

Lot 3 - Evaluarea intervențiilor POR 2014 -2020

Raport Final de Evaluare

AXA PRIORITARĂ 6

Stimularea mobilității regionale prin îmbunătățirea infrastructurii rutiere

Aprilie 2019

Lot 3 - Evaluarea intervențiilor POR 2014-2020

Contract nr. 266/19.09.2018

Raport de Evaluare - versiunea finală

Aprilie 2019

DISCLAIMER

Prezentul raport reprezintă rezultatul unei evaluări independente efectuate de consorțiul SC Lattanzio Advisory SpA (Lider Asociere) și Lattanzio Monitoring & Evaluation Srl în baza contractului încheiat cu Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, România, în luna septembrie 2018.

Opiniile exprimate aparțin consorțiului și nu reflectă în mod necesar opiniile Autorității Contractante, respectiv ale Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice și nici ale Autorității de Management pentru Programul Operațional Regional 2014 -2020.

Numele și adresa Beneficiarului:

**MINISTERUL DEZVOLTĂRII
REGIONALE ȘI ADMINISTRAȚIEI
PUBLICE**
Str. Apolodor nr. 17, latura Nord
050741, București - 5, ROMÂNIA

Numele și adresa Consultantului:

LATTANZIO ADVISORY SpA
- Via Cimarosa 4, 20144, Milano, Italia
LATTANZIO MONITORING & EVALUATION Srl
- Via Cimarosa 4, 20144, Milano, Italia

Echipa care a elaborat studiul:

Paola Paris - *Coordonator de proiect*

Anca Covaci - *Director Proiect*

Cuprins

Lista anexelor	5
Lista abrevierilor	6
1. Sumarul executiv	8
2. Situația existentă	11
3. Etapele studiului	13
A. Literatura de specialitate	13
B. Colectarea de date	15
C. Descrierea metodologiei	16
D. Limitări și constrângeri și mod de soluționare	20
4. Analiza și interpretare	21
A. Date colectate	21
B. Analiza datelor	22
1. Întrebarea de evaluare EG1 - În ce măsură sunt justificate obiectivele POR în raport cu nevoile socio-economice și în ce măsură progresul observat poate fi atribuit intervenției?	22
2. Întrebarea de evaluare EG2 - Care este progresul înregistrat în implementarea programului în raport cu obiectivele stabilite?	26
3. Întrebarea de evaluare EG3 - În ce măsură intervențiile și instrumentele folosite au produs efectele așteptate până la momentul prezentului raport?	32
4. Întrebarea de evaluare ES61 - În ce măsură a contribuit până acum și va contribui POR la creșterea gradului de accesibilitate a zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T și la atingerea țintelor indicatorilor de rezultat aferenți OS?	34
5. Întrebarea de evaluare ES62 - Ce tipuri de intervenții/mecanisme s-au dovedit a fi mai eficiente la acest stadiu de implementare și de ce?	35
6. Întrebarea de evaluare ES63 - Care sunt principalele lecții învățate/de învățat din perspectiva logicii de intervenție și implementare (din perspectiva eficacității) a AP6 a POR?	40
7. Întrebarea de evaluare ES64 - Care se apreciază că va fi gradul de sustenabilitate al efectelor înregistrate din perspectiva accesibilității a zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T promovată prin POR? (analiza de scenariu cu beneficiarii și factorii interesați)	42

8. Întrebarea de evaluare EA61 - În ce măsură intervențiile finanțate vor conduce la îmbunătățirea traficului rutier pe drumurile județene cu conexiune directă sau secundară la rețeaua TEN-T.....	47
C. Constatări în urma analizei datelor	50
5. Concluzii, recomandări.....	53
A. Concluzii	53

Lista tabelelor:

Tabel 1 Metode de culegere, prelucrare, analiză și interpretare a datelor	16
Tabel 2 Lista limitărilor identificate și mod de rezolvare.....	20
Tabel 3 Întrebările de evaluare	21
Tabel 4 - Corelarea datelor colectate cu întrebările de evaluare.....	22
Tabel 5 Distribuția la nivelul regiunilor de dezvoltare a ponderii drumurilor nemodernizate din total drumuri județene	23
Tabel 6 Distribuția respondenților pe Regiuni de Dezvoltare comparată cu distribuția proiectelor contractate la 31.12.2018	24
Tabel 7 Ierarhia nevoilor de dezvoltare identificate la nivel local la momentul solicitării de finanțare pentru proiect	25
Tabel 8 Distribuția pe tipuri de regiuni a Cererilor de finanțare (CF) depuse și a celor contractate.....	28
Tabel 9 Factori externi cu influență asupra sustenabilității.....	44
Tabel 10 Factori interni cu influență asupra sustenabilității	45
Tabel 11 Matricea scenariilor	46
Tabel 12 Rezultatul analizei scenariilor de sustenabilitate	47
Tabel 13 Relația dintre schimbarea așteptată și acțiunile întreprinse	48

Lista anexelor

Anexa 1 - Baza de date (format electronic)

Anexa 2 - Lista documente consultate

Anexa 3 - Ghiduri de interviu

Anexa 4 - Lista persoanelor interviuate

Anexa 5 - Sinteze interviuri

Anexa 6 - Documente focus grup beneficiari

Anexa 7 - Documente focus grup factori interesați

Anexa 8 - Documente de lucru selecție studii de caz

Anexa 9 - Documente panel de experți

Anexa 10 - Chestionar pentru sondaj online

Anexa 11 - Analiza rezultate sondaj online

Anexa 12 - Tabele și grafice utilizate

Anexa 13 - Hărți regionale (format electronic)

Anexa 14 - Centralizator proiecte strategice la nivel regional (format electronic)

Lista abrevierilor

7R	7 regiuni, regiuni mai puțin dezvoltate: Nord-Est, Sud-Est, Sud Muntenia, Sud-Vest Oltenia, Vest, Nord-Vest, Centru
AC	Autoritate Contractantă
ADR	Agenții pentru Dezvoltare Regională
AM POR	Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Regional
ANAP	Agenția Națională pentru Achiziții Publice
AP	Axă Prioritară
ARR	Autoritatea Rutieră Română
AT	Asistență Tehnică
BEI	Banca Europeană de Investiții
BE POR	Biroul Evaluare a Programului Operațional Regional
BERD	Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare
CCE	Comitet de Coordonare al Evaluării
CdS	Caiet de Sarcini
CE	Comisia Europeană
CESTRIN	Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică
CM	Comitet de Monitorizare
CNAIR	Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere
CSC	Cadrul Strategic Comun
CȘE	Comitet Științific al Evaluării
CTE	Cooperare Teritorială Europeană
DG	Directorat General
DJ	Drum Județean
FEDR	Fondul European de Dezvoltare Regională
IFI	Instituții Financiare Internaționale
IGP	Inspectoratul General al Poliției

INS	Institutul Național de Statistică
ITI	Investiții Teritoriale Integrate
MAI	Ministerul Afacerilor Interne
MPGT	Master Planul General de Transport
NF	Proiecte nefinalizate (inițiate prin alte tipuri de finanțări)
OECD	Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică
PI	Prioritatea de Investiții
PIB	Produsul Intern Brut
PME	Plan Multianual de Evaluare
PMUD	Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă
PNDR	Programul Național de Dezvoltare Rurală
PNDL	Programul Național de Dezvoltare Locală
PO	Program Operațional
POIM	Programul Operațional Infrastructură Mare
POR	Programul Operațional Regional
SUERD	Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării
TEN-T	Rețeaua trans-europeană de transport
UAT	Unitate Administrativ Teritorială
UE	Uniunea Europeană

1. Sumarul executiv

Prezentul raport de evaluare prezintă imaginea progresului și a performanțelor în gestionarea și implementarea intervențiilor finanțate prin Programul Operațional Regional (POR) 2014-2020 - Axa Prioritară 6 în perioada 01.01.2016 - 31.12.2018 așa cum a rezultat în urma activităților de evaluare derulate.

1. Concluzii

- Atât dezvoltarea și modernizarea drumurilor județene, cât și accesul la coridoarele TEN-T și, implicit la orașe și municipii, au în continuare o relevanță mare și foarte mare pentru beneficiari;
- Prioritizarea prealabilă la nivel regional a proiectelor de modernizare a infrastructurii rutiere reprezintă un factor de succes pentru AP6, creând un cadru favorabil pentru pregătirea din timp a acestora;
- Prin implementarea proiectelor contractate până la 31.12.2018, POR va contribui cu circa 16% la reducerea ponderii drumurilor nemodernizate din total drumuri județene la nivel național până în anul 2023;
- Apelurile de proiecte și-au atins scopul, până la data analizată fiind depuse 172 cereri de finanțare din toate regiunile, pentru toate tipurile de proiecte, bugetul solicitat acoperind bugetul FEDR alocat în proporție de 282%. Gradul de acoperire a alocării financiare prin bugetele contractate este de 165,8%, până la 31.12.2018, fiind efectuate plăți în valoare de 463,2 milioane lei, adică circa 9,6% din alocarea totală nerambursabilă la nivel de AP;
- La momentul de referință, proiectele contractate nu acopereau toate regiunile și/sau tipurile de proiect, cele de tip SUERD și BI fiind încă în evaluare. Până la momentul elaborării raportului au mai fost semnate 16 contracte;
- Proiectele contractate vor determina un impact semnificativ asupra creșterii accesibilității zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T și la atingerea țintelor indicatorilor de rezultat aferenți Obiectivului Specific;
- În cazul regiunilor mai puțin dezvoltate (inclusiv ITI), gradul de contractare a bugetului eligibil FEDR până la 31.12.2018 (169,2%) și structura proiectelor contractate creează premisele atingerii obiectivelor asumate. Datelor din SMIS arată că s-au contractat 106 cereri de finanțare depuse de 36 de Consilii Județene. Astfel, se previzionează atingerea până în anul 2023 a valorilor totale pentru indicatorii de rezultat și realizare;
- Necontractarea până la data de referință a studiului a nici unui proiect din regiunea București-Ilfov (regiune dezvoltată) semnalează un risc ridicat în privința atingerii țintelor asumate pentru această categorie de regiune;
- Conform informațiilor furnizate de beneficiari, rata de răspuns la apelurile lansate a fost influențată de dificultatea încadrării în termenele de predare determinată în principal de cerințele stricte referitoare la dovedirea statutului proprietății, în special la primul apel, dar și de modificările succesive ale ghidurilor solicitantului și complexitatea tehnică ridicată și numărul mare de formulare/ documente solicitate;

- OUG 30/2018 privind instituirea unor măsuri în domeniul fondurilor europene și pentru completarea unor acte normative a avut efecte pozitive asupra gradului de contractare și atingerii țintelor asumate pentru indicatorii de rezultat și de realizare, prin consacrarea mecanismului de preluare spre finanțare POR 2014-2020 a proiectelor inițiate prin alte tipuri de finanțare și al căror grad de maturitate este minim la stadiul de contract de lucrări (proiecte nefinalizate - NF);
- Durata îndelungată a procedurilor de achiziție pentru lucrări și capacitatea scăzută a companiilor de construcții (din punct de vedere financiar și al forței de muncă) reprezintă principalii factori de risc în ceea ce privește atingerea obiectivelor stabilite.
- Decizia preluării spre finanțare FEDR a proiectelor inițiate prin alte surse (proiecte nefinalizate) a avut impact pozitiv asupra:
 - Nivelului plăților efectuate din alocarea totală nerambursabilă;
 - Numărului final de proiecte contractate la nivel național;
 - Dinamicii de contractare a bugetelor FEDR la nivel național;
 - Valorii sumelor rambursate;
 - Numărului de km modernizați contractați, aceștia reprezentând 28,9% din total km modernizați contractați până la data de 31.12.2018;
 - Numărului de locuitori beneficiari ai transportului îmbunătățit, cu un aport de 19,82% din total populație la nivel național care beneficiază de transport îmbunătățit.
- Contribuția importantă a proiectelor nefinalizate contractate se datorează în principal faptului că acestea se aflau într-un stadiu avansat al lucrărilor, iar ghidul solicitantului a răspuns nevoilor aplicanților și nu a suferit modificări pe parcurs.
- MySMIS, gestionat la nivelul MFE necesită în continuare ajustări, devenind în acest fel un instrument eficient în procesul de monitorizare a progresului.

2. Recomandări

a. Recomandări privind reducerea duratei de evaluare a cererilor de finanțare pentru proiectele care se află în această fază (BI, SUERD, ITI, 7R):

- Creșterea numărului de persoane implicate în evaluarea cererilor de finanțare;
- Lansarea mai devreme a procesului de achiziție a serviciilor de evaluare de către OI și/sau angajarea pe durată determinată a evaluatorilor.

b. Recomandări privind reducerea duratei de contractare

- Introducerea în MySMIS a unor contracte cadru adecvate pentru AP6;
- Marcarea în MySMIS a celei mai recente variante a documentelor (rezultate după multiple clarificări și actualizări) în vederea consolidării setului de documente contractuale;
- Creșterea numărului de persoane implicate în procesul de elaborare a contractelor.

c. Recomandări privind creșterea vitezei de transmitere a Cererilor de Plată/ Cererilor de Rambursare

- Consultarea și luarea în considerare a solicitărilor beneficiarilor privind renunțarea la cerința de anexare a documentelor care nu se modifică pe perioada dintre două depuneri

de CR și acceptarea scanării documentelor înainte de constituirea și numerotarea dosarului CR;

- Actualizarea procedurilor în conformitate cu rezultatul consultărilor.

Recomandări privind eficientizarea modului de utilizare a MySMIS

- Încărcarea rapoartelor de progres de către beneficiari direct în MySMSIS;
- Optimizarea funcționării și utilizării MySMIS, pentru eliminarea necesității transmiterii documentelor pe suport hârtie (ex. documente aferente derulării procedurilor de achiziții);
- Crearea posibilității de accesare a documentelor între diferite module ale aplicației, pentru a elimina încărcările multiple a aceluiași document;
- Derularea unui sondaj în rândul beneficiarilor de finanțare privind problemele întâmpinate în utilizarea MySMIS;
- Organizarea de sesiuni de instruire privind utilizarea MySMIS de către ADR adresate beneficiarilor de finanțare în scopul operării unitare și evitării introducerii de informații inconsistente sau necorelate;
- Revizuirea modului de introducere a actualizărilor în MySMIS în vederea reducerii gradului de încărcare la nivelul personalului OI POR;
- Analiza de către AM POR a informațiilor introduse în SMIS referitoare la proiecte din punct de vedere al acurateței și completitudinii acestora.

Recomandări privind viitoarea etapă de programare

- Îmbunătățirea cadrului legislativ relevant pentru reducerea duratei procesului de intabulare, modificarea HG privind atestarea domeniului public aflat în proprietatea UAT-urilor, HG referitoare la clasificarea drumurilor, modificarea Legii apelor care să permită Consiliilor Județene să efectueze lucrări de construcții la poduri în albia râurilor și reducerea duratei elaborării raportului elaborat de ANEVAR în cazurile în care este necesară exproprierea pentru cauză de utilitate publică.
- Clarificarea aspectelor care vizează proprietatea la nivelul Consiliilor Județene;
- Consultarea prealabilă a beneficiarilor privind conținutul ghidurilor solicitantului în vederea definirii unui conținut clar și ușor de completat al formularelor cererilor de finanțare, în secțiunile referitoare la buget și la planul de achiziții;
- Stabilirea documentelor necesare cererii de finanțare (titluri de proprietate, avize etc.);
- Stabilirea clară a categoriilor de cheltuieli eligibile și non-eligibile;
- Evitarea modificării de substanță a ghidurilor între apeluri;
- Organizarea de sesiuni de instruire privind conținutul ghidului solicitantului, modul de interpretare a criteriilor de eligibilitate, conținutul și modul de completare a formularelor de depunere, încadrarea cheltuielilor în cheltuieli eligibile și non-eligibile sau lecții învățate din perioada anterioară de programare.
- Includerea proiectelor nefinalizate pe lista de eligibilitate de la primele apeluri, pentru asigurarea unei valori crescute a volumului de cheltuieli începând cu primul an de implementare a programului.
- Îmbunătățirea legislației referitoare la achizițiile publice în privința stabilirii criteriilor de selecție care să susțină participarea la procedurile de achiziții a ofertanților cu capacitate tehnică și financiară corespunzătoare și soluționarea mai rapidă a contestațiilor.
- Inițierea procesului de identificare și prioritizare a proiectelor la nivel regional pentru următoarea perioadă.
- Lansarea din timp de către beneficiari a procedurilor de achiziție publică aferente implementării proiectelor, cu condiție rezolutorie.

- Asigurarea continuității procesului de modernizare pe întregul traseu al drumurilor incluse în portofoliul de proiecte prioritare prin încurajarea mai puternică atât a parteneriatelor între Consiliile Județene din aceeași regiune cât și a abordării proiectelor interregionale.

2. Situația existentă

Investițiile realizate în cadrul axei prioritare 6 vizează Obiectivul Tematic 7 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore, prin două priorități de investiție:

- 6.1 - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale, obiectiv specific creșterea gradului de accesibilitate a zonelor rurale și urbane prin modernizarea infrastructurii de transport rutier pentru conectarea la rețeaua TEN-T, în coordonare cu planurile de dezvoltare regională;
- 6.2 - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport ecologice (inclusiv cu un nivel redus de zgomot) și cu emisii reduse de carbon, inclusiv transporturile fluviale interne și maritime, porturile, legăturile multimodale și infrastructura aeroportuară, pentru promovarea mobilității regionale și locale durabile, obiectiv specific creșterea gradului de accesibilitate a zonei Deltei Dunării prin modernizarea transportului de călători pe apă de dezvoltare regională.

Includerea priorității de investiție 6.2 în cadrul axei prioritare 6 a fost aprobată prin decizia de punere în aplicare a Comisiei Europene din data de 16.10.2018.

Indicatorii stabiliți la nivelul axei prioritare și valorile țintă ale acestora sunt:

- Indicator de rezultat: Persoane care beneficiază de transport îmbunătățit, număr persoane:
 - Creștere de la 4,025 milioane persoane în 2013 la 5,150 milioane persoane în 2023 în cazul regiunilor mai puțin dezvoltate;
 - Creștere de la 131 mii persoane în 2013 la 149 mii persoane în 2023 în cazul regiunilor mai dezvoltate.
- Indicatori de realizare:
 - Lungime drumuri nou construite conectate la TEN-T, km - 5 km până în anul 2023 în cazul regiunilor mai puțin dezvoltate;
 - Lungime drumuri reconstruite sau modernizate conectate la TEN-T, km - 2055 km până în anul 2023 pentru regiunile mai puțin dezvoltate și 20 km până în 2023 pentru regiunile mai dezvoltate.

Pentru perioada 2014-2020 au fost alocate POR sub forma de grant nerambursabil cca. 8,38 miliarde euro, din care 6,86 miliarde euro (inclusiv rezerva de performanță) reprezintă sprijinul UE, prin FEDR, respectiv circa 1,53 miliarde euro contribuția națională (buget de

stat, bugete locale)¹. AP 6 beneficiază de un volum important din resursele financiare ale POR alocate prin FEDR (circa 885,4 milioane euro reprezentând 12,91% din sprijinul total al UE pentru POR 2014-2020).

Investițiile propuse pentru finanțare se adresează atât regiunilor mai puțin dezvoltate ale României (Nord-Est, Sud-Est, Sud Muntenia, Sud-Vest Oltenia, Vest, Nord-Vest și Centru), în scopul recuperării decalajelor de dezvoltare, cât și regiunilor mai dezvoltate (București-Ilfov) pentru a le valorifica potențialul competitiv. Sunt prevăzute distinct alocări financiare pentru zona ITI și SUERD.

La data de 31 Decembrie 2018, informațiile extrase din sistemul informatic unitar (SMIS) indicau faptul că în cadrul axei prioritare 6, prioritatea de investiții 6.1. erau depuse un număr de 172 de cereri de finanțare (CF), cărora le corespundea un buget total nerambursabil solicitat de 13,4 miliarde lei. Dintre acestea, 106 proiecte erau aprobate și contractate, cu un buget total nerambursabil corespunzător de 8,0 miliarde lei. 102 proiecte sunt în implementare în regiuni mai puțin dezvoltate iar 4 în regiunea ITI Delta Dunării. Nici unul dintre proiectele contractate nu era finalizat. Ulterior datei de referință, (31.12.2018) și până la momentul elaborării raportului au mai fost semnate 16 contracte, dintre care 8 contracte SUERD, două contracte în regiunea ITI, 3 contracte în regiunea Sud Muntenia, două în regiunea Vest și un contract în regiunea București-Ilfov, în valoare totală de 1.218,1 milioane lei.

Gradul de acoperire a alocării financiare prin bugetele contractate până la 31.12.2018 este de 165,8%, fiind efectuate plăți în valoare de 463,2 milioane lei, care reprezintă circa 9,6% din alocarea totală nerambursabilă la nivel de axă prioritară.

Principalii beneficiari sunt unitățile administrativ teritoriale, în calitate de administrator al infrastructurii de transport rutier de interes județean. În funcție de competențele asupra elementelor componente ale obiectivului de investiție pentru implementarea proiectelor au fost create parteneriate între autorități ale administrației publice locale (UAT județe și UAT oraș/ municipiu/ comună).

Distribuția valorii contractate este echilibrată la nivel celor 36 de județe care au proiecte în implementare (Anexa 12, tabelul 1), doar județul Bistrița-Năsăud (8,6%) și județul Cluj (7,6%) având contractate proiecte al căror buget însumat reprezintă mai mult de 5% din total.

¹ Valori conform POR 2014RO16RFOP002, versiunea revizuită aprobată în data de 16.10.2018 prin Decizia CE nr. C(2018)6889

3. Etapele studiului

A. Literatura de specialitate

În viziunea Forumului Economic Mondial infrastructura este unul dintre cei doisprezece piloni ai competitivității definită ca reprezentând "setul de instituții, politici și factori care determină nivelul productivității unei țări"². O infrastructură de bună calitate se constituie ca un factor determinant pentru localizarea activităților economice și dezvoltarea acestora. Din acest motiv, analiza anuală a competitivității la nivel global elaborată de Forumul Economic Mondial include scoruri la nivel de țară privind calitatea diferitelor infrastructuri, bazate pe percepțiile utilizatorilor. Raportul competitivității globale 2018 menționează România pe o poziție staționară față de anul precedent funcție de indicele global al competitivității (52 din 140 de state), pe locul 66 din punct de vedere al indicelui de conectivitate al infrastructurii rutiere, pe locul 113 din punct de vedere al calității infrastructurii rutiere și pe locul 18 din punct de vedere al densității infrastructurii rutiere.

În literatura de specialitate există un număr semnificativ de studii și rapoarte, care investighează relația dintre calitatea infrastructurii de transport, pe de o parte și creșterea economică generală și nivelul de dezvoltare, pe de altă parte. Pentru determinarea naturii și sensului acestei relații abordările au implicat atât analize calitative cât și analize statistice pentru identificarea nivelului de corelare între diferite măsuri și indicatori.

Cu toate acestea, raportul "Infrastructure in the EU: Developments and Impact on Growth" (European Economy Occasional Papers 203, EC, Directorate General for Economic and Financial Affairs, December 2014) constată că sunt destul de puține studiile privind relația infrastructură-dezvoltare economică în țările UE iar cu referire la noile state membre ale UE menționează cercetarea efectuată în Polonia de Rutkowski (2009).

În cadrul aceluiași raport sunt inventariate patru modalități prin care infrastructura poate avea un impact pozitiv asupra creșterii economice. În primul rând, energia și transportul sunt utilizate ca elemente de intrare în funcția de producție a întreprinderilor și, prin urmare, influențează direct sau indirect costul de producție și, în final, competitivitatea acestora din perspectivă internațională și națională (Pradhan și Bagchi, 2013). În al doilea rând, investițiile în infrastructură pot stimula acumularea de capital prin oferirea de oportunități pentru dezvoltarea acestuia (Kirkpatrick, 2004). În al treilea rând, poate stimula cererea agregată prin creșterea cheltuielilor în operațiunile de construcție și întreținere (Wang, 2002; Esfahani & Ramirez, 2003, Pradhan, Bagchi, 2013). În cele din urmă, aceasta poate induce alte investiții prin furnizarea de semnale pozitive către sectoare cheie din economie (Fedderke și Garlick, 2008).

Cercetările efectuate nu au condus la un punct de vedere comun în ceea ce privește dimensiunea impactului pe care dezvoltarea infrastructurii îl are asupra creșterii economice. Kamps (2005) a analizat impactul capitalului public asupra PIB real în 22 țări

² <https://www.weforum.org/agenda/2016/09/what-is-competitiveness/>

membre ale Organizației pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OECD) și în cele mai multe cazuri a identificat o relație pozitivă (Danemarca, Finlanda, Franța, Grecia, Portugalia, Spania). Jong A Pin și de Haan (2008) au identificat o relație pozitivă în Suedia, Finlanda, Franța și Grecia dar și o relație negativă în Irlanda, Portugalia, Regatul Unit al Marii Britanii, Belgia și Spania. Pe ansamblu, însă, infrastructura rutieră este identificată ca fiind un factor care influențează creșterea economică.

Patru mari categorii de efecte sunt atribuite proiectelor de investiții în infrastructura de transport³, relevante pentru evaluarea impactului acestora:

- Efecte asupra creșterii economice (de ex. durata călătoriei, costurile de operare ale vehiculelor, veniturile furnizorului de servicii);
- Efecte privind calitatea vieții și bunăstarea (de ex. siguranța și securitatea, nivelul de zgomot);
- Efecte referitoare la sustenabilitatea aspectelor de mediu (gradul de poluare, emisiile de gaze);
- Efecte referitoare la coeziunea socială și teritorială (distribuția veniturilor și beneficiilor la nivelul grupurilor sociale și/sau la nivel teritorial).

Documentul de lucru elaborat de Unitatea de Evaluare din cadrul CE - External Services (Outcome and impact level indicators - Road sector, February 2009) prezintă un set cheie de efecte și indicatori care acoperă rezultatele așteptate și impactul sprijinului acordat în sectorul drumurilor, pornind de la cele mai bune practici internaționale. Identificarea efectelor are în vedere 5 zone mari de rezultat: infrastructura, reforma instituțională, economia, mediul înconjurător și aspectele sociale.

Studiul “Instrumente financiare pentru infrastructura Europeană de transport” (Parlamentul European, 2012) trece în revistă principalele instrumente financiare care sunt utilizate pentru finanțarea investițiilor în infrastructura europeană de transport și în mod particular pentru rețeaua TEN-T. Sunt prezentate și analizate ca surse de finanțare: bugetul statelor membre, la nivel național sau subnațional; contribuțiile plătite din bugetul UE, adesea sub formă de granturi pentru investiții directe, contribuții de capital sau subvenții de funcționare; băncile de politici publice - cunoscute de regulă ca instituții financiare internaționale (IFI) - cum ar fi BERD sau BEI; băncile comerciale; piața obligațiunilor; piața capitalului privat (capital) și Taxele de utilizare. Concluziile referitoare la utilizarea unora dintre aceste instrumente (piața obligațiunilor, parteneriatul public privat, taxele de utilizare), chiar dacă sunt favorabile, rămân rezervate, necesitând reglementări mai detaliate.

³ Evaluarea Ex-Post a proiectelor majore finanțate prin FEDR și Fondul de Coeziune în perioada 2000-2013, raport final elaborat pentru Comisia Europeană de consorțiul format din Centre for Industrial Studies (lead partner, Italy), Ramboll Management Consulting A/S (Denmark), Significance BV (The Netherlands), TPLAN Consulting (Italy), Iunie 2018

B. Colectarea de date

În procesul de elaborare a raportului de evaluare au fost colectate următoarele categorii de date:

1. Date cantitative

Datele cantitative culese au urmărit colectarea de informații privind:

- *Setul de indicatori* - Datele au fost colectate în conformitate cu înregistrările din sistemul de monitorizare a programului (SMIS), pentru fiecare proiect aflat în implementare în cadrul priorității de investiție 6.1. Pentru analiză datele au fost integrate atât la nivel de regiune cât și la nivel național.
- *Monitorizarea etapelor parcurse până la data de 31.12.2018* - Informațiile culese din sistemul de monitorizare a programului (SMIS), au oferit informații relevante pentru răspunsul la întrebările de evaluare cum ar fi:
 - Numărul de cereri de finanțare depuse pe tipuri de intervenție și regiuni de dezvoltare;
 - Gradul de contractare pe tipuri de intervenție și regiuni de dezvoltare;
 - Gradul de utilizare a bugetului eligibil FEDR pe regiuni și tipuri de intervenție și regiuni de dezvoltare;
 - Impactul proiectelor nefinalizate.

2. Date calitative

Datele calitative au fost colectate pentru a completa informațiile furnizate de datele cantitative. Aceste date calitative au fost necesare evaluării:

- Gradului în care nevoile identificate la momentul elaborării programului POR 2014-2020 își păstrează relevanța;
- Percepției beneficiarilor privind valoarea adăugată și sustenabilitatea efectelor înregistrate din perspectiva accesibilității zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T;
- Gradului în care intervențiile finanțate vor conduce la îmbunătățirea traficului rutier pe drumurile județene cu conexiune directă sau secundară la rețeaua TEN-T;
- Identificarea unor lecții învățate;
- Gradului de relevanță a constatărilor reieșite în urma analizei datelor cantitative.

Pentru colectarea datelor calitative au fost utilizate următoarele metode:

- Sondajul administrat prin chestionar on line celor 32 beneficiari de finanțare cu referire la toate cele 106 proiecte contractate până la data de referință, la care am primit răspuns privind 90 dintre acestea;
- Elaborarea a 4 studii de caz reprezentative;
- Organizarea unui focus grup cu participarea beneficiarilor;
- Organizarea unui focus grup cu participarea factorilor interesați;

- Analiză de scenariu cu factorii interesați privind estimarea gradului de sustenabilitate al efectelor înregistrate din perspectiva accesibilității zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T;
- Realizarea unui Brainstorming de evaluare în cadrul focus grupurilor;
- Interviuri cu beneficiarii selectați pentru elaborarea studiilor de caz și cu responsabili din cadrul ADR-urilor pe raza cărora se află aceștia;
- Organizarea unui panel de experți.

C. Descrierea metodologiei

Exercițiul de evaluare s-a bazat pe o abordare metodologică solidă adaptată specificului și naturii fiecărei întrebări de evaluare formulate în Caietul de Sarcini.

Modelul de analiză a fost construit ținând cont de: analiza documentară, analiza evaluabilității, recomandările cuprinse în PME, precum și de lecțiile învățate din evaluările precedente la care s-a adăugat experiența îndelungată a Prestatorului și a echipei sale.

Având în vedere stadiul actual în implementarea intervențiilor în cadrul axei prioritare 6 modelul a analizat progresul tehnic și financiar și s-a estimat impactul prevăzut conform unor scenarii definite împreună cu factorii interesați și experții în domeniul axei prioritare.

Metodele de culegere, prelucrare, analiză și interpretare a datelor, incluzând metode cantitative și calitative, sunt descrise în Tabelul următor.

Tabel 1 Metode de culegere, prelucrare, analiză și interpretare a datelor

METODA	DESCRIERE
Cercetarea/ Analiza documentară	<ul style="list-style-type: none"> ■ A demarat în faza de debut a procesului de evaluare și a continuat pe toată durata implementării proiectului. ■ Au fost analizate documente cadru, documente programatice și strategice precum și o serie de alte documente relevante, rapoarte de evaluare transversale etc.. Lista documentelor consultate este prezentată în Anexa 2. ■ Analiza documentației a constituit o activitate complexă datorită volumului foarte mare de date și informații care a trebuit să fie procesat într-un timp relativ limitat.
Cercetarea de teren Componenta de cercetare calitativă	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pentru o utilizare eficientă a resurselor și timpului avut la dispoziție în etapa de colectare și analiză a informațiilor, a fost agreat ca grupul țintă al participanților la interviurile semi-structurate să fie compus din beneficiarii selectați ca subiecți ai studiilor de caz și respectiv ADR-urile în aria cărora se află beneficiarii selectați pentru elaborarea studiilor de caz.

METODA	DESCRIERE
<p>Interviu</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Au fost derulate interviuri cu 5 beneficiari <ul style="list-style-type: none"> ○ CJ Buzău- 2 participanți; ○ CJ Bistrița - 2 participanți; ○ CJ Botoșani - 1 participant; ○ CJ Dâmbovița - 2 participanți; ○ CJ Tulcea - 1 participant. ■ Au fost derulate interviuri cu responsabili din cadrul a 4 ADR: <ul style="list-style-type: none"> ○ Nord-Vest - 3 participanți; ○ Nord-Est - 7 participanți; ○ Sud-Est - 4 participanți; ○ Sud-Vest Oltenia - 5 participanți. ■ Toate interviurile s-au desfășurat pe baza unui ghid de interviu specific fiecărei categorii intervievate, care a acoperit un set de întrebări predefinite referitoare la aspecte legate de implementarea POR 2014-2020. Conținutul ghidurilor de interviu este prezentat în Anexa 3; ■ Lista persoanelor intervievate este prezentată în Anexa 4 iar sinteza interviurilor în Anexa 5.
<p>Cercetarea de teren</p> <p>Componenta de cercetare calitativă</p> <p>Focus Grup</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Conform cerințelor CdS, au fost organizate: <ul style="list-style-type: none"> ○ 1 focus grup cu beneficiarii proiectelor finanțate prin POR (Minuta și sinteza în Anexa 6) la care au participat: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 10 persoane reprezentând CJ Brăila, CJ Vâlcea, CJ Dâmbovița, CJ Bacău, CJ Covasna, CJ Harghita, CJ Gorj; ▪ 3 reprezentanți AM ca observatori; ○ 1 focus grup cu factorii interesați la nivel central (Minuta și sinteza în Anexa 7), la care au participat 7 persoane (ADR Nord Est, ADR Sud Est, ADR ITI, ADR Sud Muntenia, CESTRIN, CNAIR). ■ Metodologia care a stat la baza acestei metode de cercetare a vizat: <ul style="list-style-type: none"> ○ Elaborarea ghidului de moderare pentru focus grup cu beneficiarii; ○ Elaborarea protocolului de întrebări; ○ Elaborarea ghidului de moderare pentru focus grup cu factorii interesați; ○ Elaborarea protocolului de întrebări; ○ Elaborarea scenariului de sustenabilitate pentru a fi discutat în Focus grup cu factorii interesați; ○ Elaborarea invitațiilor pentru participanți; ○ Transmiterea agendei de lucru și a temelor de lucru propuse a fi analizate pe parcursul evenimentului; ○ Derularea focus-grupurilor conform protocolului stabilit; ○ Transcrierea discuțiilor purtate în cadrul evenimentului.

METODA	DESCRIERE
<p>Cercetarea de teren</p> <p>Componenta de cercetare calitativă</p> <p>Studiu de caz</p>	<p>Au fost elaborate 4 studii de caz privind următorii beneficiari de finanțare: CJ Bistrița Năsăud, CJ Botoșani, CJ Dâmbovița, CJ Tulcea.</p> <p>Metodologia care a stat la baza acestei metode de cercetare a vizat următorii pași:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Construirea unei baze de date cu posibile proiecte; 2. Dimensionarea listei scurte la un număr de 16 proiecte (15%) din totalul celor contractate; 3. Construirea algoritmului de selecție prezentat în Anexa 8; 4. Elaborarea listei scurte de proiecte; 5. Selecția proiectelor pentru studiile de caz utilizând analiza multicriterială; 6. Agrearea împreună cu AM POR a celor 4 studii de caz: <ul style="list-style-type: none"> • CJ Bistrița-Năsăud cu proiectul Modernizarea DJ172D: Mureșenii Bârgăului (DN17)-Lac Colibița-Colibița-Bistrița Năsăud (DN17)-(DN17) Josenii Bârgăului - Strâmba - Ilva Mică (DN17D) - Poiana Ilvei- Măgura Ilvei-Ilva Mare-Lunca Ilvei-Limită jud. Suceava, jud. Bistrița Năsăud, LOT 2, LOT 3, LOT 4, cod SMIS 117995; • CJ Botoșani cu proiectul Regiunea Nord-Est - Axa rutieră strategică 2: Botoșani-Iași cod SMIS 112979; • CJ Dâmbovița - Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere în județul Dâmbovița cod SMIS 123471; • ITI Delta Dunării - CJ Tulcea cu proiectul Modernizarea infrastructurii de transport regional pe traseul Niculițel și Turda Sarichioi, cod SMIS 115509; 7. Cercetarea de birou aferentă proiectelor selectate; 8. Definirea structurii Studiului de Caz; 9. Realizarea interviului cu beneficiarii pentru colectarea celorlalte date relevante; 10. Elaborarea studiilor de caz.
<p>Componenta de cercetare calitativă</p> <p>Panelul de experți</p>	<p>Scopul acestui panel a fost acela de a valida/invalida o serie de concluzii și recomandări care au reieșit în urma procesului de evaluare precum și analiza de scenarii privind estimarea gradului de sustenabilitate al efectelor înregistrate din perspectiva accesibilității zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T. La panelul de experți au participat 6 persoane reprezentând companii de consultanță cu experiență în evaluare și domeniul transporturilor.</p> <p>În vederea organizării acestui panel au fost parcurși următorii pași:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Stabilirea agendei pentru eveniment; ■ Definirea temelor de lucru;

METODA	DESCRIERE
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stabilirea unei liste de potențiali participanți; ■ Transmiterea invitațiilor; ■ Transmiterea agendei și a temelor de lucru propuse a fi analizate de către experți; ■ Desfășurarea efectivă a evenimentului; ■ Transcrierea evenimentului (Sinteza discuțiilor în Anexa 9).
<p>Cercetarea de teren</p> <p>Componenta de cercetare cantitativă</p> <p>Sondaj on-line pe bază de chestionare</p>	<p>Componenta de cercetare cantitativă sondaj on-line pe bază de chestionare a inclus următoarele etape:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Definirea grupului țintă. În grupul țintă au fost incluse toate cele 106 proiecte contractate până la data de 31.12.2018. ■ Design-ul chestionarelor pentru anchetă. Având în vedere complexitatea aspectelor propuse a fi analizate, chestionarul a cuprins un set de întrebări, utilizând o combinație de tipuri de întrebări, cu o singură variantă sau variante multiple de răspuns. Acolo unde a fost cazul, a fost oferită posibilitatea de a se introduce comentarii și explicații din partea respondenților țintă. Conținutul Chestionarului este prezentat în Anexa 10; ■ Validarea chestionarelor; ■ Transmiterea link-ului pentru completarea chestionarului. Informarea a fost realizată prin transmiterea către toți beneficiarii de finanțare a unor scrisori cu privire la disponibilitatea chestionarelor și importanța participării prin completarea acestor chestionare, prin revenirea asupra acestor comunicări prin intermediul corespondenței electronice. Chestionarul a fost aplicat cu ajutorul unei platforme electronice și a putut fi accesat în perioada 03.01.2019 - 18.01.2019 de către toți beneficiarii de finanțare POR prin AP6. La chestionarul on line au fost primite 90 de răspunsuri (rata de răspuns de 85%); ■ Colectarea și agregarea datelor. Datele aferente sondajului au fost obținute cu precădere prin metoda CAWI (computer assisted web interviewing), prin web fără interacțiune directă cu subiectul interviat care răspunde la chestionar (a fost folosită platforma SurveyMonkey); ■ Procesarea datelor; ■ Interpretarea și analiza datelor. Analiza răspunsurilor primite este prezentată în Anexa 11.
<p>Cercetarea de teren</p>	<p>Utilizarea acestei metode a avut ca scop analiza la nivelul unei entități geografice a datelor cantitative culese, pentru identificarea unor eventuale tendințe teritoriale.</p> <p>Metodologia de analiză a parcurs următorii pași:</p>

METODA	DESCRIERE
Componenta de cercetare cantitativă Analiza geo-statistică	<ul style="list-style-type: none"> ■ Structurarea bazei de date cantitative pentru a permite integrarea la nivel regional; ■ Identificarea aspectelor ce urmează a fi analizate din punct de vedere al distribuției la nivel regional; ■ Elaborarea algoritmului de analiză.
Cercetarea de teren Componenta de cercetare cantitativă Analiza matricială	Analiza matricială a fost utilizată în vederea definirii scenariilor privind sustenabilitatea efectelor înregistrate din perspectiva accesibilității zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T.

D. Limitări și constrângeri și mod de soluționare

Pentru fiecare risc identificat, pe durata desfășurării procesului de evaluare a fost monitorizat impactul acțiunilor de rezolvare a acestuia pentru a identifica acolo unde a fost cazul acțiuni suplimentare de menținere sub control.

Lista limitărilor identificate precum și modul de rezolvare sunt prezentate în Tabelul 2.

Tabel 2 Lista limitărilor identificate și mod de rezolvare

Nr. crt.	Limitări și constrângeri	Mod de rezolvare
1	Gradul ridicat de încărcare a personalului sau/ și disponibilitatea redusă a grupurilor țintă	Consultarea constantă și prealabilă a actorilor care urmau a fi implicați în activitatea de evaluare astfel încât planificarea implicării să fie realizată de comun acord și ținând cont de angajamentele fiecărei părți.
2	Absența, dispersia ridicată și/sau inconsistența unor date și informații relevante	Aplicarea unor metode de evaluare alternative, bazate pe anchete calitative, instrumente online, apelând la înregistrările și evidențele aflate la AM/ ADR .
3	Rată scăzută de răspuns la Chestionarul on line	Transmiterea chestionarului on line tuturor beneficiarilor de finanțare din cadrul AP 6. Extinderea termenului de răspuns, contactarea beneficiarilor prin email și prin telefon în vederea determinării răspunsului la chestionar.

Nr. crt.	Limitări și constrângeri	Mod de rezolvare
4	Resurse umane, de timp insuficiente pentru derularea optimă a contractului	Abordare flexibilă în managementul de proiect. Cooptarea de expertiza adițională în echipa de evaluare, fără costuri adiționale. Utilizarea de metodele și instrumentele informatice interne de arhivare, combinare, analiza și interpretare a datelor.

4. Analiza și interpretare

A. Date colectate

În conformitate cu Caietul de sarcini au fost definite următoarele întrebări de evaluare:

Tabel 3 Întrebările de evaluare

Cod întrebare de evaluare	Conținut întrebare
EG1	În ce măsură sunt justificate obiectivele POR în raport cu nevoile socio-economice și în ce măsură progresul observat poate fi atribuit intervenției?
EG2	Care este progresul înregistrat în implementarea programului în raport cu obiectivele stabilite?
EG3	În ce măsură intervențiile și instrumentele folosite au produs efectele așteptate până la momentul prezentului raport?
ES61	În ce măsură a contribuit până acum și va contribui POR la creșterea gradului de accesibilitate a zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T și la atingerea țintelor indicatorilor de rezultat aferenți OS?
ES62	Ce tipuri de intervenții/mecanisme s-au dovedit a fi mai eficace la acest stadiu de implementare și de ce?
ES63	Care sunt principalele lecții învățate/de învățat din perspectiva logicii de intervenție și implementare (din perspectiva eficacității) a AP a POR?
ES64	Care se apreciază că va fi gradul de sustenabilitate al efectelor înregistrate din perspectiva accesibilității a zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T promovată prin POR? (analiza de scenariu cu beneficiarii și factorii interesați)
EA61	În ce măsură intervențiile finanțate vor conduce la îmbunătățirea traficului rutier pe drumurile județene cu conexiune directă sau secundară la rețeaua TEN-T?

În formularea răspunsurilor la fiecare din întrebările de evaluare au fost luate în considerare informații obținute prin următoarele instrumente metodologice:

- Analiza documentară;
- Sondaj de opinie - cu participarea beneficiarilor;
- Interviuri cu beneficiarii;
- Interviuri cu responsabilii din ADR;
- Focus grup cu participarea beneficiarilor;
- Focus grup - cu participarea factorilor interesați;
- Panel de experți.

Mecanismul de colectare a fiecărei categorii de date prin instrumentele metodologice enunțate este prezentat în Tabelul următor.

Tabel 4 - Corelarea datelor colectate cu întrebările de evaluare

Cod întrebare de evaluare	Date colectate						
	Calitative						Cantitative
	Sondaj	Interviu		Focus Grup		Panel experți	Analiza documentară
Beneficiar		Factor interesat	Beneficiar	Factor interesat			
EG1	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
EG2	✓	✓	✓				✓
EG3	✓						✓
ES61		✓	✓	✓	✓		✓
ES62		✓	✓			✓	✓
ES63			✓			✓	
ES64			✓	✓		✓	
EA61	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

B. Analiza datelor

1. Întrebarea de evaluare EG1 - În ce măsură sunt justificate obiectivele POR în raport cu nevoile socio-economice și în ce măsură progresul observat poate fi atribuit intervenției?

Conform documentelor strategice privind POR 2014-2020, nevoile de dezvoltare identificate ca fiind relevante pentru domeniul infrastructurii rutiere la nivel regional vizează următoarele aspecte principale:

- Îmbunătățirea accesibilității și creșterea mobilității regionale;
- Dezvoltarea și modernizarea rețelei de drumuri județene;

- Creșterea gradului de siguranță a drumurilor, în special prin intermediul unor investiții dedicate participanților la trafic care nu sunt monitorizați (pietoni și bicicliști);
- Reducerea zonelor cu infrastructuri de transport deficitare la nivelul regiunilor;
- Asigurarea accesului la coridoarele TEN-T și implicit la orașe și municipii, creșterea mobilității forței de muncă disponibile din mediul rural;
- Dezvoltarea transportului inter-modal prin asigurarea conectivității prin intermediul drumurilor județene a zonelor cu potențial economic de gările feroviare și porturile dunărene și maritime.

Date de context

Din analiza datelor prezentate de INS se remarcă faptul că și în anul 2017 România se confruntă cu o pondere ridicată a drumurilor nemodernizate din total drumuri județene. Tabelul 5 prezintă această distribuție pe regiuni. Figura 1 din Anexa 12 prezintă pentru fiecare județ ponderea drumurilor județene nemodernizate.

Tabel 5 Distribuția la nivelul regiunilor de dezvoltare a ponderii drumurilor nemodernizate din total drumuri județene

Regiunea de Dezvoltare	2015			2017		
	Total drumuri județene, km	Drumuri județene nemodernizate, km	% DJ nemodernizate din total	Total drumuri județene, km	Drumuri județene nemodernizate, km	% DJ nemodernizate din total
Nord-Est	5392	3249	60,30%	5387	3237	60,10%
Sud-Est	4597	3531	76,80%	4595	2800	60,90%
Sud Muntenia	5737	4001	69,70%	5737	3780	65,90%
Sud-Vest Oltenia	4647	3080	66,30%	4650	3053	65,70%
Vest	4637	2529	54,50%	4678	2313	49,40%
Nord-Vest	5261	3973	75,50%	5237	3843	73,40%
Centru	4663	2521	54,10%	4454	2238	50,20%
București- Ilfov	400	NA	NA	411	272	66,20%

Sursa: Procesare proprie în baza datelor culese din INS, Seria de date TEMPO-TRN 139A

Chiar dacă în anul 2017 față de 2015 se poate constata o ușoară îmbunătățire, per ansamblu ponderea drumurilor nemodernizate din total drumuri județene se situează în jurul cifrei de 60%, valoare care vine în susținerea obiectivelor POR 2014-2020.

Față de un total de 21.536,0 km drumuri județene nemodernizate existent la nivelul întregii țări în anul 2017 (conform datelor INS), POR 2014-2020 își propune ca până în 2023 să contribuie cu 5 km de drumuri nou construite conectate la rețeaua TEN-T și 2.075 km drumuri reconstruite sau modernizate conectate la rețeaua TEN-T. Acest lucru va determina la nivelul întregii țări un impact propus de aprox. 10%.

Suplimentar acestor date statistice generale, pentru a putea identifica în ce măsură la momentul evaluării obiectivele POR rămân justificate echipa de consultanți a analizat informațiile obținute utilizând următoarele instrumente:

- Sondaj de opinie;
- Interviuri cu beneficiarii;
- Interviuri cu responsabilii din cadrul ADR;
- Focus grup cu beneficiarii;
- Focus grup cu factorii interesați;
- Panel de experți.

Analiza datelor obținute din Sondajul de opinie

Sondajul de opinie a fost realizat prin intermediul unui Chestionar online la care au fost invitați să răspundă toți beneficiarii de finanțare în cadrul AP 6, universul de cercetare fiind reprezentat de toate cele 106 proiecte contractate la data de 31.12.2018. Conținutul integral al chestionarului este prezentat în Anexa 10 iar analiza răspunsurilor formulate poate fi consultată în Anexa 11.

Au fost primite 90 de chestionare completate, realizându-se o rată de răspuns de 85%. Gradul ridicat de relevanță al răspunsurilor primite este susținut și de distribuția acestora pe regiuni de dezvoltare, similară cu cea a numărului de proiecte contractate, așa cum se poate observa în tabelul următor.

Tabel 6 Distribuția respondenților pe Regiuni de Dezvoltare comparată cu distribuția proiectelor contractate la 31.12.2018

Regiune de Dezvoltare	Răspuns Sondaj		Contracte	
	nr	%	nr	%
1. Nord-Est	6	6,7%	7	6,6%
2. Sud-Est	17	18,9%	18	17,0%
3. Sud Muntenia	6	6,7%	6	5,7%
4. Sud-Vest	12	13,3%	14	13,2%
5. Vest	9	10,0%	13	12,3%
6. Nord-Vest	28	31,1%	31	29,2%
7. Centru	12	13,3%	17	16,0%
	90	100,0%	106	100,0%

37,8% dintre beneficiarii participanți la sondaj sunt UAT Județene care derulează proiecte individual, fără alți parteneri, restul de 62,2% fiind UAT județene care pentru implementarea contractelor au constituit parteneriate cu UAT ale unor localități din cadrul județului (Anexa 11, întrebarea 2).

Respondenții au fost rugați să ierarhizeze în ordinea importanței nevoile de dezvoltare așa cum au fost ele definite în POR 2014-2020. Tabelul 7 indică ierarhia acestor nevoi în ordinea importanței percepute de către beneficiari la momentul solicitării finanțării.

Tabel 7 Ierarhia nevoilor de dezvoltare identificate la nivel local la momentul solicitării de finanțare pentru proiect

Nevoia de dezvoltare identificată	Poziția
Asigurarea accesului la coridoarele TEN-T și implicit la orașe și municipii	1
Dezvoltarea și modernizarea rețelei de drumuri județene	2
Îmbunătățirea accesibilității și creșterea mobilității regionale	3
Creșterea mobilității forței de muncă disponibile din mediul rural	4
Creșterea gradului de siguranță a drumurilor în special pentru pietoni și bicicliști	5
Reducerea zonelor cu infrastructuri de transport deficitare la nivelul regiunilor	6
Dezvoltarea transportului inter-modal prin asigurarea conectivității prin intermediul drumurilor județene a zonelor cu potențial economic de găurile feroviare și porturile dunărene și maritime	7

Totodată, analiza răspunsurilor furnizate de beneficiari prin intermediul sondajului de opinie indică faptul că în marea lor majoritate aceștia consideră că nevoile identificate își păstrează relevanța și la momentul evaluării (Anexa 11, întrebarea 10). Astfel, mai mult de 85% dintre răspunsuri apreciază că atât dezvoltarea și modernizarea a rețelei de drumuri județene cât și asigurarea accesului la coridoarele TEN-T și implicit la orașe și municipii au în continuare o relevanță mare și foarte mare.

Din perspectiva aprecierii gradului în care progresul observat poate fi atribuit intervenției, (Anexa 11, întrebarea 21) în marea lor majoritate beneficiarii care au participat la sondaj consideră că proiectele finanțate prin POR 2014-2020 vor contribui mult și foarte mult la reducerea timpului de parcurs al traseului vizat (84,3% dintre respondenți), creșterea traficului de pasageri și de mărfuri transportate (78%), reducerea numărului de accidente grave pe traseul vizat (71%), reducerea costurilor în activitatea de transport public (62%) și reducerea nivelului local de poluare (61%).

Ponderea răspunsurilor care consideră că implementarea proiectelor va avea un impact moderat asupra efectelor menționate (35% în ceea ce privește reducerea nivelului local de poluare, 31% referitor la costurile în activitatea de transport public, 27% cu privire la reducerea numărului de accidente grave) nu poate fi neglijată, evidențiind faptul că în opinia respondenților existența unui drum modernizat nu este suficientă pentru manifestarea acestora.

Prin intervențiile avute atât în cadrul interviurilor cât și în cadrul focus grupului, beneficiarii au evidențiat următoarele aspecte:

- Necesarul de investiții în infrastructura rutieră județeană este mai mare decât finanțarea disponibilă la momentul prezent, acoperind drumurile județene în întregul lor, nu doar cele cu conexiune directă sau indirectă la TEN-T; prin proiectele derulate în ultimii 4-5 ani doar 10-15% din nevoile de modernizare au fost acoperite;

- Bugetele consiliilor județene nu sunt suficiente pentru realizarea lucrărilor de reparații și modernizări, ceea ce face ca sub impactul utilizării intense și al factorilor meteorologici gradul de deteriorare al drumurilor județene să se adâncească;
- Sunt necesare priorități de investiție/ alocări financiare pentru proiecte inter-regionale având în vedere configurația pe teren a infrastructurii actuale din proximitatea a două regiuni de dezvoltare, care în actuala abordare regională rămân în afara eligibilității și scapă nejustificat unei abordări de modernizare sustenabilă;
- Prin finanțarea proiectelor de reconstrucție și modernizare a infrastructurii rutiere se va facilita creșterea economică sau cel puțin se va stagna declinul economic la nivel regional și implicit național.

Analiza datelor obținute confirmă menținerea nevoilor identificate la momentul elaborării POR și existența unei corelații strânse între obiectivele stabilite la nivelul axei prioritare și prioritățile asumate prin planurile regionale de dezvoltare și Strategia Națională de Dezvoltare Regională.

2. Întrebarea de evaluare EG2 - Care este progresul înregistrat în implementarea programului în raport cu obiectivele stabilite?

Obiectivul specific al AP 6 îl reprezintă: Creșterea gradului de accesibilitate a zonelor rurale și urbane prin modernizarea infrastructurii de transport rutier pentru conectarea la rețeaua TEN-T, în coordonare cu planurile de dezvoltare regională.

La nivelul axei prioritare 6 au fost definiți:

- Un indicator de rezultat - numărul de persoane care beneficiază de transport îmbunătățit, care are ca ținte:
 - Creșterea cu 18.000 a numărului de persoane în cazul regiunilor mai dezvoltate (de la 131.000 în 2013 la 149.000) în 2023;
 - Creșterea cu 1.125.000 a numărului de persoane în cazul regiunilor mai puțin dezvoltate (de la 4.025.000 în 2013 la 5.150.000 în 2023);
- Doi indicatori de realizare:
 - Lungimea drumurilor nou construite conectate la TEN-T, cu o valoare țintă de 5 km până în anul 2023 pentru regiunile mai puțin dezvoltate;
 - Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate conectate la TEN-T, cu valori țintă de 20 km pentru regiunile mai dezvoltate și de 2.055 km pentru regiunile mai puțin dezvoltate.

În formularea răspunsurilor la această întrebare de evaluare au fost luate în considerare informații obținute prin următoarele instrumente:

- Analiza documentară;
- Analiza datelor înregistrate în SMIS;
- Interviu cu beneficiari;
- Interviu cu ADR;
- Anchetă pe bază de chestionar - cu participarea a 85% dintre beneficiarii de proiecte.

Tabel 8 Distribuția pe tipuri de regiuni a Cererilor de finanțare (CF) depuse și a celor contractate

Tip regiune	CF Depuse	CF Contractate	% CF Contractate din CF Depuse
Regiuni mai puțin dezvoltate (7R)	141	102	72,3%
Regiuni mai dezvoltate (București Ilfov)	1	0	0,0%
ITI	6	4	66,7%
SUERD	24	0	0,0%
Total	172	106	61,6%

Sursa: procesare proprie în baza datelor culese din SMIS, data de referință 31.12.2018

Analiza datelor prezentate referitor la distribuția pe tipuri de regiuni a cererilor de finanțare depuse precum și a celor contractate evidențiază următoarele:

- Au fost depuse cereri de finanțare de către beneficiari din toate regiunile - mai puțin dezvoltate, mai dezvoltate, ITI, SUERD;
- Proiectele contractate de beneficiari din regiunile mai puțin dezvoltate reprezintă 96% din totalul de 106 proiecte contractate, diferența până la 100% reprezentând proiecte în zona ITI;
- La data de 31.12.2018 nu fusese contractat nici un proiect adresat regiunii SUERD, 20 de cereri de finanțare fiind însă în diverse stadii ale procesului de evaluare și contractare; întârzierea în contractarea SUERD s-a datorat duratei procesului de validare a priorităților asumate în ghidul solicitantului de către Ministerul de Externe (care gestionează strategia SUERD) și deciziei de a da prioritate contractării proiectelor nefinalizate;
- La 31.12.2018 rata de contractare a celor 172 de cereri de finanțare depuse (calculată ca raport între numărul de proiecte contractate și numărul de cereri de finanțare depuse) este de 61,6%.

Detalii privind rata de contractare obținută ca urmare a desfășurării apelurilor sunt prezentate sintetic în Anexa 12, tabelul 3.

Din punctul de vedere al distribuției ratei de contractare pe regiuni de dezvoltare, calculată ca raport între numărul de proiecte contractate și numărul de cereri de finanțare depuse, analiza sintetică a informațiilor existente în baza de date SMIS la 31.12.2018 indică următoarele valori:

- Regiunea Nord-Est 77,8%
- Regiunea Sud-Est 47,4%
- Regiunea Sud Muntenia 27,3%
- Regiunea Sud-Vest Oltenia 60,9%
- Regiunea Vest 52,0%
- Regiunea Nord-Vest 96,9%
- Regiunea Centru 77,3%
- Regiunea București-Ilfov 0,0%

Se remarcă Regiunea Nord Vest cu o rată de contractare de 96% în contrast cu Regiunea Sud Muntenia cu o rată de contractare de puțin peste 27%.

Rata de contractare depinde în principal de:

- Claritatea și conformitatea documentelor de proprietate;
- Capacitatea beneficiarilor de a răspunde solicitărilor de clarificare în termenul admis;
- Numărul insuficient de evaluatori pentru evaluarea tehnică și financiară;
- Durata procedurilor de achiziție a serviciilor de evaluare, derulate de către ADR.

Date detaliate privind numărul cererilor de finanțare depuse, contractate precum și rata de contractare sunt prezentate în Anexa 12, tabelul 4.

Informațiile înregistrate în SMIS cu privire la datele de depunere a cererilor de finanțare și la datele de contractare a acestora indică faptul că primele depuneri apar în Trimestrul 1 din 2017 în timp ce primele contracte apar în Trimestrul 3 din 2017. Se observă că Trimestrul 4 al fiecărui an încheie ciclul eforturilor depuse în evaluare pe parcursul celorlalte trimestre, remarcându-se printr-o creștere importantă a numărului de contracte semnate. Se remarcă Trimestrul 4 din 2018 cu un salt de 41 de contracte semnate, toate fiind proiecte nefinalizate.

Dinamica cumulativă a depunerii Cererilor de Finanțare și a contractării este prezentată în Figura 2.

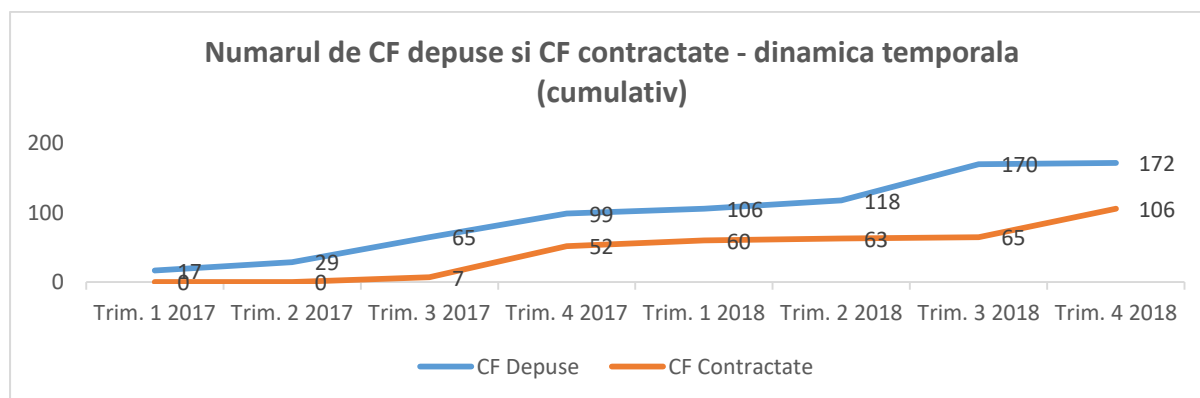


Figura 2 Dinamica cumulativă a depunerii CF și contractării

Conform analizei datelor existente în SMIS privind contractarea bugetelor FEDR alocate prin POR 2014-2020 rata de contractare a alocării FEDR la nivel național este de 169,2% (la 31.12.2018). Distribuția ratei de contractare a bugetului eligibil FEDR pe regiuni se prezintă după cum urmează:

- Nord-Est 183,6%
- Sud-Est 189,8%
- Sud Muntenia 96,9%
- Sud Vest Oltenia 259,9%
- Vest 129,8%

■ Nord - Vest	447,0%
■ Centru	245,3%
■ BI	0,0%
■ ITI	40,7%
■ SUERD	0,0%

Se remarcă Regiunea Nord-Vest cu o valoare contractată de 447% față de alocat (sunt incluse proiectele nefinalizate). La polul opus se află regiunea Sud Muntenia care față de o valoare alocată de 488,7 milioane lei a contractat în valoare de 473,7 milioane lei reprezentând 96,9% din valoarea alocată prin POR 2014-2020.

Lipsa de contractare a bugetului FEDR în Regiunea București-Ilfov și zona SUERD până la data de 31.12.2018 se datorează faptului că cererile de finanțare depuse în cadrul acestui tip de regiuni sunt încă în procesul de evaluare-contractare. Ulterior datei de referință, (31.12.2018) și până la momentul elaborării raportului au fost semnate 8 contracte SUERD în valoare totală de 505,2 milioane lei și un contract în regiune București-Ilfov, în valoare totală de 61,9 milioane lei.

Rata de contractare a bugetului FEDR este influențată de:

- Numărul de cereri de finanțare acceptate spre contractare în fiecare regiune;
- Valoarea contractelor determinată de lungimea drumurilor județene propuse spre modernizare;
- Natura lucrărilor propuse prin proiect.

Rezultatul sintetic al analizei datelor existente în SMIS privind contractarea bugetelor FEDR alocate prin POR 2014-2020 este prezentat în Anexa 12, tabelul 5.

Analiza progresului în implementare conform informațiilor rezultate din Sondajul de opinie

Ca urmare a procesării informațiilor furnizate de participanți prin Chestionarul on-line rezultă faptul că circa jumătate dintre aceștia declară că se află încă în una din etapele procesului de achiziție publică a contractului de execuție de lucrări (sau proiectare și execuție de lucrări, după caz). Astfel se remarcă faptul că la data 31.12.2018:

- În Regiunea Nord-Vest se înregistrează procentul cel mai mare (75%) de proiecte în cadrul cărora contractele de achiziții de lucrări au fost atribuite și sunt în curs de derulare;
- La polul opus se află Regiunea Sud-Vest și Regiunea Vest cu un procent de numai 33% dintre respondenți care declară că au contracte de achiziții atribuite și în curs de derulare.

Întârzierea atribuirii contractelor de lucrări și în consecință a începerii lucrărilor este determinată de cel puțin următoarele cauze:

- Întârzieri în contractarea/ finalizarea elaborării proiectelor tehnice, datorate atât derulării cu greutate a procedurilor de achiziție cât și capacității insuficiente a firmelor de proiectare;
- Durata procesului de evaluare a ofertelor în cazul în care numărul ofertanților este ridicat;
- Durata și coerența procesului de evaluare a documentațiilor de către ANAP;
- Modificările legislative, de exemplu obligativitatea folosirii modelului de acord contractual prevăzut de HG nr. 1/2018 care a condus la înlocuirea serviciilor de dirigenție de șantier prevăzute în SF și cererea de finanțare cu cele prestate de supervisor, cu grad mai mare de complexitate și care nu au putut fi estimate din punct de vedere financiar la data depunerii CF, aspect care poate determina riscul de nu avea ofertanți la serviciile de supervisor;
- Durata de soluționare a contestațiilor formulate de participanții la procedura de atribuire.

Detalii privind descrierea etapelor procesului de achiziție precum și a stadiului în care se află fiecare din regiunile investigate sunt prezentate în Anexa 11, întrebările 6 și 7.

La întrebarea privind conformarea cu planificarea proiectului se remarcă faptul că:

- 47% dintre beneficiarii care au participat la sondaj sunt doar parțial de acord că activitățile prevăzute în cadrul Proiectului se derulează conform calendarului;
- peste 80% consideră că nivelul costurilor aferente activităților derulate pentru implementarea proiectului se încadrează în bugetul aprobat;
- marea majoritate (peste 90%) sunt total de acord cu afirmațiile conform cărora:
 - Rezultatele propuse în cadrul Proiectului se vor atinge;
 - Indicatorii propuși în cadrul Proiectului își vor atinge țintele;
 - Sustenabilitatea efectelor proiectului este asigurată.

Situația sintetică a răspunsurilor primite privind conformarea cu planificarea proiectului este prezentată în Anexa 11, întrebarea 22. Participanții la sondaj au identificat următorii factori care influențează respectarea planificării proiectului:

- Factori cu acțiune pozitivă:
 - Asigurarea unui cash-flow sustenabil prin accesarea pre-finanțării legal admise;
 - Capacitatea și omogenitatea echipei de management a proiectului;
 - Buna colaborare cu OI POR și AM POR.
- Factori cu acțiune negativă:
 - Derularea greoaie a procedurilor de achiziții publice;
 - Schimbările legislative;
 - Capacitatea scăzută și lipsa de seriozitate a contractorilor (companii de proiectare și de construcții);
 - Lipsa personalului calificat.

Datele culese prin intermediul Chestionarului on-line sunt susținute de datele calitative obținute prin intermediul Interviuilor cu beneficiarii, interviurilor cu responsabilii din cadrul ADR și focus grupului cu beneficiarii.

3. Întrebarea de evaluare EG3 - În ce măsură intervențiile și instrumentele folosite au produs efectele așteptate până la momentul prezentului raport?

Investițiile în infrastructura regională de transport derulate în cadrul axei prioritare 6 a POR 2014-2020 au în vedere următoarele efecte:

- Creșterea economică a zonelor cu grad de accesibilitate redus la rețeaua TEN-T;
- Creșterea gradului de mobilitate a persoanelor și bunurilor;
- Un acces mai facil și mai rapid către furnizorii de servicii de sănătate, sociale și educative din marile municipii a populației aflate în zonele rurale și în orașele de dimensiuni mici;
- Creștere a adaptabilității populației la nevoile pieței forței de muncă de la nivel regional și/sau local;
- Creșterea capacității de transport pe conexiunile la rețeaua TEN-T prin asigurarea conectivității prin intermediul drumurilor județene a zonelor cu potențial economic de gările feroviare și porturile dunărene și maritime și reducerea timpului de deplasare, conducând în mod indirect la dezvoltarea comerțului, inclusiv cel exterior, și la creșterea competitivității teritoriilor deservite;
- Mărirea vitezei de deplasare, creșterea portanței, creșterea siguranței rutiere pentru toți participanții la trafic (în special pentru pietoni și bicicliști) și reziliența la condiții meteorologice extreme.

Pentru aprecierea măsurii în care intervențiile și instrumentele folosite au produs efectele așteptate, informațiile obținute din sistemul integrat de management al informației au fost comparate cu țintele intermediare din cadrul de performanță stabilite pentru anul 2018:

- Pentru regiunile mai puțin dezvoltate:
 - 110 km reabilitați/modernizați;
 - Suma totală a cheltuielilor eligibile din sistemul contabil al Autorității de Certificare: 289.411.765 euro;
- Pentru regiunile dezvoltate:
 - 3 km reabilitați/modernizați;
 - Suma totală a cheltuielilor eligibile din sistemul contabil al Autorității de Certificare: 1.250.00 Euro.

În conformitate cu datele existente în SMIS până la data de 31.12.2018 au fost contractate 106 proiecte din care:

- 59 proiecte în regiunile mai puțin dezvoltate;
- 43 proiecte nefinalizate în regiunile mai puțin dezvoltate;
- 4 proiecte în zona ITI.

Conform informațiilor din sistemul de monitorizare propriu al AM POR, la sfârșitul anului 2018 dintre cele 106 proiecte contractate;

- 81 au finalizat etapa de Proiect Tehnic;
- 52 au finalizat etapa de încredințare a contractelor de lucrări;
- 45 sunt în faza de execuție, 43 dintre acestea fiind proiecte NF.

Analiza datelor existente în SMIS privind situația plăților efectuate la nivel național până la 31 decembrie 2018 pentru proiectele contractate în cadrul AP6 (prezentată în Anexa 12, tabelul 7) conduce la constatarea că acestea reprezentau 9,6% din alocarea totală nerambursabilă.

În raport cu ținta asumată prin cadrul de performanță pentru anul 2018 de 289,4 milioane euro cheltuieli eligibile din sistemul contabil al Autorității de Certificare, valoarea acestora la 31.12.2018 a fost de 499,6 milioane lei (107,37 milioane Euro), ceea ce indică o îndeplinire a țintei în proporție de 37,1%.

Valoarea scăzută a plăților efectuate se datorează faptului că proiectele, cu excepția celor nefinalizate din regiunile mai puțin dezvoltate, sunt în etape incipiente de implementare, în care activitățile derulate reprezintă cu precădere proceduri de achiziții și eventual elaborarea proiectului tehnic (a cărui pondere în totalul cheltuielilor eligibile nu poate depăși 10%).

Detaliind situația plăților efectuate în cazul regiunilor mai puțin dezvoltate, gradul de acoperire a alocării totale nerambursabile variază între 1,1% în regiunea Nord-Est și 9,7% în regiunea Sud-Vest Oltenia, regiunea Nord-Vest constituind o excepție notabilă cu un procent de 66,8%.

Acest lucru se datorează în principal faptului că în regiunea Nord-Vest au fost contractate 18 din cele 43 de proiecte nefinalizate contractate la nivel național, proiecte care au avut un impact pozitiv asupra volumului plăților efectuate.

Din punctul de vedere al progresului fizic, deși informațiile din sistemul propriu de monitorizare al AM conduc către constatarea că până la sfârșitul anului 2018 au fost încheiate lucrările de modernizare a circa 200 de km de DJ, această realizare nu a fost înregistrată în sistemul național de monitorizare deoarece nu a fost finalizată documentația necesară preluării de către beneficiari a lucrărilor.

În aceste condiții, ținta intermediară (pentru anul 2018) de 110 km reabilitați/modernizați în cazul regiunilor mai puțin dezvoltate și de 3 km nou construiți pentru regiunile dezvoltate (București Ilfov), asumată prin Cadrul de performanță, nu a fost atinsă, nefiind raportat nici un km de drum modernizat sau nou construit.

Absența realizărilor fizice face ca evaluarea măsurii în care intervențiile și instrumentele folosite au produs efectele așteptate să fie prematură la momentul elaborării raportului de evaluare.

4. Întrebarea de evaluare ES61 - În ce măsură a contribuit până acum și va contribui POR la creșterea gradului de accesibilitate a zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T și la atingerea țintelor indicatorilor de rezultat aferenți OS?

Contribuția proiectelor contactate prin POR 2014-2020-AP6 la creșterea gradului de accesibilitate a zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T este evaluată prin analiza informațiilor existente în SMIS referitoare la:

- Numărul de persoane care vor beneficia de transport îmbunătățit;
- Lungimea drumurilor județene care vor fi modernizate/reabilitate.

Dat fiind stadiul actual de implementare a proiectelor contractate, nu se poate vorbi de o contribuție efectiv adusă până la acest moment.

Analiza datelor existente în SMIS privind populația beneficiară de acces la coridoarele TEN-T prin infrastructura secundară modernizată, ca urmare a finalizării proiectelor contractate (orizont 2023) indică un număr de 2.986.829 locuitori. Distribuția acestora pe regiuni este:

■ Nord-Est	429.692 locuitori
■ Sud-Est (include ITI)	471.040 locuitori
■ Sud Muntenia	270.453 locuitori
■ Sud-Vest Oltenia	482.207 locuitori
■ Vest	431.420 locuitori
■ Nord-Vest	534.634 locuitori
■ Centru	367.383 locuitori

Diferențele între regiuni se datorează gradului diferit de urbanizare la nivel județean, numărului de localități și de locuitori înregistrați în localitățile străbătute de drumurile județene incluse în proiect și este evident că nu reprezintă o variabilă controlabilă.

Față de ținta asumată prin cadrul de performanță de 1.125.000 locuitori pentru regiunile mai puțin dezvoltate cei 2.986.829 locuitori ce vor beneficia de transport îmbunătățit ca urmare a implementării proiectelor reprezintă o depășire în proporție de 265% .

Conform INS, în 2017 necesarul de modernizare a drumurilor județene este de 21.536 km. Prin proiectele contractate până la 31.12.2018 urmează ca până la sfârșitul anului 2023 să se modernizeze 3.509,9 km ceea ce reprezintă o contribuție a POR la diminuarea necesarului de modernizare cu 16,3%. La nivelul fiecărei regiuni prin contractarea cererilor de finanțare depuse se vor înregistra următoarele diminuări ale necesarului de modernizare:

■ Nord-Est	16,2%
■ Sud-Est	7,9%
■ Sud Muntenia	6,1%
■ Sud-Vest Oltenia	16,1%
■ Vest	10,5%
■ Nord-Vest	28,6%
■ Centru	18,7%

Aceste diferențe sunt determinate în principal de:

- Numărul de proiecte contractate la nivelul fiecărei regiuni de dezvoltare;
- Numărul de km de drum județean identificat ca eligibil;
- Claritatea statutului proprietății terenurilor aferente investiției.

Față de ținta de 2.075 km reabilitați/modernizați asumată prin POR 2014-2020 valoarea de 3.509,9 km reprezintă un grad de realizare de 169,5%.

5. Întrebarea de evaluare ES62 - Ce tipuri de intervenții/mecanisme s-au dovedit a fi mai eficace la acest stadiu de implementare și de ce?

Pentru implementarea Axei Prioritare 6 au fost definite prin POR următoarele tipuri de intervenții:

- Proiecte dedicate modernizării drumurilor din regiunile mai puțin dezvoltate (șapte regiuni de dezvoltare -7R);
- Proiecte dedicate modernizării drumurilor din regiunile mai dezvoltate, respectiv București Ilfov (BI);
- Proiecte dedicate modernizării drumurilor din regiunile limitrofe Dunării (SUERD);
- Proiecte dedicate modernizării drumurilor din zona ITI Delta Dunării (ITI).

Totalul bugetului FEDR alocat este de **4.119,8** milioane lei (curs inforeuro Decembrie 2018). Fiecare tip de proiecte beneficiază de o alocare distinctă a bugetului FEDR după cum urmează:

- | | |
|---------|-----------------------|
| ■ 7R | 3.104,9 milioane lei; |
| ■ BI | 49,5 milioane lei; |
| ■ ITI | 347,8 milioane lei; |
| ■ SUERD | 617,6 milioane lei. |

Pentru contractarea bugetului eligibil FEDR alocat în perioada 2016-2017 au fost deschise un număr de 5 apeluri. Fiecare apel a fost dedicat unui anumit tip de regiune. Informațiile sintetice referitoare la apelurile lansate în perioada 2016-2017 sunt prezentate în Anexa 12.

La sfârșitul anului 2017 din 110 cereri de finanțare depuse au fost contractate un număr de 63 de proiecte, înregistrându-se o rată de contractare de 57,3%. Analiza predictibilității valorii totale a cererilor de rambursare ca urmare a celor 63 de proiecte contractate, elaborată la începutul anului 2018, a indicat faptul că la sfârșitul anului 2018 exista riscul de dezangajare.

Ordonanța de urgență nr. 30 din aprilie 2018 privind instituirea unor măsuri în domeniul fondurilor europene și pentru completarea unor acte normative a consacrat mecanismul de preluare spre finanțare a proiectelor inițiate prin alte tipuri de finanțare, al căror grad de maturitate este minim la stadiul de contract de lucrări, numite proiecte nefinalizate (NF). Ca urmare a oportunității apărute, pe parcursul anului 2018 din cele 4 apeluri lansate în

cadrul Axei prioritare 6, două au fost dedicate proiectelor nefinalizate, proiecte inițiate prin alte tipuri de finanțare și aflate în faza de execuție de lucrări.

Pe parcursul anului 2018:

- Nu a fost finalizat procesul de contractare pentru nici una dintre cererile de finanțare depuse prin apelurile dedicate tipurilor de regiuni BI și 7R;
- Au fost contractate 43 de proiecte prin cele 2 apeluri dedicate proiectelor nefinalizate.

În aceste condiții la 31.12.2018 s-a putut raporta un număr de 106 proiecte contractate din care 43 sunt reprezentate de proiectele nefinalizate. Aceste proiecte au fost în totalitatea lor proiecte dedicate regiunilor mai puțin dezvoltate.

Deși contribuția proiectelor nefinalizate la bugetul FEDR total contractat este mai mică decât ponderea lor numerică (sunt proiecte cu valori de regulă mici), datorită stadiului avansat de implementare acestea au contribuit semnificativ la nivelul plăților în cadrul AP6.

Astfel din bugetul eligibil FEDR de 6.829,6 milioane lei contractat pentru regiunile mai puțin dezvoltate (7R), 1.264,9 milioane lei (18,5%) sunt acoperiți de proiecte nefinalizate. La nivel național rata de contractare a bugetului FEDR alocat de 4.119,8 milioane lei este de 169,2%.

În ceea ce privește contribuția la plățile efectuate, situația la sfârșitul anului 2018 se prezintă astfel:

- Bugetul total nerambursabil alocat este de 4.850,5 milioane lei;
- Valoarea totală a plăților este de 463,26 milioane lei;
- Valoarea totală a plăților aferente proiectelor NF este de 419,98 milioane lei;
- Ponderea valorii plăților aferente proiectelor NF din total plăți este de 90,65%;
- Utilizare buget total nerambursabil excluzând proiecte NF este de 0,89%;
- Utilizare buget alocat total nerambursabil inclusiv plăți NF este de 9,6%.

Din analiza datelor prezentate se remarcă faptul că decizia de preluare spre finanțare POR 2014-2020 AP6 a proiectelor inițiate prin ale forme de finanțare a condus la creșterea ratei plăților de la 0,89% la 9,6% din alocare totală nerambursabilă. De asemenea a avut impact și asupra dinamicii de contractare a bugetelor alocate fiecărei regiuni.

Evaluarea eficienței proiectelor contractate din perspectiva impactului fiecărui tip de proiect asupra necesarului de modernizare la nivel regional, poate fi realizată numai în cazul Regiunii Sud-Est deoarece la acest moment este singura care include proiecte de tipuri diferite (7R și ITI).

Astfel la nivelul Regiunii Sud - Est dintr-un necesar de modernizare a drumurilor județene de 2.800 km (conform INS), 420 km vor fi modernizați prin intermediul proiectelor de tip 7R și 79,47 km (15% din totalul de 499,96 km modernizați la nivelul regiunii) vor fi modernizați prin intermediul proiectelor de tip ITI.

Contribuția proiectelor contractate la reducerea lungimii drumurilor județene nemodernizate, reprezentată prin ponderea lungimii drumurilor care vor fi modernizate în

total lungime drumuri nemodernizate la nivel regional (valori aferente anului 2017, conform INS), este prezentată în figura 3 și în Anexa 12, tabelul 8.

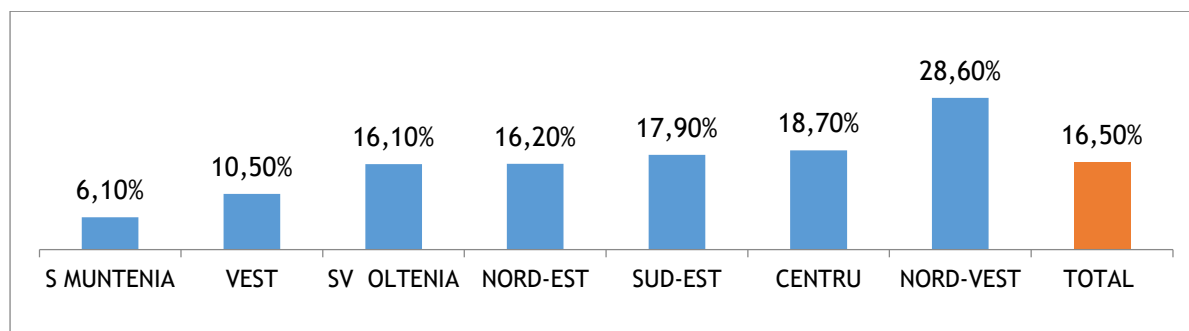


Figura 3 Contribuția proiectelor contractate la modernizarea drumurilor județene

Se remarcă regiunea Nord-Vest în care proiectele contractate vor avea o contribuție de 28,6% la reducerea necesarului județean de modernizare a drumurilor adică 173,3% față de media națională de 16,5%. La polul opus se află regiunea Sud Muntenia cu o contribuție de numai 6,0% adică 39,9% față de media națională de 16,5%.

Distribuția la nivel național a lungimii totale de 3.509,6 km de drumuri județene care vor fi modernizate prin intermediul proiectelor POR 2014-2020 AP6, pe tipuri de intervenții, este prezentată după cum urmează:

- Proiecte de tip 7R 3.430,5 km;
- Proiecte de tip BI 0,00 Km;
- Proiecte de tip ITI 79,47 km;
- Proiecte de tip SUERD 0,00 Km.

Din totalul de 3.430,5 km modernizați la nivel național prin proiecte de tip 7R, 30% (1.016,2km) vor fi modernizați prin intermediul proiectelor inițiate prin alte surse de finanțare (nefinalizate). Cei 3.430,5 km modernizați prin intermediul proiectelor de tip 7R reprezintă 97,73% din totalul 3.509,9 km modernizați la nivel național.

Ponderea km modernizați prin proiecte nefinalizate contractate în regiunile mai puțin dezvoltate (7R NF) din totalul de 3.509,9 km modernizați la nivel național este de 28,95%, iar ponderea km modernizați prin proiecte de tip 7R NF din totalul de 3.430,5 km modernizați prin proiecte de tip 7R este de 29,62%.

Din perspectiva numărului de locuitori care vor beneficia de transport îmbunătățit, figura 4 prezintă sinteza datelor existente în SMIS integrate la nivel regional.

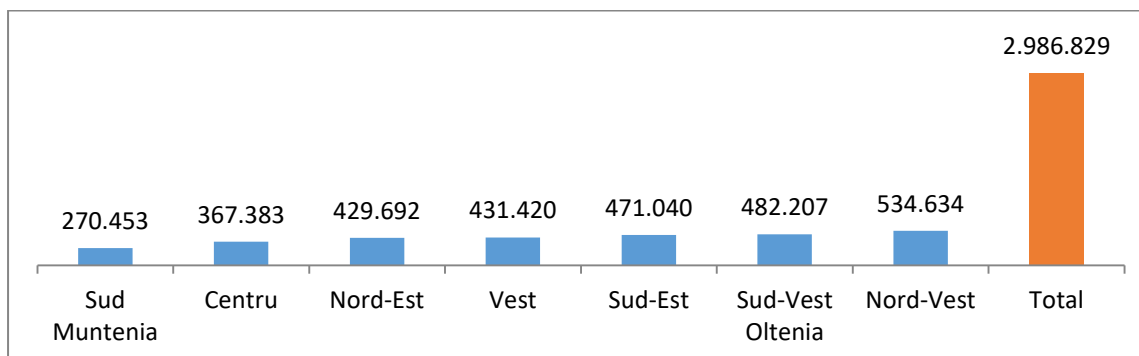


Figura 4 Distribuția pe regiuni a numărului de locuitori beneficiari de transport județean îmbunătățit

Din figura 4 se remarcă regiunea Nord-Vest cu un număr de 534.634 locuitori beneficiari de transport îmbunătățit adică 17,9% din total ca urmare a contractării proiectelor. La polul opus se află regiunea Sud Muntenia cu 270.453 locuitori beneficiari de transport îmbunătățit adică 9% din total. Contribuția proiectelor nefinalizate la totalul de 2.986.829 locuitori beneficiari de transport îmbunătățit la nivelul național este de 19,8% (592.129 locuitori). Diferențele între regiunile de dezvoltare se datorează:

- Gradului diferit de urbanizare,
- Numărului de localități traversate de drumul modernizat și
- Numărului diferit de locuitori rezidenți în fiecare localitate traversată de drumul modernizat.

Din perspectiva evaluării eficienței instrumentelor utilizate se poate afirma faptul că:

- Din punctul de vedere al ratei de contractare a cererilor de finanțare proiectele nefinalizate din regiunile mai puțin dezvoltate au fost cele mai eficiente. Ratele de contractare înregistrate sunt:
 - 95,5% pentru proiectele de tip 7R NF;
 - 66,7% pentru proiectele de tip ITI ;
 - 56,7% pentru proiectele de tip 7R;
 - Nici un proiect pentru zona SUERD nu a fost contractat.

Rata ridicată de contractare în cazul proiectelor nefinalizate a fost posibilă întrucât statutul proprietății era clarificat și documentat iar ghidul solicitantului nu a suferit modificări de la un apel la altul.

- Din perspectiva ratei de contractare a bugetului FEDR proiectele de tip 7R au fost cele mai eficiente. Rata de contractare a bugetului FEDR este de:
 - 179,2% pentru proiectele de tip 7R;
 - 40,7% pentru proiecte de tip ITI;
 - 40,7% pentru proiecte de tip 7R NF;
- Din perspectiva numărului de km modernizați proiectele 7R sunt mai eficiente decât proiectele de tip 7R NF. Astfel din totalul de 3.509,9 km modernizați la nivel național:

- 2.424,3 km prin intermediul proiectelor de tip 7R (69% din totalul de 3.509,9 km modernizați la nivelul întregii țări);
- 1.016,2km prin intermediul proiectelor de tip 7R NF (28,95% din totalul de 3.509,9 km modernizați la nivelul întregii țări).
- Din perspectiva numărului de locuitori care vor beneficia de transport îmbunătățit proiectele 7R sunt mai eficiente ca proiectele 7R NF Astfel din cei 2.986.829 locuitori care vor beneficia de de transport îmbunătățit:
 - 2.344.176 locuitori beneficiază prin proiectele de tip 7R;
 - 592.129 locuitori beneficiază prin intermediul proiectelor de tip 7R NF;
 - 50.524 beneficiază prin intermediul proiectelor de tip ITI.
- Din perspectiva valorii totale a plăților, proiectele 7R NF au fost cele mai eficiente datorită stadiului avansat al lucrărilor și deci implicit și al cheltuielilor efectuate. Astfel valoarea totală a cheltuielilor aferente proiectelor de tip 7R NF este de 419,98 milioane lei adică 90,5% din total plăți efectuate.
- Din perspectiva indicatorului număr locuitori/km modernizat proiectele de tip 7R sunt mai eficiente decât proiectele de tip 7R NF. Astfel
 - Proiectele de tip 7R înregistrează 967 locuitori/km;
 - Proiectele de tip 7R NF înregistrează 583 locuitori/km;
 - Proiectele de tip ITI chiar dacă se adresează unui teritoriu distinct, Delta Dunării s-au dovedit a avea o rată de eficiență semnificativă în raport cu potențialul de proiecte în această zonă;
 - Contribuția proiectelor de tip ITI la cei 499,96 km modernizați la nivelul Regiunii Sud Est este de 15%.

Analiza eficacității proiectelor din perspectiva predictibilității îndeplinirii țintelor asumate la nivelul axei prioritare, indică faptul că la data evaluării (31.12.2018):

- Cele 43 de proiecte 7R NF contractate se află în diverse etape ale execuției de lucrări, existând probabilitatea finalizării acestora în calendarul previzionat;
- Din cele 59 de proiecte 7R contractate doar 9 au semnat contractele de lucrări și se află în diverse etape ale execuției de lucrări, existând probabilitatea finalizării acestora în calendarul previzionat;
- Din cele 4 proiecte contractate în zona ITI nici unul nu a semnat contractele de lucrări.

Datele prezentate indică faptul că proiectele 7R NF întrucât se află în totalitate în etapa de lucrări, prezintă o eficacitate mai mare decât proiectele 7R din perspectiva predictibilității îndeplinirii țintelor privind îndeplinirea indicatorilor de rezultat și de realizare.

Prin Hotărâri ale Consiliilor pentru Dezvoltare Regională au fost stabilite priorități strategice privind traseele de drumuri județene, priorități corelate cu Master planul General de Transport al României și cu strategiile de dezvoltare regională. Hărțile care prezintă aceste priorități la nivel de regiune (elaborate de către Agențiile Regionale de Dezvoltare) sunt prezentate în Anexa 13 iar situația centralizată în Anexa 14.

Analiza priorităților stabilite pentru faza 1 în raport cu datele existente în sistemul integrat de management al informației până la 31.12.2019 indică o eficacitate semnificativă a procesului de contractare a proiectelor definite ca strategice, 82% dintre acestea fiind finanțate prin POR.

6. Întrebarea de evaluare ES63 - Care sunt principalele lecții învățate/de învățat din perspectiva logicii de intervenție și implementare (din perspectiva eficacității) a AP6 a POR?

Din procesarea informațiilor generate prin:

- Sondajul de opinie;
- Interviuri cu beneficiarii;
- Interviuri cu ADR;
- Focus grup cu beneficiarii;
- Focus grup cu factorii interesați.

Se desprind următoarele raporturi de cauzalitate:

1. Procesul de depunere al celor 172 de cereri de finanțare a fost influențat de:
 - a. Lansarea relativ întârziată a primelor apeluri de proiecte;
 - b. Durata mare necesară obținerii extraselor definitive de carte funciară pentru suprafețele care fac obiectul lucrărilor de investiții poate conduce la ratarea termenului de depunere a CF;
 - c. Rigiditatea excesivă în solicitarea unor documente din conținutul cererii de finanțare, la primul apel;
 - d. Necesitatea semnării în original a fiecărei pagini a cererii de finanțare, la primul apel;
 - e. Claritatea insuficientă a ghidului solicitantului și numărul de modificări aduse acestuia;
 - f. Gradul relativ ridicat de complexitate al formularelor din cererea de finanțare;
 - g. Lipsa instruirii referitoare la operarea MySMIS;
 - h. Serviciile HelpDesk nu reușesc să explice/detalieze informațiile oferite prin ghidul solicitantului sau să interpreteze anumite spețe. Răspunsurile oferite nu sunt asumate astfel încât pentru răspunsuri specifice, juridice este necesară consultarea AM sau a Ministerului;
 - i. Durata de răspuns a HelpDesk-ului la solicitările potențialilor beneficiari a fost mai mare decât așteptările beneficiarilor;
 - j. Obținerea avizelor necesare (CNAIR, electrica, gaze, telefonie, CFR, Mediu, Apele române etc.) implică durate și costuri ridicate, cu atât mai mult cu cât durata lor de valabilitate este limitată iar întârzierile intervenite în procesul de evaluare și contractare determină necesitatea reînnoirii acestora;
 - k. Dificultatea încărcării în MySMIS a numărului mare de formulare și dificultatea completării acestora;
 - l. Modul dificil și greoi de lucru cu modulul achiziții din MySMIS.

2. Durata procesului de evaluare este influențată de următoarele cauze:
 - a. Schimbările succesive ale ghidurilor solicitantului între apeluri;
 - b. Dinamica apariției instrucțiunilor AM;
 - c. Numărul scăzut de întrebări de clarificare permise prin proceduri;
 - d. Numărul redus de persoane implicate în procesul de evaluare a cererilor de finanțare;
 - e. Insuficiența experților tehnici și financiari;
 - f. Derularea cu greutate a procedurilor de achiziții a serviciilor de evaluare la nivelul ADR.

3. Durata de contractare a cererilor de finanțare a fost influențată de următoarele cauze:
 - a. Lipsa existenței în MySMIS a tipurilor specifice de contract pentru AP 6;
 - b. Numărul redus de personal implicat în elaborarea contractelor.

4. Calitatea implementării este în directă legătură cu:
 - a. Capacitatea de monitorizare și verificare a prestatorilor de către beneficiari;
 - b. Capacitatea tehnică și financiară a prestatorilor de conformare cu oferta depusă;
 - c. Luarea în considerare a riscului de întârziere în implementarea Planului de achiziție;
 - d. Modalitatea contractării serviciilor de proiectare și a celor de execuție. Contractarea serviciilor de proiectare la pachet cu lucrările de construcție conduce la scurtarea perioadei de achiziție, întârziere a responsabilizării proiectantului în etapa de execuție, reacție mai rapidă a acestuia în cazul în care în teren apar situații diferite de cele proiectate;
 - e. Luarea în considerare a posibilității apariției de modificări legislative privind cheltuielile cu forța de muncă în estimarea bugetelor contractelor de lucrări și servicii.

5. Încadrarea în bugetele asumate prin cererea de finanțare este condiționată de următoarele cauze:
 - a. Intervalul relativ mare de timp dintre momentul depunerii cererii de finanțare și momentul începerii lucrărilor, determinat de durata procesului de evaluare-contractare, durata procedurilor de achiziții publice și durata procesului de proiectare;
 - b. Costurile asociate reînnoirii avizelor necesare (CNAIR, electrica, gaze, telefonie, CFR, Mediu, Apele române etc.) ca urmare a expirării lor în perioada scursă dintre momentul depunerii cererii de Finanțare și începerea lucrărilor;
 - c. Efectul inflației asupra costurilor;
 - d. Modificările legislative privind costurile cu forța de muncă.

6. Eficiența procesului de raportare financiară și depunere a CR/CP, este determinată de următoarele cauze:
 - a. Utilizarea Modulului MySMIS privind informațiile financiare generează dificultăți, prin apariția unor diferențe între sumele introduse și cele care rezultă din

- procesul de calcul automat. Aceste diferențe (0,01 lei) trebuie reglate prin acte adiționale și necesită în unele cazuri emiterea de noi HCJ;
- b. Accesul diferențiat la MySMIS al membrilor echipei de implementare (tehnic/financiar), din punct de vedere al drepturilor alocate, face dificilă coordonarea acestora pe anumite activități;
 - c. Imposibilitatea distribuirii în timp a efortului de scanare prin obligația scanării fiecărui document numai după constituirea întregului pachet de documente anexate CR/ CP și numerotarea acestora;
 - d. Obligația anexării la fiecare CP/ CR a unor documente voluminoase care sunt identice la fiecare depunere.
7. Derularea planului de achiziție conform planificării este influențată de:
- a. Schimbări repetate a legislației privind achizițiile publice;
 - b. Procesul de contestare în instanță;
 - c. Nivelul de pregătire a personalului autorităților contractante în elaborarea documentațiilor de atribuire;
 - d. Durata mare de transmitere a comentariilor ANAP privind documentația de atribuire.
8. Progresul în implementarea programului POR 2014-2020 a fost influențat de următoarele cauze:
- a. Dinamica de depunere a cererilor de finanțare;
 - b. Durata de evaluare a cererilor de finanțare;
 - c. Durata de contractare;
 - d. Durata de derulare a procesului de achiziție a serviciilor de proiectare și execuție lucrări;
 - e. Viteza de transmitere a CP/CR.

7. Întrebarea de evaluare ES64 - Care se apreciază că va fi gradul de sustenabilitate al efectelor înregistrate din perspectiva accesibilității a zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T promovată prin POR? (analiza de scenariu cu beneficiarii și factorii interesați)

În formularea răspunsului la această întrebare au fost analizate informațiile culese din următoarele surse

- Sondajul de opinie;
- Focus grup cu factorii interesați;
- Panel de experți.

Ca urmare a procesării datelor colectate a rezultat faptul că în opinia participanților sustenabilitatea efectelor înregistrate din perspectiva accesibilității zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T promovată prin POR poate fi evaluată utilizând următoarele criterii:

- Dezvoltare economică a zonelor traversate de drumurile județene modernizate;

- Reducerea timpului de deplasare;
- Mărirea vitezei de deplasare și creșterea portanței;
- Creșterea siguranței rutiere pentru toți participanții la trafic (în special pentru pietoni și bicicliști) și reziliența la condiții meteorologice extreme;
- Creșterea gradului de mobilitate a persoanelor și bunurilor din aria de intervenție a proiectului;
- Acces mai facil și mai rapid către furnizorii de servicii de sănătate, sociale și educative din marile municipii a populației aflate în zonele rurale și în orașele de dimensiuni mici;
- Creștere a adaptabilității populației din aria de intervenție a proiectului la nevoile pieței forței de muncă de la nivel regional și/sau local;
- Creșterea capacității de transport pe conexiunile la rețeaua TEN-T prin asigurarea conectivității prin intermediul drumurilor județene a zonelor cu potențial economic de gările feroviare/porturile dunărene și maritime.

Prin discuțiile purtate în cadrul focus grupului cu factorii interesați a fost agreat faptul că sustenabilitatea efectelor este condiționată de un set de **Factori externi** precum și de un set de **Factor interni** implementării proiectului. Astfel în opinia participanților cele două seturi de factori se prezintă după cum urmează:

Factori externi

- Dinamica de dezvoltare socio-economică a zonei;
- Dinamica migrației populației în zonă;
- Dinamica ratei inflației;
- Modificări legislative care induc modificări ale cheltuielilor cu forța de muncă;
- Alocările bugetare de la bugetul centralizat al statului către Consiliile Județene;
- Necesitatea unor alte lucrări prin intervenții ulterioare care afectează calitatea drumurilor (ex Modernizări de rețele de apă/utilități).

Factori interni

- Calitatea materialelor utilizate și a lucrărilor executate de către constructor;
- Capacitatea constructorilor de a-și asuma obligațiile de garanție ulterioară;
- Capacitatea constructorilor de a se încadra în bugetele contractate;
- Alocările bugetare ale CJ pentru asigurarea sustenabilității investiției;
- Capacitatea echipei UIP;
- Claritatea și fermitatea conținutului contractului de lucrări / servicii;
- Modul de colaborare cu OI POR și AM POR.

În cadrul discuțiilor a reieșit faptul că unii factori externi prin influența pe care o au asupra unora dintre factori interni influențează esențial sustenabilitatea rezultatelor. Astfel a fost luată în discuție influența factorului extern “Dinamica ratei inflației” asupra factorilor interni:

- Capacitatea constructorilor de a se încadra în bugetele contractate;
- Alocările bugetare ale CJ pentru asigurarea sustenabilității investiției.

Dacă inflația nu are variații sau are variații minore, prețurile pentru materiale și utilități rămân constante și ca urmare crește probabilitatea încadrării cheltuielilor efectuate de constructori în bugetele contractate. În condițiile stabilității prețurilor crește capacitatea CJ de previzionare și alocare a bugetelor necesare pentru asigurarea lucrărilor de întreținere și reparație pe perioada de viață a investiției.

Dacă investiția este finalizată și întreținută corespunzător atunci putem lua în considerare impactul pe care aceasta îl va avea asupra unora dintre factorii care definesc schimbările așteptate ca urmare a implementării proiectului putându-se asigura sustenabilitatea unor efecte cum ar fi:

- Reducerea timpului de deplasare;
- Mărirea vitezei de deplasare și creșterea portanței;
- Creșterea siguranței rutiere pentru toți participanții la trafic (în special pentru pietoni și bicicliști) și reziliența la condiții meteorologice extreme.

Factorul extern “Dinamica socio-economică a zonei” are un impact direct asupra dinamicii locurilor de muncă. Dacă dinamica socio-economică este pozitivă, dinamica locurilor de muncă disponibile în aria proiectului este pozitivă și putem aprecia în acest fel că investiția realizată prin POR poate contribui la prin creșterea adaptabilității populației din aria de intervenție a proiectului la nevoile pieței forței de muncă de la nivel regional și/sau local. Totodată, o dinamică socio-economică pozitivă poate contribui la creșterea încasărilor la bugetul CJ, crescând în acest fel capacitatea acestuia de a asigura bugetul necesar acoperirii cheltuielilor cu întreținerea investiției determinând un impact direct asupra sustenabilității efectelor privind:

- Reducerea timpului de deplasare;
- Mărirea vitezei de deplasare și creșterea portanței;
- Creșterea siguranței rutiere pentru toți participanții la trafic (în special pentru pietoni și bicicliști) și reziliența la condiții meteorologice extreme;
- Creșterea gradului de mobilitate a persoanelor și bunurilor din aria de intervenție a proiectului.

În vederea analizei sustenabilității efectelor așteptate, pentru fiecare din Factorii externi respectiv Factori interni au fost definite și agreeate cu participanții 3 scenarii:

- Optimist;
- Realist;
- Pesimist.

Rezultatele concluziilor discuțiilor privind scenariile aferente fiecărui factor extern respectiv intern sunt prezentate în continuare

Tabel 9 Factori externi cu influență asupra sustenabilității

Nr.	Factor extern	Optimist	Realist	Pesimist
1	Dinamica de dezvoltare socio-economică a zonei	Dezvoltare	Stagnare	Regres

Nr.	Factor extern	Optimist	Realist	Pesimist
2	Dinamica migrației populației în zonă	Revine în zonele de reședință/ domiciliu	Nu pleacă din zonele de reședință/ domiciliu	Migrează către alte zone
3	Dinamica ratei inflației	În scădere	Relativ stabilă	În creștere
4	Modificări legislative care induc modificări ale cheltuielilor cu forța de muncă	Nu sunt modificări semnificative	Modificări ale cheltuielilor cu forța de muncă care nu destabilizează Constructorul	Modificări ale cheltuielilor cu forța de muncă care destabilizează Constructorul
5	Alocările bugetare de la bugetul centralizat al statului către CJ	Alocarea acoperă necesarul pentru continuitatea activității la nivel optim	Alocarea nu acoperă necesarul dar CJ mobilizează surse adiționale pentru a asigura continuitatea activității la nivel minim	Alocarea nu acoperă necesarul pentru a asigura continuitatea activității
6	Necesitatea unor alte lucrări prin intervenții ulterioare care afectează calitatea drumurilor (ex. Modernizări de rețele de apă/ utilități)	Drumul nu a fost deteriorat	Deteriorările au fost remediate corespunzător de care cel care le-a generat	Deteriorările nu au fost remediate / au fost remediate necorespunzător de cel care le-a produs / generat

Tabel 10 Factori interni cu influență asupra sustenabilității

Nr.	Factor intern	Optimist	Realist	Pesimist
1	Calitatea materialelor și lucrărilor executate de către constructor	Materiale și lucrări de calitate	Aspecte care au fost remediate în timp	Materiale și lucrări non conforme
2	Capacitatea constructorilor de a-și asuma obligațiile de garanție ulterioară	Nu sunt probleme	Probleme minore/ uzuale	Probleme majore care pun în pericol funcționarea
3	Capacitatea constructorilor de a se încadra în bugetele contractate	Încadrarea în bugetul inițial prin disciplină bugetară fermă și control al costurilor	Abateri sub un 10-20% prognozate și notificate din timp Modificări ale bugetului inițial ca urmare a unor factori externi și	Abateri repetate / substanțiale nedetectate la timp și nenotificate Blocaj în execuția contractului,

Nr.	Factor intern	Optimist	Realist	Pesimist
			Încheierea de acte adiționale	Întârzieri, penalizări, rezilieri
4	Alocările bugetare ale CJ pentru asigurarea sustenabilității investiției	Acoperă în totalitate cheltuielile de întreținere a drumurilor	Acoperă cheltuielile minime de întreținere a drumurilor	Nu acoperă cheltuielile de întreținere a drumurilor
5	Capacitatea echipei UIP	Toți membrii au experiență în implementarea de proiecte europene	Unii membrii au experiență în implementarea de proiecte europene / echipa are parțial ajutor extern de specialitate	Membrii sunt noi în această activitate/ consultanță necorespunzătoare
6	Claritatea și fermitatea conținutului contractului de lucrări/ servicii	Contractul este clar, ferm, simetric, părțile își îndeplinesc obligațiile întocmai și la timp	Neclarități minore care pot fi rezolvate pe cale amiabilă	Dispute și litigii care trebuie să-și găsească rezolvarea pe cale judecătorească sau de contencios administrativ
7	Colaborare cu OI ADR și AM POR.	Colaborare fără dificultăți	Dificultăți minore care s-au rezolvat	Colaborare dificilă

Participanții au agreat faptul că factorii identificați influențează în proporție egală sustenabilitatea.

Astfel, prin integrarea scenariilor aferente fiecărui set de factori se obțin următoarele scenarii privind sustenabilitatea efectelor așteptate ca urmare a finalizării investiției.

Tabel 11 Matricea scenariilor

		Factori externi		
		Optimist	Realist	Pesimist
Factori interni	Optimist	Foarte ridicată	Ridică	Vulnerabilă
	Realist	Ridică	Sub control	Vulnerabilă
	Pesimist	Vulnerabilă	Vulnerabilă	Nesustenabilă

Ca urmare a discuțiilor purtate și pe baza informațiilor disponibile și a experienței participanților, au fost agreate următoarele scenarii pentru fiecare dintre factorii interni și externi.

Tabel 12 Rezultatul analizei scenariilor de sustenabilitate

Factor extern	Scenariu	Factor intern	Scenariu
Dinamica de dezvoltare socio-economică a zonei	OPTIMIST	Calitatea materialelor și lucrărilor executate de către constructor	REALIST
Dinamica migrației populației în zonă	REALIST	Capacitatea constructorilor de a-și asuma obligațiile de garanție ulterioară	PESIMIST
Dinamica ratei inflației	REALIST	Capacitatea constructorilor de a se încadra în bugetele contractate	REALIST
Modificări legislative care induc modificări ale cheltuielilor cu forța de muncă	REALIST	Alocările bugetare ale CJ pentru asigurarea sustenabilității investiției	PESIMIST
Alocările bugetare de la bugetul centralizat al statului către CJ	REALIST	Capacitatea echipei UIP	REALIST
Necesitatea unor alte lucrări prin intervenții ulterioare care afectează calitatea drumurilor (ex Modernizări de rețele de apă / utilități)	PESIMIST	Claritatea și fermitatea conținutului contractului de lucrări / servicii	REALIST
		Colaborare cu OI ADR și AM POR.	OPTIMIST
SCENARIU:	REALIST	SCENARIU:	REALIST

Rezultatul analizei de scenariu indică faptul că gradul de sustenabilitate al efectelor înregistrate din perspectiva accesibilității a zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T promovată prin POR este în scenariul SUB CONTROL în contextul factorilor externi și interni luați în considerare.

8. Întrebarea de evaluare EA61 - În ce măsură intervențiile finanțate vor conduce la îmbunătățirea traficului rutier pe drumurile județene cu conexiune directă sau secundară la rețeaua TEN-T

Calitatea traficului rutier este influențată de acțiunea conjugată a trei factori principali: calitatea infrastructurii rutiere, vehiculele participante la trafic și utilizatorii (șoferi, pasageri, pietoni). Datele statistice existente arată o intensificare a utilizării infrastructurii rutiere pe fondul reducerii gradului de siguranță în circulație. Astfel, în perioada 2015-2017:

- numărul autovehiculelor de marfă înmatriculate a crescut cu 13,9%, la fel ca volumul de mărfuri transportate;
- numărul autoturismelor a crescut cu 16,3%, cel al pasagerilor transportați cu 18%;
- numărul persoanelor accidentate în accidente de circulație rutieră a crescut cu 8,9%.⁴

La momentul evaluării infrastructura județeană de transport este insuficient modernizată, starea deficitară a carosabilului, capacitatea portantă redusă, restricțiile de greutate pe poduri, lipsa elementelor de siguranță determinând viteze de transport scăzute, timpii crescuți de așteptare în trafic, siguranță redusă a circulației.

Aprecierea măsurii în care intervențiile finanțate vor conduce la îmbunătățirea traficului rutier poate fi făcută din perspectiva relației de condiționalitate dintre natura schimbărilor determinate prin finalizarea proiectelor contractate și calitatea traficului rutier. Acesta este motivul pentru care în evaluare s-a pornit de la setul de schimbări așteptate privind infrastructura de transport așa cum sunt ele definite în POR:

- Eliminarea zonelor deficitare din punctul de vedere al volumului și calității transportului și satisfacerea nevoilor de deplasare a cetățenilor și a mărfurilor;
- Dezvoltarea transportului inter-modal prin asigurarea conectivității prin intermediul drumurilor județene a zonelor cu potențial economic de gările feroviare și porturile dunărene și maritime determinând îmbunătățirea comerțului și creșterea competitivității la nivel regional;
- Asigurarea unei cât mai mari securități în transport a siguranței rutiere pentru toți participanții la trafic (în special pentru pietoni și bicicliști) și a protecției mediului înconjurător.

Este de așteptat să existe o relație de cauzalitate puternică între rezultatele așteptate ca urmare a finalizării investițiilor și setul de schimbări preconizate, relație care prin analiza efectuată a fost identificată așa cum se prezintă în tabelul următor.

Tabel 13 Relația dintre schimbarea așteptată și acțiunile întreprinse

Rezultate așteptate ca urmare a finalizării investițiilor	Schimbare așteptată
<ul style="list-style-type: none"> ■ Asigurarea conectivității cu culoarul TEN-T a drumurilor județene; ■ Asigurarea parametrilor tehnici corespunzători categoriei drumului (viteză de deplasare, portantă); ■ Amenajarea intersecțiilor cu drumurile naționale și/sau comunale; ■ amenajarea/ reabilitarea trecerilor la nivel cu calea ferată. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eliminarea zonelor deficitare din punctul de vedere al volumului și calității transportului și satisfacerea mai bună a nevoilor de deplasare a cetățenilor și a mărfurilor

⁴ Sursa: procesare proprie a datelor preluate de pe site-ul INS, Baza de date TEMPO, TRN103B, TRN105B, TRN135A, TRN137A.

Rezultate așteptate ca urmare a finalizării investițiilor	Schimbare așteptată
<ul style="list-style-type: none"> ■ Asigurarea conectivității cu culoarul TEN-T a drumurilor județene; ■ Facilitarea accesului la gări și aeroporturi; ■ Facilitarea transportului către zonele urbane și între localități din județ/regiune; ■ Facilitarea transportului spre și din stațiunile turistice, obiective culturale etc.; ■ Facilitarea accesului către școli și servicii medicale; ■ Facilitarea distribuției produselor producătorilor locali/agenți economici către centrele urbane și/sau alte zone ale județului /regiunii/ țării; ■ Facilitarea aprovizionării cu materiale, echipamente și produse din zonele de desfacere; 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dezvoltarea transportului inter-modal prin asigurarea conectivității prin intermediul drumurilor județene a zonelor cu potențial economic de gările feroviare și porturile dunărene și maritime determinând îmbunătățirea comerțului și creșterea competitivității la nivel regional
<ul style="list-style-type: none"> ■ Creșterea siguranței cetățenilor prin construirea de treceri de pietoni cu iluminare multivoltaică; ■ Construirea de stații pentru transportul public pe traseul drumului județean; ■ construirea pistelor de biciclete; ■ Realizarea semnalizării rutiere verticale și orizontale ■ Aplicarea de marcaje longitudinale și de indicatoare de semnalizare; ■ Montarea parapetelor de protecție ■ Reducerea nivelului de zgomot; ■ Construcția sistemelor de colectare a apelor pluviale și prevenire a inundațiilor; ■ Protejarea drumului față de efectele generate de fenomenele meteorologice; ■ Plantarea de aliniamente arbori pentru ameliorarea efectelor vântului și a nivelului de CO2. ■ Scăderea consumului de combustibil și a emisiei de noxe prin asigurarea unei viteze constante de rulaj ■ Drenarea apelor pluviale și reducerea riscului de inundații ■ Evitarea alunecărilor de teren prin consolidarea versanților ■ Construcția de canale de descărcare a podețelor. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Asigurare unei cât mai mari securități în transport a siguranței rutiere pentru toți participanții la trafic (în special pentru pietoni și bicicliști) și a protecției mediului înconjurător

Din tabelul prezentat se observă faptul că acțiunile întreprinse prin proiectele finanțate pot determina schimbările așteptate referitoare la un trafic rutier îmbunătățit, ținând cu precădere calitatea infrastructurii rutiere, prin:

- Îmbunătățirea parametrilor tehnici;
- Creșterea nivelului de siguranță al participanților la trafic;
- Asigurarea sustenabilității.

Este de așteptat totodată ca drumurile județene modernizate să se constituie ca rute alternative pentru vehiculele de marfă și pasageri, contribuind astfel la reducerea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore, la creșterea capacității de transport pe conexiunile la rețeaua TEN-T și reducerea timpului de deplasare.

C. Constatări în urma analizei datelor

Cod întrebare de evaluare	Constatări
EG1	<p>În marea lor majoritate respondenții la Chestionarul on-line consideră că nevoile identificate la momentul scrierii Cererii de finanțare își păstrează relevanța.</p> <p>Informațiile oferite de sondajul on line privind menținerea relevanței nevoilor identificate la momentul scrierii Cererii de Finanțare sunt susținute de opiniile participanților la Interviuri, Focus grup și Panel de experți.</p> <p>În marea lor majoritate respondenții la Chestionarul on-line consideră că proiectele finalizate vor avea impactul așteptat.</p>
EG2	<p>Până la momentul evaluării au fost depuse la nivel național 172 Cereri de finanțare dintre care 106 au fost contractate.</p> <p>Gradul de acoperire a alocării financiare prin bugetele aferente contractelor încheiate până la 31.12.2018 se situează la un nivel rezonabil, procentul de contractare a bugetului FEDR la nivel național fiind de 169,2%.</p> <p>Conform răspunsurilor primite de la 90 din cei 106 participanți la Sondajul de opinie privind stadiul în care se află proiectul:</p> <ul style="list-style-type: none"> 4,4% sunt încă în etapa de pregătire a documentației de atribuire; 6,7% sunt în etapa de avizare a documentației de atribuire; 11,1% sunt în etapa de publicare a procedurii de atribuire; 3,3% au procedura de atribuire suspendată sau contestată; 10,0% sunt în etapa de evaluare a ofertelor; 2,2% sunt în etapa de contractare a lucrărilor; Numai 51% au atribuit contractul de lucrări. <p>Distribuția CF depuse și aprobate pe tipuri de regiuni este:</p> <ul style="list-style-type: none"> Regiuni mai puțin dezvoltate - 141 cereri de finanțare depuse, 102 contractate, rată de contractare 73,3%;

Cod întrebare de evaluare	Constatări
	<p>București-Ilfov - 1 cerere de finanțare depusă, necontractată, rată de contractare 0%;</p> <p>ITI - 6 cereri de finanțare, 4 contractate, rată de contractare 66,7%</p> <p>SUERD - 24 Cereri de Finanțare depuse, 0 contractate.</p> <p>Ponderea proiectelor contractate din total cereri de finanțare depuse variază de la 96,9% în Regiune NV la 27,3% în Regiunea Sud Muntenia.</p>
EG3	<p>Pentru regiunile mai puțin dezvoltate</p> <p>Suma totală a cheltuielilor eligibile din sistemul Autorității de Certificare la 31.12.2018 este de 499,6 milioane lei (aprox. 107,37 Milioane Euro), adică numai 37,1% din ținta de 289,4 milioane Euro prognozată pentru 2018 prin Cadrul de performanță;</p> <p>Numărul total de km reabilitați/ modernizați raportați în SMIS este de 0,00 km față de ținta de 110 km modernizați în regiunile mai puțin dezvoltate asumată prin Cadrul de performanță POR 2014-2020 pentru anul 2018.</p> <p>Pentru regiunile mai dezvoltate (București Ilfov):</p> <p>Suma totală a cheltuielilor eligibile din sistemul contabil al Autorității de Certificare este de 0,00 lei (0.00 Euro) față de ținta de 1.250.00 Euro, asumată prin Cadrul de performanță POR 2014-2020 v 5.3;</p> <p>Numărul total de km nou construiți raportați în SMIS este de 0,00 km față ținta de 3 km asumată prin Cadrul de performanță POR 2014-2020 pentru anul 2018.</p>
ES61	<p>Numărul total de locuitori care vor beneficia de drumuri reabilitate / modernizate prin proiectele contractate este de 2.986.829,00 locuitori în raport cu ținta de 1.143.000 locuitori asumată prin cadrul de performanță.</p> <p>Numărul de km contractați în vederea reabilitării/ modernizării este de 3.509,9 km în raport cu ținta de 2.075 km.</p> <p>Prin finalizarea proiectelor contractate ponderea drumurilor nemodernizate din total drumuri județene se va reduce la nivelul întregii țări cu 16%.</p>
ES62	<p>Din totalul de 106 proiecte contractate la nivel național până la 31.12.2018, 43 (40,6%) reprezintă proiecte NF.</p> <p>Bugetul total eligibil FEDER contractat la nivel național este de 6.971,23 milioane lei adică 169,2% raportat la alocare.</p> <p>Bugetul total nerambursabil contractat la nivel național este de 8.039,71 milioane lei adică 165,8% raportat la alocare</p>

Cod întrebare de evaluare	Constatări
	<p>Din totalul de 6.971,23 milioane lei buget total eligibil FEDR contractat la nivel național 18,1% (1.264,90 milioane lei) îl reprezintă valoarea bugetului eligibil FEDR aferent proiectelor NF.</p> <p>Proiectele NF au avut un impact major asupra valorii sumelor rambursate. Astfel din totalul bugetului rambursat de 463,25 milioane lei, 90,65% (419,98 milioane lei) reprezintă plăți efectuate către proiectele NF.</p> <p>Măsura decisă de a prelua spre finanțare FEDR, proiectele inițiate prin alte surse a condus la creșterea ratei de absorbție de la 0,89% la 9,6%.</p> <p>Prin contractarea Cererilor de finanțare se vor moderniza un număr de 3509,9 km drumuri județene reducând cu 16% numărul de km necesari a fi modernizați la nivel național.</p> <p>Din totalul de 3.509,9 km reabilitați</p> <ul style="list-style-type: none"> 3.430,5 vor fi reabilitați prin proiecte de tip 7R; 79,5 km vor fi reabilitați prin proiecte de tip ITI; <p>Proiectele de tip SUERD și București Ilfov nu au contractat până la data de referință nici un proiect, fiind încă în evaluare;</p> <p>Din totalul de 3.430,5 km reabilitați prin proiectele de tip 7R 1.016,2 km (28,9%) vor fi reabilitați prin proiectele 7R NF</p> <p>Din totalul de 2.986.829 locuitori beneficiari de transport îmbunătățit la nivelul național, prin proiectele de tip 7R beneficiază un număr de 2.936.305 locuitori.</p> <p>Din totalul de 2.986.829 locuitori beneficiari de transport îmbunătățit la nivelul național, 592.129 (19,82%) locuitori reprezintă contribuția proiectelor de tip 7R NF.</p>
EA61	<p>Acțiunile întreprinse precum și rezultatele așteptate ca urmare a implementării proiectelor contractate conduc către rezultatele așteptat conform POR 2014-2020 AP 6, Prioritatea de Investiții 6.1</p>

5. Concluzii, recomandări

A. Concluzii

În urma analizei datelor colectate se desprind următoarele concluzii:

1. Obiectivele POR 2014-2020 Axa Prioritară 6 sunt în continuare justificate în raport cu nevoile socio-economice existente la nivelul celor 8 Regiuni de dezvoltare. Mai mult de 85% dintre răspunsurile la ancheta pe bază de sondaj online apreciază că atât dezvoltarea și modernizarea rețelei de drumuri județene cât și asigurarea accesului la coridoarele TEN-T și implicit la orașe și municipii au în continuare o relevanță mare și foarte mare.
2. Prioritizarea prealabilă la nivel regional a proiectelor de modernizare a infrastructurii rutiere reprezintă un factor de succes pentru AP6, a creat un cadru favorabil pentru pregătirea din timp a acestora.
3. În cazul regiunilor mai puțin dezvoltate (inclusiv ITI), gradul de contractare a bugetului eligibil FEDR până la 31.12.2018 (169,2%) și structura proiectelor contractate creează premisele atingerii obiectivelor asumate. Analiza datelor existente în SMIS arată faptul că au fost contractate un număr de 106 cereri de finanțare depuse de 36 Consilii Județene. Astfel, prin contractele încheiate se previzionează atingerea până în anul 2023 a următoarelor valori totale pentru indicatorii de rezultat și realizare:
 - 2.986.829 persoane care vor beneficia de transport îmbunătățit față de ținta de 1.125.000 persoane asumată prin POR (îndeplinire în proporție de 265,5% a țintei asumate prin Cadrul de performanță);
 - 3.509 km de drum reconstruite sau modernizate conectate TEN-T, față de valoarea țintă de 2.055 km stabilită prin POR (îndeplinire de 169,5% a țintei asumate prin Cadrul de performanță).
4. Ne-contractarea până la data de referință a nici unui proiect în cadrul regiunii de dezvoltare București-Ilfov (regiuni mai dezvoltate) semnaleză un risc ridicat în ceea ce privește atingerea țintelor asumate pentru această categorie de regiune respectiv 18.000 persoane care beneficiază de transport îmbunătățit și 20 km drumuri reconstruite sau modernizate conectate TEN-T până în 2023.
5. Conform informațiilor primite de la beneficiari, rata de răspuns la apelurile lansate a fost influențată de dificultatea încadrării în termenele de predare determinată în principal de:
 - Cerințele stricte referitoare la dovedirea statutului proprietății, în special la primul apel;
 - Modificările succesive ale ghidurilor solicitantului;
 - Complexitatea tehnică ridicată și numărul mare de formulare/documente solicitate.

6. OUG 30/2018 privind instituirea unor măsuri în domeniul fondurilor europene și pentru completarea unor acte normative a avut efecte pozitive asupra gradului de contractare a bugetului eligibil FEDR alocat și atingerii țintelor asumate pentru indicatorii de rezultat și indicatorii de realizare, prin consacrarea mecanismului de preluare spre finanțare POR 2014-2020 a proiectelor inițiate prin alte tipuri de finanțare și al căror grad de maturitate este minim la stadiul de contract de lucrări (proiecte nefinalizate - NF).
7. Startul relativ întârziat al POR la care s-au adăugat întârzierile determinate de necesitatea clarificării regimului de proprietate și de derularea procedurilor de achiziții pentru proiectare și execuție, a avut ca rezultat neîndeplinirea țintelor fizice și financiare pentru anul 2018 stabilite prin cadrul de performanță. Astfel,
 - Procesul de încredințare a contractelor de lucrări este întârziat; din 106 proiecte contractate, la sfârșitul anului 2018 mai puțin de jumătate se află în etapa de execuție respectiv 45 din care 43 sunt proiecte NF;
 - Ținta de 289.411.765 Euro, asumată prin Cadrul de performanță pentru anul 2018 privind suma totală a cheltuielilor eligibile din sistemul Autorității de Certificare este îndeplinită în proporție de 37,1%;
 - Țintele intermediare privind 110 km modernizați în regiunile mai puțin dezvoltate și 3 km modernizați în regiunile mai dezvoltate, asumate prin cadrul de performanță pentru anul 2018 nu sunt atinse, nefiind raportat nici un km de drum modernizat. Informațiile din sistemul propriu de monitorizare al AM conduc către constatarea că a fost finalizată modernizarea a circa 200 de km de DJ până la sfârșitul anului 2018, această realizare nu a fost înregistrată ca urmare a faptului că nu a fost finalizată documentația necesară preluării de către beneficiari a lucrărilor.
8. Durata mare de derulare a procedurilor de achiziție a contractelor de lucrări și capacitatea scăzută a companiilor de construcții (din punct de vedere financiar și al forței de muncă) reprezintă pentru perioada următoare principalii factori de risc în ceea ce privește atingerea obiectivelor stabilite.
9. Prin implementarea proiectelor contractate până la 31.12.2018, POR va contribui cu circa 16% la reducerea ponderii drumurilor nemodernizate din total drumuri județene la nivel național până în anul 2023.
10. Apelurile de proiecte și-au atins scopul, până la 31.12.2018 au fost depuse 172 cereri de finanțare din toate regiunile de dezvoltare și pentru toate tipurile de proiecte, bugetul FEDR total solicitat acoperind bugetul FEDR alocat în proporție de 282%.
11. Gradul de acoperire a alocării financiare prin bugetele contractate este de 165,8%, până la 31.12.2018 fiind efectuate plăți în valoare de 463,2 milioane lei, reprezentând circa 9,6% din alocarea totală nerambursabilă la nivel de axă prioritară.
12. La momentul 31.12.2018 proiectele contractate nu acopereau toate regiunile și/sau tipurile de proiect, proiectele de tip SUERD și BI fiind încă în evaluare. În intervalul cuprins între data de referință și data elaborării raportului au mai fost semnate:

- 8 contracte SUERD în valoare totală de 505,2 milioane lei;
- 1 contract București Ilfov, în valoare totală de 61,9 milioane lei.

13. Proiectele contractate vor determina un impact semnificativ asupra creșterii accesibilității zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T și la atingerea țintelor indicatorilor de rezultat aferenți Obiectivului Specific.

14. Decizia de a prelua spre finanțare FEDR proiectele inițiate prin alte surse (proiecte nefinalizate) a avut impact pozitiv asupra:

- Nivelului plăților efectuate din alocarea totală nerambursabilă;
- Numărului final de proiecte contractate la nivel național;
- Dinamicii de contractare a bugetelor FEDR la nivel național;
- Valorii sumelor rambursate;
- Numărului de km modernizați contractați, aceștia reprezentând 28,9% din total km modernizați contractați până la data de 31.12.2018;
- Numărului de locuitori care beneficiază de transport îmbunătățit, cu un aport de 19,82% din total populație la nivel național care beneficiază de transport îmbunătățit.

15. Contribuția importantă a proiectelor nefinalizate contractate se datorează în principal faptului că:

- Se aflau într-un stadiu avansat al lucrărilor;
- Ghidul solicitantului a răspuns mai bine nevoilor aplicanților și nu a suferit modificări pe parcurs.

16. Sistemul Integrat de Management al Informației gestionat la nivelul Ministerului Fondurilor Europene necesită în continuare ajustări pentru a răspunde solicitărilor venite din partea tuturor utilizatorilor, devenind în acest fel un instrument eficient în procesul de monitorizare a progresului.

Recomandări

Analiza raporturilor de cauzalitate identificate ca urmare a procesării informațiilor culese evidențiază următoarele recomandări:

1. Recomandări privind creșterea gradului de implementare a programului POR 2014-2020

- a. *Recomandări privind reducerea duratei de evaluare a cererilor de finanțare pentru proiectele care se află în această fază (BI, SUERD, ITI, 7R):*
 - i. Creșterea numărului de persoane implicate în activitatea de evaluare a cererilor de finanțare;
 - ii. Lansarea mai devreme a procesului de achiziție a serviciilor de evaluare de către OI și/sau angajarea pe durată determinată a evaluatorilor.
- b. *Recomandări privind reducerea duratei de contractare*
 - i. Introducerea în MySMIS a unor contracte cadru adecvate pentru AP6;

- ii. Marcarea în MySMIS a celei mai recente variante a documentelor (rezultate după multiple clarificări și actualizări) în vederea facilitării consolidării setului de documente contractuale;
 - iii. Creșterea numărului de persoane implicate în procesul de elaborare a contractelor.
- c. *Recomandări privind creșterea vitezei de transmitere a Cererilor de Plată/ Cererilor de Rambursare*
- i. Consultarea și luarea în considerare a solicitărilor beneficiarilor (menționate în interviuri și ancheta pe bază de sondaj) privind renunțarea la cerința de anexare a documentelor care nu se modifică pe perioada dintre două depuneri de CR și acceptarea scanării documentelor înainte de constituirea și numerotarea dosarului CR;
 - ii. Actualizarea procedurilor în conformitate cu rezultatul consultărilor.

2. Recomandări privind eficientizarea modului de utilizare a MySMIS

- i. Încărcarea rapoartelor de progres de către beneficiari direct în MySMIS;
- ii. Optimizarea modului de funcționare și utilizare a MySMIS astfel încât să nu mai fie necesară transmiterea documentelor pe suport hârtie (în special a documentelor aferente derulării procedurilor de achiziții);
- iii. Crearea posibilității de accesare a documentelor între diferite module ale aplicației, pentru a elimina necesitatea încărcării multiple a aceluiași document;
- iv. Derularea unui sondaj în rândul beneficiarilor de finanțare privind problemele întâmpinate în utilizarea MySMIS;
- v. Modificarea procedurilor de operare MySMIS în vederea rezolvării problemelor transmise de către beneficiarii de finanțare;
- vi. Transpunerea experienței acumulate în utilizarea MySMIS de către ADR în sesiuni de instruire adresate beneficiarilor de finanțare privind modul de operare MySMIS în scopul asigurării unei operări unitare și evitării introducerii de informații inconsistente sau necorelate;
- vii. Revizuirea modului de introducere a actualizărilor în MySMIS în vederea reducerii gradului de încărcare la nivelul personalului OI POR;
- viii. Analiza de către AM POR a informațiilor introduse în SMIS referitoare la proiecte din punct de vedere al acurateței și completitudinii acestora.

3. Recomandări privind viitoarea etapă de programare

- a. Recomandări privind asigurarea unei rate ridicate de răspuns la apelurile lansate
 - o Îmbunătățirea cadrului legislativ relevant pentru a determina:
 - Reducerea duratei procesului de intabulare;
 - Modificarea Hotărârilor de Guvern privind atestarea domeniului public aflat în proprietatea UAT-urilor;

- Modificarea HG referitoare la clasificarea drumurilor;
- Modificarea Legii apelor astfel încât să fie creat un cadru care să permită Consiliilor Județene să efectueze lucrări de construcții la poduri în albia râurilor;
- Reducerea duratei elaborării raportului elaborat de ANEVAR în cazurile în care este necesară exproprierea pentru cauză de utilitate publică.
- Clarificarea tuturor aspectelor care vizează proprietatea la nivelul Consiliilor Județene;
- Consultarea prealabilă a beneficiarilor privind conținutul ghidurilor solicitantului în vederea definirii unui conținut clar și ușor de completat al formularelor de redactare a cererilor de finanțare, în secțiunile referitoare la buget și la planul de achiziții;
- Stabilirea fără echivoc a listei documentelor ce trebuie atașate cererii de finanțare (titluri de proprietate, avize etc.);
- Stabilirea clară a categoriilor de cheltuieli eligibile și non-eligibile;
- Evitarea modificării de substanță a ghidurilor între apeluri;
- Organizarea de sesiuni de instruire privind:
 - Conținutul ghidului solicitantului;
 - Modul de interpretare a criteriilor de eligibilitate;
 - Conținutul și modul de completare a formularelor de depunere;
 - Încadrarea cheltuielilor în cheltuieli eligibile și non-eligibile;
 - Diversele spețe reieșite din discuțiile cu participanții sau lecții învățate din perioada anterioară de programare .
- Transpunerea experienței acumulate de ADR privind utilizarea MySMIS în sesiuni de sesiuni de instruire privind modul de utilizare a platformei pentru scurtarea timpului de ridicare a Cererilor de Finanțare în MySMIS.
- b. Includerea proiectelor nefinalizate pe lista de eligibilitate de la primele apeluri, pentru asigurarea unei valori crescute a volumului de cheltuieli începând cu primul an de implementare a programului.
- c. Îmbunătățirea legislației referitoare la achizițiile publice astfel încât
 - să permită stabilirea unor criterii de selecție care să susțină participarea la proceduri a unor ofertanți cu capacitate tehnică și financiară corespunzătoare;
 - să creeze un cadru de soluționare mai rapidă a contestațiilor;
- d. Inițierea procesului de identificare și prioritizare a proiectelor la nivel regional pentru următoarea perioadă.
- e. Lansarea mai din timp de către beneficiari a procedurilor de achiziție publică aferente implementării proiectelor, cu condiție rezolutorie.
- f. Asigurarea continuității procesului de modernizare pe întregul traseu al drumurilor incluse în portofoliul de proiecte prioritare prin încurajarea mai puternică atât a parteneriatelor între Consiliile Județene din aceeași regiune cât și a abordării proiectelor interregionale.