În ce măsură rezultatele obținute au contribuit la atingerea obiectivelor programului/proiectului?</p>	<p>Rezultatele minime obținute în cadrul proiectului au reușit să contribuie pozitiv la îmbunătățirea situației social-economice în cadrul Regiunii Centru și al climatului investițional în zona prin crearea accesului către drumul național E 581 ce leagă 2 drumuri de nivel național, inclusiv prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Investițiile directe în infrastructura agroalimentară din localitățile vizate în anii post-implementare proiect;</i></li> <li>- <i>Creșterea numărului de operatori agricoli cu aspirații de cultivarea a produselor agroalimentare destinate exportului;</i></li> <li>- <i>Facilitarea implementării proiectelor din domeniul turistic</i></li> <li>- <i>Facilitarea accesului la diverse obiective turistice din zonă;</i></li> </ul> <p>În același timp este important de menționat că obiectivele au fost atinse parțial. Proiectul dat a fost introdus în POR 2013-2015 cu speranța de a obține mijloace financiare pentru atingerea obiectivelor, dar nu s-a finalizat cu succes.</p>	
<p><b>4. Impactul</b></p>	<p><b>Ponderea maximală a criteriului</b></p>	<p><b>Ponderea atribuită criteriului</b></p>
<p>Care este impactul proiectului deja observat și cel potențial? A reușit programul/ proiectul să contribuie eficient la atingerea obiectivului general?</p>	<p>Comparativ cu situația inițială, proiectul în cauză a avut un impact pozitiv asupra oamenilor din localitățile Ulmu și Horodca. În rezultatul implementării proiectului locuitorii beneficiază de drumul renovat, a crescut siguranța circulației rutiere și pietonale, a fost facilitat accesul în direcția traseului internațional Șoseaua Balcani, s-a redus timpul de parcurs, ceea ce a dus la majorarea atractivității investiționale a localităților. Astfel, constatăm un progres semnificativ a facilitării climatului investițional.</p> <p><b>Totodată, din cauză că obiectivele specifice nu au fost atinse în totalitate, impactul potențial al proiectului ar fi fost mult mai mare.</b></p>	
<p>Au existat/există factori externi eventuali, care au pus/ar putea pune în pericol atingerea impactului programului/proiectului?</p>	<p>Da, au existat. Inspectoratul Ecologic de Stat a sistat activitățile de construcție a drumului prin Hotărârea nr. 1246 din 08.07.2011, din motiv că nu exista aviz pozitiv al Expertizei Ecologice de Stat a proiectului de execuție.</p>	
<p>Care sunt efectele directe și indirecte, potențiale și/sau deja manifestate, sub aspect pozitiv sau negativ?</p>	<p>Ca efecte benefice ale proiectului putem menționa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- creșterea investițiilor directe în localități cu aproximativ 10 % comparativ cu 2010 (construcția pe teritoriul menționat a unei uscătorii</li> </ul>	

	<p>de prune, magazin de construcție, unitate de vinificație;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- creșterea veniturilor locale ale APL cu aproximativ 13 % în următorii 2 ani post-implementare;</li> <li>- dezvoltarea de noi activități economice în zonă (Poiana Codrilor SRL, EcogrupFruct SRL, Vionisevice SRL (dezvoltarea mărcii RIFERO-destinată exportului)</li> <li>- Scăderea ratei șomajului (aproximativ 10% in următorii 2 ani post- implementare)</li> <li>- Sporirea atractivității turistice ( muzeu in aer liber, turism viti-vinicol, amenajarea zona de agrement (proiect ADR Centru), facilitatea pelerinajului.</li> </ul>	
<b>5. Durabilitatea</b>	<b>Ponderea maximală a criteriului</b>	<b>Ponderea atribuită criteriului</b>
Există posibilitatea menținerii sau dezvoltării ulterioare ale beneficiilor proiectului după finalizarea lui sau a asistenței externe?	<p>După finalizarea implementării proiectului, în anul 2013 prin act de primire-predare bunurile și lucrările in cadrul proiectului <i>Îmbunătățirea situației social-economice în cadrul Regiunii de dezvoltare Centru prin consolidarea coeziunii infrastructurii rutiere</i> au fost transmise beneficiarului proiectului la nivel de APL II – Consiliul raional Ialoveni.</p> <p>In 2016 prin HG tronsonul de drum L464R3 este clasificat ca drum regional cu indicele G103 și este trecut în gestiunea ÎS. Administrația de Stat a Drumurilor.La momentul evaluării impactului drumul se află în gestiunea ASD și este inclus anul în Planul de întreținere.</p>	
Există un plan de durabilitate ca parte integrală a designului proiectului? Sunt alocate resursele necesare pentru implementarea lor? Sunt responsabilitățile părților stipulate clar?	Deși cererea de finanțare stipulează anumite aspecte legate de durabilitate, proiectul nu are un plan de durabilitate integrat.	
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?	<p>Din motiv că proiectul a fost realizat în proporție de 2,89 %, beneficiarii proiectului au identificat surse suplimentare pentru a asigura menținerea lucrărilor efectuate și au așternut un strat asfaltic pe o porțiune de 2 km prin programul Drumuri bune.</p> <p>Prin acțiunile date, beneficiarii au dat dovadă de responsabilitate managerială în gestionarea durabilă a produselor livrate prin proiect. Totodată, acțiunile date au demonstrat importanța rezultatelor ce urmau să fie livrate în cadrul proiectului.</p>	

<p>Există un cadru de politici adecvat pentru menținerea corespunzătoare a beneficiilor/rezultatelor programului/proiectului?</p>	<p>Legislația națională prevede un cadru legal de politici favorabile pentru menținerea corespunzătoare a rezultatelor proiectelor de infrastructură a drumurilor. Reabilitarea infrastructurii rutiere este o activitate ce se regăsește în Planul de acțiuni privind implementarea Strategiei de Dezvoltare integrată a raionului Strășeni 2016-2020. Întreținerea și modernizarea rețelei de drumuri prin punerea în aplicare a proiectelor de reconstrucție și extindere este o prioritate pentru politicile de dezvoltare regională. Obiectivele de modernizare a drumurilor sunt prevăzute în Strategia de Transport și Logistică pentru 2013-2022, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 827/2013.</p> <p>Totodată, calitatea proastă a drumurilor din Republica Moldova rămâne în continuare o problemă majoră.</p>	
<p><b>6. Aspecte transversale (cross-cutting)</b></p>	<p><b>Ponderea maximală a criteriului</b></p>	<p><b>Ponderea atribuită criteriului</b></p>
<p><b>Respectarea Drepturilor Omului:</b>  - 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?</p>	<p>Implementarea proiectului respectiv influențează direct bunăstarea și nivelul de trai al beneficiarilor finali. Astfel va fi asigurat dreptul la liberă circulație, dreptul la asistența medicală primară, dreptul la informație și toate grupurile țintă vor avea de câștigat în urma implementării proiectului.</p> <p>Principiul de incluziune socială la reconstrucția drumului de acces către E581 a fost respectat prin asigurarea participării active a persoanelor la aspecte ce țin de mobilitate, securitate, ocuparea forței de muncă, acces către obiectivele culturale din zonă, etc.</p>	
<p><b>Respectarea egalității de gen</b>  În ce măsură programul/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?</p>	<p>Egalitatea de gen, în mod direct, nu este abordată de proiect, accentul fiind pus pe toți beneficiarii, indiferent de sex, vârstă sau naționalitate. Nu a fost estimat un număr concret de femei/ bărbați beneficiari de rezultate.</p>	
<p><b>Respectarea necesităților privind protecția mediului:</b>  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?</p>	<p>Inspectoratul ecologic de Stat a avut obiecții privind încălcarea art.23 și art. 24 al Legii 1515/1993 Privind protecția mediului înconjurător și a Legii 851/1996 privind expertiza ecologică și evaluarea impactului asupra mediului înconjurător. Lucrările de construcție a drumului auto Ulmu – șoseaua Balcani au fost demarate fără ca proiectul de execuție să fie supus expertizei ecologice. Totodată, IFS a sistat lucrările de</p>	

	<p>construcție, fiind formulate obiecții privind extragerea zăcămintelor minerale utile.</p> <p>Per ansamblu, din punct de vedere a proiecției mediului ambiant, lucrările de construcție planificate nu urmau să introducă careva disfuncționalități suplimentare de mediu, dar totodată au fost precăutate aspectele ce țin de efecte nefavorabile semnificative asupra mediului. A fost necesar de întreprins măsuri preventive și de protecție ce se referă în special la efectele asociate cu lucrările de reparație, cum ar fi controlul prafului și al zgomotului, utilizarea bitumului, evacuarea deșeurilor solide periculoase, controlul eroziunii, organizarea muncii pe șantier.</p> <p>După finalizarea lucrărilor, proiectul urma să aibă un impact pozitiv indirecte asupra sănătății și siguranței oamenilor prin reducerea numărului de accidente, reducerea poluării aerului cu praf, reducerea erodării, dar din motiv că lucrările nu au fost executate pînă la sfîrșit, impactul pozitiv asupra beneficiarilor este minim.</p> <p>Toate circumstanțele enumerate mai sus, în consecință, au dus la neexecutarea lucrărilor în termen, și respectiv la nefinalizarea cu succes a proiectului.</p>
<p><b>Bună guvernare:</b> Pe parcursul planificării și implementării programului/proiectului a fost asigurat modul participativ și transparența procesului decizional?</p>	<p>Pe parcursul implementării proiectului cu regularitate au fost publicate pe pagina web a ADR Centru și CR Ialoveni detalii despre procesul de implementare și monitorizare a proiectului, astfel fiind asigurat modul participativ și transparent a procesului decizional. ADR Centru, în baza metodologiei a asigurat monitorizarea și evaluarea măsurilor.</p> <p>La etapa inițială de evaluare a criteriilor de corespundere a proiectului cu prioritățile Strategice de Dezvoltare Regională a fost depusă o declarație de conflict de interese astfel, fiind respectate principiile transparenței și imparțialității.</p>

**Concluzii pe fiecare criteriu de evaluare:**

1. Formularea ideii de proiect este relevantă și corespunde viziunilor strategice ale Strategiei Naționale de Dezvoltare Regională, precum și cu abordările specifice ale Strategiei infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.85 din 01.02.2008;
2. Situația în cadrul acestui proiect este una nedorită din cauza eficienței minime a proiectului în raport cu rezultatele planificate. Activitățile planificate nu au fost implementate în consecință nu s-au obținut rezultatele dorite, iar indicatorii stabiliți nu au fost atinși.
3. Obiectivul general "Îmbunătățirea situației social-economice în cadrul Regiunii de dezvoltare Centru prin consolidarea coeziunii infrastructurii rutiere" este unul ambițios, dar după părerea noastră imposibil de atins doar prin implementarea proiectului dat.
4. Impactul scontat al proiectului este asigurat parțial prin reducerea distanței și a timpului de deplasare spre mun. Chișinău ca urmare a amenajării porțiunii de drum de 4,57 km în varianta albă – macadam ordinar.
5. Calitatea documentației tehnice în cadrul proiectului - a fost pregătită insuficient, costul lucrărilor nu a fost estimat corect, astfel suma conform devizului a suferit modificări esențiale, fiind majorat de 2 ori;
6. Lipsa corelării între suma stabilită spre finanțare și capacitatea reală a FNDR.
7. Proiectul a fost introdus în POR 2013-2015 cu speranța de a obține mijloace financiare de la eventualii donatori pentru finalizarea lui cu succes
8. În anul 2016 prin HG 1468 din 30.12.2016 tronsonul de drum L464-R3 Ruseștii Noi-Văsieni-Ulmu este clasificat ca drum regional sub indicele G103 și a fost trecut în gestiunea IS Administrația de Stat a Drumurilor.
9. Durabilitatea proiectului nu poate fi asigurată integral din motiv că rezultatele scontate nu sunt atinse, cât și din motivul că nu există un plan ca atare de asigurare durabilitate.
10. Documentația tehnică de execuție nu a primit avize necesare pentru executarea lucrărilor, fapt ce a dus la tergiversarea lucrărilor și într-un final la rezilierea contractului cu antreprenorul selectat, fiind semnat un contract nou cu SA Drumuri Ialoveni.

**Recomandări cheie (în ordinea gradului de importanță și adresate principalelor părți interesate):****❖ Finanțatorilor:**

1. Conjugarea eforturilor de îmbunătățire a procedurilor de evaluare a dosarelor tehnice a proiectelor prin aplicarea criteriilor unice standardizate de evaluare în scopul stabilirii gradului de pregătire pentru implementare a proiectului și a calității acestora;
2. Aprobarea în DUP spre finanțare a proiectelor în limita surselor real disponibile din FNDR;
3. Aprobarea spre finanțare a proiectelor care demonstrează consolidare a managementului prin îmbinarea eforturilor și angajamentelor de contribuire la realizarea lor și durabilitate sporită;

**❖ Beneficiarilor:**

1. Elaborarea cererilor de finanțare și a notelor conceptuale cu stabilirea obiectivelor clare și ușor de realizat;
2. Divizarea proiectelor ambițioase în proiecte separate, incluse într-un Program unic de dezvoltare

3. Amplificarea procesului de colaborare și cooperare dintre diferite entități și autorități în scopul realizării dezideratului de dezvoltare regională.
4. Asigurarea obținerii tuturor autorizațiilor și avizelor necesare eliberate de organelor abilitate în scopul implementării cu succes a proiectului;
5. Identificarea posibilităților de aplicare la alte concursuri de proiecte sau solicitarea sprijinului altor finanțatori în scopul finalizării acestui proiect.
6. Asigurarea durabilității bunului livrat în cadrul proiectului
7. În perspectivă, crearea grupurilor de lucru format din persoane calificate nu doar în domeniul construcției, dar și în domeniul Managementul proiectelor cu distribuirea clară a sarcinilor și responsabilităților.

❖ **Gestionarilor:**

1. Planificarea resurselor financiare în scopul finalizării lucrărilor de construcție a porțiunii de drum care este în varianta albă - macadam ordinar și așternerea unui strat asfaltic pe porțiunea de 1,5 km în scopul asigurării continuității acțiunilor și a securității rutiere;
2. Stabilirea unui Plan anual de întreținere a drumului G103 în scopul asigurării durabilității și a mentenanței.

### III. Realizarea indicatorilor de produs și rezultat în cadrul proiectului

Indicatori planificați		Rezultatele planificate pentru perioada 2006-2010	
<b>Indicatori de produs</b>			
1.	4,570 km drum local construit capital	4,570 km de drum construit în variantă albă (macadam ordinar)	4 504 057,33 lei valorificați din FNDR
2.	Proiect de execuție "Reabilitarea drumului (L464) R3- Ruseștii Noi-Ulmu-MI"	Proiect tehnic elaborat "	1 297 662,00 lei valorificați din FNDR
3.	18,4 km drum raional reparat (L464-R3- Ruseștii Noi-Ulmu-M1)	-	Nu au fost alocate surse suficiente
4.	Persoane instruite	-	Nu au fost realizate activitățile din proiect
<b>Indicatori de rezultat</b>			
1.	Întreprinderi noi create	6 întreprinderi noi create	Întreprinderi din domeniul agroalimentar cu potențial turistic și de export
2.	Locuri de muncă create	90 locuri de muncă create	Locuri de muncă cu lucrări sezoniere și cu angajare permanentă
3.	Populație cu acces îmbunătățit la drum	15400 persoane	Locuitori din comunele: Ruseștii Noi, Vâșteni, Ulmu, Horodca
4.	Vehicule în trafic	50 vehicule/zi	Transport privat care circulă zilnic în ambele direcții, unități de transport ce transportă producție agroalimentară



#### IV. Lista persoanelor intervievate:

<b>Data</b>	<b>Instituția / Localitatea</b>	<b>Numele, Prenumele</b>	<b>Funcția</b>
1	Consiliul Raional Ialoveni	Mihail Silistraru	Președintele raionului Ialoveni
2	Consiliul raional Ialoveni	Frunze Ion	Manager de proiect
3	Consiliul raional Ialoveni	Meșina Ion	Șef secție Construcție Gospodărie comunală și Drumuri
4	Consiliul raional Ialoveni	Condrea Viorel	Specialist secția Construcții, Gospodărie comunală și Drumuri
5	Primăria Ulmu	Druceanu Veaceslav	Primarul satului Ulmu

## V. Lista documentelor analizate

1. Strategia Națională de Dezvoltare regională
2. Strategia de dezvoltare Regională centru 2016-2020
3. Programul *Satul Moldovenesc* (2005-2015)
4. Document Unic de program (DUP)
5. Studiul de fezabilitate
6. Decizia CNCDR nr.5/10 din 04 mai 2010
7. Decizia CNCDR nr. 3/11 din 26.04.2011
8. Decizie 05/11 din 30.09.2011 (privind precizarea sumei)
9. Instrucțiunea pentru utilizatori
10. Nota Conceptuală;
11. Cererea de finanțare;
12. Matricea Cadrului Logic;
13. Acord de parteneriat la implementarea proiectului;
14. Raport de verificare a documentației tehnice
15. Aviz igienic
16. Certificat de urbanism
17. Aviz ecologic de stopare a lucrărilor
18. Contract nr.21 din 10.09.09
19. Acord adițional nr.18 din 28.1.2010
20. Contract nr. 48/6 din 14.09.12
21. Procese verbale ale ședințelor de lucru
22. Raport narativ privind activitatea desfășurată în cadrul proiectului;
23. Aviz ecologic la terminarea lucrărilor
24. Proces-verbal de recepție finală
25. Facturi

**Raportor:**

**Aliona CASTRAVEȚ,**

Specialist ME

**Coordonator:**

**Pavel TROFIN**

Director ADR Centru