**Ministerul Fondurilor Europene**

**„Implementarea Planului de Evaluare a Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 - Evaluarea intervențiilor POIM în domeniul transporturilor”**

Contract nr. 49180/05.07.2018

**Raport Inițial**

**Proiect cofinanțat din Fondul European de Dezvoltare Regională prin POAT 2014-2020**

**și implementat de asocierea:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Archidata logo |  | logo SCG orizontal TM |

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

Autori:

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| **NIKOLAOS MILIONIS** | *Lider de Echipă* |
| **ADRIANI GOGOLA** | *Expert cheie în domeniul politicilor de transport* |
| **ROMAN KRAJČOVIČ** | *Expert cheie în domeniul evaluării de politici și programe* |
| **ERNESTO MARZANO** | *Expert Cheie în analiza cost-beneficiu a proiectelor din domeniul transportului* |

**Persoană de contact (din partea asocierii):**

|  |
| --- |
| **Carmen Mariș**  **Director de Proiect** |

Cuprins

[Cuprins 2](#_Toc527988393)

[Lista abrevierilor 3](#_Toc527988394)

[Preambul 5](#_Toc527988395)

[Date sintetice ale proiectului 5](#_Toc527988396)

[1. Cadrul proiectului, obiective și cerințe de raportare 6](#_Toc527988397)

[1.1. Introducere 6](#_Toc527988398)

[1.2. Cadrul proiectului și aria de acoperire a activităților 6](#_Toc527988399)

[1.3. Obiectivele proiectului 7](#_Toc527988400)

[1.4. Grupuri țintă 8](#_Toc527988401)

[2. Activități specifice demarării proiectului 9](#_Toc527988402)

[3. Actualizarea metodologiei de evaluare 11](#_Toc527988403)

[3.1. Sinteza literaturii de specialitate 11](#_Toc527988404)

[3.2. Reconstruirea Teoriei Schimbării 11](#_Toc527988405)

[3.3. Analizele Cost Beneficiu 15](#_Toc527988406)

[3.4. Studiile de caz 15](#_Toc527988407)

[4. Metodologia propusă pentru a răspunde la întrebările de evaluare si pe Rapoarte de Evaluare 17](#_Toc527988408)

[4.1. Abordarea metodologică generală 17](#_Toc527988409)

[4.2. Abordarea metodologică specifica la nivelul fiecărei teme de evaluare 29](#_Toc527988410)

[4.2.1. Tema 1. Evaluarea intervențiilor privind creșterea mobilității prin dezvoltarea transporturilor pe rețeaua TEN-T principală (drumuri, căi ferate, căi navigabile) și globală (OS 1.1-1.3, 2.1) 29](#_Toc527988411)

[4.2.2. Tema 2 Mobilitatea urbană și reducerea impactului asupra mediului prin dezvoltarea rețelei de metrou Bucuresti-Ilfov ( OS 1.4) 41](#_Toc527988412)

[4.2.3. Tema 3 Accesibilitate regională (OS 2.2 si 2.3) 49](#_Toc527988413)

[4.2.4. Tema 4 Evaluarea intervențiilor POIM privind dezvoltarea transportului intermodal și fluidizarea traficului, inclusiv în vămi (OS 2.4 si OS 2.6) 58](#_Toc527988414)

[4.2.5. Tema 5 Siguranța şi reducerea impactului asupra mediului (OS 2.5) 66](#_Toc527988415)

[4.2.6. Tema 6 Evaluarea intervențiilor privind creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar (OS 2.7) 74](#_Toc527988416)

[5. Aspecte orizontale legate de implementarea proiectului 82](#_Toc527988417)

[5.1. Managementul de proiect 82](#_Toc527988418)

[5.2. Resurse alocate 83](#_Toc527988419)

[5.3. Livrabile 85](#_Toc527988420)

[5.4. Raportare 86](#_Toc527988421)

[5.5. Logistica proiectului 87](#_Toc527988422)

[5.6. Riscuri și măsuri de prevenire /reducere /eliminare a efectelor riscurilor identificate 87](#_Toc527988423)

[6. Asigurarea calității 92](#_Toc527988424)

[6.1. Aspecte generale cu privire la asigurarea calității 92](#_Toc527988425)

[6.2. Mecanism de control pe calitatea datelor colectate 93](#_Toc527988426)

[6.3. Mecanism de control pe livrabile și calitatea limbajului utilizat 93](#_Toc527988427)

[6.4. Mecanism de control pe continuitatea procesului de evaluare 94](#_Toc527988428)

[6.5. Validarea rezultatelor evaluării 94](#_Toc527988429)

[7. Planul de activități 95](#_Toc527988430)

Lista abrevierilor

|  |  |
| --- | --- |
| **Acronim** | **Denumire** |
| AC | Autoritatea Contractantă |
| ACB | Analiza Cost-Beneficiu |
| CN ACN | Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile |
| AFDJ Galați | Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați |
| AL | Atelier de Lucru |
| AM | Autoritate de Management |
| APDM Galați | Compania Naţională Administraţia Porturilor Dunării Maritime Galați |
| ANAF - DGV | Agenția Națională de Administrare Fiscală - Direcția Generală a Vămilor |
| ARF | Autoritatea pentru Reformă Feroviară |
| AT | Asistență Tehnică |
| BEP | Biroul Evaluare Program |
| CAPEX | Costurile de Capital |
| CFR | Căile Ferate Române |
| CdS | Caiet de Sarcini |
| CE | Comisia Europeană |
| CEF | Connecting Europe Facility |
| CESTRIN | Centrul de Studii Tehnice Rutiere şi Informatică |
| CH4 | Metan |
| CNAIR | Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere |
| CO2 | Dioxid de Carbon |
| COV | Compuși Organici Volatili |
| CȘ | Comitet Științitic |
| DMT | Echipă de gestionare a implementării |
| ERA | Agenția Europeană a Căilor Ferate |
| ERTMS | Sistemul european de gestionare a traficului feroviar |
| ETCS | Sistemul european de control al trenurilor |
| EBT | Evaluare Bazată pe Teorie |
| FC | Fond de Coeziune |
| FESI | Fonduri Europene Structurale și de Investiții |
| FG | Focus Grup |
| GES | Gaze cu Efect de Seră |
| GIS | Sistem Informațional Geografic |
| GSM | Sistemul global de comunicații mobile |
| ÎE | Întrebare de evaluare |
| IGSU | Inspectoratul General pentru Situații de Urgență |
| INS | Institutul Naţional de Statistică |
| IS | Instrumente Structurale |
| VUM | Vehicul Ușor de Marfă |
| MAI | Ministerul Afacerilor Interne |
| MFE | Ministerul Fondurilor Europene |
| MMAP | Ministerul Mediului Apelor și Pădurilor |
| MT | Ministerul Transporturilor |
| MPGT | Master Planul General de Transport |
| N2O | Dioxid de Azot |
| NOx | Oxizi de Azot |
| OI | Organism Intermediar |
| O&M | Operare și întreținere |
| OPEX | Costuri de Operare |
| OS | Obiectiv Specific |
| PMUD | Plan de mobilitate urbană durabilă |
| PM | Particule de materie |
| PO | Program Operaţional |
| POIM T | Programul Operațional de Infrastructură Mare - Transport |
| POR | Programul Operațional Regional |
| POS - T | Programul Operational Sectorial "Transport" |
| PPP | Parteneriat Public Privat |
| RE | Raport de Evaluare |
| RI | Raport Iniţial |
| RIR | Rata Internă de Rentabilitate |
| SC | Studiu de Caz |
| SIT | Sistemele inteligente de transport |
| SO2 | Dioxid de Sulf |
| SNSPA | Școala Națională de Studii Politice și Administrative |
| TE | Temă de evaluare |
| TS | Teoria Schimbării |
| TEN-T | Rețeaua Transeuropeană de Transport |
| TVA | Taxa pe Valoare Adăugată |
| VAN | Valoarea Actualizată Netă |
| VGM | Vehicul Greu de Marfă |
| VMT | Vehicul de mare tonaj |
| UE | Uniunea Europeană |
| UPB | Universitatea Politehnica din Bucureşti |
| UTCB | Universitatea Tehnică de Construcții București |

Preambul

Acest document constituie Raportul Iniţial (RI) al proiectului „Implementarea Planului de Evaluare a Programului Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020 – Evaluarea intervențiilor POIM în domeniul transporturilor”. Conform Caietului de Sarcini (CdS) al proiectului, RI a fost livrat la **8 săptămâni de la semnarea contractului** și cuprinde pentru fiecare temă de evaluare:

* Sinteza literaturii de specialitate;
* Teoria programului;
* Metodologia de evaluare îmbunătățită în urma reuniunii inițiale cu Beneficiarul;
* Instrumentele detaliate pentru faza de cercetare de teren (chestionare, ghid interviu, ghid grup focus);
* Echipa de experți mobilizată;
* Calendarul detaliat al activităților.

Date sintetice ale proiectului

|  |  |
| --- | --- |
| **Titlul proiectului** | **„Implementarea Planului de Evaluare a POIM 2014-2020 – Evaluarea intervențiilor POIM în domeniul transporturilor”** |
| **Contract** | Contract nr. 49180/05.07.2018 |
| **Surse de finanțare** | Fondul European de Dezvoltare Regională prin Programul Operațional Asistență Tehnică (POAT) 2014-2020 |
| **Beneficiar** | MFE, Direcţia Generală Programare, SMIS, Coordonare Sistem şi Cooperare Europeană şi Internaţională, prin Biroul Evaluare Programe |
| **Autoritate Contractantă** | MFE |
| **Prețul contractului** | 2.001.819,99 lei fără TVA, respectiv 2.382.165,78 lei cu TVA |
| **Contractor** | Asocierea formată din GEA Strategy & Consulting (lider) SA, ARCHIDATA SRL, NTSN CONECT SRL și GRUPUL DE CONSULTANȚĂ PENTRU DEZVOLTARE (DCG) SRL |
| **Obiectiv general** | Realizarea evaluării intervențiilor din sectorul transport prevăzute în Planul de Evaluare a POIM 2014-2020, potrivit art. 56 al RDC nr. 1303/2013 |
| **Data de începere** | 05.07.2018 |
| **Durata proiectului** | 65 luni (nu mai târziu de 15.10.2023) |

1. Cadrul proiectului, obiective și cerințe de raportare

## Introducere

Acest proiect este necesar pentru sprijinirea „**Implementării Planului de Evaluare a POIM 2014-2020 - Evaluarea intervențiilor POIM în domeniul Transporturilor**. Conform Planului de Evaluare POIM și nivelului MESO de evaluare la nivel de program, fiecare axă prioritară va fi evaluată cel puțin o dată pe parcursul perioadei de implementare în ceea ce privește contribuția sa la obiectivele specifice, precum și din perspectiva altor efecte generate, intenționate sau neintenționate, cu integrarea nivelului micro de analiză a rezultatelor la nivel de proiecte (prin intermediul Analizelor Cost Beneficiu - ACB - și studiilor de caz).

Scopul evaluării este facilitarea managementului informat, pe bază de dovezi al POIM 2014-2020.

## Cadrul proiectului și aria de acoperire a activităților

În baza inițiativei pentru o utilizare eficientă a resurselor din cadrul Strategiei Europa 2020, statele membre (SM) ale Uniunii Europene (UE) trebuie să abordeze problemele legate de:

1. dezvoltarea de infrastructuri de transport și energie inteligente, moderne și complet interconectate și utilizarea deplină a tehnologiei informației și comunicațiilor (TIC);
2. implementarea coordonată a proiectelor de infrastructură în cadrul rețelei de transport trans-europene (TEN-T), care contribuie în mod critic la eficacitatea sistemului global de transport al Uniunii Europene (UE);
3. concentrarea pe dimensiunea urbană a transporturilor, care generează o mare parte a congestiilor în trafic și a emisiilor de gaze.

Prioritățile și Obiectivele Specifice (OS) ale POIM în domeniul Transporturilor (POIM T) abordează toate temele de mai sus. În politica de transport a UE, interconectarea se va realiza în principal prin dezvoltarea TEN-T, cu accent special pe rețeaua centrală TEN-T. Strategia de investiții POIM T este construită în jurul priorităților comune stabilite de politica TEN-T, cea mai mare alocare financiară fiind prevăzută pentru actualizarea și dezvoltarea rețelei centrale. Transportul urban este abordat în cadrul Axei Prioritare (AP) 1, care are un OS dedicat transportului subteran din București, orașul cel mai afectat de poluarea generată de trafic.

Alocarea financiară pentru POIM T dovedește faptul că prioritățile Strategiei Europa 2020 au fost luate în considerare în mod corespunzător. Măsurile care vizează în mod explicit dezvoltarea infrastructurii TEN-T reprezintă 75,25% din POIM T, în vreme ce transportul urban reprezintă 10,61%.

Dintr-o perspectivă mai largă, prin încercarea de a răspunde nevoilor de dezvoltare ale sistemului de transport românesc, POIM contribuie la realizarea obiectivelor Strategiei Europa 2020 cu privire la asigurarea coeziunii teritoriale (accesibilitate și conectivitate regională și internațională), creșterea eficienței (prin eliminarea blocajelor) și promovarea dezvoltării durabile (prin reducerea impactului sistemului de transport asupra mediului). Investițiile POIM T ar trebui ca, în mod indirect, să contribuie și la realizarea obiectivelor politicii de reducere a emisiilor de CO2, prin promovarea unor moduri de transport durabile și a măsurilor de reducere a congestionării traficului rutier.

Master Planul General de Transport (MPGT) cu orizont 2030 are în vedere următoarele obiective:

* *Eficiența economică*, în ceea ce privește operațiunile de transport și utilizatorii acestuia;
* *Sustenabilitatea* sistemului de transport din punct de vedere economic, financiar și al mediului;
* *Siguranța*: investițiile trebuie să conducă la un sistem de transport mai sigur (număr redus de accidente);
* *Impactul asupra mediului*: sistemul de transport nu trebuie să aibă un impact negativ asupra mediului;
* *Dezvoltare Economică Echilibrată*: Sistemul de transport trebuie să permită dezvoltarea economică la nivel național și regional, iar investițiile trebuie să favorizeze echitatea pentru toți cetățenii României;
* *Finanțarea disponibilă*: Disponibilitatea Fondurilor Europene Structurale și de Investiții (FC, FEDR), a Connecting Europe Facility (CEF) și a parteneriatelor public-privat (PPP) va afecta oportunitatea implementării și prioritizarea proiectelor. MPGT trebuie să se inscrie într-o estimare realistă a fondurilor naționale și a celorlalte surse de finanțare disponibile pentru perioada planificată.

Programul Național de Reformă prevede o serie de angajamente legate de transport: reformarea semnificativă a întreprinderilor de stat din sector; diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES), cu accent special pe programele și proiectele care utilizează fonduri UE; reechilibrarea transportului feroviar în raport cu transportul rutier; îmbunătățirea managementului și serviciilor din sub-sectorul feroviar; dezvoltarea transportului intermodal; utilizarea de surse regenerabile de energie în transporturi în procent de 10% până în 2020, conform obiectivului stabilit de Directiva privind energia regenerabilă; creșterea ponderii transportului public. Ca răspuns la aceste angajamente, POIM include un set de măsuri specifice, cele mai relevante fiind: sprijin pentru reforma corporativă în sub-sectorul feroviar; investiții semnificative în transportul feroviar, naval și intermodal, care vizează reechilibrarea repartizării modale (*modal split*); investiții în sistemul de metrou din București în vederea creșterii ponderii transportului public în cea mai populată regiune a țării.

Politica TEN-T este bine reflectată atât în cadrul capitolului de strategie al POIM, care include referințe extinse în acest sens, cât și la nivelul AP și OS propuse, care includ acțiuni specfice pentru îmbunătățirea infrastructurii TEN-T. Politica TEN-T a făcut recent obiectul unei revizuiri extinse, noi coridoare prioritare fiind definite prin Regulamentul nr. 1315/2013, cu scopul de a interconecta rețelele naționale de infrastructură și de a construi o rețea europeană unică și interoperabilă. Printre obiectivele declarate ale TEN-T se numără reducerea decalajelor la nivel regional, indepărtarea blocajelor și depășirea dificultăților tehnice (de exemplu standarde diferite /incompatibile în domeniul transporturilor), cu scopul de a sprijini buna funcționare a pieței interne a UE.

Din perspectiva procesului de monitorizare, raportare și evaluare, programarea 2014-2020 introduce reguli noi și consolidează orientarea către rezultate, intărind, în același timp, rolul evaluării ca instrument de management, care contribuie direct atât la designul și implementarea programelor, cât și la realizarea raportărilor. Programarea 2014-2020 prevede supravegherea constantă a procesului de evaluare de către Comisia Europeană (CE). Până la 31 decembrie 2022, Autoritățile de Management (AM) au obligația de a transmite CE, pentru fiecare Program Operațional (PO), un raport de sinteza a constatările evaluărilor efectuate în cursul perioadei de programare și a principalele realizări și rezultate ale PO.

## Obiectivele proiectului

**Obiectiv 1:** **Adoptarea unor decizii informate de management legate de implementarea POIM, precum și legate de politicile din Sectorul Transport, pe baza constatărilor și concluziilor evaluării.**

Acest obiectiv răspunde **rolului evaluarii ca instrument de management** pentru factorii de decizie și cei implicați în procesul de formulare a politicilor din sectorul transport, prin:

* **acumularea de noi cunoștințe și informații** privind progresul și efectul net al intervențiilor finanțate în cadrul POIM T 2014-2020, precum și mecanismele care funcționează eficace și mai puțin eficace;
* furnizarea de **informații utile și la timp,** care să susțină procesul de luare a deciziilor pe bază de dovezi;
* **propuneri de îmbunătățire** a metodologiilor folosite și a bazelor de date necesare pentru evaluări viitoare.

**Obiectiv 2:** **Îmbunătăţirea rapoartelor de progres transmise CE, prin includerea rezultatelor evaluării.**

Prezentul exercițiu de evaluare va crește valoarea informativă a rapoartelor de progres ce urmează a fi elaborate în 2019, 2021, 2023[[1]](#footnote-1) conform Art. 52 al Regulamentului UE 1303/2013, privind efectele generate de POIM în corelare cu obiectivele sale specifice și eficacitatea mecanismelor de implementare. Rezultatele evaluărilor de la nivelul fiecărui PO, inclusiv POIM vor contribui la **sintetizarea rezultatelor PO** la nivelul MFE și CE privind progresul înregistrat în utilizarea FESI. Rapoartele de progres trebuie să evidențieze contribuția FESI la implementarea recomandărilor specifice de țară și progresul în realizarea priorităților Strategiei Europa 2020.

**Obiectiv 3:** **Îmbunătățirea calității evaluărilor printr-o planificare adecvată, inclusiv prin identificarea datelor necesare și facilitarea planificării activităţii de colectare a datelor.**

Derularea celor 3 exerciții de evaluare pe parcursul prezentului proiect va contribui la identificarea, colectarea, sistematizarea și procesarea datelor și informațiilor relevante disponibile (de natură cantitativă și calitativă) în ceea ce privește cele 6 teme de evaluare aferente Sectorului Transport. Această evaluare poate contribui direct la:

* îmbunătățirea proceselor de colectare și schimb de date și informații la nivelul utilizatorilor evaluării (MFE, ministerele de linie responsabile de politicile publice susținute din FEDR și FC, Autoritatea de Management - AM - POIM, Organismul Intermediar – OI -pentru POIM T și membrii Comitetului de Monitorizare – CM - și ai Sub-Comitetelor sectoriale POIM, partenerii economici și sociali).
* dezvoltarea culturii de evaluare în România și promovarea evaluării ca parte integrantă a ciclului de politică publică, constituind astfel un element de bună practică replicabil la nivelul administrației publice.

**Obiectiv 4:** **Asigurarea de resurse adecvate pentru finanțarea și gestionarea evaluărilor.**

Planul de evaluare POIM furnizează un tablou clar al nevoilor și surselor de finanțare pentru evaluările propuse, stabilește structurile și personalul responsabil de gestionarea evaluărilor și include un plan de instruire pentru personalul responsabil. Din această perspectivă, **prezentul exercițiu de evaluare pentru Sectorul Transport, contribuie la detalierea la nivel de sector a nevoilor de evaluare, obiectivelor urmărite, utilizatorilor evaluării, resurselor disponibile și structurii de management și personal responsabil din partea Beneficiarului contractului**.

**Obiectiv 5:** **Generarea de cunoștințe și informații în scopul creșterii nivelului de ințelegere asupra elementelor asociate implementării POIM care produc efecte și privind circumstanțele în care se produc acestea, precum și asupra modului în care mecanismele de implementare pot fi îmbunătățite pentru a deveni mai eficace.**

Prin utilizarea unei abordari participative, prin consultarea permanentă a factorilor de decizie cu privire la metodele și instrumentele de evaluare, prin consultarea și implicarea mediului academic și a factorilor interesați în definitivarea metodologiei **proiectul de evaluare va sprijini procesul de invățare și informare și va permite intărirea asumării și facilitarea inovării la nivel instituțional /organizațional,** inclusiv pregătirea de programe noi. Factorii implicați vor fi mai informați asupra menținerii /confirmării premizelor din etapa de programare și privind lecțiile ce pot fi reținute pentru viitor.

## Grupuri țintă

Utilizatorii evaluărilor sunt MFE, ministerele de linie responsabile de politicile publice susținute din FEDR și FC, AM POIM, OI POIM T și membrii CM și Sub-Comitetelor sectoriale POIM, partenerii economici și sociali.

Dat fiind obiectivul evaluărilor de facilitare a adoptării unor decizii informate, această evaluare este formativă, orientată către utilizare. Acest tip de evaluare pornește de la premiza că evaluările trebuie apreciate conform utilității și utilizării lor practice. Evaluatorii trebuie să gestioneze și să faciliteze întregul proces de evaluare ținând cont de modul cum fiecare element, de la design până la rezultate va influența utilitatea, respectiv modul în care utilizatorii evaluării folosesc rezultatele acesteia și resimt procesul de evaluare.

Asigurarea unei corelări intre nevoile și așteptările utilizatorilor, pe de o parte, și proces și rezultate, pe de altă parte va conduce la creșterea nivelului de ințelegere și asumare din partea acestora și, implicit, la o mai bună preluare a recomandărilor în practică. Implicarea utilizatorilor pe parcursul evaluării contribuie la instruirea lor și pregătește terenul pentru aplicarea recomandărilor și creșterea utilității rezultatelor.

1. Activități specifice demarării proiectului

**Contractul s-a semnat în data de 05.07.2018**, iar activităţile au demarat imediat, cu mobilizarea echipei de proiect şi inițierea de discuții privind perioada inițială a proiectuluicu AC și Beneficiarul proiectului. **Principalele activități** desfășurate pe durata **etapei inițiale** (05.07.2018 – 30.08.2018)au fost următoarele:

| **Activitate** | **Detalii** |
| --- | --- |
| ***Mobilizarea echipei de experți cheie*** | Au fost mobilizați cei 4 experți cheie, reconfirmate rolurile, responsabilităţile și modalităţile de lucru. Au avut loc numeroase întâlniri de lucru interne. |
| ***Organizarea și desfăşurarea Reuniunii Inițiale*** | Pentru implementarea corespunzătoare a activității, încă din momentul semnării contractului, Prestatorul a iniţiat relaţii de colaborare cu reprezentanţii AC, urmărind **asigurarea unei bune coordonări**, inclusiv în vederea stabilirii detaliilor legate de organizarea și desfășurarea Reuniunii Inițiale. De comun acord au fost stabilite data de 17.07.2018 ca dată de desfăşurare Reuniunii Inițiale şi detalii referitoare la conţinutul agendei și alte aspecte logistice.  Pe **agenda Reuniunii Inițiale** au fost incluse următoarele aspecte:   * Livrabile: structură și termene de predare (RI; Rapoarte de evaluare; Metodologii de evaluare); * Controlul calităţii, inclusiv rolul Comitetului Științific; * Activități necesare pentru implementarea cu succes a contractului: evenimente, reuniuni, deplasări, altele; * Managementul contractului şi comunicare; * Diseminarea rezultatelor.   **Reuniunea Inițială s-a derulat la sediul Beneficiarului**. Au participat reprezentanți ai Beneficiarului și reprezentanți ai asocierii. S-au fost discutate toate punctele de pe agendă și a fost pregătită întâlnirea cu echipa de experți cheie, planificată pentru data de 24.07.2018. S-a agreat ca în cadrul întâlnirii din 24 iulie echipa de proiect să prezinte un plan de lucru detaliat pentru perioada inițială (abordarea metodologică privind reconstruirea teoriei programului, profilele experților non-cheie și detalii privind implicarea acestora, modul de lucru cu experții cheie, calendarul întâlnirilor).  **A fost elaborată o minută a întâlnirii** în care au fost cuprinse subiectele abordate, opiniile exprimate de participanți, precum și tot ceea ce s-a agreat cu Beneficiarul.  **Beneficiarul** **a fost furnizat Contractorului un prim set de documente**:   * Situația portofoliului de proiecte POIM T (dată de referință iunie 2018) * Raportul Anual de Implementare – RAI - 2017 * Ghidul Indicatorilor POIM 2014-2020 (varianta revizuită în aprilie 2017) * Protocoalele de colaborare încheiate între MFE și INS, MAI IGSU, MMAP, MT, Transelectrica, Transgaz (condiționalitate ex-ante privind Sistemele statistice și indicatorii de rezultat, astfel încât să se asigure *Existența unei baze statistice necesare pentru a efectua evaluări ale eficacității și impactului programelor*).   În ***Anexa 1*** se regăsesc: 1) Agenda Reuniunii Inițiale, 2) Lista participanților, 3) Minuta Reuniunii Inițiale. |
| ***Întâlnirea echipei de experți cu reprezentanții Beneficiarului și ai AM POIM*** | Întâlnirea a avut loc în data de 24.07.2018, cu scopul de a discuta planul de lucru propus de Consultant pentru faza inițială, precum și aspecte legate de livrabile cu accent pe RI, termenul de predare a acestuia fiind de 8 săptămâni de la semnarea contractului.  **Agenda întâlnirii** a inclus aspecte legate de livrabile - structură, metodologie și repartizarea sarcinilor, termene de predare (RI; Rapoarte de evaluare; Metodologii de evaluare) - dar și de abordarea metodologică a Reconstruirii Teoriei Programului, pregătirea instrumentelor pentru colectarea datelor necesare pentru elaborarea Rapoartelor de evaluare, implicarea experților cheie /non-cheie, implementarea POIM.  **Întâlnirea s-a desfășurat** **la sediul AM POIM**. Au participat reprezentanți ai Beneficiarului și AM POIM, experții cheie, precum și reprezentanți ai asocierii. S-a agreat calendarul de lucru propus de Consultant pentru faza inițială, după cum urmează:   * + 23 iulie – 3 august 2018: Reconstruirea Teoriei Programului pentru fiecare temă de evaluare;   + 6–17 august 2018: interviuri cu beneficiarii; actualizarea Metodologiei de evaluare și a intrumentelor de colectare a datelor;   + 20–24 august 2018: atelier de lucru și focus grup; transmiterea versiunii preliminare a RI Comitetului Științific spre consultare și validare;   + 27–30 august 2018: Finalizarea și transmiterea RI către Beneficiar.   S-a elaborat **Minuta întâlnirii**, în care au fost consemnate subiectele abordate, opiniile exprimate de participanți, precum și tot ceea ce s-a agreat cu Beneficiarul.  În ***Anexa 2*** se regăsesc: 1) Agenda întâlnirii, 2) Prezentarea succintă a proiectului și a calendarului de lucru, 3) Lista participanților, 4) Minuta întâlnirii. |
| ***Identificarea echipei de experți non-cheie*** | În etapa inițială au fost identificate principalele arii de expertiză necesare pentru implementarea proiectului în acord cu metodologia de evaluare propusă și îmbunătățită la nivelul acestei etape (a se vedea secțiunea 3.2 Resurse alocate).  Pentru fiecare arie de expertiză identificată au fost realizate profile specifice și stabilite principalele responsabilități.  Au fost identificați experți non-cheie conform acestor profile (a se vedea ***Anexa 8***). |
| ***Constituirea Comitetului Științific*** | Prestatorul a finalizat structura Comitetului Științific, format din trei membri, unul dintre aceștia având calitatea de Lider al Comitetului. Membrii propuși sunt reprezentanți de marcă ai mediului academic și de cercetare, respectiv:   * Prof. Univ. Dr. Iordan Bărbulescu (SNSPA), Lider al Comitetului Științific * Prof. Univ. Dr. Ing. Mihaela Popa (UPB), membru * Prof. Univ. Dr. Ing. Oana Luca (UTCB), membru   La data de 22.08.2018 Beneficiarul a comunicat Prestatorului acordul său cu privire la propunerile transmise pentru Comitetul Științific. |

Având în vedere finalizarea cu întârziere a contractării proiectului de evaluare, calendarul prevăzut inițial pentru implementare și pentru predarea livrabilelor nu a mai putut fi respectat, fiind necesară prioritizarea și actualizarea termenelor. Acest fapt este consemnat în minuta Reuniunii Inițiale din 17.07.2018. Prestatorul a elaborat un calendar actualizat al activităților de evaluare (prezentat în ***Anexa 15)*** ținând cont de această prioritizare, precum și de noua durată de implementare a proiectului (care s-a redus de la 72 la 65 de luni).

1. Actualizarea metodologiei de evaluare

Actualizarea metodologiei de evaluare a presupus parcurgerea unor activități specifice în perioada inițială a proiectului, care au adus elemente esențiale rafinării metodologiei și instrumentelor de evaluare.

## Sinteza literaturii de specialitate

Echipa de proiect a analizat documentele europene din domeniul politicilor de transport pentru a putea înțelege contextul finanțării intervențiilor POIM Transport ca parte a unui cadru mai larg de politică.

Totodată, au fost analizate o serie de intervenții similare din domeniul transporturilor din România și din alte state, pentru o imagine mai clară asupra mecanismelor de implementare prevăzute, a rezultatelor așteptate și a impactului intervențiilor. Au fost analizate o serie de documente de evaluare a intervențiilor în domeniul transporturilor (pe moduri de transport și tematici orizontale precum siguranța și securitatea traficului), pentru o mai bună înțelegere a abordării utilizate cu precădere cu privire la evaluarea impactului investițiilor sectoriale, precum și pentru identificarea efectelor colaterale, a efectelor de tip spill-over sau pentru aprecierea eficacității mecanismelor utilizate și a modalităților de asigurare a sustenabilității intervențiilor.

Sinteza literaturii de specialitate a oferit o mai bună înțelegere a modului în care a fost elaborat PO și a impactului așteptat. În acest sens, a sprijinit înțelegerea indicatorilor PO și a modului de calcul al acestora. Mai departe, prin analiza evaluărilor din domeniul transporturilor și a studiilor de specialitate, au fost identificate variabile ce țin de impactul investițiilor în proiecte de transport, anticipate sau neaticipate de PO, alături de efecte ce depășesc aria de influență.

Rezultatele recenziei literaturii de specialitate sunt prezentate la descrierea abordării metodologice pe fiecare temă de evaluare și în ***Anexa 3***.

## Reconstruirea Teoriei Schimbării

În etapa inițială s-a realizat **Reconstruirea Teoriei Programului**, utilizând modelul **Teoriei Schimbării (TS) Morra, Imas și Rist[[2]](#footnote-2).** Figura 1 de mai jos ilustrează sintetic acest model, respectiv lanțul cauzal aferent atingerii rezultatelor așteptate, având în vedere factorii de influență și premizele și riscurile care influențează obținerea rezultatelor.

**Reconstrucția TS** a fost realizată **pentru fiecare temă de evaluare în parte**, fiind analizate și prezentate toate elementele care stau la baza formulării ipotezelor pentru confirmarea lanțului cauzal și evaluarea impactului, respectiv: principalele probleme /nevoi, strategia și activitățile definite, obiectivele vizate (rezultate așteptate), factori de influență (interni și externi). Elementele identifcate combină informațiile incluse în PO și Logica Intervenției POIM T (AP1 și AP2) așa cum a fost definită la momentul programării și modificările survenite pe parcurs, reliefate în rapoarte de implementare și evaluare (RAI, Evaluarea ex-ante) și în alte documente relevante (MPGT, documente sectoriale ale CE).

Acest tip de analiză în evoluție a permis evaluatorilor rafinarea TS și identificarea unor detalii privind lanțul cauzal, relevante pentru a surprinde efectele acțiunilor implementate (intenționate și neintenționate), precum și aspecte legate de propagarea efectelor și menținerea acestora în timp și cauzele evoluțiilor înregistrate.

Revizuirea documentelor oficiale a fost completată prin realizarea de **consultări cu actori cheie** care au fost implicați în elaborarea programului sau a unor intervenții similare, care au responsabilități în legătură cu managementul, implementarea sau controlul programului sau care sunt beneficiari ai sprijinului financiar acordat prin POIM T.

Reconstrucția TS a asigurat o bună înțelegere de către echipa de proiect a specificităților fiecărei teme de evaluare, asigurând astfel premizele formulării unor răspunsuri cât mai potrivite la răspunsurile de evaluare.

Figura 1: Modelul Teoriei Schimbării Morra, Imas și Rist (2009), utilizat pentru fiecare temă de evaluare POIM T

**Strategia – activități prevăzute**

**Factori de influenta**

**Ipoteze (care vor fi testate pentru determinarea impactului POIM)**

**Probleme**

**Nevoi**

**Rezultate așteptate (output, outcome, obiective)**

Tabel 1: Principalele activități derulate în vederea reconstrucției TS:

| **Activitate** | **Detalii** |
| --- | --- |
| ***Analiza documentară*** | Au fost analizate o serie de documente oficiale: POIM, rapoarte de implementare și evaluare (RAI, Evaluarea ex-ante), alte documente relevante (MPGT, documente ale CE privind sectorul de transport). A fost analizat portofoliul de proiecte cu data de referință iunie 2018 (prezentat CM POIM din 29.06.2018). Analiza documentară a conturat stadiul actual al evoluției programului și a furnizat toate elementele necesare realizării versiunii de lucru a TS reconstruite pentru fiecare temă de evaluare în parte. |
| ***Interviuri cu factorii interesați*** | Interviurile au fost utilizate atât ca **sursă de informații** în procesul de reconstrucție al TS, cât și pentru **validarea rezultatelor preliminare (ipotezelor)**. Acestea au urmărit discutarea cu actorii implicați a problemelor, nevoilor și factorilor care influențează implementarea POIM T, inclusiv evoluția acestora de la momentul programării.  În acest sens au fost utilizate o serie de **materiale suport** (checklist pentru fiecare temă de evaluare) pentru a confirma informațiile colectate din documentele oficiale.  **Pe baza analizei părților interesate (stakeholder analysis)** au fost identificați principalii actori interesați și ulterior au fost organizate discuții atât cu autoritățile cu responsabilități în domeniile analizate, cât și cu beneficiarii POIM T. Au fost selectați pentru interviuri atât beneficiari care acoperă exhaustiv diferite sub-sectoare vizate de POIM T (transport rutier, puncte de trecere a frontierei) cât și beneficiari reprezentativi pentru un mod de transport, cum este cazul transportului aerian, pentru care au fost selectate Aeroportul Internațional Craiova (pentru care proiectul POIM T este cel mai apropiat de finalizare și este menționat în cadrul planului de evaluare) și Aeroportul Internațional Timișoara, care beneficiază de cea mai mare finanțare.  **Calendarul interviurilor** s-a stabilit în funcție de disponibilitatea părților. În vederea **derulării interviurilor** a fost realizat un Ghid de interviu pe baza Reconstruirii TS. Pentru a putea implica toate părțile interesate care pot avea un aport extrem de important la reconstrucția teoriei programului, au fost susținute interviuri față în față cu actorii prezenți în București și, în funcție de disponibilitate, interviuri telefonice cu beneficiarii din afara Bucureștiului, astfel încât aria de acoperire să fie cât mai mare.  **Interviurile s-au derulat în perioada 9-21.08.2018**. Interviurile față în față s-au desfășurat la sediile autorităților și beneficiarilor.   |  |  | | --- | --- | | **Autoritate /Beneficiar** | **Data interviului** | | AM POIM | 09.08.2018 | | OI POIM T | 09.08.2018 | | CNAIR | 10.08.2018 | | CFR | 10.08.2018 | | ARF | 10.08.2018 | | METROREX | 13.08.2018 | | Direcția Rutieră | 13.08.2018 | | ANAF - DGV | 13.08.2018 | | AFDJ Galați | 13.08.2018 | | APDM Galați | 13.08.2018 | | Aeroportul Internațional Craiova | 13.08.2018 | | Aeroportul Internațional Timișoara | 13.08.2018 | | Aeroportul din Tulca | 14.08.2018 | | MT - Direcția de Management și Strategie | 21.08.2018 |   Aspectele discutate au fost consemnate în **Rapoartele de sinteză a principalelor constatări şi concluzii**. Acestea și listele cu cei intervievați se regăsesc în ***Anexa 4***. |
| ***Atelier de lucru (AL) cu beneficiari ai POIM Ttransport*** | Prin prisma abordării participative a evaluării impactului POIM-T, scopul atelierului de lucru a fost de obține **input cantitativ de la reprezentanţii instituţiilor beneficiare pentru prioritizarea ipotezelor** formulate în procesul de reconstrucție a Teoriei Schimbării, cu privire la impactul estimat al POIM-T, precum şi un **input de natură calitativă**, respectiv obținerea informaților necesare în procesul de evaluare, (la nivelul fiecărei teme de evaluare/modalități de transport relevante pentru fiecare beneficiar).  Din punct de vedere al corelării cu prevederile CdS, **obiectivele atelierului de lucru** au fost: (1) validarea de către beneficiari şi completarea Ipotezelor preidentificate de echipa de evaluare cu propunerile reprezentanţilor acestora şi (2) reactualizarea metodologiei de evaluare de impact a POIM-T propusă la nivel de ofertă tehnică în răspuns la prevederile şi cerinţele Caietului de Sarcini (CdS).  Principalele subiecte /teme de discuții incluse pe **agenda atelierului de lucru** au fost:   * Modalități de prioritizare a proiectelor în baza MPGT și a maturității acestora; * Capacitatea instituțională de a gestiona proiectele; * Impactul asistenței tehnice primite; * Influența schimbărilor la nivel politic/instituțional/decizional asupra modului de prioritizare al proiectelor și implementarea cu succes a acestora; * Influența procedurilor de selecție prevăzute și tipul de contracte utilizate (contracte de performanță, cerințe specifice privind întreținerea lucrărilor etc.); * Alți factori care influențează prioritizarea și implementarea proiectelor.   Atelierul de lucru (AL) a fost organizat în **data 23.08.2018**, cu reprezentanți ai METROREX, CNCFR SA, CN APDM SA Galați, ARF, CNAIR.  În vederea instrumentării agendei pe durata derulării AL, echipa de evaluare a pregătit şi distribuit o prezentare Power Point (PPT) şi a stabilit o metodologie unitară de lucru atât pentru AL, cât şi pentru Focus Grup-ul (FG) ulterior, în cadrul unei şedinţe interne de lucru echipei de proiect. PPT a fost centrată pe descrierea Temelor și Întrebărilor de evaluare şi a **Ipotezelor** din TS care fac obiectul consultării şi validării prin AL și FG (identificate anterior în procesul de reconstrucție a TS, prin cercetare de birou, analiza literaturii de specialitate și interviuri cu actorii interesați).  Toate aspectele discutate în cadrul atelierului de lucuru se regăsesc în **Raportul sinteză a principalelor constatări şi concluzii**. În ***Anexa 5*** se regăsesc: 1) Agenda Atelierului de lucru, 2) Prezentarea PPT, 3) Lista participanților, 4) Raportul sinteză a principalelor constatări şi concluzii. |
| ***Focus-grupuri (FC) cu actorii interesați*** | FG a avut ca **scop** validarea şi completarea ipotezelor formulate în cadrul exerciţiului de reconstruire a TS, integrând perspectivele la nivel de politică publică ale reprezentanților organismelor decizionale și beneficiarilor de finanţare. Organizarea FG cu principalele părţi interesate (stakeholders) a urmărit obţinerea unui input calitativ din partea participanţilor, abordarea utilizată fiind interactivă şi stimulând participarea activă.  Principalele subiecte de discuții incluse pe **agenda FG**:   * Evoluția problemelor, nevoilor și factorilor de influență pentru POIM T; * Prioritizarea proiectelor pe baza MPGT și maturitatea acestora; * Capacitatea instituțională de a gestiona proiectele; * Impactul asistenței tehnice primite de către beneficiari; * Influența schimbărilor la nivel politic /instituțional /decizional asupra modului de prioritizare al proiectelor și implementarea cu succes a acestora; * Influența procedurilor de selecție și a tipul de contracte utilizate (contracte de performanță, cerințe specifice privind întreținerea lucrărilor); * Alți factori care influențează prioritizarea și implementarea proiectelor.   FG a fost organizat în **data 24.08.2018** cureprezentanți AM POIM, Ministerului Transporturilor (MT), ANR, ARR, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România.  **Ipotezele** discutate în cadrul FG, elaborate inițial prin intermediul cercetării de birou, analizei literaturii de specialitate și interviurilor cu actorii interesați au inclus și perspectivele beneficiarilor care au rezultat din AL organizat cu o zi înainte.  Toate aspectele discutate în cadrul FG se regăsesc în **Raportul sinteză a principalelor constatări şi concluzii.** În ***Anexa 6*** se regăsesc: 1) Agenda FG, 2) Prezentarea PPT, 3) Lista participanților, 4) Raportul sinteză a principalelor constatări şi concluzii. |

Consultările au fost organizate cu scopul de a implica actorii interesați încă din etapa inițială a contractului și de a-i familiariza cu obiectivele evaluărilor de impact ce vor fi realizate în cadrul proiectului. Consultările au reprezentat o bună oportunitate pentru echipa de experți de a oferi informații cu privire la cele 3 exerciții de evaluare ce vor fi realizate (2019, 2021, 2023), precum și elemente cu privire la necesitatea implicării actorilor sectoriali în derularea acestora. Pe baza constatărilor din cadrul consultărilor s-a îmbunătățit TS, ipotezele elaborate inițial fiind reformulate sau rafinate. Unde a fost cazul s-au formulat ipoteze noi, care reflectă mai bine provocările identificate la nivelul fiecărui sub-sector.

Actorii interesați au fost informaţi cu privire la metodologia de evaluare participativă şi instrumentele de evaluare ce vor fi utilizate, pentru cele mai multe dintre acestea fiind esențial aportul actorilor interesați.

Lanțul cauzal și TS elaborate în etapa inițială au constituit baza pentru actualizarea metodologiei de cercetare propuse prin Oferta Tehnică, prin reprezentarea sintetică a celor mai importante elemente ale POIM T. De asemenea, analiza portofoliului de proiecte a permis eșantionarea acestora pentru Studiile de caz și ACB și alocarea adecvată de resurse pentru realizarea acestora. Metodologia de evaluare detaliata este prezentată în Secțiunea 4.

Conform CdS, metodologia de evaluare va fi actualizată cu cel puțin 3 săptămâni înaintea exercițiilor de evaluare din 2021 și 2023, ținând cont de principalele dificultăți întâmpinate în procesul de evaluare, de lecțiile învățate și de analiza eficacității și relevanței metodelor și instrumentelor de evaluare utilizate, ceea ce va permite ajustarea acestora. De asemenea, actualizarea metodologiei va ține cont de schimbările survenite în contextul socio-economic și de eventualele modificări ale POIM-T.

## Analizele Cost Beneficiu

Conform CdS si ofertei tehnice, ca parte a metodei de meta-evaluare vom realiza 24 de ACB intermediare pentru compararea efectelor obținute din proiecte cu cele previzionate prin ACB ex-ante (ACB ex-ante vor fi puse la dispozitia echipei de experti de catre AM POIM). Metodologia detaliată pentru realizarea ACB este prezentată în ***Anexa 9***, secțiunea ACB. Eșantionarea proiectelor ține cont de cerințele CdS și de stadiul proiectelor, așa cum este raportat de AM POIM și completat de OI POIM T în luna august 2018. Tinand cont de stadiul actual al proiectelor analizate raportul de evaluare (RE) din 2019 nu va include nici un ACB (in momentul realizarii IR nu este nici un proiect care sa indeplineasca conditiile din CdS la 01 ianuarie 2019 astfel incat sa poata fi inclus in RE din 2019), urmând ca eșantionarea ACB pentru RE din 2021 și 2023 să fie actualizată ulterior in functie de evolutia proiectelor incluse in POIM T (la momentul actualizarii metodologiilor de evaluare aferente fiecarui exercitiu de evaluare – 2021 si 2023). Lista proiectelor propuse pentru eșantionare este prezentată în ***Anexa 10***. Tabelele de mai jos prezintă situația pe Teme de evaluare, deoarece repartizarea ACB este puternic influențată de valoarea proiectelor pentru toate temele de evaluare.

Tabel 2: Repartizarea Analizelor Cost Beneficiu

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tema de evaluare (TE)** | **Nr. ACB conform CdS** | **Eșantion ACB conform analizei stadiului proiectelor** | **Eșantion ACB pentru 2021** | **Eșantion ACB pentru 2023** |
| TE 1 | 21 | 23 | 7 | 16 |
| TE 2 | 2 | 4 | 0 | 4 |
| TE 3 | 1 | 2 | 0 | 2 |
| TE 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TE 5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TE 6 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Total** | **24** | **29** | **7** | **22** |

## Studiile de caz

Studii de caz (SC) ce vor fi realizate vor fi de tip **longitudinal**, în sensul că se vor realiza succesiv SC pentru aceleași proiecte, unde este cazul, atât pe parcursul implementării proiectelor cât și după finalizarea acestora. Eșantionarea SC din cadrul RI a ținut cont de valoarea acestora, de nivelul de progres estimat și de acoperirea modurilor de transport. Astfel, eșantioanele propuse includ exhaustiv proiectele cu valori totale de peste 50 de mililoane de euro (M€) în faza de lucrări, și proiectele între 10 și 50 M€ finalizate. Deoarece pentru Tema 6 au fost propuse 16 SC, dar numai 14 proiecte au valoarea totală de peste 10 M€, propunem ca 2 SC să fie alocate Temei 1, care are un număr semnificativ de proiecte cu valori de peste 50 M€ și a căror contribuție la impactul POIM T ar putea fi mai mare. Tot pentru tema 1, 9 proiecte de asistență tehnică (AT) cu valori între 10 și 50 M€, cele mai mari din POIM T au fost integrate în eșantion. Astfel, pentru Tema 1 ar fi alocate 31 SC, pentru Tema 6 - 14, iar pentru celelalte teme este păstrată repartizarea din CdS.

Tabel 3: Repartizarea studiilor de caz pe rapoarte și teme de evaluare

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TE** | **SC conf. CdS** | **Propuse în urma analizei portofoliului** | **Total Eșantion >50 M€** | **>50 M€ începute în 2019** | **>50 M€ începute în 2021** | **>50 N€ începute 2023** | **Total 10-50 M€** | **Eșantion 10-50 M€ începute în 2019** | **Eșantion 10-50 M€ începute în 2021** | **Eșantion 10-50 M€ incepute in 2023** |
| **TE 1** | 29 | 31 | 53 | 11 | 48 | 3 | 34 | 2 | 18 | 14 |
| **TE 2** | 4 | 4 | 5 | 3 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| **TE 3** | 5 | 5 | 9 | 1 | 8 | 0 | 6 | 0 | 6 | 0 |
| **TE 4** | 4 | 4 | 3 | 0 | 1 | 2 | 11 | 0 | 1 | 10 |
| **TE 5** | 8 | 8 | 1 | 0 | 1 | 0 | 11 | 0 | 7 | 4 |
| **TE6** | 16 | 14 | 6 | 0 | 5 | 1 | 8 | 0 | 2 | 6 |
| **Total** | **66** | **66** | **77** | **15** | **56** | **6** | **62** | **2** | **26** | **34** |

În elaborarea SC vor fi parcurse o serie de etape așa cum este prezentat in ***Anexa 9***: *Metode și Instrumente de Evaluare*, secțiunea *Studii de caz*, de la etapa de colectare a datelor pe baza unor instrumente de evaluare precum analiza de birou, interviuri telefonice sau fața în față sau prin corelare cu alte instrumente precum sondajul asupra beneficiarilor finali pentru Tema 2, etapa analitică și redactarea și prezentarea rezultatelor pe baza formatului standard prezentat in Anexa 9.

1. Metodologia propusă pentru a răspunde la întrebările de evaluare si pe Rapoarte de Evaluare

## Abordarea metodologică generală

Pentru fiecare din cele trei evaluări (2019, 2021, 2023) avem în vedere utilizarea integrată a metodelor de cercetare, parcurgând cele **cinci etape** descrise în acest capitol, pentru a răspunde la întrebările de evaluare. Metodologia propusă integrează două abordări cheie ale procesului de evaluare, respectiv analiza contribuției programului (contribution analysis) și evaluarea bazată pe teorie (reconstrucția și interogarea teoriei programului).

Analiza contribuției va fi utilizată ca o „umbrelă” a întregului process de evaluare, prin **definirea unei legături cauzale** la nivelul fiecărei teme de evaluare, procesul de evaluare și aplicarea metodelor și instrumentelor prevăzute urmând să valideze sau, după caz, să invalideze legătura cauzală definită, sprijinind formularea răspunsurilor la întrebările de evaluare. Abordarea va fi comună tuturor temelor de evaluare, însă modul de utilizare a instrumentelor și momentul aplicării acestora va diferi în funcție de specificul fiecărei teme.

Principalele legături cauzale (ipotezele) sunt prezentate distinct pe fiecare temă de evaluare, în secțiunea 4.2 *“Abordarea metodologică la nivelul fiecărei teme de evaluare”*.

Figura de mai jos prezintă succint modul în care vor fi utilizate metodele și instrumentele planificate.

Figura 2. Abordarea integrată a metodelor și instrumentelor planificate

*Instrumente planificate: cercetare documentară, interviuri, ateliere de lucru, focus-grupuri, ACB, studii de caz, tehnici vizuale – hărți GIS, sondaj online etc*

**ANALIZA CONTRIBUȚIEI**

**Teoria schimbării**

**Reconstrucție + Interogare**

**Metaevaluare**

**(ACB și SC)**

**Modelare**

**Sondaj Delphi**

**Matrice Multi-criterială**

**Integrarea informațiilor pentru a răspunde la Întrebările de evaluare**

**Etapele procesului methodologic**

Fluxul metodologic este prezentat în Figura 2, iar în continuare detaliem activitățile planificate pentru fiecare etapă, cu prezentarea instrumentelor și metodelor utilizate.

Figura 3. Etapele fluxului metodologic prevăzut la nivel de temă de evaluare

1. Elaborarea Teoriei Schimbării

2. Colectarea dovezilor

3. Asamblarea și evaluarea contribuției și performanțelor

4. Colectarea unor dovezi suplimentare

5. Revizuirea și validarea contribuției

1. **Elaborarea /Revizuirea Teoriei Schimbării (TS) și Interograrea acesteia la nivelul fiecărei teme de evaluare**

Reconstrucția TS a fost realizată pentru fiecare temă de evaluare in Etapa initiala, incluzând:

* reconstituirea logicii programului /a lanțului de rezultate care descrie modul în care ar trebui să funcționeze strategia propusă pentru a răspunde nevoilor identificate
* identificarea principalilor factori externi care pot contribui pozitiv sau negativ la rezultatele scontate

În etapa de reconstrucție a TS au fost identificate ipotezele care stau la baza obținerii rezultatelor, în condițiile date de factorii de influență, așadar ținând cont de riscuri și de influențele externe, cum ar fi presiunea politică, influențele actorilor interesați, programe complementare sau nivelul resurselor disponibile.

**Procesul de reconstrucție a Teoriei Programului, cu utilizarea TS** (modelul Ray Rist) va fi reluat la începutul exercițiilor de evaluare din 2021 și 2023 pentru a analiza în ce măsură au apărut factori noi de influență, sau cei deja identificați se mențin, precum și pentru a revalida prezumțiile care stau la baza obținerii rezultatelor. Procesul de revizuire va ține cont și de eventualele modficări survenite la nivelul programului (noi probleme și nevoi identificate, modificări ale abordării strategice), precum și de rezultatele obținute în implementare și de aspectele care rezultă din fluxul cauzal validat (utilizat deja pentru obținerea rezutatelor).

1. **Colectarea dovezilor existente prin interogarea TS, metaevaluare, modelare, sondaj Delphi**

Aceasta reprezintă etapa principală de analiză din cadrul evaluării și presupune aplicarea combinată a metodelor și instrumentelor de evaluare pentru realizarea unor analize detaliate care să permită validarea sau invalidarea legăturii cauzale definite și formularea de răspunsuri cât mai complete și coerente la întrebările de evaluare.

***INTEROGAREA TS***

Ipotezele formulate în cadrul TS vor fi testate în procesul de interograre a TS pe fiecare tema, conducând – alături de celelalte instrumente și metode prevăzute – la formularea răspunsurilor la întrebările de evaluare și definirea impactului programului, pe baza legăturilor cauzale identificate. În vederea testării ipotezelor, în procesul de interogare a TS va fi utilizat un mix de instrumente: (i) cercetare documentară; (ii) procesare și analiză statistică a seriilor de date - pe baza datelor contextuale colectate; (iii) interviuri semi-structurate; (iv) focus grup; (v) atelier de lucru; (vi) tehnici vizuale și hărți GIS ; (vii) sondajul.

* ***Cercetarea documentară*** *-* a demarat încă din etapa de pregătire a RI, constituind un input important pentru reconstrucția TS. Aceasta va constitui un **proces continuu** pe parcursul procesului de evaluare. Echipa de experți va analiza pe lângă literatura de specialitate și documente aferente cadrului legislativ, normativ, de politici publice în sectorul de transport. Vor fi consultate documentele-cheie de politică sectorială și cele cu caracter strategic, precum și documentaţie specifică intervenţiilor propuse pe fiecare Tema de evaluare (TE). Pe parcursul procesului de evaluare, având în vedere durata relativ mare prevăzută pentru acesta, documentelor prezentate li se pot adauga alte surse de date (de exemplu Evaluări ad-hoc, intermediare sau ex-post, studii și analize relevante) care pot sprijni atât demersul analitic, cât și procesul de revizuire al metodologiei de evaluare. Activitatea de cercetare documentară va sprijni întregul proces de evaluare și implementarea celorlalte activități, disponibilitatea unor date actualizate privind evoluțiile pe fiecare TE fiind extrem de importantă pentru succesul demersului evaluativ.
* ***Procesarea și analiza statistică a seriilor de date - pe baza datelor contextuale colectate -*** Datele vor fi centralizate simplu sau pe grupe. Gruparea statistică va permite sistematizarea și omogenizarea datelor pe dimensiuni de analiză, precum și stabilirea interdependenţelor și legăturilor / relaţiilor dintre factorii de efort și efecte (rezultate). Prezentarea datelor se va face sub formă de tabele și serii statistice de spațiu / teritoriale. Analiza seriilor pe timp va fi de preferință pe bază anuală. Ca mod de prezentare a datelor, vor fi utilizate diagrame de structură, diagrame de distribuţie sectoriala, diagrame teritoriale. Bazele de date vor fi actualizate pentru fiecare exercițiu de evaluare (2019, 2021, 2023), cu evidențierea modificărilor survenite pe fiecare TE, dar și în ceea ce privește factorii de influență relevanți.

Va fi elaborată și structurată o bază de date statistice la nivelul fiecarei TE care va sta la baza prelucrărilor GIS. Baza de date va fi actualizată periodic, corespunzător fiecărui raport de evaluare în parte (2019, 2021, 2023) și va fi astfel concepută încât să permită comparabilitatea datelor în timp.

Se vor urmări și aspecte ce țin de complementaritatea investițiilor, atât pe moduri de transport la nivelul rețelei TEN-T (centrală și globală), cât și cu proiectele de legătură din afara rețelei TEN-T.

* ***Interviuri*** *–* Interviurile vor fi utilizate atât ca instrument de evaluare de sine stătător, cât și ca instrument de colectare de date pentru studii de caz și ACB intermediare. **Interviurile din cadrul interogării TS** vor adresa factori care pot oferi informații despre mai multe proiecte de același tip - aceștia sunt factori relevanți la nivel national, și după caz la nivel regional, regiunea ITI Delta Dunării.

Interviurile separate vor viza *reprezentanți ai structurilor de gestionare și implementare a POIM,* atât la nivel de decizie, cât și la nivel tehnic. Acestea vor fi organizate la începutul exercițiului de evaluare, pentru a avea o vedere de ansamblu asupra implementării POIM T. Se va avea în vedere includerea persoanelor care au participat în etapa de programare, dar și a celor care participă doar la implementarea POIM T. Fiind un număr redus de interviuri, acestea nu necesită eșantionare.

Considerăm oportun ca aceste interviuri să fie realizate pentru fiecare RE, să acopere toate TE și să fie realizate cu toți actorii de la nivel național, respectiv:

* cel puțin 3 reprezentanti ai AM POIM
* cel puțin 3 reprezentanți ai OI POIM T
* cel puțin 3 reprezentanți ai Direcției Generale de Management și Strategie din cadrul MT
* cel puțin câte un reprezentant al fiecărei structuri regionale de infrastructură
* ***Atelier de lucru -*** Dată fiind importanța domeniilor analizate din perspectiva provocărilor pe care le presupune realizarea investițiilor în aceste sectoare, precum și dată fiind importanța realizării investițiilor și atingerea rezultatelor așteptate pentru intreaga populație, vor fi organizate Ateliere de Lucru, coordonate de experți din echipa de experți cheie / non cheie.

*Se are în vedere organizarea atelierelor de lucru astfel:*

* *câte 1 atelier de lucru pentru fiecare RE (la faza de actualizare a metodologieie de evaluare), acoperind toate temele de evaluare,* *exercițiul în vederea completării ipotezelor formulate, cu reprezentanți ai beneficiarilor ai POIM T.*
* *câte 1 atelier de lucru pentru fiecare RE (2019, 2021, 2023), acoperind temele de evaluare pentru validarea constatărilor preliminare ale procesului de evaluare și completarea acestora, alături de facilitarea identificării de lecții învățate cu principalii beneficiari ai POIM T.*
* ***Focus grup* -** vor participa reprezentanții factorilor decizionali (AM POIM, OI POIM, MT) pentru a discuta rezultatele analizelor realizate, precum și principalele constatări privind cadrul legislativ, strategic și procedural. Vom consulta beneficiarul contractului asupra oportunității organizarii atelierelor de lucru și focus-grupurilor în perioada initiala a evaluarilor.

*Se are în vedere organizarea unui 1 focus-grup pentru fiecare RE (2019, 2021, 2023) pentru validarea constatărilor preliminare ale procesului de evaluare și facilitarea identificării de lecții învățate.*

* ***Tehnici vizuale - hărți GIS*** - Cel mai reprezentativ va fi utilizarea de hărți ca instrument virtual și suport de decizie, pentru fiecare tema.Câteva exemple de hărți GIS pot fi observate în figurile de mai jos, pentru transportul rutier și transportul feroviar.

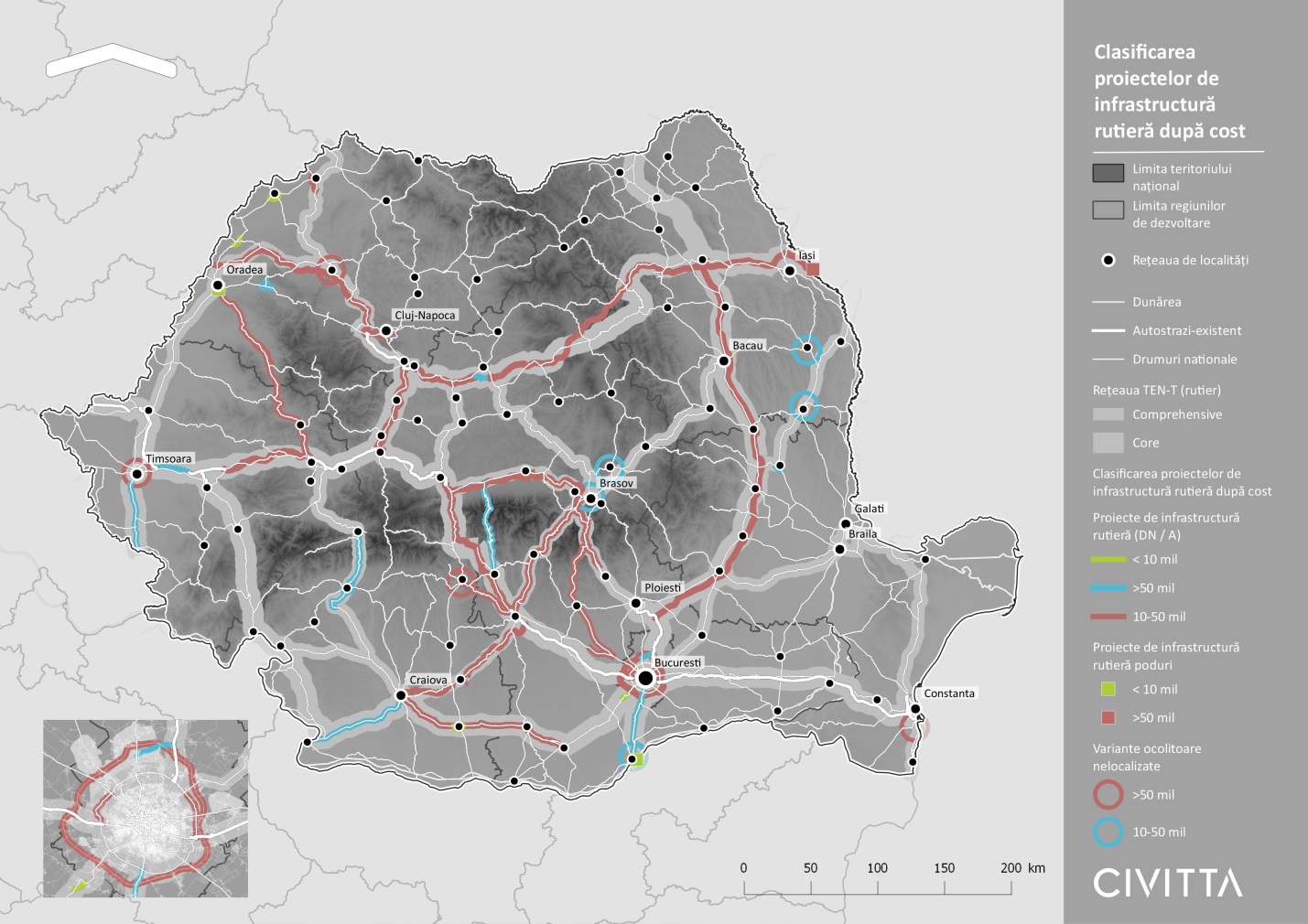
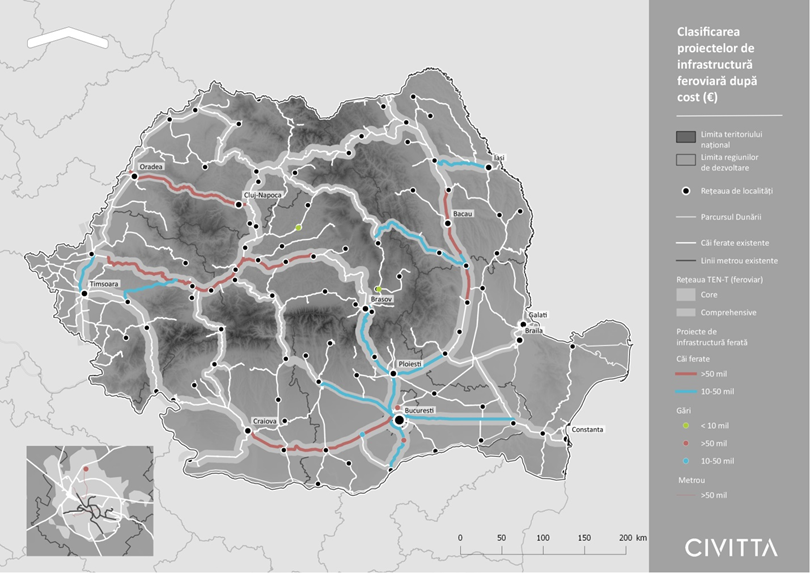


Figura 4. Clasificarea progresului fizic al proiectelor de infrastructură după teme

Figura 6. Clasificarea proiectelor de infrastructură feroviară după cost

Figura 5. Clasificarea proiectelor de infrastructură rutieră după cost

* ***Sondajul* -** va fi utilizat în scopul identificării și cuantificării efectelor mai largi obținute ca urmare a implementării proiectelor din cadrul POIM T. Astfel, avem în vedere realizarea unor **sondaje online la nivelul grupurilor unde se pot manifesta astfel de efecte**. Demersul va ține cont de asemenea de dimensiunea teritorială sau sectorială a intervențiilor, efectele mai largi fiind urmărite și în funcție de acești parametrii.

În acest sens, echipa de evaluare va definitiva o bază de date care va include următoarele informații la nivelul fiecare temă de evaluare/ tip de intervenție în parte (ex. pentru Tema 1: transport rutier, feroviar, naval/maritim)

* principalele categorii de grup țintă
* posibile efecte mai largi ale intervențiilor (pe tipuri de intervenții și categorii de grup țintă)

Sondajul va fi realizat în 2 etape, corespunzător RE 2021 și 2023, chestionarul/ chestionarele urmând să fie dezvoltate și, respectiv, actualizate/ adaptate astfel încât să surprindă ultimele evoluții la nivelul sectorului/ teritoriului/ grupului țintă vizat.

Totodata, specific pentru Tema 2 avem în vedere realizarea unui sondaj de opinie privind efectele intervențiilor în domeniul transportului urban in 2019, efecte aferente etapei de executie a lucrarilor.

Detalii metodologice privind sondajele sunt prezentate in ***Anexa 9***: ***Metode și Instrumente de Evaluare***, secțiunea Sondaje.

Instrumentele vor fi utlizate cumulativ cu celelalte metode și tehnici prevăzute (metaevaluarea ACB și SC, modelarea, sondajul Delphi), această abordare permițând verificarea și validarea constatărilor formulate pe baza aplicării instrumentelor individuale și formularea, în acest mod, a unor răspunsuri cât mai complete la întrebările de evaluare.

***METAEVALUAREA STUDIILOR DE CAZ (SC) ȘI ANALIZELOR COST-BENEFICIU (ACB) INTERMEDIARE***

Metaevaluarea va sprijini sintetizarea constatărilor și concluziilor obținute prin utilizarea SC și ACB intermediare cu scopul de a răspunde la întrebările de evaluare.

*ACB INTERMEDIARE*

Elaborarea celor 24 de ACB intermediare se va realiza etapizat (RE 2021 si 2023), analog ACB ex-ante, diferența dintre acestea fiind sursa datelor și anume date previzionate fata de date istorice in ACB ex-ante.

* Pentru informatiile și datele privind costurile efective (plăți efectuate, data plății), ipotezele de lucru și în general ACB ex-ante sursa documentară va fi AM POIM.
* Pentru informații privind evoluția cererii, sursa datelor va fi Institutul Național de Statistică (INS) precum si MT, insă și colectarea de date adiționale sau direct de la beneficiari prin intermediul instrumentelor de evaluare.

*STUDII DE CAZ*

Colectarea de date va demara prin metoda analizei de birou, pentru extragerea datelor de bază și a celor statistice de la nivel de proiect selectat pe lista scurtă. Analiza de birou va fi completată de interviuri telefonice sau față în față cu persoane relevante pentru toate temele de evaluare și cu **sondaje asupra beneficiarilor finali pentru TE 2.** De asemenea se vor folosi date de la MT, cum ar fi studii de trafic, anchete, mersul trenurilor, precum si date preluate direct de la beneficiarii finantari (mai ales pentru aeroporturi , porturi, vami). Conform CdS, datele secundare vor fi puse la dispoziția echipei de experți de către AM POIM (aplicația de finanțare, descrieri ale proiectelor, prezentări, rapoarte, site-uri internet și, dacă sunt disponibile, evaluări).

***MODELAREA***

Modelarea reprezintă punctul de plecare pentru analiza impactului intenționat al proiectelor individuale finalizate, implementate în cadrul POIM-T, pentru TE 1 și TE 3-6, prin agregarea indicatorilor de rezultat ai proiectelor cu ajutorul modelului național de transport (MNT) si compararea rezultatelor cu efectele brute (obținute prin cercetarea aferentă Întrebării de evaluare nr. 1) și cu țintele indicatorilor POIM T**.**

În acest sens, în urma introducerii unor date actualizate în MNT de către MT, în baza studiilor de trafic, va reieși evoluția indicatorilor de rezultat corespunzători obiectivelor specifice și contribuția POIM T la aceștia, alături de evoluția altor indicatori relevanți. Datele rezultate vor putea fi utilizate pentru RE din 2023, având în vedere faptul că este extrem de costisitoare actualizarea datelor din MNT, iar exercițiul va fi realizat pentru următoarea perioadă de programare.

Pentru RE 2019 și 2021, echipa va utiliza modele matematice de analiză a datelor de transport, pentru a putea calcula evoluția indicatorilor PO. Detalii despre metodele de modelare ce vor fi utilizate sunt prezentate in **Anexa 9.**

***SONDAJUL DELPHI (abordare metodologică suplimentară)***

Sondajul Delphi va completa răspunsurile la toate întrebările de evaluare, luând în considerare perspectiva experților implicați în implementarea POIM T (furnizori de asistență tehnică la nivel de proiecte mari, din partea BEI și BM), dar și a reprezentanților mediului academic și a societății civile din domeniul transporturilor, selectați în funcție de implicarea sau expertiza avută în legătură cu temele de evaluare. Acesta va fi folosit in cadrul tuturor RE, iar detalii privind sondajul DELPHI sunt prezentate in **Anexa 9.**

1. **Asamblarea și evaluarea contribuției, a performanțelor și a provocărilor**

Constatările rezultate în urma utilizării metodelor prezentate menționate anterior (interogarea TS, modelarea, metaevaluare, sondajul Delphi) vor sprijini procesul de formulare a răspunsurilor la Întrebările de Evaluare.

Rezultatele analizelor vor fi sintetizate astfel încât să reflecte de o manieră cât mai coerentă situația în ansamblu la nivelul fiecărei teme de evaluare și mod de transport. Pentru a realiza o sinteză și o analiză cât mai relevanta, propunem complementar analizelor în format narativ, utilizarea unei **Matrici multi-criteriale,** care să surprindă și să sintetizeze elementele cheie rezultate din aplicarea metodelor de evaluare prezentate anterior, pentru a răspunde întrebărilor de evaluare.

***MATRICE MULTI-CRITERIALĂ***

O imagine de ansamblu asupra evoluției și a impactului (după caz) a întregului portofoliu de proiecte va fi realizată prin intermediul unei matrici multi-criteriale. Aceasta urmează să surprindă și să sintetizeze o serie de elemente cheie din cadrul analizelor formulate pentru a răspunde întrebărilor de evaluare. Mai precis, aceasta va fi completată cu informații din celelalte metode de evaluare, prin informațiile rezultate din instrumentele de evaluare cuprinse în EBT, metaevaluare, modelare și sondajul Delphi. Aceasta va fi realizată pentru fiecare întrebare de evaluare.

Exemple de criterii care vor face obiectul matricii sunt descrise în continuare, acestea urmând să fie definitivate în perioada redactării raportului inițial.

Tabel 4: Exemplu Matrice Multi Criterială

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| CRITERIU | INTERVALE DE REFERINȚĂ | | | | |
|  | **0%-25%** | **25%-50%** | **50%-75%** | **peste 75%** | **Proiecte finalizate** |
| Progresul fizic al implementării | nr de x proiecte | nr de y proiecte | .... | ..... | ..... |
| Gradul de realizare indicatori de rezultat | nr de x proiecte | nr de y proiecte | .... | ..... | ..... |
|  | **0%-25%** | **25%-50%** | **50%-75%** | **peste 75%** | **.....** |
| Măsură în care progresul indicatorilor de rezultat se datorează POIM | nr de x proiecte | nr de y proiecte | .... | ..... | ..... |
|  | **deloc** | **mică măsură** | **mediu** | **mare măsură** |  |
| Măsura în care efectul neintenționat X a apărut | nr de x proiecte | nr de y proiecte | .... | ..... | ..... |
|  | **deloc** | **mică măsură** | **mediu** | **mare măsură** |  |
| Măsura în care efectul neintenționat efectul Y la nivel larg socio-economic a apărut | nr de x proiecte | nr de y proiecte | .... | ..... |  |
|  | **0%-25%** | **25%-50%** | **50%-75%** | **peste 75%** |  |
| Gradul de sustenabilitate al proiectelor | nr de x proiecte | nr de y proiecte | .... | ..... |  |
|  | **deloc** | **mică măsură** | **mediu** | **mare măsură** |  |
| Măsura în care efectul neintenționat efectul Y la nivel larg socio-economic a apărut | nr de x proiecte | nr de y proiecte | .... | ..... |  |
|  | **0%-25%** | **25%-50%** | **50%-75%** | **peste 75%** |  |
| Factori care afecteaza interventia | nr de x proiecte | nr de y proiecte | .... | ..... |  |

Pe baza informațiilor cuprinse în matrice pot fi detectate tendințe la nivel de program, iar prin defalcarea fiecăruia dintre numerele de proiecte cuprinse în matrice per teritoriu, sector și grupuri țintă pot fi obținute imagini și tendințe la aceste niveluri, pentru fiecare dintre criteriile cuprinse în matrice.

Pe baza răspunsurilor la întrebările de evaluare colectate, este posibilă stabilirea contribuției programului, prin confirmarea sau infirmarea legăturii cauzale identificate, precum și prin identificarea efectelor neințenționate, pozitive sau negative, a efectelor de spill-over, sau a elementelor privind eficacitatea mecanismelor. Analiza datelor și informațiilor colectate va permite formularea unor constatări rezonabile privind măsura și modul în care acțiunile programului au contribuit la rezultatele observate. Analiza va urmări să răspundă la întrebări precum:

* Modelul rezultatelor observate validează lanțul de rezultate?
* Care sunt principalele puncte slabe ale raționamentului /legăturii definite?

În cazul în care există contradicții sau sunt probleme în a valida legătura cauzală, vor fi colectate date suplimentare pentru a stabili o legătură cauzală validă.

1. **Colectarea de dovezi suplimentare**

În cazul în care se va identifica faptul că pentru anumite aspecte, legătura cauzală este mai slabă – respectiv contribuția programului mai puțin credibilă – se va urmări identificarea și colectarea unor informații /dovezi suplimentare pentru aprofundarea analizei și pentru revizuirea concluziilor privind rezultatele obținute. Totodată, în acest mod va putea fi evaluată rezonabilitatea ipotezelor precum și influența factorilor externi sau a altor factori care contribuie la obținerea rezultatelor.

Extinderea dovezilor poate include colectarea de date noi, prin sondaje, vizite pe teren, colectarea de date administrative, focus grup, date statistice naționale, precum și sinteza dovezilor din alte cercetări și evaluări. Pe tot parcursul procesului, se va urmări asigurarea unei abordări obiective, care să permită o evaluare coerentă a contribuției programului, prin confirmarea sau, după caz, infirmarea legăturii cauzale identificate.

1. **Revizuirea și validarea contribuției (confirmarea /validarea legăturii cauzale definite la nivelul fiecărei TE) și formularea răspunsurilor la întrebările de evaluare**

Dovezile /informațiile colectate ar trebui să permită evaluarea de o manieră substanțială și credibilă a contribuției programului și formularea unui răspuns adecvat prin confirmarea sau, după caz, infirmarea de o manieră clară a legăturii cauzale identificate.

În acest sens, pentru a deduce dacă un program a avut o contribuție importantă la un rezultat așteptat, care a fost observat, teoria analizei contribuției susține că o contribuție rezonabilă poate fi considerată realizată dacă:

* Există o teorie argumentată a schimbării așteptate în urma intervenției: principalele ipoteze din spatele motivului pentru care intervenția este de așteptat să funcționeze au sens, sunt plauzibile, sunt susținute de dovezi și /sau cercetări și sunt acceptate de cel puțin o parte din jucătorii cheie din sector.
* Activitățile intervenției au fost implementate conform premizelor din TS.
* TS - sau elemente-cheie ale acesteia - este susținută și confirmată de dovezi privind rezultatele observate și ipotezele care stau la baza lanțului de rezultate așteptate (TS nu a fost respinsă).
* Alți factori de influență au fost evaluați și fie s-au dovedit a nu fi avut o contribuție semnificativă, fie a fost recunoscut rolul lor relativ în ceea ce privește contribuția la rezultatul dorit.

Formularea răspunsurilor la întrebările de evaluare

Pentru o imagine mai clară asupra abordării utilizate, prezentăm mai jos elementele cheie pe care le vom urmări în procesul analititic la nivelul fiecărei întrebări de evaluare (IE) și teme de evaluare (TE), corelat cu principalii indicatori care vor fi urmăriți în procesul de evaluare (indicatorii de rezultat ai POIM T).

|  |
| --- |
| **IE 1. Care este progresul inregistrat din perspectiva obiectivelor specifice, de la momentul adoptării PO?**  IE 1 este adaptată pentru fiecare temă de evaluare, în funcție de obiectivele specifce vizate   * *IE 1.1 Care este evoluția mobilităţii pe rețeaua TEN-T centrală și globală de la adoptarea PO?* * *IE 2-1: Care este evoluția mobilităţii urbane și a reducerii impactului asupra mediului de la adoptarea POIM?* * *IE 3-1: Care este evoluția accesibilităţii regionale de la momentul adoptării POIM?* * *IE 4-1: Care este evoluția calității și eficienței transportului intermodal și a fluidizării traficului în punctele de trecere a frontierei, inclusiv în vămi, de la adoptarea POIM?* * *IE 5-1: Care este progresul inregistrat în ceea priveşte creșterea siguranței și reducerea impactului asupra mediului a transportului, de la momentul adoptării POIM?* * *IE 6-1: Care este progresul înregistrat în ceea priveşte sustenabilitatea și calitatea transportului feroviar, de la momentul adoptării POIM?* |
| Întrebarea urmărește identificarea și cuantificarea efectelor brute la nivelul obiectivelor specifice definite, incluzând efectele POIM T, însă fără a le separa de efectele altor intervenții complementare. Totodată, pentru a răspunde acestei IE, se au în vedere:   * descrierea evoluției cadrului legislativ, strategic /procedural, european și național, de la adoptarea POIM * descrierea și cuantificarea progreselor înregistrate pe fiecare obiectiv specific /palier de analiză. Acest demers va urmări progresele de la adoptarea POIM, atât din punct de vedere teritorial (la nivel european, național, regional și în zona ITI Delta Dunării – acolo unde este cazul), cât și din punct de vedere sectorial (rutier, feroviar, fluvial, maritim) și al tipurilor de utilizatori (persoane, companii), urmărind evoluția indicatorilor de rezultat.   Principalii indicatori urmăriți vor fi indicatorii de rezultat definiți la nivelul POIM T, pentru fiecare TE:   |  |  | | --- | --- | | **Tema** | Indicatori urmăriți în procesul de evaluare | | **Tema 1** | Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T central (OS 1.1)  Timpul mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T feroviară (OS 1.2)  Mărfuri transportate pe căi navigabile interioare (OS 1.3)  Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T globală (OS 2.1) | | **Tema 2** | Ponderea transportului cu metroul în transportul public de pasageri în București (OS 1.4) | | **Tema 3** | Indicele de accesibilitate (densitate efectivă) (OS 2.2)  Nr. pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar (OS 2.3) | | **Tema 4** | Volum de mărfuri containerizat manipulat în unități de transport intermodal (OS 2.4)  Timp de staționare la punctele de ieșire din țară în perioade aglomerate (transportatori de marfă) (OS 2.6) | | **Tema 5** | Nr. decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori (OS 2.5) | | **Tema 6** | Intensitatea utilizării rețelei feroviare (OS 2.7) |   În vederea formulării răspunsului la întrebările de evaluare de acest tip, unul dintre principalele instrumente planificate este reprezentat de hărțile GIS ca instrument virtual și suport de decizie, pentru proiectele de transport finalizate începând cu 2014 (și din alte surse de finanțare în afară de POIM, de exemplu POS T). Va fi elaborată și structurată o bază de date cu colectări statistice pe fiecare tema conform celor mai sus menționate, care va sta la baza prelucrărilor în GIS. |
| **IE 2. În ce măsură acest progres se datoreaza POIM?**  **(efectul net /decelarea contribuției POIM T, respectiv a altor factori, inclusiv proiecte finanțate din alte surse)** |
| La nivelul acestei întrebări de evaluare se va urmări:   * identificarea și cuantificarea (fizic și monetar) măsurii în care evoluțiile înregistrate, așa cum au fost identificate și cuantificate la prima întrebare de evaluare, se datorează POIM. Analizele vor fi realizate pe dimensiunile teritoriale, sectoriale și ale grupurilor țintă menționate mai sus, luand in considerare doar proiectele finalizate aferente fiecarei TE * identificarea diferențelor în ceea ce privește efectele nete privind mobilitatea pe tipuri de intervenții, sub-grupuri țintă și teritoriile țintă (ex: național, regiuni de dezvoltare, zonele rurale /urbane)   Procesul analitic va permite:   * ***Analiza contribuției programului la progresul înregistrat*** prin testarea TS față de ceea ce se înregistrează în realitate. Este analizată apoi influența altor factori asupra rezultatelor înregistrate, astfel putându-se confirma validitatea teoriei programului sau sugera revizuiri ale acesteia dacă realitatea nu o confirmă. Totodată, pe baza testării ipotezelor în etapa de *Interogare a Teoriei Schimbării*, se va putea stabili contribuția programului la progresele înregistrate ***pe o scară de tip redus-mediu-mare.*** Analiza contribuției programului utilizând EBT se va realiza pentru proiectele finalizate, prin intermediul interviurilor cu reprezentanții factorilor decizionali (AM POIM, OI POIM și MT) și cu beneficiarii POIM Transport și va fi validată printr-un focus-grup cu factorii decidenți. * ***Identificarea și analiza factorilor care acționează în paralel cu intervenția programului***, în domeniile, teritoriile sau grupurile țintă și utilizatorii relevanți și care influențează progresul obținut din perspectiva obiectivelor specifice. Factorii (ce pot fi de natură socio-economică, politică, mediu) vor fi identificați prin analiza documentară, interviuri cu reprezentanții factorilor decidenți, beneficiarii finantarii POIM T, rezultatele sondajului online la nivelul grupurilor tinta unde se manifesta efectele POIM și vor fi validați printr-un focus grup cu factorii decidenți. |
| **IE 3. Există alte efecte, intenționate /neintenţionate, pozitive sau negative ale intervențiilor?** |
| În procesul analitic se va urmări identificarea, analiza și, unde este posibil, cuantificarea și monetizarea existenţei altor efecte generate de intervențiile POIM, cum ar fi cele privind costurile de transport, accidentele, zgomotul, poluarea aerului, schimbările climatice, valoarea /utilizarea terenurilor etc. Analizele vor fi realizate, de asemenea, pe dimensiunile relevante: teritorial, sectorial și ale grupului țintă.  Se va urmări identificarea diferențelor pe tipologii de intervenții, sub-grupuri țintă și teritoriile țintă (ex. național, regiuni de dezvoltare, zonele rurale /urbane).   * Legăturile cauză-efect ale oricărei intervenții sunt deosebit de complexe, acest aspect fiind o explicație a apariției frecvente a efectelor neintenționate. Analiza contextului de implementare pentru fiecare temă de evaluare în parte va permite identificarea efectelor neintenționate importante pentru POIM, pozitive sau negative, care se manifestă deja sau care pot fi anticipate și se va realiza prin intermediul analizei documentare, a interviurilor cu reprezentanții factorilor decizionali (AM POIM, OI POIM și MT), sondajelor în rândul beneficiarilor finanțării POIM T și focus grup cu reprezentanții factorilor POIM T. Rezultatele neintenționate vor fi cuantificate pe două planuri: ca grad de răspândire la nivelul programului (anvergura) și ca intensitate a manifestării. Unde este posibil, anumite efecte vor fi translatate și în termeni financiari. Totodată, va fi analizat modul de manifestare a acestor efecte și mecanismelor care le produc.   Răspunsurile identificate la IE 3 vor permite:   * + Formularea de recomandări pentru a menține sau stimula efectele pozitive și pentru a contracara sau minimiza efectele negative;   + Formularea de recomandări pentru a contracara efectele neintenționate negative care nu s-au manifestat încă dar care pot fi anticipate. |
| **IE 4. Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?** |
| Pentru a răspunde la această întrebare, în procesul analitic se va urmări existenţa unor posibile efecte mai largi, urmând a se identifica de asemenea aria de manifestare a acestora din punct de vedere teritorial, sectorial și al altor grupuri de persoane sau entități (ex.: dezvoltarea economico-socială a zonei din proximitatea rețelei, activităţi economice noi, locuri de muncă noi, creșterea investiții lor, a productivității etc.)  Vor fi de asemenea identificate diferențele pe tipuri de intervenții, sectoare, sub-grupuri țintă și teritorii țintă (ex: național, regiuni de dezvoltare, zone rurale /urbane).   * Într-o anumită măsură, analizele aferente IE 4 vor fi comune cu cele aferente IE 3 *Există efecte neintenționate, pozitive sau negative?* Însă în timp ce efectele analizate în cadrul IE 3 sunt direct legate de domeniul intervenției, la nivelul IE 4 acestea reprezintă efecte mai largi, în principal de natură socio-economică, stimulate prin natura intervenției insă nelegate în mod direct de Sectorul Transporturilor. Astfel, la nivelul întrebării 4, provocarea inerentă acestei întrebări de evaluare va consta în posibilitatea de a identifica în mod exhaustiv efectele la nivel larg ale intervenției și care totodată sunt suficient de importante pentru a fi analizate, dată fiind multitudinea de posibile astfel de efecte. Astfel, prin intermediul analizei documentare, a interviurilor la nivelul beneficiarilor de proiecte, corelate cu studiile de caz și ACB-urile intermediare și validând prin intermediul focus grupului, se va urmari:   + Identificarea efectivă pe teren a efectelor indirecte (prin verificarea în practică a existenței efectelor presupuse și identificarea altor efecte neanticipate);   + Identificarea zonelor și grupurilor țintă unde se manifestă aceste efecte;   + Cuantificarea efectelor pe două planuri: ca grad de răspândire la nivelul programului (anvergura) și ca intensitate a manifestării. |
| **IE 5. În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?** |
| Analiza se va concentra pe aspectele legate de durabilitatea efectelor, inclusiv a celor mai largi, de tip spill-over. Vor fi de asemenea identificate diferențele în ceea ce privește durabilitatea pe tipuri de intervenții, sub-grupuri țintă și teritoriile țintă (ex: național, regiuni de dezvoltare, zone rurale /urbane).  În procesul de evaluare, se va urmări formularea precondițiilor necesare durabilității efectelor, cu referire atât la efectele deja obținute cât și la cele așteptate**,** va presupune reconstruirea presupunerilor și riscurilor la nivelul fiecărui obiectiv specific. În acest sens, se va utiliza Abordarea Evaluării Strategice (Strategic Assessment Approach) (Leeuw, 2003)[[3]](#footnote-3), implicând beneficiarii și factorii decidenți la nivelul POIM T. Se va urmări, astfel, verificarea existenței în practică a acestor precondiții, în domeniile unde acestea se situează: economic, legislativ, social, precum și alte domenii identificate ca urmare a formulării pre-condițiilor. |
| **IE 6. Ce mecanisme au facilitat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?** |
| În procesul analitic, vor fi urmărite mecanismele și influențele acestora asupra efectelor obținute, fără a se limita la aspecte operaționale privind implementarea POIM T.  Un pas important în analiza mecanismelor care facilitează sau afectează negativ realizarea efectelor constă în identificarea și analiza modului în care diverși factori interni sau externi programului se manifestă în realitate, pe parcursul implementării acestuia, împreună cu descrierea mecanismelor care stau la baza acestor factori. Factori care la momentul programării reprezentau doar presupuneri sau riscuri estimate, pot fi acum verificați și confirmați sau infirmați ca acționând asupra programului și în ce mod anume. În plus, pot fi identificate o serie de alte mecanisme care influențează obținerea efectelor și care nu fuseseră anticipate la momentul planificării, alături de contextele în care acestea se manifestă. Pașii principali ai analizelor aferente acestei întrebări de evaluare vor fi:   * + Verificarea tuturor factorilor interni sau externi, identificați prin Teoria Schimbării, care influențează implementarea programului și definirea a modului de influență a acestora și cuantificarea efectelor acestor factori, pe două planuri: ca grad de răspândire la nivelul programului (anvergura) și ca intensitate a manifestării.   + Analiza mecanismelor de acțiune care stau la baza obținerii efectelor în contextul dat de factorii interni și externi identificați; identificarea caracteristicilor cheie contextuale ale acestor mecanisme. |
| **IE 7. În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine?** |
| Pe baza studiilor și analizelor realizate, se va urmări formularea de recomandări și lecţiile învăţate pentru programarea viitoare. Evaluarea va cauta **să identifice acele aspecte care pot și trebuie să fie corectate**, ajutând astfel la formularea unor măsuri de corecție limitate ca număr, fezabile ca posibilitate de implementare și cu maximum de impact în ceea ce privește eficacitatea sau eficiența programului. Similar, lecțiile invățate - aplicabile atât în restul perioadei de implementare a programului cât și în cazul unor intervenții ulterioare - trebuie să fie reduse ca număr și importanta ca efecte în economia programului.  Pașii principali pentru această întrebare de evaluare au în vedere:   * + Verificarea ipotezelor programului pentru identificarea acelor zone sub-optimale, în care logica programului nu a funcționat așa cum a fost prevăzut și identificarea principalelor cauze, în contextul dat, prin analiză documentară și sondaj;   + Analiza documentară și a literaturii de specialitate și identificarea bunelor practici în domeniile identificate ca sub-optimale pentru identificarea soluțiilor de îmbunătățire;   + Formularea de recomandări privind măsurile de îmbunătățire necesare la nivel de program, pentru a stimula efectele mecanismelor care susțin efectele și a contracara efectele mecanismelor care împiedică efectele. Acestea vor fi discutate în cadrul unui focus grup organizat cu reprezentanții factorilor decidenți (AM POIM, OI POIM și MT). |
| **IE 8. Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent? (întrebare suplimentară introdusă in OT)** |
| Răspunsurile la această întrebare vor avea în vedere nevoia de informare, la nivelul programului, privind perspectivele de realizare a țintelor asumate pentru indicatorii de rezultat.  Având în vedere faptul că cel puțin două dintre cele trei evaluări (2019 și 2021) vor surveni anterior finalizării majorității proiectelor din portofoliu, răspunsul la întrebare va furniza o analiză relevantă și utilă în continuarea răspunsului la IE 1 și coroborat cu Cadrul de performanta al POIM T, chiar și în condițiile în care va exista un număr limitat de proiecte care vor face obiectul analizelor în cadrul întrebărilor de evaluare nr. 2-5 (corespunzător fiecărei teme de evaluare). Analiza perspectivelor de realizare a indicatorilor programului va permite clarificarea măsurii în care portofoliul de proiecte existent și cel estimat ca urmare a depunerilor de proiecte viitoare este suficient pentru a atinge valorile țintă ale indicatorilor. Pentru a răspunde la această întrebare, vor fi utilizate analiza documentară a portofoliului de proiecte POIM T și un focus grup cu factorii de decizie. |

## Abordarea metodologică specifica la nivelul fiecărei teme de evaluare

### Tema 1. Evaluarea intervențiilor privind creșterea mobilității prin dezvoltarea transporturilor pe rețeaua TEN-T principală (drumuri, căi ferate, căi navigabile) și globală (OS 1.1-1.3, 2.1)

***SINTEZA LITERATURII DE SPECIALITATE***

Concluziile aferente sintezei literaturii de specialitate pentru Tema 1 sunt:

* Rețeaua europeana TEN-T este definita pe 2 niveluri:
  + prima - rețeaua TEN-T globală (cuprinzatoare) cu termen de finalizare foarte departat (dincolo de 2035);
  + a doua - rețeaua TEN-T centrală (o selectie din cea globala, considerata prioritara) din care au fost selectate cele 9 coridoare ale retelei centrale care trebuie sa asigure coeziunea spatiului european. Coridorul are un obiectiv precis la nivel european si nu poate fi sectionat la nivel national

Astfel, evaluarile din studiile pe coridoare sunt realizate pe întreg coridorul (transnational). Încă nu sunt realizate studii de impact la nivelul unei rețele naționale TEN-T

* Proiectele încadrate în tema 1 de evaluare (POIM 1) cumulează cea mai mare alocare din POIM T, fiind dedicate rețelei TEN-T centrale. Aceste proiecte sunt esențiale pentru UE, deoarece în România sunt printre cele mai importante blocaje în traversarea coridoarelor europene. Literatura de specialitate a scos în evidență cele mai importante efecte ale investițiilor în rețeaua TEN-T, asa cum este prezentat in tabelul următor.
* La nivel metodologic, este de remarcat faptul că modelarea, comparații între date înainte și după construirea proiectelor și Analiza Cost-Beneficiu oferă cele mai importante informații cu privire la impactul cantitativ al investițiilor în infrastructura de transport. Totuși, acest impact este estimativ și poate furniza informații la cel puțin 1-5 ani de la finalizarea investițiilor. Pentru indicatorii de program, estimarea efectelor urma să se realize prin posibilitatea rulării modelului MNT inclusiv la nivel de 2019, 2021 pentru proiectele finalizate. În absență posibilității de a rula modelul MNT se va avea in vedere elaborarea unor modele matematice pentru indicatorii din POIM, în măsura în care aceasta va putea fi realizabil.Așa cum se poate observa din tabelul de mai jos, datele necesare pentru modelare pot fi extrem de complexe si pot face obiectul unui proiect in sine de genul celui derulat de AECOM pentru a sta la baza MNT.

De aceea, este dificil de măsurat impactul în lipsa proiectelor finalizate. În acest caz, pot fi măsurate alte efecte ale investițiilor, necuprinse în program, precum cele asupra variației productivității transporturilor, mediului, și poate fi identificată prezența factorilor de risc în implementarea proiectelor (menționați în secțiunea dedicată ACB-urilor). Astfel, în tabelul de mai jos au fost identificați și alti indicatori care au reieșit din sinteza literaturii de specialitate și pentru care în funcție de datele disponibile se va încerca calcularea acestora pentru estimarea efectelor posibile.

* Deși investițiile în transport au impact asupra creșterii numărului de întreprinderi și a numărului de locuri de muncă, cuantificarea acestora este dificilă în lipsa unei evaluări contrafactuale[[4]](#footnote-4) și în lipsa finalizării coridoarelor în întregime[[5]](#footnote-5), mai ales că acest timp de impact este indirect, prin reducerea timpului de parcurs și a costurilor, de aceea evoluția acestor indicatori nu va putea fi integrate în evaluarea de față.
* Evoluția indicatorilor menționați va fi validată și completată prin intermediul interviurilor cu actorii interesați, prin focus-grupuri, ateliere de lucru, sondaje și studii de caz. Aceste metode vor sprijini și identificarea răspunsurilor pentru întrebările de evaluare bazate pe aspecte calitative, precum mecanismele care au afectat intervențiile, sustenabilitatea intervențiilor și lecțiile învățate.

Tabel 5: Indicatori analizați în cadrul temei 1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Indicatori urmăriți în procesul de evaluare** | **Efecte** | **Surse de date** | **Metodologie de calcul** |
| **Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T central (OS 1.1)**  **Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T globală (OS 2.1)**  **Timpul mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T feroviară (OS 1.**2) | Efect direct urmărit de program: impact asupra variației **economisirii timpilor de călătorie în modul de transport rutier și feroviar[[6]](#footnote-6) [[7]](#footnote-7)**, așa cum este prezentat în Ghidul Indicatorilor pentru POIM 2014-2020 | La nivel national și regional vor fi furnizate de CESTRIN și prin intermediul camerelor de verificare a rovinietei pentru transportul rutier, și de către CFR pentru transportul feroviar, acesta făcând lunar sondaje de trafic. Alternativ, vor putea fi utilizate datele oferite de Google / Waze[[8]](#footnote-8).  La nivel european, evoluția este calculată analizând datele furnizate de Eurostat. Aceste surse de date sunt folosite pentru toți indicatorii legați de transport. | Modelul Național de Transport (la nivel de 2021/2023)  Compararea datelor înainte și după construcție, pentru a:   * identifica măsura în care efectele preconizate ale proiectelor au fost materializate * estima efectele actuale pe baza ipotezelor incluse în fișele proiectului și a volumelor reale.   Economiile de timp sunt calculate ca variație a timpului de călătorie înainte și după investiție, înmulțită cu numărul de pasageri, pentru a genera economii de timp totale.Analiza Cost Beneficiu oferă indicatori robuști pentru proiectele în cazul cărora se va aplica.  Un alt model ar putea fi Modelul teoretic de transport "in 4 pasi":-Ortuzar, J. de Dios, Willumsen, L. (1994) Modelling transport. second edition, John Wiley & Sons, New York poate fi folosit la nivelul unui teritoriu restrans pentru evaluarea efectelor teoretice ale modernizarii unui tronson de infrastructura fara a avea la dispozitie un pachet software adecvat (Visim, TransCAD, Cube, EMME etc) [[9]](#footnote-9). |
| **Mărfuri transportate pe căi navigabile interioare (OS 1.3)** | Impact direct urmărit de program este **volumul de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare**. | Datele actuale necesare pentru a compara evoluția la nivel national și regional vor fi furnizate de către INS, în baza informațiilor primite de la toate administrațiile portuare și primăriile care administrează porturi, respectiv operatorii feroviari. Iar cele la nivel European vor fi preluate de pe Eurostat. De asemenea, Analiza Cost Beneficiu și modelarea oferă indicatori robuști pentru proiectele în cazul cărora se vor aplica. | Compararea datelor înainte și după construcție, pentru a:   * identifica măsura în care efectele preconizate ale proiectelor au fost materializate * estima efectele actuale pe baza ipotezelor incluse în fișele proiectului și a volumelor reale.   Analiza Cost Beneficiu oferă indicatori robuști pentru proiectele în cazul cărora se va aplica. |
| **Alți indicatori** |  |  |  |
| **Variația productivității transporturilor** | **Variatia productivității de transport[[10]](#footnote-10)[[11]](#footnote-11)**.  **Rutier și Feroviar si Naval** | Pentru transportul rutier, indicatorul este reprezentat de Volumele Medii Zilnice, înainte și după construirea Secțiunii de Proiect, pentru transportul feroviar, de către volumele Medii Zilnice de Călători, iar pentru transportul naval, de către numărul de nave aflate în porturile maritime și dunărene, înainte și după investiție.   * Înainte: Datele din anul de bază din fișa proiectului * După: Datele actuale de la Operatorul de Proiect (Ministerul Transporturilor, CESTRIN, Autoritățile Regionale, Poliția Rutieră, echipamentele de urmărire a rovinietei ), datele actualizate primite de la operatorii de transport feroviar; datele actualizate primite de la autoritățile și operatorii de transport din porturi și căi navigabile * Înainte și după: Date de la Waze/Google   Nivel european: Eurostat | Compararea datelor înainte și după construcție, pentru a:   * identifica măsura în care efectele preconizate ale proiectelor au fost materializate * estima efectele actuale pe baza ipotezelor incluse în fișele proiectului și a volumelor reale.   Economiile de timp sunt calculate ca variație a timpului de călătorie înainte și după investiție, înmulțită cu numărul de pasageri, pentru a genera economii de timp totale.  Analiza Cost Beneficiu oferă indicatori robuști pentru proiectele în cazul cărora se va aplica.  În cazul transportului rutier, ACB poate permite **calcularea modificărilor costului de operare a vehiculului[[12]](#footnote-12)** prin calcularea costului de exploatare și a celui nealimentat, legat de deprecierea kilometrajului. |
| **Variații la nivelul siguranței în trafic** | Investițiile în transportul rutier și cel feroviar vor avea un impact semnificativ asupra **variației nivelului de siguranță în trafic[[13]](#footnote-13)**. Conform datelor analizate de AECOM în 2013, România era pe primul loc în UE ca număr de accidente. | * Datele colectate de poliție după accidente * Operatorii de transport (rutier și feroviar) * Sondaje de trafic (ex. cele făcute de CESTRIN) * Companiile de asigurări * INS   Nivel european: Eurostat | Variațiile la nivelul siguranței se vor calcula prin compararea datelor înainte și după construcție, pentru a:   * identifica măsura în care efectele preconizate ale proiectelor au fost materializate * estima efectele actuale pe baza ipotezelor incluse în fișele proiectului și a volumelor reale.   Beneficiile financiare legate de evoluția numărului de accidente vor fi calculate prin intermediul analizei cost beneficiu |
| **Variațiile nivelului de zgomot**  **Nivelul de poluare a aerului**  **Emisiile de gaze cu efecte de sera**  **Zone protejate afectate** | Impactul asupra mediului va cuprinde patru variabile: nivelul de zgomot, poluarea aerului, emisiile de gaze cu efecte de sera și zone protejate[[14]](#footnote-14) | **Variațiile nivelului de zgomot** cauzate de traficul rutier și feroviar vor fi calculate comparând datele furnizate de Ministerul Mediului și Garda de Mediu, în măsura în care acestea vor fi disponibile.   * Sondaje de trafic (ex. cele făcute de CESTRIN) * Ministerul Mediului și Garda de Mediu * INS   Nivel european: Eurostat  **Evoluția nivelului de poluare a aerului** prin intermediul particulelor de materie (NOx, SO2 și VOC) va putea fi prezentată în baza datelor din aceleași surse menționate anterior pentru transportul rutier, feroviar și naval.  **Pentru emisiile de gaze cu efecte de seră** (dioxid de carbon (CO2), oxid de azot (N2O) și metan (CH4)), fiind necesară compararea nivelului acestora înainte și după finalizarea proiectelor.  În ceea ce privește **impactul asupra zonelor protejate** de către transportul rutier și feroviar, vor fi comparate datele cu privire la nr. de suprafețe protejate și suprafața acestora. | Variațiile la nivelul zgomotului, poluarii aerului si emiisiilor gazelor se seră și a zonelor protejate, se vor calcula prin compararea datelor înainte și după construcție, pentru a:   * identifica măsura în care efectele preconizate ale proiectelor au fost materializate * estima efectele actuale pe baza ipotezelor incluse în fișele proiectului și a datelor actualizate.   Costurile privind disconfortul cauzat de zgomot și costurile legate de impactul poluării aerului și a celei fonic asupra sănătății vor putea fi calculate prin intermediul analize cost-beneficiu. |

***Prima temă de evaluare (POIM 1)*** are în vedere evaluarea intervențiilor privind creșterea mobilității prin dezvoltarea transporturilor pe rețeaua TEN-T principală (transport rutier, feroviar și pe căi navigabile) și rețeaua TEN-T globală, corespunzător OS 1.1 – OS 1.3 și OS 2.1. Tema 1 este cea mai cuprinzătoare dintre cele 6 teme de evaluare, cuprinzând 134 de proiecte pe transport rutier, feroviar și naval.

Tabel 6: Stadiul proiectelor POIM domeniul transport în cadrul temei 1.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Modul de transport** | **Beneficiari** | **Tipul de proiecte** | **Valoarea proiectelor** | **Progresul fizic estimat în iunie 2018** |
| **rutier** | **86** - SC CNAIR SA | **13** - investiții fazate  **44** - investiții noi  **29** - asistență tehnică | **33** - peste 50 mil. euro  **27** - între 10 și 50 mil euro  **26** - sub 10 mil euro | **66** - neîncepute, fără date sau sub 10%  **7** - progres între 10% și 50%  **6** - progres între 50% și 90%  **7** - progres între 90% și 100% |
| **feroviar** | **15** - C.N.C.F. C.F.R. S.A | **2** - investiții fazate  **10** - investiții noi  **3** - asistență tehnică | **11** - peste 50 mil. euro  **3** - între 10 și 50 mil euro  **1** - sub 10 mil euro | **12** - neîncepute, fără date sau sub 10%  **2** - progres între 50% și 90%  **1** - progres între 90% și 100% |
| **naval** | **25** - C.N.APMC S.A  **5** - C.N.APDM Galați S.A  **3** - AFDJ R.A. Galați  **1** - C.N.ACN S.A | **1** - etapizat  **23** - investiții noi  **10** - asistență tehnică | **6** - peste 50 mil. euro  **12** - între 10 și 50 mil euro  **16** - sub 10 mil euro | **33** - neîncepute, fără date sau sub 10%  **1** - progres între 50% și 90% |

1. **Analiza contributiei prin definirea legăturii cauzale Elaborarea /Revizuirea Teoriei Schimbării (TS) și Interograrea acesteia la nivelul fiecărei teme de evaluare**

Principalele legături cauzale (ipoteze) identificate pentru Tema 1 sunt prezentate în tabelul de mai jos, precum și corespondența acestora cu întrebările de evaluare la care răspund.

Tabel 7: Corespondența ****dintre**** validarea Ipotezele (Teoria Programului) și răspunsurile la întrebările de evaluare - Tema 1

| **Ipoteza** | **Descriere ipoteză** | **IE la care contribuie** |
| --- | --- | --- |
| **Ipoteza 1** | Prioritizarea proiectelor propuse spre finanțare în cadrul POIM ține de cont de schimbările survenite în evoluția factorilor socio-economici, respectiv evoluția cererii sau a gradului de motorizare, inclusiv în contextul altor investiții complementare realizate. | \* IE 2, IE 3, IE 4, IE 8 |
| **Ipoteza 2** | Planificarea proiectelor ține cont de stadiul de pregătire și aspectele specifice privind implementarea (ex. dificultatea traseului, aspecte legate de obținerea avizelor/ aprobărilor necesare, conextiunea cu alte proiecte etc.) și contribuie în mod optim la atingerea obiectivelor vizate. | \* IE 2, IE 3, IE 4, IE 8 |
| **Ipoteza 3** | Selecția proiectelor (modul de organizare – ex. împărțirea pe loturi, calendarul propus pentru realizarea și implementarea efectivă a acestora) contribuie de o manieră optimă la atingerea obiectivelor vizate. | \* IE 2, IE 3, IE 4, IE 6, IE 7 |
| **Ipoteza 4** | Corelarea cu proiectele complementare este planificată și realizată în mod optim și conduce la atingerea obiectivelor POIM. | \* IE 2, IE 3, IE 6, IE 7 |
| **Ipoteza 5** | Capacitatea managerială a autorităților și beneficiarilor pentru gestionarea proiectelor este adecvată (inclusiv ca urmare a activităților de asistență tehnică implementate) și contribuie la implementarea eficace și eficientă a proiectelor promovate. | \* IE 6, IE 7 |
| **Ipoteza 6** | Proiectele sunt implementate la timp, autoritățile responsabile fiind capabile să identifice și promoveze măsuri care să permită depășirea barierelor (ex. întârzieri datorate procesului de achiziții publice, obținerii acordurilor de mediu necesare etc.) și evitarea unor efecte negative asupra altor proiecte (complementare). | \* IE 3, IE 6, IE 7 |
| **Ipoteza 7** | Schimbările la nivel politic/ instituțional/ decizional nu afectează modul de prioritizare al proiectelor și implementarea cu succes a acestora. | \* IE 2, IE 3, IE 6, IE 7 |
| **Ipoteza 8** | Implementarea investițiilor și a activităților de mentenanță prevăzute pentru acestea are la bază un set de criterii clare de de performanță, care contribuie la atingerea de o manieră optimizată a obiectivelor stabilite și asigură sustenabilitatea în timp a investițiilor. | \* IE 2, IE 3, IE 6, IE 7 |

1. **Colectarea dovezilor existente prin interogarea TS, metaevaluare, modelare, sondaj Delphi**

Aceasta reprezintă **etapa principală de analiză din cadrul evaluării impactului și presupune aplicarea combinată a metodelor și instrumentelor de evaluare prevăzute,** creând premisele realizării unor analize detaliate care să permită validarea sau invalidarea legăturii cauzale definite, precum și formulării unui răspuns cât mai complet și coerent la întrebările de evaluare.

Tabel 8: Metode de evaluare pe exercitii de evaluare

| **Rapoarte de Evaluare** | **Evaluarea Bazata pe Teorie** | **Metaevaluare** | | **Modelare** | **Sondaj Delphi** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ACB** | **Studii de caz** |
| **Raport de Evaluare 2019** | Interogarea Teoriei Programului | NA | 11 | NA | X |
| **Raport de Evaluare 2021** | Reconstruirea si Interograre Teoriei Programului | 7 | 31 | NA\* | X |
| **Raport de Evaluare 2023** | Reconstruirea si Interograre Teoriei Programului | 14 | 31 | X\*\* | X |

*\*Modelul MNT nu este disponibil, dar odata cu actualizarea metodologiei de evaluare in 2021 se va analiza posibilitate dezvoltarii / folosirii unor modele matematice alternative, in functie de datele disponibile*

*\*\* Prin rularea de catre MT modelului MNT aferent urmatoarei perioade de programare*

**Surse de date**

Sursele de dateplanificate a fi utilizate includ:

1. surse deja existente privind monitorizarea programului (de la autoritățile relevante)
2. date și informații noi, ce trebuie colectate punctual pentru procesul de evaluare

|  |
| --- |
| **Surse de date propuse pentru Tema 1** |
| * Date privind contextul intervențiilor în domeniul mobilității prin dezvoltarea transportului rutier (rețeaua TEN-T centrală și globală), feroviar (rețeaua TEN-T centrală) și privind transportul pe căi navigabile și porturile situate pe rețeaua TEN-T centrală, preluate din baze de date statistice și rapoarte de monitorizare și evaluare * Informații și date la nivel de program - documente de programare, monitorizare și implementare și date/indicatori de monitorizare (AM POIM, alte părți interesate), inclusiv Rapoartele anuale de implementare/Rapoarte de progres/Raport Final de Implementare * Date administrative privind proiectele finanțate (sursa: AM POIM) * Date privind evoluția cererii (sursa: INS, CESTRIN, AM POIM, MDRAP, MFE, MT, CNAIR, CFR, alte instituții) * Date de la INS (privind variabilele urmărite la nivelul indicatorilor de program) * Date din Eurostat sau alte baze de date statistice relevante * Date actuale de la Operatorul de Proiect (MT, CESTRIN, Autoritățile Regionale, Poliția Rutieră, echipamentele de urmărire a rovinietei) * Date de la Operatorii de transport (rutier și feroviar) * Date de la autoritățile și operatorii de transport din porturi și căi navigabile * Date oferite de Google / Waze * Date colectate de poliție după accidente * Date din sondaje de trafic (ex. cele făcute de CESTRIN) * Date de la Companiile de asigurări * Date de la Ministerul Mediului și Garda de Mediu * Date din ACB-urile ex-ante și fișele de calcul pentru cele 21 ACB-uri (sursa: AM POIM) * Date din MPGT (sursa: MT) * Diferite studii și rapoarte (inclusiv studii de impact) conform sintezei literaturii de specialitate pentru Tema 1 etc. |

**Metode și tehnici de colectare a datelor**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr crt.** | **Instrumente** | **Metodele pentru vor fi utilizate** | **Detalii** |
| 1. | Cercetare documentară | * EBT * Metaevaluare: *ACB si Studii de caz* | Pe baza surselor de date mai sus prezentate  Alte documente identificate pe parcursul evaluării |
| 2 | Interviuri separate, ca instrument de evaluare de sine stătător | * EBT | Se vor realiza interviuri cu stakeholderii la nivel național reprezentativi pentru toate Temele pentru fiecare RE: 2019, 2021, 2023 |
| Interviuri în cadrul studiilor de caz și al ACB intermediară | * Metaevaluare: *ACB si Studii de Caz* | Se vor realiza interviuri cu stakeholderii oferi informații relevante despre proiectul care face subiectul ACB/ studiului de caz (Manager de proiect, echipa de proiect, proiectanti, constructori, diriginti de santier, decidenti locali etc) |
| 3 | Atelier de Lucru/ Focus grup | * EBT | EBT: 1 Atelier de lucru pentru validarea ipotezelor pentru toate temele pentru fiecare RE: 2019, 2021, 2023 |
| * Agregarea rezultatelor din toate metodele | 1 atelier pentru validarea constatarilor pe fiecare RE |
| 4 | Sondaj online\*  \**Ca parte a unui sondaj online comun pentru cele 6 teme Sondaj online pentru identificarea și cuantificare efectelor mai largi obținute ca urmare a implementării intervențiilor* | * EBT | Sondaj la nivelul GT aferent Temei 1 pe baza de chestionar modular particularizat pe GT in functie de tema (detalii în ***Anexa 9***), urmărind următoarele aspecte:   * Aspecte privind calitatea infrastructurii * Măsura în care sunt utilizate rute alternative/ modalități alternative de transport * Economii de timp realizate/ întârzieri * Impactul la nivelul afacerii, ex. asupra profitabilității (în cazul firmelor) * Aspecte legate de siguranța traficului * Impactul asupra investițiilor realizate/ planificate * Efectele asupra dezvoltării zonei (dpdv socio-economic) * Efecte asupra mobilității forței de muncă * Dificultăți pe parcursul realizării lucrărilor * Măsura în care abordarea utilizată este cea mai potrivită/ Posibile abordări alternative |
| 5 | ACB Intermediare | Metaevaluare | Conform CdS, pentru prima temă de evaluare este recomandată realizarea a 21 de ACB-uri. Lista proiectelor propuse este prezentată în ***Anexa 10***. Cele 21 de Analize Cost-Beneficiu în cadrul Temei 1 vor fi selectate dintr-un eșantion total de 23 de proiecte care îndeplinesc criteriile minime necesare realizării unor analize de acest tip, respectiv care vor fi finalizate până cel târziu în trim. IV 2022. Repartizarea acestora pe moduri de transport este următoarea:   * 18 proiecte sunt din domeniul transportului rutier, * 4 din domeniul transportului feroviar și 1 proiect din cadrul transportului naval. În funcție de evoluția proiectelor, 7 ACB-uri sunt estimate a fi realizate în 2021, iar restul de 14 ACB-uri sunt estimate să fie realizate în 2023, fiind selectate din cele 16 proiecte care au potențialul de finalizare**. Niciun proiect nu se califică pentru ACB în Raportul de Evaluare din 2019**   Eșantionarea proiectelor ține cont de repartizarea acestora conform CdS și de stadiul proiectelor, așa cum este raportat de AM POIM și completat de OI POIM în luna august 2018, situația fiind valabilă pentru toate temele de evaluare. Astfel, situația eșantionării pentru Raportul din 2019 este stabilită în baza stadiului actual al proiectelor, urmând ca eșantionarea ACB-urilor și a Studiilor de caz pentru Rapoartele din 2021 și 2023 să fie actualizată pe baza stadiului proiectelor de la momentul rafinării metodologiei corespunzătoare acestora.  Tabelul de mai jos prezintă de o manieră succintă datele principale privind ACB planificate, corespunzător Rapoartelor de evaluare din 2021 și 2023.  Tabel 9: Repartizarea Analizelor Cost Beneficiu pe Rapoarte de Evaluare   |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | **Eșantion ACB (pe baza analizei proiectelor)** | | | **Nr ACB planificate** | | | | | **Nr. de ACB-uri conform CdS** | **Eșantion total** | **Eșantion ACB (RE 2021)** | **Eșantion ACB (RE 2023)** | **Nr. total ACB** | **ACB (RE 2019)** | **ACB (RE 2021)** | **ACB (RE 2023)** | | **21** | 23 | 7 | 16 | **21** | 0 | 7 | 14 | |
| 6 | Studii de caz | Metaevaluare | Conform CdS, pentru prima temă de evaluare este recomandată realizarea a 29 de Studii de caz, ținând cont de stadiul proiectelor la momentul elaborării acestuia. În privința Studiilor de caz, selecția se va putea face din cele 53 de proiecte de investiții care au valori de peste 50 de milioane de euro, fiind un număr suficient de mare pentru a nu mai eșantiona din proiectele de investiții care au valori între 10 și 50 de milioane de euro, dar și din cele 9 proiecte de asistență tehnică, cu valori între 10 și 50 de milioane de euro, fiind singura temă de evaluare cu proiecte de AT cu valori atât de mari.  Tabel 10: Repartizarea Studiilor de caz pentru tema 1.   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **SC conform CdS** | **Nr. SC propuse în urma aalizei portofo-liului de proiecte** | **Proiecte > 50 mil. Eur** | | | | **Proiecte între 10-50 mil. Euro** | | | | | **Total Eșantion** | **Nr. Proiecte în implementare în 2019/ Nr. SC** | **Nr. Proiecte în implementare în 2021/ Nr. SC** | **Nr. Proiecte în implementare în 2023/ Nr. SC** | **Total eșantion** | **Eșantion proiecte începute în 2019** | **Eșantion proiecte începute în 2021, alături de asistență tehnică** | **Eșantion proiecte începute in 2023** | | 29 | 31 | 53 | 11/ 11 | 39+9/ 7 | 3/ 16\* | 25+9 | 2 | 9+9 | 14 |   \**studiile de caz vor fi selectate și dintre proiectele începute în 2021 și aflate în implementare în 2023.*  Deoarece pentru Tema 6 au fost propuse 16 Studii de caz, dar numai 14 proiecte au valoarea totală de peste 10 mil. de euro, propunem ca 2 Studii de caz să fie alocate către Tema 1, având un număr semnificativ de proiecte cu valori de peste 50 de milioane de euro, a căror contribuție la impactul POIM ar putea fi mai mare. Astfel, pentru Tema 1 ar fi alocate 31 Studii de caz.  Studiile de caz pentru proiectele de **investiții** vor fi **longitudinale**, efectuându-se pe parcursul construcțiilor și la finalizarea acestora. Pentru Raportul de Evaluare din 2019, 11 proiecte se califică pentru studii de caz, dintre care 8 pe transport rutier, 2 pe raport feroviar și 1 pe transport naval. Acestea au un stadiu avansat de construcție (peste 50%). În funcție de stadiul proiectelor, vom selecta studii de caz care să înceapă în 2021 din 7 proiecte în construcții și în 2023 din 16 proiecte, astfel încât să asigurăm numărul total de 31 de studii de caz. Totodată, aceste proiecte prevăd actualizarea studiilor de caz începute în Raportul anterior în cazul proiectelor care se aflau în construcție și s-au finalizat în intervalul cuprinse între două Rapoarte de evaluare.  Studiile de caz pentru Tema 1 vor avea la bază analiza documentară la nivel de proiecte (IE 1-7), interviuri cu persoanele implicate în implementarea proiectelor din partea beneficiarilor, față în față sau telefonic (IE 1-7), procesarea și analiza statistică a seriilor de date (IE 1-7) și tehnici vizuale (IE 1, 3-7). În cazul proiectelor de **asistență tehnică**, vom selecta maxim 2 proiecte finalizate, câte unul pe mod de transport (rutier și feroviar). Selecția se va face în funcție de valoarea proiectelor și de stadiul acestora în 2021, toate proiectele estimându-se că se vor finaliza atunci. |

1. **Asamblarea și evaluarea contribuției, a performanțelor și a provocărilor**

Constatările rezultate în urma utilizării celor trei metode menționate anterior (interogarea TS, modelarea, metaevaluare,) vor sprijini procesul de formulare a răspunsurilor la Întrebările de Evaluare.

Rezultatele analizelor vor fi sintetizate astfel încât să reflecte de o manieră cât mai coerentă situația atat în ansamblu la nivelul Temei 1, cat si pentru fiecare mod de transport. Pentru a realiza o sinteză și o analiză cât mai relevante, propunem complementar analizelor în format narativ, utilizarea unei **Matrici multi-criteriale,** care să surprindă și să sintetizeze elementele cheie rezultate din aplicarea metodelor de evaluare prezentate anterior, pentru a răspunde întrebărilor de evaluare.

În cazul în care există contradicții sau sunt probleme în a valida legătura cauzală, vor fi colectate date suplimentare pentru a stabili o legătură cauzală validă.

1. **Colectarea de dovezi suplimentare**

În cazul în care se va identifica faptul că pentru anumite aspecte, legătura cauzală este mai slabă se va urmări identificarea și colectarea unor informații /dovezi suplimentare pentru aprofundarea analizei și pentru revizuirea concluziilor privind rezultatele obținute. Totodată, în acest mod va putea fi evaluată rezonabilitatea ipotezelor precum și influența factorilor externi sau a altor factori care contribuie la obținerea rezultatelor.

1. **Revizuirea și validarea contribuției (confirmarea /validarea legăturii cauzale definite la nivelul fiecărei TE) și formularea răspunsurilor la întrebările de evaluare**

Dovezile /informațiile colectate ar trebui să permită evaluarea de o manieră substanțială și credibilă a contribuției programului și formularea unui răspuns adecvat prin confirmarea sau, după caz, infirmarea de o manieră clară a legăturii cauzale identificate.

Tabel 11: Sinteza abordării metodologice Tema 1 in corespondenta cu intrebarile de evaluare

| ***TEMA 1*** | | **IE1** | **IE2** | **IE3** | **IE4** | **IE5** | **IE6** | **IE 7** | **IE8** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Metode/ Abordări metodologice** | **Instrumente** |
| **Evaluare bazată pe teorie** | Cercetare documentară | X | x | x | x |  | x | x | x |
| Procesare și analiză statistică a seriilor de date | X |  |  |  |  |  |  |  |
| Tehnici vizuale - hărți GIS | X |  |  |  |  |  |  |  |
| Interviuri |  | x | x |  |  |  |  |  |
| Sondaj |  | x | x | x |  | x | x |  |
| Atelier de lucru | X |  | x | x |  | x |  |  |
| Focus grup | X | x | x | x |  | x | x | x |
| Abordarea Evaluare Strategică |  |  |  |  | x |  | x |  |
| Metaevaluarea studiilor de caz și a analizelor cost beneficiu | ACB intermediare | x | x | x |  |  |  |  |  |
| Studii de caz la nivel de proiect, incluzând: | x | x | x | x | x | x | x |  |
| Modelare | Tehnici de modelare (utilizare model MPGT) | x\* | x\* | x\* | x\* | x\* | x\* |  |  |
| Metoda Delph | Chestionar | x | x | x | x | x | x |  | x |
| Metoda analizei prin asamblarea si evaluarea contributiei | Matrice Multicriteriala (suplimentar) | x | x | x | x | x | x |  |  |

*\* În 2023, în funcție de disponibilitatea datelor de la Ministerul Transporturilor*

### Tema 2 Mobilitatea urbană și reducerea impactului asupra mediului prin dezvoltarea rețelei de metrou Bucuresti-Ilfov ( OS 1.4)

***SINTEZA LITERATURII DE SPECIALITATE***

Concluziile aferente sintezei literaturii de specialitate pentru Tema 2 sunt:

* Tema 2 este dedicată mobilității urbane, singurul mod de transport finanțat fiind cel cu metroul în zona București-Ilfov[[15]](#footnote-15). Fiind un mod de transport mai sustenabil[[16]](#footnote-16), principalul indicator urmărit ține de **creșterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în București-Ilfov**. Acest indicator este reprezentat de procentul pasagerilor care călătoresc cu metroul din totalul călătorilor care utilizează transportul public în Regiunea București-Ilfov. Pe baza datelor furnizate de Primăria Generală a Capitalei și a celor de la Metrorex, și în baza ACB, vor fi estimate transferurile de la alte moduri de transport (în special traficul rutier) către metrou. Datele vor fi comparate cu cele din restul capitalelor europene în baza datelor furnizate de Eurostat.
* Următoarele variabile ce țin de mobilitate, dar nu sunt cuprinse ca indicatori de program, sunt legate de **accesul la serviciile de mobilitate[[17]](#footnote-17)**, reprezentat de procentul de populație având acces adecvat la serviciile de metrou, și **accesul la serviciile de intermobilitate[[18]](#footnote-18)**, constând în stații de transport public și facilități de tip parcare la distanță de mers pe jos de stațiile de metrou. Ambii indicatori sunt calculați utilizând GIS și au la bază date de la Primăria Generală a Capitalei, INS, Autoritatea de Cadastru și operatorii publici de transport.
* În ceea ce privește efectele asupra mediului, vom analiza modificări la **nivel de zgomot, poluare a aerului și emisii de gaze cu efecte de seră[[19]](#footnote-19)**. Variațiile celor trei variabilevor fi calculate comparând datele furnizate de Primăria Generală a Capitalei, Ministerul Mediului și Garda de Mediu, în măsura în care acestea vor fi disponibile. Costurile privind disconfortul cauzat de zgomot și costurile legate de impactul poluării aerului și a celei fonic asupra sănătății vor putea fi calculate prin intermediul analize cost-beneficiu.
* Un alt efect extrem de important al metroului este asupra **pieței imobiliare** deoarece crește nivelul de accesibilitate. În acest sens, vom analiza procentul de creștere a chiriilor[[20]](#footnote-20) și prețurilor imobilelor în zonele apropiate de metrou și numărul de noi construcții[[21]](#footnote-21) apărute în zonele în care metroul a fost dat în folosință. Vom utiliza datele furnizate de companiile de pe piața imobiliară, INS și Primăria Generală a Capitalei.
* Evoluția indicatorilor menționați va fi validată și completată prin intermediul interviurilor cu actorii interesați, prin focus-grupuri, ateliere de lucru, sondaje și studii de caz. Aceste metode vor sprijini și identificarea răspunsurilor pentru întrebările de evaluare bazate pe aspecte calitative, precum mecanismele care au afectat intervențiile, sustenabilitatea intervențiilor și lecțiile învățate.

Tabel 12: Variabile analizate în cadrul temei 2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Indicatori urmăriți în procesul de evaluare** | **Efecte** | **Surse de date** | **Metodologie de calcul** |
| Ponderea transportului cu metroul în transportul public de pasageri în București (OS 1.4) | Tranziția cererii de transport spre metrou  Variația numărului de pasageri | Primăria generală a Capitalei  Operatorul de metrou  Nivel european: Eurostat | * Estimarea transferurilor de la alte moduri de transport (în special traficul rutier) către metrou pe baza MNT. * Analiza Cost Beneficiu |
| **Alți indicatori** |  |  |  |
| Acces la servicii de mobilitate - procent de populație având acces adecvat la serviciile de metrou  Acces la servicii de Intermobilitate | Acces adecvat la serviciile de metrou, și accesul la serviciile de intermobilitate , constând în stații de transport public și facilități de tip parcare la distanță de mers pe jos de stațiile de metrou | Primăria Generală a Capitalei  Date de la INS  Date de la Autoritatea de Cadastru  Nivel european: Eurostat | Compararea datelor înainte și după construcție, pentru a:   * identifica măsura în care efectele preconizate ale proiectelor au fost materializate * estima efectele actuale pe baza ipotezelor incluse în fișele proiectului și a volumelor reale.   Este calculat utilizând GIS.  Indicatorul ‘Acces la servicii de Intermobilitate’ se calculează prin capacitatea totală de transport la stațiile de transport public și capacitatea de parcare în afara străzii la o distanță acceptabilă de mers pe jos de stația de metrou (800-1.000 m).  Este calculat utilizând GIS |
| Variații la nivelul zgomotului  Poluarea aerului  Emisiile de gaze cu efecte de sera | Impactul asupra mediului va cuprinde trei variabile: nivelul de zgomot, poluarea aerului și emisiile de gaze cu efecte de sera | * Primăria Generală a Capitalei * Ministerul Mediului și Garda de Mediu * INS   Nivel european: Eurostat | Variațiile la nivelul zgomotului, aerului si emisiilor de gaze cu efecte de sera se vor calcula prin compararea datelor înainte și după construcție, pentru a:   * identifica măsura în care efectele preconizate ale proiectelor au fost materializate * estima efectele actuale pe baza ipotezelor incluse în fișele proiectului și a datelor actualizate.   Costurile de disconfort și sănătate vor fi calculate prin intermediul analizei cost beneficiu |
| Variații la nivelul pieței imobiliare | Efecte asupra cresterii chiriilor și prețurilor imobilelor în zonele apropiate de metrou și numărul de noi construcții | * Companii de pe piața imobiliară * INS * Primăria Generală a Capitalei * Nivel european: Eurostat | Analiza procentului de creștere a chiriilor și prețurilor imobilelor în zonele apropiate de metrou și numărul de noi construcții apărute în zonele în care metroul a fost dat în folosință. |

***Cea de a doua temă de evaluare******(POIM 2)*** are un focus mai specific, avându-se în vedere progresele în domeniul mobilității urbane și reducerii impactului asupra mediului prin dezvoltarea rețelei de metrou București-Ilfov (OS 1.4)

Din analiza portofoliului de proiecte in cadrul temei 2 a reiesit ca aceasta tema include 7 proiecte, având ca mod de transport metrou și Metrorex S.A. beneficiar. Dintre acestea:

* 4 sunt proiecte fazate, iar 3 sunt investiții noi,
* 5 proiecte au valoarea totală peste 50 mil. de euro, un proiect are valoarea totală între 10 și 50 mil. de euro, iar un proiect are valoarea totală sub 10 mil. de euro,
* 4 proiecte sunt în fază avansată de construcții sau aproape finalizată, un proiect are un progres fizic de 80%, iar două proiecte sunt în faza de design.

1. **Analiza contributiei prin definirea legăturii cauzale Elaborarea /Revizuirea Teoriei Schimbării (TS) și Interograrea acesteia la nivelul fiecărei teme de evaluare**

Principalele legături cauzale (ipoteze) identificate pentru Tema 2 sunt prezentate în tabelul de mai jos, precum și corespondența acestora cu întrebările de evaluare la care răspund.

Tabel 13: Corespondența dintre validarea Ipotezele (Teoria Programului) și răspunsurile la întrebările de evaluare - Tema 2

| **Ipoteza** | **Descriere ipoteza** | **IE la care contribuie** |
| --- | --- | --- |
| Ipoteza 1 | Proiectele finanțate sunt prioritare, în raport cu nevoile existente și evoluția (prognozată) a cererii, conform PMUD București-Ilfov (ex. țin cont de dezvoltarea economică și investițiile realizate) și contribuie într-o manieră optimă la atingerea obiectivelor (decongestionare trafic și utilizare crescută a transportului cu metroul) | \* IE 2, IE 3, IE 4, IE 8 |
| Ipoteza 2 | Proiectele finanțate fac parte dintr-o abordare integrată, care ține cont de nivelul de dezvoltare/ acoperire al rețelei de suprafață și de alți factori (ex. disponibilitatea/ accesibilitatea locurilor de parcare), pentru a prelua o parte din trafic, evitând astfel supra-aglomerarea în anumite zone. | \* IE 2, IE 3, IE 4, IE 8 |
| Ipoteza 3 | Investițiile realizate conduc la creşterea gradului de confort şi la o mai mare siguranţă a circulației pentru publicul călător şi contribuie la reducerea duratelor de călătorie. | \* IE 2, IE 3, IE 4 |
| Ipoteza 4 | Proiectele finanțate contribuie la creșterea calității și atractivității mediului urban | \* IE 2, IE 3, IE 4, IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 5 | Capacitatea managerială a autorităților și beneficiarilor (inclusiv ca urmare a activităților de asistență tehnică implementate) pentru gestionarea proiectelor este adecvată și contribuie la implementarea eficace și eficientă a proiectelor promovate. | \* IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 6 | Proiectele sunt implementate la timp, autoritățile responsabile fiind capabile să identifice și promoveze măsuri care să permită depășirea barierelor (ex. întârzieri datorate procesului de achiziții publice, obținerii acordurilor de mediu necesare, obținerea autorizațiilor de la autoritățile locale etc.) și sunt corelate adecvat cu alte investiții, în scopul creșterii utilizării transportului cu metroul, ca alternativă la traficul de suprafață. | \* IE 3, IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 7 | Schimbările la nivel politic/ instituțional/ decizional nu afectează modul de prioritizare al proiectelor și implementarea cu succes a acestora. | \* IE 2, IE 3, IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 8 | Implementarea investițiilor și a activităților de mentenanță prevăzute pentru acestea are la bază un set de criterii clare de de performanță, care contribuie la atingerea de o manieră optimizată a obiectivelor stabilite și asigură sustenabilitatea în timp a investițiilor. | \* IE 2 |

1. **Colectarea dovezilor existente prin interogarea TS, metaevaluare, modelare, sondaj Delphi**

Aceasta reprezintă **etapa principală de analiză din cadrul evaluării impactului și presupune aplicarea combinată a metodelor și instrumentelor de evaluare prevăzute,** creând premisele realizării unor analize detaliate care să permită validarea sau invalidarea legăturii cauzale definite, precum și formulării unui răspuns cât mai complet și coerent la întrebările de evaluare.

Tabel 14: Metode de evaluare pe exercitii de evaluare

| **Rapoarte de**  **Evaluare** | **Evaluarea Bazata pe Teorie** | **Metaevaluare** | | **Modelare** | **Sondaj Delphi** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ACB** | **Studii de caz** |
| **Raport de Evaluare 2019** | Interogarea Teoriei Programului | 0 | 3 | NA | X |
| **Raport de Evaluare 2021** | Reconstruirea si Interograre Teoriei Programului | 0 | 4 | NA | X |
| **Raport de Evaluare 2023** | Reconstruirea si Interograre Teoriei Programului | 2 | 4 | X\* | X |

*\* Prin rularea de catre PMB a modelului PMUD Bucuresti aferent urmatoarei perioade de programare*

**Surse de date**

|  |
| --- |
| **Surse de date propuse pentru Tema 2** |
| * Informații și date la nivel de program - documente de programare, monitorizare și implementare și date/indicatori de monitorizare (AMPOIM, alte părți interesate), inclusiv Rapoartele anuale de implementare/Rapoarte de progres/Raport Final de Implementare * Date administrative privind proiectele finanțate (sursa: AM POIM) * Date de la INS (privind variabilele urmărite la nivelul indicatorilor de program) * Datedin Eurostat sau alte baze de date statistice relevante * Date din PMUD București * Date de la Primăria Generală a Capitalei * Date de la Autoritatea de Cadastru * Date de la Operatori publici de transport (STB) * Date de la Metrorex * Date de la Ministerul Mediului si Garda de Mediu * Date de la Companii de pe piața imobiliară * Date din MPGT, date privind evoluția cererii (sursa: INS, MT, Metrorex, alte instituții) * Date din ACB-urile ex-ante și fișele de calcul pentru cele 4 ACB-uri (sursa: AM POIM) * Diferite studii și rapoarte (inclusiv studii de impact) conform sintezei literaturii de specialitate pentru Tema 2 etc. |

**Metode și tehnici de colectare a datelor**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr crt.** | **Instrumente** | **Metodele pentru vor fi utilizate** | **Detalii** |
| 1. | Cercetare documentară | * EBT * Metaevaluare: *ACB si Studii de caz* | Pe baza surselor de date mai sus prezentate  Alte documente identificate pe parcursul evaluării |
| 2 | Interviuri separate, ca instrument de evaluare de sine stătător | * EBT | Se vor realiza interviuri cu stakeholderii la nivel național reprezentativi pentru toate Temele pentru fiecare RE: 2019, 2021, 2023 |
| Interviuri în cadrul studiilor de caz și al ACB intermediară | * Metaevaluare: *ACB si Studii de Caz* | Se vor realiza interviuri cu stakeholderii oferi informații relevante despre proiectul care face subiectul ACB/ studiului de caz (Manager de proiect, echipa de proiect, proiectanti, constructori, diriginti de santier, decidenti locali etc) |
| 3 | Atelier de Lucru/ Focus grup | * EBT | EBT: 1 Atelier de lucru pentru validarea ipotezelor pentru toate temele pentru fiecare RE: 2019, 2021, 2023 |
| * Agregarea rezultatelor din toate metodele | 1 atelier pentru valdiare constatarilor pe fiecare RE |
| 4 | Sondaj online\*  \**Ca parte a unui sondaj online comun pentru cele 6 teme Sondaj online pentru identificarea și cuantificare efectelor mai largi obținute ca urmare a implementării intervențiilor* | * EBT | Sondaj la nivelul GT aferent Temei 2 pe baza de chestionar modular particularizat pe GT in functie de tema (detalii în ***Anexa 9***), urmărind următoarele aspecte:   * Aspecte privind calitatea infrastructurii * Măsura în care sunt utilizate rute alternative/ modalități alternative de transport * Efecte asupra nivelului de trafic * Întârzieri/ economii de timp * Aspecte legate de siguranța traficului * Efectele asupra dezvoltării zonei (dpdv socio-economic) * Efecte asupra mobilității forței de muncă * Impactul asupra calității și atractivității mediului urban * Aspecte privind migrația (urban-rural; rural-urban) * Dificultăți pe parcursul realizării lucrărilor * Măsura în care abordarea utilizată este cea mai potrivită/ Posibile abordări alternative |
| 5 | Sondaj de opinie | * EBT | Pentru Tema 2 “Mobilitatea urbană și reducerea impactului asupra mediului prin dezvoltarea rețelei de metrou Bucuresti-Ilfov (OS 1.4)”se are în vedere organizarea unui sondaj de opinie, reprezentativ, la nivelul populației municipiului București, cu accent pe identificarea efectelor neintenționate și a efectelor mai largi ale intervențiilor în acest domeniu, spirjinite conform celor definite în cadrul OS 1.4. |
| 7 | ACB Intermediare | Metaevaluare | CdS menționează 2 ACB-uri și 4 Studii de caz pentru a doua temă de evaluare. Cele 2 Analize Cost-Beneficiu în cadrul Temei 1 vor fi selectate din 4 proiecte care se pot califica, acestea finalizându-se cel târziu în trim. IV 2022. În funcție de evoluția proiectelor, cele 2 ACB-uri sunt estimate a fi realizate în 2023.  Tabel 15: Repartizarea Analizelor Cost Beneficiu pe Rapoarte de Evaluare pentru tema 2   |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | **Eșantion ACB (pe baza analizei proiectelor)** | | | **Planificare provizorie nr. ACB** | | | | **Nr. de ACB-uri conform CdS** | **Eșantion total** | **Eșantion ACB (RE 2021)** | **Eșantion ACB (RE 2023)** | **Nr. total ACB** | **ACB (RE 2021)** | **ACB (RE 2023)** | | 2 | 4 | 0 | 4 | 2 | 0 | 2 | |
| 8 | Studii de caz | Metaevaluare | În privința Studiilor de caz, acestea pot fi asigurate prin selecția din rândul celor 6 proiecte care se pot califica. 3 studii de caz (longitudinale) sunt propuse pentru Raportul din 2019, proiectele aflându-se într-un stadiu avansat de construcții și având valori de peste 50 de mil. de Euro. Raportul din 2021 va include un nou studiu de caz selectat din alte 3 proiecte care se vor califica, în funcție de stadiul și valoarea acestora.  Tabel 16: Repartizarea Studiilor de caz pentru tema 2.   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **SC conform CdS** | **Nr. SC propuse în urma analizei portofo-liului de proiecte** | **Proiecte > 50 mil. Eur** | | | | **Proiecte între 10-50 mil. Euro** | | | | | **Total Eșantion** | **Nr. Proiecte în implementare în 2019** | **Nr. Proiecte în implementare în 2021** | **Nr. Proiecte în implementare în 2023** | **Total eșantion** | **Eșantion proiecte începute în 2019** | **Eșantion proiecte începute în 2021** | **Eșantion proiecte începute in 2023** | | 4 | 4 | 5 | 3 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | |

1. **Asamblarea și evaluarea contribuției, a performanțelor și a provocărilor**

Constatările rezultate în urma utilizării celor trei metode menționate anterior (interogarea TS, modelarea, metaevaluare,) vor sprijini procesul de formulare a răspunsurilor la Întrebările de Evaluare.

Rezultatele analizelor vor fi sintetizate astfel încât să reflecte de o manieră cât mai coerentă situația atat în ansamblu la nivelul Temei 1, cat si pentru fiecare mod de transport. Pentru a realiza o sinteză și o analiză cât mai relevante, propunem complementar analizelor în format narativ, utilizarea unei **Matrici multi-criteriale,** care să surprindă și să sintetizeze elementele cheie rezultate din aplicarea metodelor de evaluare prezentate anterior, pentru a răspunde întrebărilor de evaluare.

În cazul în care există contradicții sau sunt probleme în a valida legătura cauzală, vor fi colectate date suplimentare pentru a stabili o legătură cauzală validă.

1. **Colectarea de dovezi suplimentare**

În cazul în care se va identifica faptul că pentru anumite aspecte, legătura cauzală este mai slabă se va urmări identificarea și colectarea unor informații /dovezi suplimentare pentru aprofundarea analizei și pentru revizuirea concluziilor privind rezultatele obținute. Totodată, în acest mod va putea fi evaluată rezonabilitatea ipotezelor precum și influența factorilor externi sau a altor factori care contribuie la obținerea rezultatelor.

1. **Revizuirea și validarea contribuției (confirmarea /validarea legăturii cauzale definite la nivelul fiecărei TE) și formularea răspunsurilor la întrebările de evaluare**

Dovezile /informațiile colectate ar trebui să permită evaluarea de o manieră substanțială și credibilă a contribuției programului și formularea unui răspuns adecvat prin confirmarea sau, după caz, infirmarea de o manieră clară a legăturii cauzale identificate.

Tabel 17: Sinteza abordării metodologice de răspuns la întrebările de evaluare - Tema 2

| ***TEMA 2*** | | IE1 | IE2 | IE3 | IE **4** | IE**5** | IE**6** | IE 7 | IE8 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Metode/ Abordări metodologice | Instrumente |
| **Evaluare bazată pe teorie** | Cercetare documentară | x | x | x | x |  | x | x | x |
| Procesare și analiză statistică a seriilor de date | x |  |  |  |  |  |  |  |
| Interviuri |  | x | x |  |  |  |  |  |
| Sondaj online |  | x | x | x |  | x | x |  |
| Atelier de lucru | x |  |  |  |  |  |  |  |
| Focus grup | x | x | x | x |  | x | x | x |
| Metaevaluarea studiilor de caz și a analizelor cost beneficiu | ACB intermediare | x | x | x |  |  |  |  |  |
| Studii de caz la nivel de proiect, | x | x | x | x | x | x | x |  |
| Modelare | Tehnici de modelare | x\* | x\* | x\* | x\* | x\* | x\* |  |  |
| Metoda Delphi (suplimentar) | Chestionar | x | x | x | x | x | x |  | x |
| Metoda analizei Multicriteriale (suplimentar) | Matrice | x | x | x | x | x | x |  |  |

*\* În 2023, în funcție de disponibilitatea datelor de la Primaria Generala a Capitalei prin rularea PMUD Bucuresti*

### Tema 3 Accesibilitate regională (OS 2.2 si 2.3)

***SINTEZA LITERATURII DE SPECIALITATE***

Concluziile aferente sintezei literaturii de specialitate pentru Tema 3 sunt:

* Tema 3 este reprezentată de accesibilitatea regional prin două moduri de transport: rutier și aerian. Transportul rutier urmărește **variația accesibilității** la nivel regional prin calcularea accesibilității relative a centrelor urbane majore, prin prisma accesului la oportunitățile de angajare, luând in considerare timpul de călătorie și costurile aferente[[22]](#footnote-22) [[23]](#footnote-23). Pentru a putea calcula acest indice, vom utiliza datele furnizate de CESTRIN, Waze/Google Maps, Registrul Comerțului, Agențiile de Dezvoltare Regională și INS, alături de date de la Eurostat pentru a compara cu situația din alte țări europene. În cazul transportului aerian, se va urmări **variația numărului pasagerilor tranzitați prin aeroporturi**, calculate utilizând datele furnizate de operatorii de trafic aerian și INS.
* Foarte importantă pentru tema 3 este **variația nivelului siguranței în trafic[[24]](#footnote-24)**. Vom analiza evoluția numărului de decese cauzate de accidente rutiere pe an prin compararea datelor furnizate de Poliția Română, Autoritatea Rutieră Română și Companiile de asigurări. Beneficii financiare legate de evoluția numărului de accidente vor fi calculate prin intermediul ACB-urilor.
* Mediul poate fi puternic impactat de infrastructura rutieră și cea aeriană (în special prin emisiile de gaze cu efecte de seră), de aceea vom urmări să analizăm variațiile la **nivel de zgomot, poluare a aerului și emisii de gaze cu efecte de seră[[25]](#footnote-25) [[26]](#footnote-26).** Variațiile celor trei variabilevor fi calculate comparând datele furnizate de Ministerul Mediului și Garda de Mediu, în măsura în care acestea vor fi disponibile. Costurile privind disconfortul cauzat de zgomot și costurile legate de impactul poluării aerului și a celei fonic asupra sănătății vor putea fi calculate prin intermediul ACB.
* Evoluția indicatorilor menționați va fi validată și completată prin intermediul interviurilor cu actorii interesați, prin focus-grupuri, ateliere de lucru, sondaje și studii de caz. Aceste metode vor sprijini și identificarea răspunsurilor pentru întrebările de evaluare bazate pe aspecte calitative, precum mecanismele care au afectat intervențiile, sustenabilitatea intervențiilor și lecțiile învățate.

Tabel 18: Variabile analizați în cadrul temei 3

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Indicatori urmăriți în procesul de evaluare** | **Efecte** | **Surse de date** | **Metodologie de calcul** |
| Indicele de accesibilitate (densitate efectivă) (OS 2.2) | Accesibilitatea relativă a centrelor urbane majore, prin prisma accesului la oportunitățile de angajare, luând in considerare timpul de călătorie și costurile aferente | • Datele din anul de bază din fișa proiectului  • CESTRIN  • Waze/Google Maps  • Registrul Comerțului  • INS  • Agențiile de Dezvoltare Regională | Compararea datelor înainte și după construcție, pentru a:   * identifica măsura în care efectele preconizate ale proiectelor au fost materializate * estima efectele actuale pe baza ipotezelor incluse în fișele proiectului și a volumelor reale. |
| Nr. pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar (OS 2.3) | Variația numărului pasagerilor tranzitați prin aeroporturi | • Date colectate de la operatorii de trafic aerian  • INS  • Nivel european: Eurostat | Compararea datelor înainte și după construcție, pentru a:   * identifica măsura în care efectele preconizate ale proiectelor au fost materializate * estima efectele actuale pe baza ipotezelor incluse în fișele proiectului și a volumelor reale. |
| **Alți indicatori** |  |  |  |
| Variații la nivelul zgomotului  Poluarea aerului  Emisiile de gaze cu efecte de sera  Zone protejate afectate | Impactul asupra mediului va cuprinde patru variabile: nivelul de zgomot, poluarea aerului, emisiile de gaze cu efecte de sera și zone protejate afectate | * Primăria Generală a Capitalei * Ministerul Mediului și Garda de Mediu * INS   Nivel european: Eurostat | Variațiile la nivelul zgomotului, aerului, emisiilor de gaze cu efecte de sera și zonelor protejate afectate se vor calcula prin compararea datelor înainte și după construcție, pentru a:   * identifica măsura în care efectele preconizate ale proiectelor au fost materializate * estima efectele actuale pe baza ipotezelor incluse în fișele proiectului și a datelor actualizate.   Costurile de disconfort și sănătate vor fi calculate prin intermediul analizei cost beneficiu |

***Tema 3 de evaluare******(POIM 3)*** vizează evaluarea intervențiilor POIM corespunzător obiectivelor OS 2.2 și OS 2.3 privind creșterea accesibilității regionale.

A treia temă de evaluare acoperă 39 de proiecte pe două moduri de transport: aerian și rutier. Situația acestora este prezentată în tabelul de mai jos.

Tabel 19: Stadiul proiectelor POIM domeniul transport în cadrul temei 3.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Modul de transport** | **Beneficiari** | **Tipul de proiecte** | **Valoarea proiectelor** | **Progresul fizic estimat în iunie 2018** |
| **aerian** | **2** - Aeroportul Arad  **2** - Aeroportul Intenațional Baia Mare  **2** - Aeroportul Internațional Bacău  **2** - Aeroportul Internațional Cluj  **2** - Aeroportul Internațional Constanța  **1** - Aeroportul Internațional Craiova  **2** - Aeroportul Internațional Iași  **2** - Aeroportul Internațional Oradea  **2** - Aeroportul Internațional Sibiu  **2** - Aeroportul Internațional Suceava  **2** - Aeroportul Internațional Timișoara  **2** - Aeroportul Satu Mare  **2** - Aeroportul Tuzla  **2** - Aeroporul Internațional Tg Mureș  **2** - Aeroporul Tulcea  **2** - Aeroclubul României  **2** - Scoala Superioară de Aviație Civilă | **1** - investiție fazată  **16** - investiții noi  **16** - asistență tehnică | **6** - peste 50 mil. euro  **6** - între 10 și 50 mil euro  **21** - sub 10 mil euro | **66** - neîncepute, fără date sau sub 10%  **7** - progres între 10% și 50%  **6** - progres între 50% și 90%  **7** - progres între 90% și 100% |
| **rutier** | **6** - SC CNAIR SA | **3** - investiții fazate  **2** - investiții noi  **1** - asistență tehnică | **3** - peste 50 mil. euro  **3** - sub 10 mil euro | **66** - neîncepute, fără date sau sub 10%  **7** - progres între 10% și 50%  **6** - progres între 50% și 90%  **7** - progres între 90% și 100% |

1. **Analiza contributiei prin definirea legăturii cauzale Elaborarea /Revizuirea Teoriei Schimbării (TS) și Interograrea acesteia la nivelul fiecărei teme de evaluare**

Principalele legături cauzale (ipoteze) identificate pentru Tema 1 sunt prezentate în tabelul de mai jos, precum și corespondența acestora cu întrebările de evaluare la care răspund.

Tabel 20: Corespondența dintre validarea Ipotezele (Teoria Programului) și răspunsurile la întrebările de evaluare - Tema 3

| **Ipoteza** | **Descriere ipoteza** | **IE la care contribuie** |
| --- | --- | --- |
| Ipoteza 1 | Proiectele finanțate sunt prioritare, în raport cu nevoile identificate și evoluția prognozată a cererii (inclusiv dpdv al dezvoltării economice și a infrastructurii sociale-medicale în zonele respective). | \* IE 2, IE 3, IE 4, IE 8 |
| Ipoteza 2 | Planificarea și selectarea proiectelor ține cont de aspectele specifice privind implementarea (ex. traseul ales, aspecte legate de obținerea avizelor/ aprobărilor necesare, limitările specifice date de necesitatea respectării legislației în domeniul ajutorului de stat, conexiunea cu proiectele complementare etc) | \* IE 2, IE 3, IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 3 | Proiectele propuse asigură de o manieră optimizată conexiunea la rețeaua TEN-T existentă sau planificată (pe totate modurile de transport), asigurând o abordare integrată la nivel regional și contribuind la atingerea obiectivelor vizate. | \* IE 2, IE 3, IE 4, IE 8 |
| Ipoteza 4 | Dezvoltarea aeroporturilor ține cont de cererea existentă, conducând la o prezență crescută a operatorilor (ex. curse mai dese, curse noi etc.) și a numărului de pasageri. | \* IE 2, IE 3, IE 4 |
| Ipoteza 5 | Capacitatea managerială a autorităților și beneficiarilor pentru gestionarea proiectelor este adecvată (inclusiv ca urmare a activităților de asistență tehnică implementate) și contribuie la implementarea eficace și eficientă a proiectelor promovate. | \* IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 6 | Schimbările la nivel politic/ instituțional/ decizional nu afectează modul de prioritizare al proiectelor și implementarea cu succes a acestora. | \* IE 2, IE 3, IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 7 | Procedurile de selecție prevăzute și tipul de contracte utilizate (contracte de performanță, cerințe specifice privind întreținerea lucrărilor etc.) asigură o bună calitate a lucrărilor și sustenabilitatea în timp a efectelor. | \* IE 5, IE 6, IE 7 |

1. **Colectarea dovezilor existente prin interogarea TS, metaevaluare, modelare, sondaj Delphi**

Aceasta reprezintă **etapa principală de analiză din cadrul evaluării impactului și presupune aplicarea combinată a metodelor și instrumentelor de evaluare prevăzute,** creând premisele realizării unor analize detaliate care să permită validarea sau invalidarea legăturii cauzale definite, precum și formulării unui răspuns cât mai complet și coerent la întrebările de evaluare.

Tabel 17: Metode de evaluare pe exercitii de evaluare

| **Rapoarte de**  **Evaluare** | **Evaluarea Bazata pe Teorie** | **Metaevaluare** | | **Modelare** | **Sondaj Delphi** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ACB** | **Studii de caz** |
| **Raport de Evaluare 2019** | Interogarea Teoriei Programului | 0 | 1 | NA | X |
| **Raport de Evaluare 2021** | Reconstruirea si Interograre Teoriei Programului | 0 | 5 | NA\* | X |
| **Raport de Evaluare 2023** | Reconstruirea si Interograre Teoriei Programului | 1 | 5 | X\*\* | X |

*\*Modelul MNT nu este disponibil, dar odata cu actualizarea metodologiei de evaluare in 2021 se analiza posibilitate dezvoltarii / folosirii unor modele matematice alternative, in functie de datele disponibile*

*\*\* Prin rularea de catre MT modelului MNT aferent urmatoarei perioade de programare*

**Surse de date**

Sursele de dateplanificate a fi utilizate includ:

1. surse deja existente privind monitorizarea programului (de la autoritățile relevante)
2. date și informații noi, ce trebuie colectate punctual pentru procesul de evaluare

|  |
| --- |
| **Surse de date propuse pentru Tema 3** |
| * Date privind contextul intervențiilor în domeniul mobilității prin dezvoltarea transportului regional (rutier / aerian), preluate din baze de date statistice și rapoarte de monitorizare și evaluare * Informații și date la nivel de program - documente de programare, monitorizare și implementare și date/indicatori de monitorizare (AMPOIM, alte părți interesate), inclusiv Rapoartele anuale de implementare/Rapoarte de progres/Raport Final de implementare * Date administrative privind proiectele finanțate (sursa: AM POIM) * Date de le INS (privind variabilele urmărite la nivelul indicatorilor de program) * Date din Eurostat sau alte baze de date statistice relevante * Date din MPGT, date privind evoluția cererii (sursa: INS, CESTRIN, MDRAP, MFE, MT, CNAIR, alte instituții) * Date oferite de Waze / Google Maps * Date de la Primăria Generală a Capitalei * Date de la Agentiile de Dezvoltare Regionale / AM POR * Date de la Poliția Româna * Date de la Autoritatea Rutieră Română * Date de la Companiile de Asigurări * Date de la Operatorii de trafic aerian * Date Registrul Comerțului * Date Ministerul Mediului și Garda de Mediu * Date din ACB-urile ex-ante și fișele de calcul pentru ACB-ul aferent Temei 3 inclus in esantion (sursa: AM POIM) * Date din MPGT (sursa: MT) * Diferite studii și rapoarte (inclusiv studii de impact) conform sintezei literaturii de specialitate pentru Tema 3 etc. |

**Metode și tehnici de colectare a datelor**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr crt.** | **Instrumente** | **Metodele pentru vor fi utilizate** | **Detalii** |
| 1. | Cercetare documentară | * EBT * Metaevaluare: *ACB si Studii de caz* | Pe baza surselor de date mai sus prezentate  Alte documente identificate pe parcursul evaluării |
| 2 | Interviuri separate, ca instrument de evaluare de sine stătător | * EBT | Se vor realiza interviuri cu stakeholderii la nivel național reprezentativi pentru toate Temele pentru fiecare RE: 2019, 2021, 2023 |
| Interviuri în cadrul studiilor de caz și al ACB intermediară | * Metaevaluare: *ACB si Studii de Caz* | Se vor realiza interviuri cu stakeholderii oferi informații relevante despre proiectul care face subiectul ACB/ studiului de caz (Manager de proiect, echipa de proiect, proiectanti, constructori, diriginti de santier, decidenti locali etc) |
| 3 | Atelier de Lucru/ Focus grup | * EBT | EBT: 1 Atelier de lucru pentru validarea ipotezelor pentru toate temele pentru fiecare RE: 2019, 2021, 2023 |
| * Agregarea rezultatelor din toate metodele | 1 atelier pentru validarea constatarilor pe fiecare RE |
| 4 | Sondaj online\*  \**Ca parte a unui sondaj online comun pentru cele 6 teme* | * EBT | Sondaj la nivelul GT aferent Temei 3 pe baza de chestionar modular particularizat pe GT in functie de tema (detalii în ***Anexa 9***), urmărind următoarele aspecte:   * Aspecte privind calitatea infrastructurii * Măsura în care sunt utilizate rute alternative/ modalități alternative de transport * Economii de timp realizate sau întârzieri (dacă este cazul) * Impactul la nivelul afacerii, ex. asupra profitabilității (în cazul firmelor) * Impactul asupra investițiilor realizate/ planificate * Efectele asupra dezvoltării zonei (dpdv socio-economic) * Efecte asupra mobilității forței de muncă * Dificultăți pe parcursul realizării lucrărilor * Aspecte legate de siguranța traficului |
| 5 | ACB Intermediar | Metaevaluare | Pentru a treia temă de evaluare, CdȘ menționează 1 ACB și 5 Studii de caz. Analiza Cost-Beneficiu va fi realizată în 2023, în urma selecției unui proiect din cele două care se pot califica, în funcție de maturitatea acestora.  Tabel 21: Repartizarea Analizelor Cost Beneficiu pe Rapoarte de Evaluare pentru tema 3   |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | **Eșantion ACB (pe baza analizei proiectelor)** | | | **Planificare provizorie nr. ACB** | | | | **Nr. de ACB-uri conform CdS** | **Eșantion total** | **Eșantion ACB (RE 2021)** | **Eșantion ACB (RE 2023)** | **Nr. total ACB** | **ACB (RE 2021)** | **ACB (RE 2023)** | | 1 | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | |
| 6 | Studii de caz | Metaevaluare | Studiile de caz vor fi realizate în urma selecției din rândul celor 15 proiecte care se pot califica. Situația delicată a proiectelor din domeniul transportului aerian (cu cele mai multe proiecte) generată de schimbarea legislației ajutoarelor de stat ne determină să preconizăm selecția dintr-un eșantion de proiecte cu valori de peste 10 mil. de Euro și să actualizăm numărul de Studii de caz înainte de rapoartele din 2021 și 2023, în funcție de posibilitatea de contractare și de stadiul construcțiilor. În cadrul raportului din 2019, un studiu de caz longitudinal va fi început pentru un proiect din domeniul transportului rutier.  Studiile de caz pentru Tema 3 vor avea la bază analiza documentară la nivel de proiecte (IE 1-7), interviuri cu persoanele implicate în implementarea proiectelor din partea beneficiarilor, și a decidenților locali în cadrul proiectelor strategice, față în față sau telefonic (IE 1-7), procesarea și analiza statistică a seriilor de date (IE 1-7) și tehnici vizuale (IE 1, 3-7).  Tabel 22: Repartizarea Studiilor de caz pentru tema 3.   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **SC conform CdS** | **Nr. SC propuse în urma analizei portofo-liului de proiecte** | **Proiecte > 50 mil. Eur** | | | | **Proiecte între 10-50 mil. Euro** | | | | | **Total Eșantion** | **Nr. Proiecte în implementare în 2019** | **Nr. Proiecte în implementare în 2021** | **Nr. Proiecte în implementare în 2023** | **Total eșantion** | **Eșantion proiecte începute în 2019** | **Eșantion proiecte începute în 2021** | **Eșantion proiecte începute in 2023** | | 5 | 5 | 9 | 1 | 8 | 0 | 6 | 0 | 6 | 0 | |

1. **Asamblarea și evaluarea contribuției, a performanțelor și a provocărilor**

Constatările rezultate în urma utilizării celor trei metode menționate anterior (interogarea TS, modelarea, metaevaluare,) vor sprijini procesul de formulare a răspunsurilor la Întrebările de Evaluare.

Rezultatele analizelor vor fi sintetizate astfel încât să reflecte de o manieră cât mai coerentă situația atat în ansamblu la nivelul Temei 1, cat si pentru fiecare mod de transport. Pentru a realiza o sinteză și o analiză cât mai relevante, propunem complementar analizelor în format narativ, utilizarea unei **Matrici multi-criteriale,** care să surprindă și să sintetizeze elementele cheie rezultate din aplicarea metodelor de evaluare prezentate anterior, pentru a răspunde întrebărilor de evaluare.

În cazul în care există contradicții sau sunt probleme în a valida legătura cauzală, vor fi colectate date suplimentare pentru a stabili o legătură cauzală validă.

**4. Colectarea de dovezi suplimentare**

În cazul în care se va identifica faptul că pentru anumite aspecte, legătura cauzală este mai slabă se va urmări identificarea și colectarea unor informații /dovezi suplimentare pentru aprofundarea analizei și pentru revizuirea concluziilor privind rezultatele obținute. Totodată, în acest mod va putea fi evaluată rezonabilitatea ipotezelor precum și influența factorilor externi sau a altor factori care contribuie la obținerea rezultatelor.

**5. Revizuirea și validarea contribuției (confirmarea /validarea legăturii cauzale definite la nivelul fiecărei TE) și formularea răspunsurilor la întrebările de evaluare**

Dovezile /informațiile colectate ar trebui să permită evaluarea de o manieră substanțială și credibilă a contribuției programului și formularea unui răspuns adecvat prin confirmarea sau, după caz, infirmarea de o manieră clară a legăturii cauzale identificate.

Tabel 23: Sinteza abordării metodologice de răspuns la întrebările de evaluare - Tema 3

| ***TEMA 3*** | | IE1 | IE2 | IE3 | IE **4** | IE**5** | IE**6** | IE 7 | IE8 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Metode/ Abordări metodologice | Instrumente |
| **Evaluare bazată pe teorie** | Cercetare documentară | x | x | x | x |  | x | x | x |
| Procesare și analiză statistică a seriilor de date | x |  |  |  |  |  |  |  |
| Tehnici vizuale - hărți GIS | x |  |  |  |  |  |  |  |
| Interviuri |  | x | x |  |  |  |  |  |
| Sondaj |  | x | x | x |  | x | x |  |
| Atelier de lucru | x |  |  |  |  |  |  |  |
| Focus grup | x | x | x | x |  | x | x | x |
| Metaevaluarea studiilor de caz și a analizelor cost beneficiu | ACB intermediare | x | x | x |  |  |  |  |  |
| Studii de caz la nivel de proiect, incluzând: | x | x | x | x | x | x | x |  |
| Modelare | Tehnici de modelare (utilizare model MNT) | x\* | x\* | x\* | x\* | x\* | x\* |  | X\* |
| Metoda analizei Multicriteriale (suplimentar) | Matrice | x | x | x | x | x | x |  |  |
| Metoda Delphi (suplimentar) | Chestionar | x | x | x | x | x | x |  | x |

*\** În 2023, în funcție de disponibilitatea datelor de la Ministerul Transporturilor *prin rularea de catre MT a MNT*

### Tema 4 Evaluarea intervențiilor POIM privind dezvoltarea transportului intermodal și fluidizarea traficului, inclusiv în vămi (OS 2.4 si OS 2.6)

***SINTEZA LITERATURII DE SPECIALITATE***

Concluziile aferente sintezei literaturii de specialitate pentru Tema 4 sunt:

* În tema 4 sunt cuprinse transportul intermodal, cel naval și cel vamal. PO urmărește creșterea volumului de mărfuri containerizat manipulat în unități de transport intermodal și scăderea timpului de staționare la punctele de ieșire din țară în perioade aglomerate (transportatori de marfă).
* Impactul măsurilor finanțate se poate observa numai după finalizarea proiectelor și darea în folosință. În cazul **variației volumelor de marfă în centrele intermodale**, vom compara datele furnizate de către operatorii de transport și autoritățile locale. Pe lângă această variabilă, deoarece tema acoperă și transportul vamal, considerăm oportun să analizăm variația **volumelor de marfă în porturile și căile navigabile interne**, utilizând date puse la dispoziție de către operatori și autorități din porturi și căi navigabile. Vom compara aceste date cu cele disponibile la nivel european prin intermediul Eurostat.
* A doua variabilă vizată de program este **variația timpului de staționare la punctele de ieșire din țară în perioade aglomerate[[27]](#footnote-27)**. Pentru a calcula acest indicator, vom utiliza datele furnizate de către autoritățile vamale. O altă variabilă extrem de importantă care este legată de investiția în vămi este **nivelul de mărfuri de contrabandă care au fost identificate în vămi[[28]](#footnote-28)**. În acest sens, vom cere date de la autoritățile vamale pentru a putea compara volumul de mărfuri de contrabandă prinse în vămi și valoarea acestora.
* Evoluția indicatorilor menționați va fi validată și completată prin intermediul interviurilor cu actorii interesați, prin focus-grupuri, ateliere de lucru, sondaje și studii de caz. Aceste metode vor sprijini și identificarea răspunsurilor pentru întrebările de evaluare bazate pe aspecte calitative, precum mecanismele care au afectat intervențiile, sustenabilitatea intervențiilor și lecțiile învățate.

Tabel 24: Variabile analizați în cadrul temei 4

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Indicatori urmăriți în procesul de evaluare** | **Efecte** | **Surse de date** | **Metodologie de calcul** |
| Volum de mărfuri containerizat manipulat în unități de transport intermodal (OS 2.4) | Variația volumelor de marfă în centrele intermodale  Variația volumelor de marfă în porturile și căile navigabile interne | • Înainte: datele din anul de bază din fișa proiectului  • După: Date actualizate de la autoritățile locale și operatorii de transport; INS  • Nivel european: Eurostat | Compararea datelor înainte și după construcție, pentru a:  • identifica măsura în care efectele preconizate ale proiectelor au fost materializate  • estima efectele actuale pe baza ipotezelor incluse în fișele proiectului și a volumelor reale. |
| Timp de staționare la punctele de ieșire din țară în perioade aglomerate (transportatori de marfă) (OS 2.6) | Variația timpului de lichidare la punctele de control (vamale | • Înainte: datele din anul de bază din fișa proiectului și de la autoritățile vamale  • După: datele actualizate primite de la autoritățile vamale  • Nivel european: Eurostat | Compararea datelor înainte și după construcție, pentru a:  • identifica măsura în care efectele preconizate ale proiectelor au fost materializate  • estima efectele actuale pe baza ipotezelor incluse în fișele proiectului și a volumelor reale.  Economiile de timpi sunt calculate ca variație a timpului de autorizare înainte și după implementarea proiectului înmulțit cu volumul de transport pentru a produce economii de timp în la nivel de afaceri. |
| **Alți indicatori** |  |  |  |
| Variația nivelului de contrabandă în vămi | Înainte și după: volumul de mărfuri de contrabandă și valoarea acestora | • Autoritățile vamale  • Poliția Română  • Nivel european: Eurostat | Compararea datelor înainte și după construcție, pentru a:  • identifica măsura în care efectele preconizate ale proiectelor au fost materializate  • estima efectele actuale pe baza ipotezelor incluse în fișele proiectului și a volumelor reale. |

***Tema de evaluare (POIM 4)*** are în vedere evaluarea intervențiilor POIM privind dezvoltarea transportului intermodal și fluidizarea traficului, inclusiv în vămi (OS 2.4 și OS 2.6).

41 de proiecte sunt finanțate în cadrul obiectivelor specifice incluse în a patra temă de evaluare, acoperind transportul multimodal, cel vamal și naval/ITI Delta Dunării.

Tabel 25: Stadiul proiectelor POIM domeniul transport în cadrul temei 4.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Modul de transport** | **Beneficiari** | **Tipul de proiecte** | **Valoarea proiectelor** | **Progresul fizic estimat în iunie 2018** |
| **multimodal** | **7** - urmează să fie stabilit | **4** - investiții noi  **3** - asistență tehnică | **4** - între 10 și 50 mil euro  **3** - sub 10 mil euro | nu au început lucrările |
| **vamal** | **3** - ANAF - Direcția Generală Vămi | **3** - investiții noi | **1** - între 10 și 50 mil euro  **2** - sub 10 mil euro | nu au început lucrările |
| **naval/ITI Delta Dunării** | **6** - C.N.ACN S.A  **8** - C.N.APDM Galați S.A  **14** - CN APDF SA GIURGIU  **1** - Metaltrade Internațional SA  **1** - Primăria Sulina | **16** - investiții noi  **15** - asistență tehnică | **2** - peste 50 mil. euro  **6** - între 10 și 50 mil euro  **23** - sub 10 mil euro | nu au început lucrările |

1. **Analiza contributiei prin definirea legăturii cauzale Elaborarea /Revizuirea Teoriei Schimbării (TS) și Interograrea acesteia la nivelul fiecărei teme de evaluare**

Principalele legături cauzale (ipoteze) identificate pentru Tema 4 sunt prezentate în tabelul de mai jos, precum și corespondența acestora cu întrebările de evaluare la care răspund.

Tabel 26: Corespondența între ipotezele formulate întrebările de evaluare - Tema 4

| **Ipoteza** | **Descriere ipoteza** | **IE la care contribuie** |
| --- | --- | --- |
| Ipoteza 1 | Dezvoltarea/ modernizarea terminalelor intermodale se realizează pe baza unei abordări integrate, respectiv ține cont de dezvoltarea prevăzută pentru celelalte tipuri de infrastructură și de progresele înregistrate în implementare, asigurând o abordare integrată (ex. infrastructura rutieră/ feroviară/ navală etc.) | \* IE 2, IE 3, IE 4, IE 8 |
| Ipoteza 2 | Investițiile planificate țin cont de factori precum contextul geopolitic sau politicile publice relevante ale ţărilor UE riverane fluviului Dunărea (ex. politici în sectorul energetic). | \* IE 2, IE 3, IE 4 |
| Ipoteza 3 | Localizarea și designul prevăzut al proiectelor răspunde criteriilor specifice de eficiență/ eficacitate privind dezvoltarea și funcționarea terminalelor intermodale, contribuind la creșterea volumului de marfă transportat. | \* IE 2, IE 3, IE 4 |
| Ipoteza 4 | Modul de organizare al procesului de implementare a investițiilor în domeniul transportului intermodal (cu utilizarea unor proceduri, contracte standardizate și asigurarea transparenței procesului) este cel mai adecvat și contribuie la creșterea volumului de marfă transportat. | \* IE 2, IE 3 ,IE 4 |
| Ipoteza 5 | Planificarea și selecția proiectelor în domeniul transportului intermodal ține cont de resursele disponibile, stadiul de pregătire și alte aspecte specifice (ex. coordonarea cu investițiile corespondente de infrastructură rutieră/feroviară, coordonarea cu alte proiecte la nivelul UE, aspecte legate de obținerea avizelor/ aprobărilor necesare, limitările specifice date de necesitatea respectării legislației în domeniul ajutorului de stat, conexiunea cu proiectele complementare etc) | \* IE 2, IE 3, IE 6, IE 7, IE 8 |
| Ipoteza 6 | Investițiile în vămi sunt realizate conform unei planificări integrate, beneficiind de pregătirea profesională a personalului din vămi (pe baza intervențiilor POCA), sarcinile urmând a fi realizate pe baza unor proceduri de lucru clare, bine puse la punct. | \* IE 2, IE 3, IE 5, IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 7 | Capacitatea managerială a autorităților și a beneficiarilor pentru gestionarea proiectelor este adecvată (inclusiv ca urmare a activităților de asistență tehnică implementate) și contribuie la implementarea eficace și eficientă a proiectelor promovate. | \* IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 8 | Proiectele sunt implementate la timp, autoritățile responsabile fiind capabile să identifice și promoveze măsuri care să permită depășirea barierelor (ex. întârzieri datorate procesului de achiziții publice, obținerii acordurilor de mediu necesare etc.) și evitarea unor efecte negative asupra altor proiecte (complementare). | \* IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 9 | Schimbările la nivel politic/ instituțional/ decizional nu afectează modul de prioritizare al proiectelor și implementarea cu succes a acestora. | \* IE 2, IE 3, IE 5, IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 10 | Implementarea investițiilor și a activităților de mentenanță prevăzute pentru acestea are la bază un set de criterii clare de de performanță, care contribuie la atingerea de o manieră optimizată a obiectivelor stabilite și asigură sustenabilitatea în timp a investițiilor. | \* IE 2, IE 3, IE 6, IE 7 |

1. **Colectarea dovezilor existente prin interogarea TS, metaevaluare, modelare, sondaj Delphi**

Aceasta reprezintă **etapa principală de analiză din cadrul evaluării impactului și presupune aplicarea combinată a metodelor și instrumentelor de evaluare prevăzute,** creând premisele realizării unor analize detaliate care să permită validarea sau invalidarea legăturii cauzale definite, precum și formulării unui răspuns cât mai complet și coerent la întrebările de evaluare.

Tabel 27: Metode de evaluare pe exercitii de evaluare

| **Rapoarte de**  **Evaluare** | **Evaluarea Bazata pe Teorie** | **Metaevaluare** | | **Modelare** | **Sondaj Delphi** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ACB** | **Studii de caz** |
| **Raport de Evaluare 2019** | Interogarea Teoriei Programului | 0 | 0 | NA | X |
| **Raport de Evaluare 2021** | Reconstruirea si Interograre Teoriei Programului | 0 | 4 | NA\* | X |
| **Raport de Evaluare 2023** | Reconstruirea si Interograre Teoriei Programului | 0 | 4 | X\*\* | X |

*\*Modelul MNT nu este disponibil, dar odata cu actualizarea metodologiei de evaluare in 2021 se analiza posibilitate dezvoltarii / folosirii unor modele matematice alternative, in functie de datele disponibile*

*\*\* Prin rularea de catre MT modelului MNT aferent urmatoarei perioade de programare*

**Surse de date**

|  |
| --- |
| **Surse de date propuse pentru Tema 4** |
| * Date privind contextul intervențiilor în domeniul mobilității prin dezvoltarea transportului intermodal, cel naval și cel vamal, preluate din baze de date statistice și rapoarte de monitorizare și evaluare * Informații și date la nivel de program - documente de programare, monitorizare și implementare și date/indicatori de monitorizare (AMPOIM, alte părți interesate), inclusiv Rapoartele anuale de implementare/Rapoarte de progres/Raport Final de implementare * Date de le INS (privind variabilele urmărite la nivelul indicatorilor de program) * Date din Eurostat sau alte baze de date statistice relevante * Date din MPGT, date privind evoluția cererii * Date de la ANAF * Date de la operatorii de transport și autoritățile locale * Date de la operatori și autorități din porturi și căi navigabile * Date de la autorități vamale * Diferite studii și rapoarte (inclusiv studii de impact) conform sintezei literaturii de specialitate pentru Tema 4 etc. |

**Metode și tehnici de colectare a datelor**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr crt.** | **Instrumente** | **Metodele pentru vor fi utilizate** | **Detalii** |
| 1. | Cercetare documentară | * EBT * Metaevaluare: *Studii de caz* | Pe baza surselor de date mai sus prezentate  Alte documente identificate pe parcursul evaluării |
| 2 | Interviuri separate, ca instrument de evaluare de sine stătător | * EBT | Se vor realiza interviuri cu stakeholderii la nivel național reprezentativi pentru toate Temele pentru fiecare RE: 2019, 2021, 2023 |
| Interviuri în cadrul studiilor de caz și al ACB intermediară | * Metaevaluare: *Studii de Caz* | Se vor realiza interviuri cu stakeholderii oferi informații relevante despre proiectul care face subiectul ACB/ studiului de caz (Manager de proiect, echipa de proiect, proiectanti, constructori, diriginti de santier, decidenti locali etc) |
| 3 | Atelier de Lucru/ Focus grup | * EBT | EBT: 1 Atelier de lucru pentru validarea ipotezelor pentru toate temele pentru fiecare RE: 2019, 2021, 2023 |
| * Agregarea rezultatelor din toate metodele | 1 atelier pentru validare constatarilor pe fiecare RE |
| 4 | Sondaj online\*  \**Ca parte a unui sondaj online comun pentru cele 6 teme Sondaj online pentru identificarea și cuantificare efectelor mai largi obținute ca urmare a implementării intervențiilor* | * EBT | Sondaj la nivelul GT aferent Temei 4 pe baza de chestionar modular particularizat pe GT in functie de tema (detalii în ***Anexa 9***), urmărind următoarele aspecte:   * Aspecte privind calitatea infrastructurii * Economii de timp realizate sau întârzieri (dacă este cazul) * Efecte pe perioada construcțiilor/ implementării intervențiilor * Aspecte privind utilizarea unor rute alternative (în cazul pct. de trecere a frontierei) sau modalități alternative de transport – *ex. restricții, probleme întâmpinate, limitări privind mărfurile transportate etc.* * Măsura în care sunt afectate alte investiții complementare (transport rutier, feroviar, naval etc.) * Măsura în care abordarea utilizată (ex. calendarul investițiilor, modul de corelare cu alte investitii) este cea mai potrivită/ Posibile abordări alternative * Posibile efecte asupra mediului înconjurător * Impactul la nivelul afacerii, ex. asupra profitabilității (în cazul firmelor) * Impactul asupra investițiilor realizate/ planificate * Efecte asupra dezvoltării zonei (ex. atragerea de noi investiții) * Aspecte privind colaborarea cu statele invecinate (în cazul investitiilor in vămi; investițiilor în infra portuară etc.) |
| 5 | ACB Intermediare | Metaevaluare | În cazul temei 4, nu sunt alocate ACB-uri intermediare |
| 6 | Studii de caz | Metaevaluare | Celei de-a patra teme, CdS îi atribuie 4 studii de caz. Proiectele pentru care vor fi făcute studii de caz vor fi selectate din rândul a 3 proiecte cu valori de peste 50 mil. de euro și 11 proiecte cu valori între 10 și 50 mil. de euro. Acestea vor selectate în cadrul actualizării metodologiei de evaluare pentru Raportul din 2021 și/sau cel din 2023, în funcție de nivelul de maturitate al acestora și tipul de transport, astfel încât să fie acoperite și transportul multimodal și vămile. Deoarece niciun proiect nu se află în faza de construcții în acest trim. din 2018, nu vor fi realizate studii de caz pe această temă în 2019.  Studiile de caz pentru Tema 4 vor avea la bază analiza documentară la nivel de proiecte (IE 1-7), interviuri cu persoanele implicate în implementarea proiectelor din partea beneficiarilor, față în față sau telefonic (IE 1-7), procesarea și analiza statistică a seriilor de date (IE 1-7) și tehnici vizuale (IE 1, 3-7).  Tabel 28: Repartizarea Studiilor de caz pentru tema 4.   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **SC conform CdS** | **Nr. SC propuse în urma analizei portofo-liului de proiecte** | **Proiecte > 50 mil. Eur** | | | | **Proiecte între 10-50 mil. Euro** | | | | | **Total Eșantion** | **Nr. Proiecte în implementare în 2019** | **Nr. Proiecte în implementare în 2021** | **Nr. Proiecte în implementare în 2023** | **Total eșantion** | **Eșantion proiecte începute în 2019** | **Eșantion proiecte începute în 2021** | **Eșantion proiecte începute in 2023** | | 4 | 4 | 3 | 0 | 1 | 2 | 11 | 0 | 1 | 10 | |

1. **Asamblarea și evaluarea contribuției, a performanțelor și a provocărilor**

Constatările rezultate în urma utilizării celor trei metode menționate anterior (interogarea TS, modelarea, metaevaluare,) vor sprijini procesul de formulare a răspunsurilor la Întrebările de Evaluare.

Rezultatele analizelor vor fi sintetizate astfel încât să reflecte de o manieră cât mai coerentă situația atat în ansamblu la nivelul Temei 1, cat si pentru fiecare mod de transport. Pentru a realiza o sinteză și o analiză cât mai relevante, propunem complementar analizelor în format narativ, utilizarea unei **Matrici multi-criteriale,** care să surprindă și să sintetizeze elementele cheie rezultate din aplicarea metodelor de evaluare prezentate anterior, pentru a răspunde întrebărilor de evaluare.

În cazul în care există contradicții sau sunt probleme în a valida legătura cauzală, vor fi colectate date suplimentare pentru a stabili o legătură cauzală validă.

1. **Colectarea de dovezi suplimentare**

În cazul în care se va identifica faptul că pentru anumite aspecte, legătura cauzală este mai slabă se va urmări identificarea și colectarea unor informații /dovezi suplimentare pentru aprofundarea analizei și pentru revizuirea concluziilor privind rezultatele obținute. Totodată, în acest mod va putea fi evaluată rezonabilitatea ipotezelor precum și influența factorilor externi sau a altor factori care contribuie la obținerea rezultatelor.

1. **Revizuirea și validarea contribuției (confirmarea /validarea legăturii cauzale definite la nivelul fiecărei TE) și formularea răspunsurilor la întrebările de evaluare**

Dovezile /informațiile colectate ar trebui să permită evaluarea de o manieră substanțială și credibilă a contribuției programului și formularea unui răspuns adecvat prin confirmarea sau, după caz, infirmarea de o manieră clară a legăturii cauzale identificate.

Tabel 29: Sinteza abordării metodologice de răspuns la întrebările de evaluare - Tema 4

| ***TEMA 4*** | | IE1 | IE2 | IE3 | IE **4** | IE**5** | IE**6** | IE 7 | IE8 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Metode/ Abordări metodologice | Instrumente |
| **Evaluare bazată pe teorie** | Cercetare documentară | x | x | x | x |  | x | x | x |
| Procesare și analiză statistică a seriilor de date | x |  |  |  |  |  |  |  |
| Tehnici vizuale - hărți GIS | x |  |  |  |  |  |  |  |
| Interviuri |  | x | x |  |  |  |  |  |
| Sondaj |  | x | x | x |  | x | x |  |
| Atelier de lucru | x |  |  |  |  |  |  |  |
| Focus grup | x | x | x | x |  | x | x | x |
| Abordarea Evaluare Strategică |  |  |  |  | x |  |  |  |
| Metaevaluarea studiilor de caz | Studii de caz la nivel de proiect, incluzând: | x | x | x | x | x | x | x |  |
| Modelare | Tehnici de modelare (utilizare model MPGT) | x\* | x\* | x\* | x\* | x\* | x\* |  |  |
| Metoda Delphi (suplimentar) | Chestionar | x | x | x | x | x | x |  | x |
| Metoda analizei Multicriteriale | Matrice | x | x | x | x | x | x |  |  |

\* În 2023, în funcție de disponibilitatea datelor de la Ministerul Transporturilor prin rularea de catre MT a MNT aferent urmatoarei perioade de programare

### Tema 5 Siguranța şi reducerea impactului asupra mediului (OS 2.5)

***SINTEZA LITERATURII DE SPECIALITATE***

Concluziile aferente sintezei literaturii de specialitate pentru Tema 5 sunt:

* Tema cinci se concentrează pe investiții în siguranță și reducerea impactului asupra mediului. Aceste proiecte au o valoare mai mică decât a celor din temele de evaluare precedente și adresează punctual probleme de siguranță și mediu. Indicatorul urmărit de PO în cadrul acestei teme se referă la **numărul de decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori,** mijlocul de transport cel mai problematic din punct de vedere al siguranței[[29]](#footnote-29). Pentru a compara evoluția acestui indicator, vom utiliza date furnizate de către Poliția Română și Autoritatea Rutieră Română. Considerăm că, datorită investițiilor făcute în modul de transport feroviar și cel naval, este important de analizat și **evoluția numărului de decese înregistrate în urma accidentelor feroviare și navale la un milion de locuitori**. În acest sens, vom compara datele furnizate de către Poliția Română și autoritățile și operatorii din cele două moduri de transport.
* Deoarece prevăzute de proiectele din transportul rutier și naval încadrate în această temă vizează și impactul asupra mediului, în special în cazul transportului naval[[30]](#footnote-30), vom analiza și evoluția următoarelor variabile: **variații la nivelul zgomotului provocat de traficul rutier[[31]](#footnote-31) și cel naval, poluarea aerului de către transportul naval și emisiile de gaze cu efecte de sera de către transportul naval.** Vom analiza evoluția indicatorilor utilizând datele furnizate de către Ministerul Mediului, Garda de Mediu și Autoritățile portuare.
* Evoluția indicatorilor menționați va fi validată și completată prin intermediul interviurilor cu actorii interesați, prin focus-grupuri, ateliere de lucru, sondaje și studii de caz. Aceste metode vor sprijini și identificarea răspunsurilor pentru întrebările de evaluare bazate pe aspecte calitative, precum mecanismele care au afectat intervențiile, sustenabilitatea intervențiilor și lecțiile învățate.

Tabel 30: Variabile analizați în cadrul temei 5

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Indicatori urmăriți în procesul de evaluare** | **Efecte** | **Surse de date** | **Metodologie de calcul** |
| Nr. decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori (OS 2.5) | Variația la nivelul siguranței în trafic   * Decese cauzate de accidente rutiere pe an * Decese cauzate de accidente feroviare pe an | * Datele colectate de poliție după accidente * Autoritatea Rutieră Română * Autoritățile și companiile feroviare române * INS   Nivel european: Eurostat | Compararea datelor înainte și după construcție, pentru a:   * identifica măsura în care efectele preconizate ale proiectelor au fost materializate   estima efectele actuale pe baza ipotezelor incluse în fișele proiectului și a volumelor reale. |
| **Alți indicatori** |  |  |  |
| Variații la nivelul zgomotului  Poluarea aerului  Emisiile de gaze cu efecte de seră | Impactul asupra mediului va cuprinde trei variabile: nivelul de zgomot, poluarea aerului și emisiile de gaze cu efecte de sera | * Primăria Generală a Capitalei * Ministerul Mediului și Garda de Mediu * INS   Nivel european: Eurostat | Variațiile la nivelul zgomotului, aerului si emisiilor de gaze cu efecte de sera se vor calcula prin compararea datelor înainte și după construcție, pentru a:   * identifica măsura în care efectele preconizate ale proiectelor au fost materializate * estima efectele actuale pe baza ipotezelor incluse în fișele proiectului și a datelor actualizate.   Costurile de disconfort și sănătate vor fi calculate prin intermediul analizei cost beneficiu |

***Tema 5 de evaluare (POIM 5)*** are în vedere evaluarea intervențiilor care vizează creșterea siguranței traficului și reducerea impactului asupra mediului (OS 2.5).

Tema de evaluare 5 cuprinde **27 de proiecte**, acoperind **4 moduri de transport**: aerian, feroviar, naval și rutier.

Tabel 31: Stadiul proiectelor POIM domeniul transport în cadrul temei 5

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Modul de transport** | **Beneficiari** | **Tipul de proiecte** | **Valoarea proiectelor** | **Progresul fizic estimat în iunie 2018** |
| **aerian** | **2** - nemenționat | **1** - investiție nouă  **1** - asistență tehnică | **2** - sub 10 mil euro | nu au început lucrările |
| **feroviar** | **6** - C.N.C.F. C.F.R. S.A | **2 -** fazat  **3** - investiții noi  **1** - asistență tehnică | **5** - între 10 și 50 mil euro  **1** - sub 10 mil euro | **4** - neîncepute, fără date sau sub 10%  **1** - progres între 10% și 50%  **1** - progres între 90% și 100% |
| **naval** | **3** - A.F.D.J. Galați  **1** - C.N.APDM Galați S.A | **4** - investiții noi | **3** - între 10 și 50 mil euro  **1** - sub 10 mil euro | nu există date disponibile |
| **rutier** | **4** - MAI  **11** - CNAIR S.A. | **9** - investiții noi  **6** - asistență tehnică | **1** - peste 50 mil. euro  **13** - între 10 și 50 mil euro  **3** - sub 10 mil euro | **14** - neîncepute, fără date sau sub 10%  **1** - progres între 10% și 50% |

1. **Analiza contributiei prin definirea legăturii cauzale Elaborarea /Revizuirea Teoriei Schimbării (TS) și Interograrea acesteia la nivelul fiecărei teme de evaluare**

Principalele legături cauzale (ipoteze) identificate pentru Tema 5 sunt prezentate în tabelul de mai jos, precum și corespondența acestora cu întrebările de evaluare la care răspund.

Tabel 32: Corespondența între ipotezele formulate întrebările de evaluare - Tema 5

| **Ipoteza** | **Descriere ipoteza** | **IE la care contribuie** |
| --- | --- | --- |
| Ipoteza 1 | Planificarea proiectelor este corelată cu prioritizarea realizată la nivelul proiectelor de dezvoltare a infrastructurii rutiere/ feroviare/ fluviale și maritime, asigurând o abordare integrată, coerentă a problemelor întâmpinate | \* IE 2, IE 3, IE 6, IE 7, IE 8 |
| Ipoteza 2 | Localizarea prevăzută pentru proiectele de îmbunătățire a siguranței și securității transporturilor este cea mai adecvată, fiind realizată pe baza unei analize corecte și comprehensive în acest sens și contribuind la atingerea obiectivului vizat (creşterea gradului de siguranţă şi securitate pe toate modurile de transport). | \* IE 2, IE 3, IE 4, IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 3 | Măsurile de creștere a siguranței pentru transportul rutier țin cont de evoluția factorilor care influențează comportamentul în trafic (ex. creșterea parcului auto; gradul de motorizare; disponibilitatea locurilor de parcare; nivelul de pregătire al conducătorilor auto, prevederile strategiilor UE în domeniu etc.) | \* IE 2, IE 3, IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 4 | Activitățile de protecție a mediului prevăzute sunt bine implementate, localizarea lor fiind realizată în zonele cu cele mai mari nevoi în acest sens. | \* IE 2, IE 3, IE 4 |
| Ipoteza 5 | Măsurile de siguranță prevăzute sunt însoțite de acțiuni de informare și educare a actorilor implicați și a cetățenilor, în scopul atingerii obiectivelor vizate. | \* IE 2, IE 3, IE 4, IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 6 | Capacitatea managerială a autorităților și beneficiarilor pentru gestionarea proiectelor este adecvată (inclusiv ca urmare a activităților de asistență tehnică implementate) și contribuie la implementarea eficace și eficientă a proiectelor promovate. | \* IE 2, IE 3, IE 4, IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 7 | Procedurile de selecție prevăzute și tipul de contracte utilizate (contracte de performanță, cerințe specifice privind întreținerea lucrărilor etc.) asigură o bună calitate a lucrărilor și sustenabilitatea în timp a efectelor. | \* IE 2, IE 5, IE 6, IE 7 |

1. **Colectarea dovezilor existente prin interogarea TS, metaevaluare, modelare, sondaj Delphi**

Aceasta reprezintă **etapa principală de analiză din cadrul evaluării impactului și presupune aplicarea combinată a metodelor și instrumentelor de evaluare prevăzute,** creând premisele realizării unor analize detaliate care să permită validarea sau invalidarea legăturii cauzale definite, precum și formulării unui răspuns cât mai complet și coerent la întrebările de evaluare.

Tabel 33: Metode de evaluare pe exercitii de evaluare

| **Rapoarte de**  **Evaluare** | **Evaluarea Bazata pe Teorie** | **Metaevaluare** | | **Modelare** | **Sondaj Delphi** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ACB** | **Studii de caz** |
| **Raport de Evaluare 2019** | Interogarea Teoriei Programului | NA | 0 | NA | X |
| **Raport de Evaluare 2021** | Reconstruirea si Interograre Teoriei Programului | NA | 8 | NA | X |
| **Raport de Evaluare 2023** | Reconstruirea si Interograre Teoriei Programului | NA | 8 | X\* | x |

*\* Prin rularea de catre MT modelului MNT aferent urmatoarei perioade de programare*

**Surse de date**

|  |
| --- |
| **Surse de date propuse pentru Tema 5** |
| * Date privind contextul intervențiilor în domeniul sigurantei si impactului asupra mediului, preluate din baze de date statistice și rapoarte de monitorizare și evaluare * Informații și date la nivel de program - documente de programare, monitorizare și implementare și date/indicatori de monitorizare (AMPOIM, alte părți interesate), inclusiv Rapoartele anuale de implementare/Rapoarte de progres/Raport Final de Implementare * Date administrative privind proiectele finanțate (sursa: AM POIM) * Date de la INS (privind variabilele urmărite la nivelul indicatorilor de program) * Date din Eurostat sau alte baze de date statistice relevante * Date din MPGT (CFR, MT, CNAIR, Cestrin) * Date de la Poliția Română, Autoritatea Rutieră Română * Datele colectate de poliție după accidente * Date de la Autoritățile și companiile feroviare române * Date de la Autoritățile Portuare * Date de la Primăria Generală a Capitalei * Date de la Ministerul Mediului, Garda de Mediu * Diferite studii și rapoarte (inclusiv studii de impact) conform sintezei literaturii de specialitate pentru Tema 5 etc. |

**Metode și tehnici de colectare a datelor**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr crt.** | **Instrumente** | **Metodele pentru vor fi utilizate** | **Detalii** |
| 1. | Cercetare documentară | * EBT * Metaevaluare: *Studii de caz* | Pe baza surselor de date mai sus prezentate  Alte documente identificate pe parcursul evaluării |
| 2 | Interviuri separate, ca instrument de evaluare de sine stătător | * EBT | Se vor realiza interviuri cu stakeholderii la nivel național reprezentativi pentru toate Temele pentru fiecare RE: 2019, 2021, 2023 |
| Interviuri în cadrul studiilor de caz și al ACB intermediară | * Metaevaluare: *Studii de Caz* | Se vor realiza interviuri cu stakeholderii oferi informații relevante despre proiectul care face subiectul ACB/ studiului de caz (Manager de proiect, echipa de proiect, proiectanti, constructori, decidenti locali etc) |
| 3 | Atelier de Lucru/ Focus grup | * EBT | EBT: 1 Atelier de lucru pentru validarea ipotezelor pentru toate temele pentru fiecare RE: 2019, 2021, 2023 |
| * Agregarea rezultatelor din toate metodele | 1 atelier pentru valdiare constatarilor pe fiecare RE |
| 4 | Sondaj online\*  \**Ca parte a unui sondaj online comun pentru cele 6 teme Sondaj online pentru identificarea și cuantificare efectelor mai largi obținute ca urmare a implementării intervențiilor* | * EBT | Sondaj la nivelul GT aferent Temei 1 pe baza de chestionar modular particularizat pe GT in functie de tema (detalii în ***Anexa 9***), urmărind următoarele aspecte:   * Aspecte privind calitatea măsurilor de securitate și siguranță implementate * Posibile întârzieri/ dificultăți în utilizare (dacă este cazul) * Costuri suplimentare în operare (dacă este cazul) * Aspecte privind posibile limitări în utilizare – *ex. restricții, probleme întâmpinate, limitări privind cantitățile transportate transportate, timpul de utilizare etc.* * Efecte pe perioada construcțiilor/ implementării intervențiilor * Măsura în care sunt afectate alte investiții complementare (transport rutier, feroviar, naval etc.) * Măsura în care investițiile realizate sunt suficiente; investiții complementare necesare * Posibile efecte asupra mediului înconjurător * Impactul la nivelul afacerii, ex. asupra profitabilității (în cazul firmelor) * Impactul asupra investițiilor realizate/ planificate * Efecte asupra dezvoltării zonei (ex. atragerea de noi investiții) * Efecte la nivel social (ex. asupra sănătății populației) * Aspecte privind colaborarea cu alte autorități/ entități (inclusiv din sectorul privat) cu responsabilități în domeniile implicate |
| 5 | ACB Intermediare | Metaevaluare | În cazul temei 5, nu sunt repartizate ACB-uri. |
| 6 | Studii de caz | Metaevaluare | Pentru cea de-a cincea temă de evaluare, în CdS sunt alocate 8 studii de caz. Proiectele pentru care vor fi realizate studiile de caz vor fi selectate din 12 proiecte cu o diversitate mare a activităților, unul fiind peste 50 de mil. de euro și 11 având alori între 10 și 50 mil. de euro. În funcție de maturitatea proiectelor, în 2021 se va putea face selecția din 8 proiecte, iar în 2023 din 4 proiecte, care ar putea fi evaluate prin studii de caz. Studiile de caz pentru Tema 5 vor avea la bază analiza documentară la nivel de proiecte (IE 1-7), interviuri cu persoanele implicate în implementarea proiectelor din partea beneficiarilor, față în față sau telefonic (IE 1-7), procesarea și analiza statistică a seriilor de date (IE 1-7) și tehnici vizuale (IE 1, 3-7).  Tabel 34: Repartizarea Studiilor de caz pentru tema 5.   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **SC conform CdS** | **Nr. SC propuse în urma analizei portofo-liului de proiecte** | **Proiecte > 50 mil. Eur** | | | | **Proiecte între 10-50 mil. Euro** | | | | | **Total Eșantion** | **Nr. Proiecte în implementare în 2019** | **Nr. Proiecte în implementare în 2021** | **Nr. Proiecte în implementare în 2023** | **Total eșantion** | **Eșantion proiecte începute în 2019** | **Eșantion proiecte începute în 2021** | **Eșantion proiecte începute in 2023** | | 8 | 8 | 1 | 0 | 1 | 0 | 11 | 0 | 7 | 4 | |

1. **Asamblarea și evaluarea contribuției, a performanțelor și a provocărilor**

Constatările rezultate în urma utilizării celor trei metode menționate anterior (interogarea TS, modelarea, metaevaluare,) vor sprijini procesul de formulare a răspunsurilor la Întrebările de Evaluare.

Rezultatele analizelor vor fi sintetizate astfel încât să reflecte de o manieră cât mai coerentă situația atat în ansamblu la nivelul Temei 1, cat si pentru fiecare mod de transport. Pentru a realiza o sinteză și o analiză cât mai relevante, propunem complementar analizelor în format narativ, utilizarea unei **Matrici multi-criteriale,** care să surprindă și să sintetizeze elementele cheie rezultate din aplicarea metodelor de evaluare prezentate anterior, pentru a răspunde întrebărilor de evaluare.

În cazul în care există contradicții sau sunt probleme în a valida legătura cauzală, vor fi colectate date suplimentare pentru a stabili o legătură cauzală validă.

1. **Colectarea de dovezi suplimentare**

În cazul în care se va identifica faptul că pentru anumite aspecte, legătura cauzală este mai slabă se va urmări identificarea și colectarea unor informații /dovezi suplimentare pentru aprofundarea analizei și pentru revizuirea concluziilor privind rezultatele obținute. Totodată, în acest mod va putea fi evaluată rezonabilitatea ipotezelor precum și influența factorilor externi sau a altor factori care contribuie la obținerea rezultatelor.

1. **Revizuirea și validarea contribuției (confirmarea /validarea legăturii cauzale definite la nivelul fiecărei TE) și formularea răspunsurilor la întrebările de evaluare**

Dovezile /informațiile colectate ar trebui să permită evaluarea de o manieră substanțială și credibilă a contribuției programului și formularea unui răspuns adecvat prin confirmarea sau, după caz, infirmarea de o manieră clară a legăturii cauzale identificate.

Tabel 35: Sinteza abordării metodologice de răspuns la întrebările de evaluare - Tema 5

| ***TEMA 5*** | | IE1 | IE2 | IE3 | IE **4** | IE**5** | IE**6** | IE 7 | IE8 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Metode/ Abordări metodologice | Instrumente |
| **Evaluare bazată pe teorie** | Cercetare documentară | x | x | x | x |  | x | x | x |
| Procesare și analiză statistică a seriilor de date | x |  |  |  |  |  |  |  |
| Tehnici vizuale - hărți GIS | x |  |  |  |  |  |  |  |
| Interviuri |  | x | x |  |  |  |  |  |
| Sondaj |  | x | x | x |  | x | x |  |
| Atelier de lucru | x |  |  |  |  |  |  |  |
| Focus grup | x | x | x | x |  | x | x | x |
| Abordarea Evaluare Strategică |  |  |  |  | x |  |  |  |
| Metaevaluarea studiilor de caz | Studii de caz la nivel de proiect, incluzând: | x | x | x | x | x | x | x |  |
| Modelare | Tehnici de modelare (utilizare model MPGT) | x\* | x\* | x\* | x\* | x\* | x\* |  |  |
| Metoda Delphi (suplimentar) | Chestionar | x | x | x | x | x | x |  | x |
| Metoda analizei Multicriteriale (suplimentar) | Matrice | x | x | x | x | x | x |  |  |

*\** În 2023, în funcție de disponibilitatea datelor de la Ministerul Transporturilor *prin rularea de catre MT a MNT aferent urmatoarei perioade de programare*

### Tema 6 Evaluarea intervențiilor privind creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar (OS 2.7)

***SINTEZA LITERATURII DE SPECIALITATE***

Concluziile aferente sintezei literaturii de specialitate pentru Tema 6sunt:

* Tema 6 este dedicată exclusiv transportului feroviar, astfel încât să atragă cât mai mulți pasageri către acest mijloc de transport. Astfel, principalul aspect urmărit de PO este legat de **variația numărului de călători ai transportului feroviar**. Pentru a calcula cum a evoluat media anuală a numărului de călători per km de rețea feroviară, vom utiliza datele furnizate de către autoritățile și operatorii feroviari români. Conform, Notei Tehnice realizate de AECOM pentru MPGT privind transportul feroviar de marfă[[32]](#footnote-32), transportul feroviar de mărfuri, deși avea o cotă de piață mare în 2011, de 18%, riscă să scadă în lipsa investițiilor în infrastructura feroviară. De aceea vom compara și efectele proiectelor finalizate asupra **volumului de mărfuri transportate pe căile feroviare.** Datele actuale necesare pentru a compara evoluția la nivel national și regional vor fi furnizate de către INS, în baza informațiilor primite de la toate autoritățile din domeniu operatorii feroviari. iar cele la nivel European vor fi preluate de pe Eurostat.
* Pe lângă acest indicator, având în vedere investițiile semnificative în infrastructura feroviară, vom mai analiza efectele legate de **variația nivelului siguranței în traficul feroviar[[33]](#footnote-33)**. Vom analiza evoluția numărului de decese cauzate de accidente feroviare pe an prin compararea datelor furnizate de autoritățile și companiile de transport feroviar, dar și de Poliția Română.
* De asemenea, vom analiza impactul investițiilor în infrastructura feroviară la **nivel de zgomot, poluare a aerului și emisii de gaze cu efecte de seră[[34]](#footnote-34).** Variațiile celor trei variabilevor fi calculate comparând datele furnizate de Ministerul Mediului și Garda de Mediu, în măsura în care acestea vor fi disponibile. Toți indicatorii vor fi comparați și cu evoluția la nivel european prin intermediul datelor disponibile de la Eurostat.
* Evoluția indicatorilor menționați va fi validată și completată prin intermediul interviurilor cu actorii interesați, prin focus-grupuri, ateliere de lucru, sondaje și studii de caz. Aceste metode vor sprijini și identificarea răspunsurilor pentru întrebările de evaluare bazate pe aspecte calitative, precum mecanismele care au afectat intervențiile, sustenabilitatea intervențiilor și lecțiile învățate.

Tabel 36: Variabile analizați în cadrul temei 6

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Indicatori urmăriți în procesul de evaluare** | **Efecte** | **Surse de date** | **Metodologie de calcul** |
| Intensitatea utilizării rețelei feroviare (OS 2.7) | Variația numărului de călători ai transportului feroviar: Media anuală a numărului de călători per km de rețea feroviară | • Autoritățile și operatorii feroviari români  • Nivel european: Eurostat | Compararea datelor cu privire la numărul de călători înainte și după investiție |
| **Alți indicatori** |  |  |  |
| Variații la nivelul siguranței în trafic | * Decese cauzate de accidente feroviare pe an * Beneficii financiare legate de evoluția numărului de accidente | * Datele colectate de poliție după accidente * Operatorii de transport feroviar * Companiile de asigurări * INS * Nivel european: Eurostat | Variațiile la nivelul siguranței se vor calcula prin compararea datelor înainte și după construcție, pentru a:  • identifica măsura în care efectele preconizate ale proiectelor au fost materializate  • estima efectele actuale pe baza ipotezelor incluse în fișele proiectului și a volumelor reale. |
| Variații la nivelul zgomotului  Poluarea aerului  Emisiile de gaze cu efecte de sera  Zone protejate afectate | Impactul asupra mediului va cuprinde patru variabile: nivelul de zgomot, poluarea aerului, emisiile de gaze cu efecte de sera și zone protejate afectate | * Primăria Generală a Capitalei * Ministerul Mediului și Garda de Mediu * INS   Nivel european: Eurostat | Variațiile la nivelul zgomotului, aerului, emisiilor de gaze cu efecte de sera și a zonelor protejate se vor calcula prin compararea datelor înainte și după construcție, pentru a:   * identifica măsura în care efectele preconizate ale proiectelor au fost materializate * estima efectele actuale pe baza ipotezelor incluse în fișele proiectului și a datelor actualizate.   Costurile de disconfort și sănătate vor fi calculate prin intermediul analizei cost beneficiu |

**Tema 6 de evaluare (POIM 6)** vizează creşterea sustenabilităţii şi calităţii transportului feroviar (OS 2.7).

Cele 30 de proiecte cuprinse în cadrul temei 6 sunt dedicate modului de transport feroviar, având ca beneficiari C.N.C.F. C.F.R. S.A (28 de proiecte) și Autoritatea pentru Reformă Feroviară (2). Dintre acestea:

* 5 sunt proiecte fazate, 13 sunt proiecte noi de investiții, iar 12 sunt de asistență tehnică,
* 6 proiecte au o valoare totală de peste 50 mil. de euro, 8 au valoarea totală între 10 și 50 mil. de euro, iar 16 au sub 10 mil. de euro,
* 25 sunt în faza de design sau nu au progres fizic, 3 a progres fizic între 50 și 90%, iar 2 proiecte au progres fizic peste 90%.

1. **Analiza contributiei prin definirea legăturii cauzale Elaborarea /Revizuirea Teoriei Schimbării (TS) și Interograrea acesteia la nivelul fiecărei teme de evaluare**

Principalele legături cauzale (ipoteze) identificate pentru Tema 5 sunt prezentate în tabelul de mai jos, precum și corespondența acestora cu întrebările de evaluare la care răspund.

Tabel 37: Corespondența între ipotezele formulate întrebările de evaluare - Tema 6

| **Ipoteza** | **Descriere ipoteza** | **IE la care contribuie** |
| --- | --- | --- |
| Ipoteza 1 | Proiectele care vizează îmbunătățirea calității serviciilor sunt parte a unei abordări integrate, fiind corelate cu celelalte măsuri în domeniul infrastructurii feroviare, astfel încât să contribuie la creșterea intensității utilizării rețelei feroviare. | \* IE 2, IE 3, IE 4, IE 6, IE 7, IE 8 |
| Ipoteza 2 | Măsurile de reformă propuse și etapizarea acestora sunt adecvate, bazate pe o analiză corectă și comprehensivă a problemelor, contribuind la eficientizarea, comercializarea și competitivizarea transportului feroviar. | \* IE 2, IE 3, IE 4, IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 3 | Capacitatea managerială a autorităților și beneficiarilor pentru gestionarea proiectelor este adecvată (inclusiv ca urmare a activităților de asistență tehnică implementate) și contribuie la implementarea eficace și eficientă a proiectelor promovate. | \* IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 4 | Proiectele sunt implementate la timp, autoritățile responsabile fiind capabile să identifice și promoveze măsuri care să permită depășirea barierelor (ex. întârzieri datorate procesului de achiziții publice, obținerii acordurilor de mediu necesare etc.) și evitarea unor efecte negative asupra altor proiecte (complementare). | \* IE 3, IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 5 | Schimbările la nivel politic/ instituțional/ decizional nu afectează modul de prioritizare al proiectelor și implementarea cu succes a acestora. | \* IE 2, IE 3, IE 6, IE 7 |
| Ipoteza 6 | Implementarea investițiilor și a activităților de mentenanță prevăzute pentru acestea are la bază un set de criterii clare de de performanță, care contribuie la atingerea de o manieră optimizată a obiectivelor stabilite și asigură sustenabilitatea în timp a investițiilor. | \* IE 5, IE 6, IE 7 |

1. **Colectarea dovezilor existente prin interogarea TS, metaevaluare, modelare, sondaj Delphi**

Aceasta reprezintă **etapa principală de analiză din cadrul evaluării impactului și presupune aplicarea combinată a metodelor și instrumentelor de evaluare prevăzute,** creând premisele realizării unor analize detaliate care să permită validarea sau invalidarea legăturii cauzale definite, precum și formulării unui răspuns cât mai complet și coerent la întrebările de evaluare.

Tabel 38: Metode de evaluare pe exercitii de evaluare

| **Rapoarte de**  **Evaluare** | **Evaluarea Bazata pe Teorie** | **Metaevaluare** | | **Modelare** | **Sondaj Delphi** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ACB** | **Studii de caz** |
| **Raport de Evaluare 2019** | Interogarea Teoriei Programului | NA | 0 | NA | X |
| **Raport de Evaluare 2021** | Reconstruirea si Interograre Teoriei Programului | NA | 7 | NA | X |
| **Raport de Evaluare 2023** | Reconstruirea si Interograre Teoriei Programului | NA | 14 | X\* | X |

*\* Prin rularea de catre MT modelului MNT aferent urmatoarei perioade de programare*

**Surse de date**

|  |
| --- |
| **Surse de date propuse pentru Tema 6** |
| * Date privind contextul intervențiilor, preluate din baze de date statistice și rapoarte de monitorizare și evaluare * Informații și date la nivel de program - documente de programare, monitorizare și implementare și date/indicatori de monitorizare (AMPOIM, alte părți interesate), inclusiv Rapoartele anuale de implementare/Rapoarte de progres/ Raport Final de implementare * Date administrative privind proiectele finanțate (sursa: AM POIM) * Date de la INS (privind variabilele urmărite la nivelul indicatorilor de program * Date din Eurostat sau alte baze de date statistice relevante * Date din MPGT (CFR, MT) * Date de la Autoritățile și operatorii feroviari români * Date de la Poliția Română * Datele colectate de poliție după accidente * Date de la Operatorii de transport feroviar * Date de la Companiile de asigurări * Date de la Primăria Generală a Capitalei * Date de la Ministerul Mediului si Garda de Mediu * Diferite studii și rapoarte (inclusiv studii de impact) conform sintezei literaturii de specialitate pentru Tema 6 etc. |

**Metode și tehnici de colectare a datelor**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr crt.** | **Instrumente** | **Metodele pentru vor fi utilizate** | **Detalii** |
| 1. | Cercetare documentară | * EBT * Metaevaluare: *Studii de caz* | Pe baza surselor de date mai sus prezentate  Alte documente identificate pe parcursul evaluării |
| 2 | Interviuri separate, ca instrument de evaluare de sine stătător | * EBT | Se vor realiza interviuri cu stakeholderii la nivel național reprezentativi pentru toate Temele pentru fiecare RE: 2019, 2021, 2023 |
| Interviuri în cadrul studiilor de caz și al ACB intermediară | * Metaevaluare: *Studii de Caz* | Se vor realiza interviuri cu stakeholderii oferi informații relevante despre proiectul care face subiectul ACB/ studiului de caz (Manager de proiect, echipa de proiect, proiectanti, constructori, diriginti de santier, decidenti locali etc) |
| 3 | Atelier de Lucru/ Focus grup | * EBT | EBT: 1 Atelier de lucru pentru validarea ipotezelor pentru toate temele pentru fiecare RE: 2019, 2021, 2023 |
| * Agregarea rezultatelor din toate metodele | 1 atelier pentru validarea constatarilor pe fiecare RE |
| 4 | Sondaj online\*  \**Ca parte a unui sondaj online comun pentru cele 6 teme Sondaj online pentru identificarea și cuantificare efectelor mai largi obținute ca urmare a implementării intervențiilor* | * EBT | Sondaj la nivelul GT aferent Temei 6 pe baza de chestionar modular particularizat pe GT in functie de tema (detalii în ***Anexa 9***), urmărind următoarele aspecte:   * Aspecte privind calitatea investițiilor * Efecte la nivelul cererii pentru acest tip de transport * Dezvoltarea unor servicii feroviare complementare (ex. operatori privați de transport feroviar) * Efecte la nivelul cererii/ utilizării altor tipuri de transport (rutier, aerian, naval) * Efecte asupra costurilor de operare a rețelei (eventuale economii sau costuri suplimentare) * Economiii realizate / Costuri suplimentare implicate pentru agenți economici sau populație * Economiii de timp/ posibile întârzieri (dacă este cazul) * Alte efecte la nivelul mobilității (la nivel personal; mobilitatea forței de muncă etc.) * Măsura în care investițiile sunt suficiente/ Investiții complementare necesare * Efecte asupra dezvoltării zonei (ex. atragerea de noi investiții) * Efecte asupra sănătății și siguranței populației (calători, locuitori din zonele învecinate) * Efecte pe perioada construcțiilor/ implementării intervențiilor |
| 5 | ACB Intermediare | Metaevaluare | În cazul temei 6, nu sunt repartizate ACB-uri. |
| 6 | Studii de caz | Metaevaluare | în CdS sunt alocate 16 studii de caz pentru a șasea temă de evaluare. Numai 14 proiecte au valori de peste 10 mil. de euro. Pentru a evita o discrepanță prea mare a valorilor prin extinderea eșantionului la proiecte sub 10 mil. de euro, considerăm oportună utilizarea metodei Studiului de caz pentru 14 proiecte pentru a șasea temă de evaluare, 7 începute în 2021 și 7 în 2023, celelalte două fiind repartizate la tema de evaluare 1. Studiile de caz pentru Tema 6 vor avea la bază analiza documentară la nivel de proiecte (IE 1-7), interviuri cu persoanele implicate în implementarea proiectelor din partea beneficiarilor, față în față sau telefonic (IE 1-7), procesarea și analiza statistică a seriilor de date (IE 1-7) și tehnici vizuale (IE 1, 3-7).  Tabel 39: Repartizarea Studiilor de caz pentru tema 6.   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **SC conform CdS** | **Nr. SC propuse în urma analizei portofo-liului de proiecte** | **Proiecte > 50 mil. Eur** | | | | **Proiecte între 10-50 mil. Euro** | | | | | **Total Eșantion** | **Nr. Proiecte în implementare în 2019** | **Nr. Proiecte în implementare în 2021** | **Nr. Proiecte în implementare în 2023** | **Total eșantion** | **Eșantion proiecte începute în 2019** | **Eșantion proiecte începute în 2021** | **Eșantion proiecte începute in 2023** | | 16 | 14 | 6 | 0 | 5 | 1 | 8 | 0 | 2 | 6 | |

1. **Asamblarea și evaluarea contribuției, a performanțelor și a provocărilor**

Constatările rezultate în urma utilizării celor trei metode menționate anterior (interogarea TS, modelarea, metaevaluare,) vor sprijini procesul de formulare a răspunsurilor la Întrebările de Evaluare.

Rezultatele analizelor vor fi sintetizate astfel încât să reflecte de o manieră cât mai coerentă situația atat în ansamblu la nivelul Temei 1, cat si pentru fiecare mod de transport. Pentru a realiza o sinteză și o analiză cât mai relevante, propunem complementar analizelor în format narativ, utilizarea unei **Matrici multi-criteriale,** care să surprindă și să sintetizeze elementele cheie rezultate din aplicarea metodelor de evaluare prezentate anterior, pentru a răspunde întrebărilor de evaluare.

În cazul în care există contradicții sau sunt probleme în a valida legătura cauzală, vor fi colectate date suplimentare pentru a stabili o legătură cauzală validă.

1. **Colectarea de dovezi suplimentare**

În cazul în care se va identifica faptul că pentru anumite aspecte, legătura cauzală este mai slabă se va urmări identificarea și colectarea unor informații /dovezi suplimentare pentru aprofundarea analizei și pentru revizuirea concluziilor privind rezultatele obținute. Totodată, în acest mod va putea fi evaluată rezonabilitatea ipotezelor precum și influența factorilor externi sau a altor factori care contribuie la obținerea rezultatelor.

1. **Revizuirea și validarea contribuției (confirmarea /validarea legăturii cauzale definite la nivelul fiecărei TE) și formularea răspunsurilor la întrebările de evaluare**

Dovezile /informațiile colectate ar trebui să permită evaluarea de o manieră substanțială și credibilă a contribuției programului și formularea unui răspuns adecvat prin confirmarea sau, după caz, infirmarea de o manieră clară a legăturii cauzale identificate.

Tabel 40: Sinteza abordării metodologice de răspuns la întrebările de evaluare - Tema 6

| ***TEMA 6*** | | IE1 | IE2 | IE3 | IE **4** | IE**5** | IE**6** | IE 7 | IE8 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Metode/ Abordări metodologice | Instrumente |
| **Evaluare bazată pe teorie** | Cercetare documentară | x | x | x | x |  | x | x | x |
| Procesare și analiză statistică a seriilor de date | x |  |  |  |  |  |  |  |
| Tehnici vizuale - hărți GIS | x |  |  |  |  |  |  |  |
| Interviuri |  | x | x |  |  |  |  |  |
| Sondaj |  | x | x | x |  | x | x |  |
| Atelier de lucru | x |  |  |  |  |  |  |  |
| Focus grup | x | x | x | x |  | x | x | x |
| Abordarea Evaluare Strategică |  |  |  |  | x |  |  |  |
| Metaevaluarea studiilor de caz | Studii de caz la nivel de proiect, | x | x | x | x | x | x | x |  |
| Modelare | Tehnici de modelare (utilizare model MPGT) | x\* | x\* | x\* | x\* | x\* | x\* |  |  |
| Metoda Delphi (suplimentar) | Chestionar | x | x | x | x | x | x |  | x |
| Metoda analizei Multicriteriale (suplimentar) | Matrice | x | x | x | x | x | x |  |  |

*\** În 2023, în funcție de disponibilitatea datelor de la Ministerul Transporturilor *prin rularea de catre MT a MNT aferent urmatoarei perioade de programare*

1. Aspecte orizontale legate de implementarea proiectului

## Managementul de proiect

Obiectivul acestei activităţi este de a asigura îndeplinirea cerinţelor de calitate în ceea ce priveşte rezultatele proiectului şi planificarea în timp conform CdS şi de a stabili indicatorii de realizare a proiectului.

În urma semnării contractului, asocierea îşi asumă responsabilitatea de a realiza toate activităţile la timp şi de a obţine rezultatele prevăzute de CdS, de a livra rapoarte de bună calitate şi de a coordona proiectul din punct de vedere administrativ şi financiar. În acest sens, este necesar ca livrabilele proiectului să îndeplinească standardele de calitate aşteptate şi să fie furnizate la termenele stabilite astfel încât termenii contractului să fie respectaţi.

**Managementul proiectului** este o activitate de tip orizontal: ea contribuie la buna desfăşurare a proiectului şi facilitează derularea activităţilor tehnice ale proiectului; prin sub‐activităţile sale, aceasta activitate este destinată bunei implementări, raportării, asigurării calității livrabilelor proiectului conform cerinţelor CdS şi celorlalte prevederi contractuale. Managementul proiectului se axează în principal pe planificarea, direcționarea și controlul resurselor, astfel încât scopul proiectului să fie atins, în condițiile impuse de resursele date. **Scopul activității de management** îl reprezintă obţinerea rezultatelor preconizate, respectând constrângerile financiare, de timp, de calitate şi cele de natură tehnică impuse proiectului.

Un rol central în cadrul acestei activități îl va avea **activitatea de monitorizare internă** realizată de membrii asocierii, ca parte din sistemul de asigurare a calităţii, care este descris în detaliu în cadrul Capitolul 4 din cadrul raportului.

Această activitate orizontală se va derula pe toată durata implementării proiectului și va include culegerea, înregistrarea şi analiza periodică a tuturor informaţiilor referitoare la modul în care s-au derulat activitățile proiectului, aşa cum sunt ele structurate şi planificate.

Astfel, Consultantul intenţionează să realizeze **o monitorizare cantitativă şi calitativă a rezultatelor obţinute, verificând stadiul îndeplinirii indicatorilor asumaţi**, pentru a putea lua măsuri de redresare a eventualelor întârzieri şi de încadrare în termenele stabilite în calendarul activităților proiectului. Această activitate este foarte importantă având în vedere anumite contrângeri la nivel de proiect, precum și obiectivul și rezultatele ce trebuie atinse.

Strategia de management de proiect implică o serie de componente şi procese care să ajute în procesul de planificare, monitorizare şi control şi care să asigure că proiectul va fi realizat la timp, cu bugetul alocat, la nivelul de calitate solicitat şi cu atingerea tuturor obiectivelor propuse.

**Principalele activități de management vizează:**

Metodologia legată de gestionarea proiectului acoperă activităţile de management al proiectului comune tuturor fazelor proiectului şi anume:

* ***Etapa inițială*** includemobilizarea echipei de proiect, revizuirea planificării activităţilor din cadrul proiectului în corelare cu modificările survenite în mediul proiectului, stabilirea aspectelor esențiale ale CdS, cu privire la procesul de evaluare, echipele de experți și obiectivele contractului, datele disponibile, livrabilele și termenele limită, elementele principale ale Raportului inițial în corelare cu cerințele și specificul fiecărei teme de evaluare, stabilirea detaliilor administrative şi demersurilor necesare pentru desfăşurarea activităţilor, etc.
* ***Etapa de implementare a proiectului -*** furnizarea de soluţii privind implementarea, reducerea riscurilor şi facilitarea comunicării, efectuarea activităților, coordonarea echipei de proiect, obtinerea, administrarea si utilizarea resurselor, implementarea metodelor si standardelor calitative si cantitative, crearea, controlul, verificarea si validarea livrabilelor proiectului, managementul riscului și implementarea activităților de răspuns la risc, stabilirea canalelor de comunicare în cadrul proiectului și comunicarea efectivă, colectarea datelor de progres și status al proiectului, raportarea progresului, etc.
* ***Etapa de finalizare și control*** - prezentarea rezultatelor finale clientului, precum şi a lecţiilor învăţate şi a recomandărilor propuse.

Managementul este o activitate cu caracter orizontal, derulată pe toată durata proiectului, ca suport pentru celelalte activităţi, iar gestionarea corespunzătoare a contractului presupune asigurarea managementului de către AC și Beneficiar și de către Prestator, astfel fiind nominalizați responsabili în acest sens.

Asocierea a desemnat un Director de Proiect pentru implementarea acestui contract, şi anume D-na Carmen Mariş, responsabilă de coordonarea globală a proiectului, în strânsă colaborare cu Liderul de Echipă, de monitorizarea implementării contractului şi menţinerea comunicării cu Autoritatea Contractantă.

## Resurse alocate

Proiectul va fi implementat de o echipă de experți cheie sprijinită de o echipă de experți non-cheie, coordonarea fiind asigurată de Liderul de Echipă. Experții cheie și non-cheie vor fi implicați în activitățile specifice de evaluare în funcție de expertiza acestora, având sarcini clare pentru fiecare exercițiu de evaluare și acoperind toate nevoile temelor și întrebărilor de evaluare.

Echipa de experți este organizată astfel încât toate activitățile să fie realizate în condiții optime și toate livrabilele prevăzute în CdS să fie furnizate la standardele de calitate solicitate, fiecare expert având sarcini și responsabilități specifice, precum și resurse corespunzător alocate.

***Experți cheie***

Experții cheie au rol esențial în realizarea proiectului, conform celor precizate în CdS. Din aceste considerente, Consultantul a propus la nivel de ofertă o echipă de experți cheie cu o vastă expertiză în formularea politicilor de transport, evaluarea de politici și programe, analiza cost-beneficiu a proiectelor din domeniul transporturilor. Implicarea unei echipe de experți cheie cu o foarte bună expertiză în domeniul proiectului contribuie la realizarea în bune condiții a exercițiilor de evaluare și reduce riscul întârzierilor în implementarea contractului. Echipa de experți cheie este formată din 4 experți internaționali:

Tabel 41: Experți cheie evaluare POIM T

|  |  |
| --- | --- |
| **Poziție** | **Expert cheie** |
| Lider de Echipă | NIKOLAOS MILIONIS |
| Expert cheie în domeniul politicilor de transport | ADRIANI GOGOLA |
| Expert cheie în domeniul evaluării de politici și programe | ROMAN KRAJČOVIČ |
| Expert cheie în analiza cost-beneficiu a proiectelor din domeniul transportului | ERNESTO MARZANO |

***Experți non-cheie***

În etapa inițială au fost identificate principalele arii de expertiză necesare pentru implementarea proiectului în acord cu metodologia de evaluare propusă și rafinată la nivelul acestei etape. Profilele specifice realizate pentru fiecare categorie de experți non-cheie se regăsesc prezentate în ***Anexa 8*** la raport. De asemenea CV-urile experților propuși, precum și Declarațiile de disponibilitate ale acestora se regăsesc anexate la raport.

Tabel 42: Experți non-cheie evaluare POIM T

|  |  |
| --- | --- |
| **Poziție** | **Expert non-cheie** |
| Expert sectorial în domeniul transporturilor și mediului | Mircea Țenovici  Otilia Nuțu |
| Expert evaluator politici și programe | Șerban Totoescu  Alina Boșoi  Simona Nănescu  Despina Pascal  Carmen Mariș  Andreea Comșa  Corina Roșu  Ștefana Buhăescu |
| Expert analiză cost-beneficiu a proiectelor din sectorul transporturilor | Mircea Țenovici |
| Expert statistică și econometrie | Dan Pele |
| Expert mobilitate urbană, GIS | Reinhold Stadler |
| Expert comunicare | Dragoș Jaliu |

Echipa de experți non-cheie identificată în faza inițială va fi completată pe durata implementării proiectului în funcție de evoluția proiectului și nevoile identificate.

***Resursele alocate (numărul de zile estimate /categorii de experți):***

Deși acest tip de contract este de tip global price, în sensul că plățile se vor efectua per livrabil, nefiind necesară aprobarea de către Autoritatea Contractantă a fișelor de pontaj ale experților, pentru realizarea unui livrabil de calitate Consultantul a utilizat expertiza în mod adecvat, atât din punct de vedere calitativ, cât și cantitativ. Dat fiind rolul definitoriu al experților cheie în realizarea contractului, Consultantul a alocat o parte importantă din efortul echipei totale de experți, așa cum reiese din tabelul următor:

Tabel 43: Alocarea experților evaluării POIM T

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Experți** | **Nr. zile estimat** | **%** |
| **Experți cheie** |  |  |
| Lider de Echipă | 157 | **61,98%** |
| Expert cheie în domeniul politicilor de transport | 140 |
| Expert cheie în domeniul evaluării de politici și programe | 140 |
| Expert Cheie în analiza cost-beneficiu a proiectelor din domeniul transportului | 140 |
| **Total zile experți cheie** | **577** |  |
| **Experți non-cheie** |  |  |
| Experți sectoriali în domeniul transporturilor și mediului | 69 | **38,02%** |
| Experți evaluare de politici și programe | 195 |
| Experți analiză cost-beneficiu a proiectelor din sectorul transporturilor | 50 |
| Experți statistică și econometrie | 19 |
| Experți mobilitate urbană, GIS | 15 |
| Experți comunicare | 6 |
| **Total zile experți non-cheie** | **354** |  |
| **Total** | **931** | **100%** |

Numărul de zile alocat pe fiecare expert este corelat cu activitățile și sarcinile în care va fi implicat. Alocarea resurselor pe teme de evaluare este prezentată în detaliu în ***Anexa 15*** – Calendarul detaliat al activităților.

***Implicarea experților cheie și non-cheie***

Experții cheie și non-cheie vor fi implicați în toate activitățile specifice de evaluare în funcție de expertiza acestora. Astfel, echipa de experți propuși pentru acest contract va contribui la:

* Aducerea la îndeplinire a cerințelor CdS și atingerea obiectivelor contractului;
* Realizarea unor evaluări de calitate, care vor fi utilizate în procesul de luare a deciziilor privind:
  + Progresul atins în zonele, sectoare și grupurile vizate în raport cu obiectivele specifice (efecte brute sau eficacitatea intervenției);
  + Măsura în care progresul observat este atribuit programului (efect net sau impactul intervenției);
  + Efectele neintenționate, pozitive sau negative;
  + Efectul de propagare;
  + Durabilitatea efectelor;
  + Mecanismele care au facilitat/împiedicat efectele și caracteristicile cheie contextuale ale acestora;
  + Măsura în care lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine;
* Cazuri de bune practici etc

## Livrabile

***Livrabile și termene de predare***

Conform CdS, Prestatorul va furniza în cadrul proiectului următoarele **livrabile**:

* **Trei rapoarte de evaluare:** primul în 2018 (trim. I) și câte unul în 2019 (trim. I), și 2023 (trim. III);
* **Metodologiile de evaluare îmbunătățite:** în două runde,cu cel puțin 3 săptămâni înainte de demararea exercițiilor de evaluare 2 și 3;
* **Raportul inițial:** la 8 săptămâni de la semnarea contractului.

Având în vedere finalizarea cu întârziere a procedurii de atribuire a Contractului și demararea în trimestrul III 2018 a apărut necesitatea revizuirii termenelor de predare a rapoartelor de evaluare. Aceste aspecte au fost discutate și agreate cu Beneficiarul în cadrul Reuniunii Inițiale din 17.07.2018.

**Principalele aspecte avute în vedere în actualizarea termenelor de realizare și predare a rapoartelor de evaluare au fost următoarele:**

1. Progresul sub așteptări în implementarea programului și analiza portofoliului de proiecte realizată de Prestator în perioada inițială au condus la concluzia că realizarea a 3 rapoarte de evaluare la intervale aproximativ egale, păstrând drept reper de bază pentru ultima evaluare finalul perioadei contractuale pentru proiectul de evaluare (trim. III 2023) este relevantă pentru analiza impactului programului în evoluție, atât în ceea ce privește efectele intenționate, probabile mai ales către sfârșitul perioade de implementare, cât și a efectelor neintenționate, preponderent în primul raport de evaluare, când ponderea probabilă a proiectelor finalizate in portofoliu va fi redusă.
2. Realizarea evaluărilor la intervale uniform distribuite servește mai bine nevoia de informare și raportare periodică, atât prin RAI cât și prin reuniunile bi-anuale ale CM POIM.
3. Realizarea unui raport de evaluare în anul 2021 va fi foarte utilă și benefică pentru realizarea unei sinteze a rapoartelor de evaluare în anul 2022 conform calendarului Beneficiarului.

Aceste aspecte au condus la actualizarea planificării rapoartelor de evaluare după cum urmează:

* trim. I 2019 – primul raport de evaluare;
* trim. II 2021 – al doilea raport de evaluare;
* trim. III 2023 – al treilea raport de evaluare.

Calendarul actualizat al activităților și livrabilelor se regăsește în ***Anexa 15*** la raport.

***Conținutul livrabilelor***

**Rapoarte de evaluare:** Așa cum este precizat în CdS fiecare raport de evaluare va acoperi toate cele 6 teme de evaluare. Rapoartele de evaluare vor cuprinde cel puțin următoarele:

* Sumarul executiv în limba română, engleză, romani şi maghiară, precum și în limbajul Braille;
* Analizele efectuate pentru fiecare temă de evaluare;
* Răspunsurile la întrebările de evaluare pentru fiecare temă de evaluare;
* Recomandări, dacă este cazul;
* Anexe:
  + Tabelul de corelare între constatări, concluzii și recomandări;
  + Metodologia utilizată, inclusiv instrumentele de evaluare;
  + Lista documentelor și a literaturii parcurse;
  + Lista persoanelor intervievate;
  + Lista membrilor Comitetului de Coordonare a Evaluării;
  + Etc.

**Raportul inițial:** va cuprinde pentru fiecare temă de evaluare:

* Sinteza literaturii de specialitate;
* Teoria programului;
* Metodologia de evaluare rafinată în urma reuniunii inițiale cu Beneficiarul;
* Instrumentele detaliate pentru faza de cercetare de teren (chestionare, ghid interviu, ghid grup focus etc.);
* Expertiza mobilizată;
* Calendarul detaliat al activităților.

**Metodologiile de evaluare:** Metodologiile și instrumentele de evaluare vor fi revizuite și actualizate înainte de demararea noului exercițiu de evaluare.

## Raportare

***Cerințe de raportare***

Rapoartele ce trebuie livrate în cadrul acestui contract sunt cele prevăzute la secțiunea 3.3 Livrabile. Acestea vor fi însoțite de Procesul verbal de recepţie a serviciilor.

Autoritatea Contractantă este Ministerul Fondurilor Europene , iar beneficiarul final al rezultatelor proiectului, este Direcţia Generală Programare, SMIS, Coordonare Sistem şi Evaluare Programe Europene, care aprobă Raportul iniţial și Procesele verbale de recepţie a serviciilor.

Prestatorul este pe deplin responsabil de calitatea rezultatelor din cadrul proiectului, conform prevederilor contractului. În acest sens, Prestatorul se va asigura că rezultatele contractului sunt la standardele de calitate necesare și sunt livrate conform termenelor stabilite, și totodată satisfac cerințele beneficiarului și reglementările legale în vigoare.

***Elaborarea Raportului Inițial***

Pentru implementarea corespunzătoare a activității, Consultantul a avut în vedere utilizarea procedurilor specifice de raportare, precum:

* ***Redactarea Raportului Inițial:*** s-a respectat calendarul stabilit pentru activitățile proiectului, luând în considerare datele stabilite cu Beneficiarul. Raportul Inițial confirmă obiectivele proiectului, având ca scop rafinarea metodologiei de evaluare propuse de Prestator şi prezentarea instrumentelor specifice. În cuprinsul său se regăsesc: propunerile Prestatorului în scopul îmbunătăţirii proiectului privind abordarea metodologică specifică fiecărei activităţi şi/sau întrebări ale evaluării, eventuale limitări existente şi cum vor fi ele rezolvate; prezentarea detaliată (structura informațiilor, întrebările din chestionare/ghid de interviu, etc.) a instrumentelor metodologice folosite: baze de date, propuneri privind structura şi conţinutul chestionarelor, şi a ghidurilor de interviu, criteriile de selectare a celor care vor face parte din eşantionul care va fi analizat; propuneri privind structura Raportului de Evaluare; ariile de expertiză pentru care sunt necesari experţii suplimentari propuşi de Prestator pe perioade limitate de timp, care vor oferi input-uri specializate în cadrul unor activităţi destinate să răspundă anumitor aspecte punctuale ale activităţilor evaluării. Raportul a fost redactat prin participarea efectivă a tuturor experţilor cheie implicaţi la elaborarea secţiunilor specifice activităţilor acestora.
* ***Controlul calității:*** Raportul inițial a fost trecut prin toate filtrele interne de calitate înainte de a fi înaintat spre validare Comitetului Științific.
* ***Validarea metodologiei de către Comitetul Științific:*** Metodologia de evaluare rafinată în cadrul raportului inițial a fost transmisă spre consultare membrilor Comitetului Științific. Validarea metodologiei de către specialiști în domeniu, înainte de a fi transmisă către Beneficiar, sporește gradul de credibilitate cu privire la metodologia și instrumentele ce vor fi utilizate.
* ***Depunerea Raportului Inițial:*** Raportul Inițial a fost transmis Beneficiarului spre consultare conform calendarului, respectiv la 8 săptămâni de la semnarea contractului.

## Logistica proiectului

Prestatorul s-a asigurat că toţi experţii dispun de logistica necesară, cum ar fi dotarea cu calculatoare, imprimante conexiune la internet, etc. De asemenea, Prestatorul va asigura pe toată durata implementării proiectului toate serviciile administrative și de secretariat necesare derulării în bune condiții a acestuia, precum și servicii de traducere și interpretariat pentru a permite experţilor cheie să se concentreze asupra responsabilităţilor principale.

Facilităţile logistice puse la dispoziţia proiectului de către asociere sunt suficiente pentru a acoperi toate nevoile proiectului. De asemenea, asocierea beneficiază de o îndelungată experienţă în management de proiect și implementarea unor proiecte similare, fiecare membru al asocierii deținând un birou în București, funcțional și dotat corespunzător.

Alte facilităţi de sprijin pe care asocierea le va face disponibile pentru experți pe toată durata implementării proiectului sunt:

* Suport tehnic și logistic în planificarea etapelor de implementare a proiectului;
* Experți/resurse suplimentare pentru implementarea activităților.

Asocierea va pune la dispoziția experților proiectului toate echipamentele tehnice necesare pentru efectuarea eficientă a tuturor activităților stipulate în contract și pentru realizarea în final a obiectivelor generale și specifice ale acordului din punct de vedere al termenelor, costurilor și calității.

## Riscuri și măsuri de prevenire /reducere /eliminare a efectelor riscurilor identificate

Fezabilitatea acestui proiect, în termeni de obţinere a rezultatelor aşteptate, depinde nu doar de factori interni, aflaţi sub controlul echipei de management a proiectului, ci şi de un număr de factori externi, a căror influenţă trebuie anticipată pentru a minimiza riscurile care ar putea să apară pe parcursul implementării. Deşi factorii externi nu se află sub controlul echipei de proiect, o bună cunoaştere a naturii lor, precum şi a condiţiilor de apariţie a acestora se va dovedi esențială pentru a putea menţine sub control riscurile asociate lor.

Tabel 44: Principalale riscuri identificate și măsurile de prevenire/reducere/eliminare a efectelor riscurilor identificate:

| **Nr.** | **Riscuri identificate** | **Probabilitate**  **(S, M, R)[[35]](#footnote-35)** | **Impact potenţial**  **(S, M, R)** | **Măsuri de prevenire/reducere/eliminare a efectelor riscurilor identificate** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Proiectarea deficitară a evaluării sau metodologie de evaluare neadecvată | S | R | Aspecte deficitare ce țin de faza de planificare sau de proiectare a evaluării sunt factori ce pot conduce la o performanță scăzută a evaluatorilor, ceea ce se va reflecta în calitatea livrabilelor, respectiv a rapoartelor de evaluare. Acest risc este redus ca urmare a proiectării riguroase a evaluării, a realizării unei planificări foarte stricte a termenelor, a alocării adecvate a resurselor, a implicării unor experți cu expertiză vastă în domeniile proiectului. Prestatorul a prevăzut etapizarea evaluării, precum și mecanisme de control a calității specifice fiecărei etape. De asemenea, metodolgia de evaluare și intrumentele au fost actualizate în faza inițială a proiectului, acestea fiind validate și de un Comitet Științific propriu organizat la nivelul acestui proiect, ceea ce sporește gradul de credibilitate cu privire la metodologia și instrumentele ce vor fi utilizate. |
|  | Indisponibilitatea datelor sau calitatea slabă a acestora | M | R | Indisponibilitatea datelor sau calitatea slabă a acestora sunt alți factori ce pot influența performanță evaluatorilor, și totodată calitatea livrabilelor, respectiv a rapoartelor de evaluare. Pentru a minimiza posibilitatea de apariție a acestui risc, Prestatorul oferă tot sprijinul și suportul logistic necesar, astfel încât să faciliteze verificarea datelor și informațiilor anterior prelucrării acestora. De asemenea Prestatorul are în vedere mecanisme riguroase de verificare a calității.  Astfel, se va avea în vedere ca toate datele care vor fi colectate să fie verificate cu atenţie, pentru a asigura utilizarea unor date de încredere şi solide în efectuarea analizei de impact a intervențiilor POIM T. Acolo unde nu vor exista informaţii disponibile, echipa de experţi va utiliza un set de metode complementare celor propuse, pentru a asigura colectarea tuturor datelor şi informaţiilor necesare analize așa cum se regăsesc descrise în metodologia de evaluare. |
|  | Capacitatea redusă a Ministerului Transporturilor de a rula Modelul Național de Transport | R | R | Având în vedere faptul că pentru rapoartele de evaluare a impactului POIM din anii 2021 și 2023 Prestatorul trebuie să utilizeze date generate de modelul național de transport (MNT) este esențial ca Ministerului Transporturilor să aibă capacitatea de a întreține și rula modelul astfel încât să furnize în timp util datele necesare echipei de proiect.  Prestatorul va fi în contact permanent cu Beneficiarul pentru a avea toate informațiile necesare cu privire la situația existent la nivel de Minister al Transporturilor. |
|  | Resurse umane, de timp şi financiare necorespunzător estimate pentru derularea optimă a proiectului | S | R | Pentru a minimiza posibilitatea de apariție a acestui risc, Prestatorul va realiza o planificare eficientă a resurselor umane, de timp și financiare astfel încâ să fie asigurată derularea optimă a proiectului și furnizarea livrabilelor la standarde ridicate de calitate.  În acest sens, Prestatorul va avea în vedere ca în permanență să asigure tot sprijinul și suportul (tehnic, logistic, financiar) necesar evitării abaterilor de la planificarea inițială care ar putea să afecteze bunul mers al proiectului. |
|  | Dificultăți de ordin birocratic și procese greoaie în timpul implementării proiectului | M | M | Prestatorul va realiza planificarea detaliată a tuturor etapelor proiectului astfel încât solicitările către Beneficiar să fie transmise cu suficient timp înainte. Prestatorul va asigura o monitorizare strictă a termenelor de livrare și a termenelor limită pentru toate livrabilele proiectului.  Prestatorul va colabora în strânsă legătură cu Beneficiarul pentru a depăși aceste bariere care pot afecta bunul mers al implementării proiectului. |
|  | Rată de participare scăzută la consultările cu actorii interesați | S | M | Echipa de evaluare va transmite din timp agenda cu principalele subiecte de discuție către Beneficiar, acesta urmând să asigure transmiterea către actorii interesați.  Beneficiarul se va implica activ și va sprijini demersurile Prestatorului (ex. interviuri cu beneficiarii, ateliere de lucru, focus-grupuri, etc). |
|  | Input nefolositor din cadrul consultărilor cu actorii interesați | S | M | Echipa de evaluare va propune o abordare structurată bazată pe tehnici de facilitare care să asigure un input valoros din partea participanților.  Acest risc va fi evitat prin stabilirea clară a scopului consultărilor, identificării participanților potriviți pentru a răspunde întrebărilor și pentru a furniza informații relevante pentru evaluare, includerea pe agendă a unor subiecte clare. De asemenea vor fi mobilizați moderatori cu experiență în facilitarea unor astfel de sesiuni de consultări. Experiența echipei de proiect în colectarea și rezumarea contribuției participanților va fi foarte utilă. |
|  | Grad redus de implicare a grupurilor ţintă în activităţile contractului | S | M | Asocierea dispune de o planificare eficientă din punct de vedere organizatoric, dar și temporal a implicării concrete și adecvate a grupurilor țintă, cu luarea în considerare a oricăror inadvertențe posibile să afecteze activitățile proiectului. De asemenea, Prestatorul va avea în vedere asigurarea tuturor mijloacelor de gestionare eficientă a implicării grupurilor țintă, precum și a realizării întâlnirilor cu aceștia. Astfel, Prestatorul va fi disponibil să îşi actualizeze calendarul activităţilor într-o manieră care să permită flexibilitate faţă de preferinţele de implicare a grupurilor ţintă, asigurându-se totodată că va prezenta acestora importanţa participării la activităţile de evaluare, precum şi toate etapele care urmează să fie parcurse, pentru a le face cunoscute grupului ţintă şi pentru a creşte interesul acestora de a se implica. |
|  | Diferențele de abordare și percepție ce pot rezulta în urma colectării de informații prin intermediul diferitelor instrumente metodologice | S | R | Riscul va fi redus/eliminat prin informarea corespunzătoare a respondenților cu privire la înțelesul și conținutul întrebărilor adresate. De asemenea, echipa de experţi va fi disponibilă în orice etapă să explice tuturor actorilor implicaţi, importanţa instrumentelor metodologice utilizate, precum şi rolul acestora în procesul de evaluare a impactului intervențiilor POIM Transport. Instrumentele create vor fi clare şi vor răspunde scopului contractului. |
|  | Comunicare ineficientă, inclusiv între Beneficiar şi echipa de experţi | S | R | Prestatorul, implicit și experții cheie și non-cheie, sunt conștienți de impactul pe care comunicarea și cooperarea cu factorii implicați le pot avea asupra implementării cu succes a contractului de servicii. Astfel, Echipa de proiect va manifesta disponibilitate de întâlnire cu reprezentanţii Beneficiarului în fiecare etapă a contractului şi va consulta BEP cu privire la toate livrabilele elaborate, astfel încât să asigure o cooperare instituţională eficientă, care are rolul de a înlătura orice fel de blocaje în implementarea activităţilor contractului. |
|  | Riscul unor întârzieri în punerea la dispoziția Prestatorului a unor informații actualizate necesare pentru desfășurarea activităților, cauzate de obstacole administrative, procedurale | M | R | Echipa de proiect este conştientă de gradul mare de încărcare al beneficiarilor și al angajaţilor implicaţi în gestionarea POIM Transport. Solicitările vor fi formulate în avans şi se va menţine o comunicare corespunzătoare între părţi.  Prestatorul se va deplasa la sediul autorităților sau beneficiarilor pentru urgentarea clarificării anumitor aspecte și va lua și alte măsuri specifice verificării calității documentelor și validării conținutului acestora. De asemenea acolo unde nu este posibilă organizarea unor întâlniri vor fi organizate sesiuni de discuții telefonic, on-line pentru a obține informațiile necesare în timp util. |
|  | Întârzieri în implementarea proiectului determinate de complexitatea ridicată și interdependențele multiple între activitățile proiectului | S | M | Prestatorul a revizuit planificarea activităţilor proiectului în acord noile aspecte identificate în etapa inițială (durata proiectului, prioritizarea rapoartelor de evaluare, etc) și a revizuit toate interdependențele dintre activități.  De asemenea, riscul va fi minimizat prin implicarea unei echipe de evaluare a cărei componență, prin număr și experiență profesională, poate sigura implementarea conform termenelor contractului.  Orice eventuale abateri inevitabile de la planificare vor fi discutate cu Beneficiarul în vederea identificării, de comun acord, a celor mai adecvate metode de redresare. |
|  | Alocarea unui număr de zile insuficient pentru experți | S | M | Proiectul va fi implementat de o echipă de experți cheie sprijinită de o echipă de experți non-cheie, coordonarea fiind asigurată de Liderul de Echipă. Experții cheie și non-cheie vor fi implicați în activitățile specifice de evaluare în funcție de expertiza acestora, având sarcini clare pentru fiecare exercițiu de evaluare și acoperind toate nevoile temelor și întrebărilor de evaluare.  Echipa de experți este organizată astfel încât toate activitățile să fie realizate în condiții optime și toate livrabilele prevăzute în CdS să fie furnizate la standardele de calitate solicitate, fiecare expert având sarcini și responsabilități specifice, precum și resurse corespunzător alocate.  Numărul de zile a fost alocat în strânsă legătură cu metodologia de evaluare propusă și complexitatea acesteia. |
|  | Independeţa evaluării nu este pe deplin asigurată | S | R | Pentru asigurarea pe deplin a principiului independenţei evaluării, asocierea se va asigura ca relaţia dintre echipa de evaluare, Beneficiar şi actorii interesați este dezvoltată în limitele prevăzute de prezentul contract. Experții selectați pentru implementarea acestui contract dețin o foarte bună expertiză în domeniul evaluării și înțeleg importanța asigurării independenței și obiectivității evaluării. |
|  | Rezultatele acestui proiect pot fi în contradicţie cu interesele unor instituţii sau pot întâmpina contestarea unor factori politici decizional | M | R | O asemenea situație ar putea să apară dacă rezultatele evaluării POIM Transport contravin așteptărilor unora dintre factorii de decizie de la nivelul instituțiilor membre ale grupului țintă și beneficiare a rezultatelor proiectului.  De aceea, se va asigura o transparență totală a proiectului și toate instituțiile vizate și interesate în derularea proiectului să fie la curent cu rezultatele parțiale.  În aceste condiții Prestatorul va asigura o atenție sporită în abordarea structurilor cărora se adresează proiectul. |
|  | Calitatea slabă a livrabilelor | S | R | Pentru a evita acest risc, Consultantul a prevăzut implicarea unor experți cu o foarte bună expertiză în domeniile proiectului, precum și mecanisme de control al calității la nivelul fiecărei etape a procesului de evaluare. Procesul de evaluare ține cont de o mare varietate de factori de calitate, pentru a se asigura livrarea unor rapoarte de evaluare la standardele cerute și calitatea prevăzută. |
|  | Tratarea necorespunzătoare a observațiilor și comentariilor formulate de Beneficiar sau alți actori implicați | S | M | Posibilele observații și comentarii provenite de la membrii Comitetului Științific din cadrul proiectului sau Beneficiar referitoare la abordarea metodologică sau la rezultatele evaluării, vor fi analizate de către echipa de proiect şi implementate doar după ce se verifică faptul că independenţa evaluării nu este pusă sub semnul îndoielii. Considerăm că este important să se analizeze toate comentariile primite și să se stabilească, pe baza unor criterii obiective, relevanța și caracterul adecvat al acestora.  Pentru evitarea acestui risc a fost prevăzut un mecanism de înregistrare și tratare a comentariilor astfel încât să se asigure acuratețea și conformitatea livrabilelor finale. |

1. Asigurarea calității

## Aspecte generale cu privire la asigurarea calității

Procesul de evaluare trebuie să țină cont de o mare varietate de factori de calitate, pentru a se asigura livrarea unor rapoarte de evaluare la standardele cerute și calitatea prevăzută. Comisia Europeană acordă o importanță deosebită aspectelor calitative ale Evaluării, acest lucru fiind reflectat în cadrul documentelor și a liniilor directoare ale Comisiei (EVALSED, Ghidul privind planurile de evaluare, Ghidul privind managementul calității evaluărilor externe).

Calitatea evaluării depinde de mai multe etape, corelate între ele, respectiv:

* Calitatea etapei de pregătire
* Calitatea procesului de evaluare
* Calitatea livrabilelor

Asigurarea calităţii unei evaluări este parte integrantă a procesului de evaluare, și are un rol fundamental. O evaluare care nu întruneşte **standarde minime de calitate** poate conduce la rezultate eronate sau fără relevanță, precum și la un set de concluzii și recomandări ce pot influența factorii de decizie cu privire la anumite aspecte legate de POIM și managementul acestui program. În cazul în care standardele minime de calitate nu sunt îndeplinite pe parcursul unui proiect de evaluare, acest lucru nu numai că subminează evaluarea în cauză ci, mai ales, erodează încrederea factorilor implicaţi în activitatea de evaluare, în general, şi importanţa acesteia în cadrul managementului programului. **Asigurarea Calității evaluării** este esențială pentru confirmarea credibilității constatărilor evaluării. Pornind de la cele două aspecte – **proces și produs/livrabil**, precum și legătura dintre acestea respectiv: *un proces de calitate conduce la un produs/livrabil de calitate* sau un *produs/livrabil de calitate este rezultatul unui proces calitate*, este evidentă necesitatea asigurării calității evaluării prin intermediul unor **mecanisme adecvate de asigurare a calității**, atât pentru rapoartele de evaluare, cât și pentru procesul de evaluare pe ansamblu.

Prestatorul a înțeles importanța nevoilor de date, provocările de colectare a datelor pentru analizele necesare și tehnicile de evaluare pe care le aplică în vederea realizării rapoartelor de evaluare, redactarea rapoartelor de evaluare, etc. Indisponibilitatea datelor sau calitatea slabă a acestora, precum și aspecte deficitare ce țin de faza de planificare sau de proiectare a evaluării sunt factori ce pot conduce la o performanță scăzută a evaluatorilor, ceea ce se va reflecta în calitatea livrabilelor, respectiv a rapoartelor de evaluare.

Toate aceste aspecte conduc la necesitatea **asigurării calității atât în procesul de evaluare, cât și în cel de pregătire a rezultatelor/livrabilelor**, astfel Prestatorul dezvoltând **sistemul propriu de control a calității evaluării.**

**Sistemul de calitate intern** este în linie cu cerințele din CdS și urmărește criteriile de apreciere a calității livrabilelor pe care BEP le va utiliza (Anexele 3 și 4 a CdS).

## Mecanism de control pe calitatea datelor colectate

În cadrul acestui exercițiu de evaluare se va utiliza o combinație de evaluare cantitativă și evaluare calitativă, prin intermediul unor instrumente de evaluare adecvate. Pentru fiecare tip de evaluare a fost prevăzut un set de instrumente, precum și un mecanism de control pe calitatea datelor colectate prin tehnici cantitative și calitative.

***Mecanism de control pe calitatea datelor – procesul de evaluare cantitativă***

A fost prevăzut un mecanism de control al calității etapizat, la nivel de elaborare a instrumentelor de evaluare cantitativă, la nivel de colectare a datelor și la nivel de analiză a datelor pentru a ne asigura de date de încredere şi solide în efectuarea analizei de impact a intervențiilor POIM T.

***Mecanism de control pe calitatea datelor – procesul de evaluare calitativă***

A fost prevăzut un mecanism de control al calității etapizat, la nivel de elaborare a instrumentelor de evaluare calitativă, la nivel de colectare a datelor și la nivel de analiză a datelor pentru a ne asigura de date de încredere şi solide în efectuarea analizei de impact a intervențiilor POIM T.

## Mecanism de control pe livrabile și calitatea limbajului utilizat

Întrucât analiza calităţii unei evaluări este parte integrantă a procesului de evaluare şi constituie un element fundamental, Prestatorul va acorda o atenţie deosebită ***procesului de control al calităţii livrabilelor.***

În cazul în care standardele minime de calitate nu sunt îndeplinite în timpul unei evaluări, acest lucru nu numai că subminează evaluarea în cauză ci, de asemenea, erodează încrederea părţilor interesate în valoarea evaluării, în general, şi importanţa crucială a acesteia în cadrul ciclului de management al programului.

Verificarea calității livrabilelor va fi realizată etapizat și în funcție de o serie de criterii de calitate, prin utilizarea unor **grile interne** în linie cu cerințele din CdS și criteriile de apreciere a calității livrabilelor pe care BEP le va utiliza (Anexele 3 și 4 a CdS).

În acest sens Prestatorul va utiliza un set de grile prezentate în ***Anexele 11, 12 si 13*** la raport:

* Grila internă de verificare a calității Raportului Inițial;
* Grila internă de verificare a calității Metodologiei de evaluare;
* Grila internă de verificare a calității Rapoartelor de evaluare.

## Mecanism de control pe continuitatea procesului de evaluare

Pentru a asigura un proces de evaluare care să se desfășoare la cele mai înalte standarde de calitate, Prestatorul a prevăzut un mecanism de control la nivel de proces și continuitate a acestuia. Acest mecanism presupune verificarea unor aspecte de calitate la nivelul fiecărei etape.

În funcție de etapele evaluării, **controlul calității procesului de evaluare** va urmări o serie de **întrebări cheie de control** ce vor asigura **respectarea tuturor criteriilor de calitate** stabilite pentru fiecare etapă a procesului:

* Etapa preliminară
* Etapele implementării evaluării
* Etapele de finalizare a evaluării
* Etapa de diseminare

Tot acest proces este atent monitorizat pentru a asigura **continuitatea procesului de evaluare la standarde de calitate ridicate** pentru a furniza rezultatele evaluării (rapoartele de evaluare) și eventuale recomandări reprezentanților BEP pentru îmbunătățirea evaluărilor viitoare. Astfel vor fi avute în vedere aspecte legate de:

* Respectarea termenelor limită stabilite în calendarul detaliat al activităților de evaluare;
* Comunicare eficientă cu reprezentanții Autorității Contractante;
* Informarea reprezentanților Autorității Contractante cu privire la dificultățile întâmpinate în orice etapă a procesului de evaluare;
* Asigurarea resurselor necesare pentru derularea în bune condiții a fiecărei etape și atingerea rezultatelor preconizate;
* Monitorizarea și controlul calității prestaţiei experților;
* Monitorizarea eficientă în timpul executării de servicii și detectarea timpurie a problemelor;
* Controlul de calitate al rezultatelor misiunilor experților;
* Pregătirea de rapoarte cu un nivel corespunzător standardelor stabilite privind conținutul, exprimarea și formatarea;
* Respectarea termenelor de livrare pentru toate versiunile rapoartele de evaluare şi rezultatele proiectului (livrabile, grile de evaluare, rapoarte, etc.);
* Furnizarea de informaţii clare și prompte către Beneficiar și Autoritatea Contractantă.

## Validarea rezultatelor evaluării

Validarea rezultatelor evaluării se va realiza în cadrul **Comitetului Științific propriu** constituit la nivelul proiectului, ceea ce reprezintă o garanție pentru asigurarea robusteții, credibilităţii şi prestigiului unei evaluări. Acest Comitet este format din trei membri, unul având calitatea de lider:

* Prof. Univ. Dr. Iordan Bărbulescu (SNSPA), în calitate de Lider al Comitetului Științific
* Prof. Univ. Dr. Ing. Mihaela Popa (UPB), în calitate de membru al Comitetului Științific
* Prof. Univ. Dr. Ing. Oana Luca (UTCB), în calitate de membru al Comitetului Științific

La data de 22.08.2018 Beneficiarul a comunicat Prestatorului acordul său cu privire la propunerile transmise pentru Comitetul Științific.

Membrii Comitetului Științific propriu vor furniza opinii avizate cu privire la temele de evaluare, metodologia utilizată, datele colectate și analizate, precum și asupra concluziilor. Considerăm deosebit de utilă pentru exercițiul de evaluare o astfel de validare a rezultatelor, tot acest proces fiind unul pozitiv cu un impact benefic asupra exercițiului de evaluare. Validarea de către specialiști în domeniu, înainte de a fi transmise către Beneficiar, sporește gradul de credibilitate al rezultatelor dar și al activităților și proceselor ce au stat la baza acestora. Opiniile furnizate de către membrii Comitetului Științific propriu pot conduce la eliminarea unor concluzii sau la necesitatea revizuirii acestora prin reanalizarea datelor.

În ceea ce privește Raportul Inițial, membrii Comitetului Științific au primit pe data de 31 august 2018 prima versiune a acestuia, pe baza căruia au formulat puncte de vedere relevante. Feedback-ul acestora se regăsește în ***Anexa 14***, fiind, în general, unul foarte bun. Propunerile de îmbunătățire au fost integrate în versiunea finală a Raportului Inițial.

1. Planul de activități

Prestatorul a identificat trei etape cheie în implementare contractului: etapa inițială, etapa de implementare și etapa finală, toate aceste etape având un rol important în îndeplinirea obiectivelor contractului. Toate activitățile proiectului, sarcinile care decurg din acestea și modul de organizare a experților pe activități și sarcini, inclusiv estimarea numărului de zile de muncă pentru fiecare tip de expert și activitate sunt incluse în graficul gantt. Acest grafic reflectă, de asemenea, încadrarea în timp, succesiunea și durata activităților și sarcinilor, inclusiv punctele de reper.

Așa cum a fost menționat în cadrul secțiunilor anterioare ale raportului, a fost necesară o revizuire a calendarului de activități ca urmare a necesității prioritizării și actualizării termenelor pentru realizarea și predarea rapoartelor de evaluare și totodată în acord cu noua durată de implementare a proiectului de 65 de luni (a se vedea secțiunea 2.2.1.5. Actualizarea calendarului de evaluare și secțiunea 3.3. Livrabile). Calendarul actualizat de realizare și predare a livrabilelor este prezentat în ***Anexa 15***.

1. Conform reprioritizării calendarului de realizare a rapoartelor de evaluare (Minuta Reuniunii Inițiale din 17.07.2018). [↑](#footnote-ref-1)
2. Morra Imas, L. G., & Rist, R. (2009). The road to results: Designing and conducting effective development evaluations. The World Bank. [↑](#footnote-ref-2)
3. Leeuw, F. L. (2003). Reconstructing program theories: Methods available and problems to be solved. *American journal of evaluation*, *24*(1), 5-20. [↑](#footnote-ref-3)
4. World Bank (2007). Conducting Impact Evaluations in Urban Transport http://siteresources.worldbank.org/INTISPMA/Resources/383704-1146752240884/Doing\_ie\_series\_05.pdf [↑](#footnote-ref-4)
5. Fraunhofer Institut für System und Innovationsforschung (ISI) (2015). Cost of non-completion of the TEN-T. Final Report https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2015-06-fraunhofer-cost-of-non-completion-of-the-ten-t.pdf [↑](#footnote-ref-5)
6. Organisation for Economic Co-operation and Development and International Transport Forum (2017). Quantifying the Socio-economic Benefits of Transport. https://www.oecd-ilibrary.org/transport/quantifying-the-socio-economic-benefits-of-transport\_9789282108093-en [↑](#footnote-ref-6)
7. Norwegian Public Roads Administration (nd). Impact assessment of road transport projects. https://www.vegvesen.no/\_attachment/61439/binary/14146 [↑](#footnote-ref-7)
8. Studii de caz referitoare la utilizarea datelor furnizate de Waze pentru politici și strategii publice în domeniul transportului <https://docs.google.com/gview?url=https%3A%2F%2Fs3-eu-west-1.amazonaws.com%2Fwaze-partner-assets%2FCCPCaseStudies.pdf> [↑](#footnote-ref-8)
9. Datele necesare pentru modelare: a)date statistice sau obtinute din recesaminte/anchete la domiciliu sau spatii economice b) date tehnice ale retelei de transport si sistemele de transport si de operare (inclusiv parcul de vehicule) pentru formalizarea (modelarea) sistemului de activitati si a sistemului de transport; Se parcurs secvential si succesiv etapele: generarea cerereii glovale cu originea in fiecare zona de analiza; Distributia cererii globale pe zone de destinatii in raport cu atractivitatea zonelor (matricea O-D); Alegerea modala; Afectarea pe rute (fara si cu congestie). Fluxurile pe rute conduc la determinarea duratelor de deplasare [↑](#footnote-ref-9)
10. European Commission (2014). Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects - Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020. [↑](#footnote-ref-10)
11. Highways England (2015). Post Opening Project Evaluation (POPE) of Major Schemes. Main Report - Meta-analysis. https://www.gov.uk/government/collections/post-opening-project-evaluation-pope-of-major-schemes [↑](#footnote-ref-11)
12. Idem 7 [↑](#footnote-ref-12)
13. Idem 7 [↑](#footnote-ref-13)
14. Idem 7 [↑](#footnote-ref-14)
15. Gershon et al. (2005). Health and safety hazards associated with subways: A review https://www.researchgate.net/publication/7996259\_Health\_and\_safety\_hazards\_associated\_with\_subways\_A\_review [↑](#footnote-ref-15)
16. Joint Research Centre (2013). Quantifying the Effects of Sustainable Urban Mobility Plans http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/quantifying\_the\_effects\_of\_sustainable\_urban\_mobility\_plans.pdf [↑](#footnote-ref-16)
17. World Business Council for Sustainable Development (2015). "Sustainable Mobility Project 2.0 (SMP2.0) Indicators Work Stream - 2nd Edition. https://docs.wbcsd.org/2015/12/SMP2.0\_Sustainable-Mobility-Indicators\_ENG.pdf [↑](#footnote-ref-17)
18. Idem [↑](#footnote-ref-18)
19. Mestayer, P., Abidi, A., André, M., Bocher, E., Bougnol, J., Bourges, B.. & Fadet, P. Y. (2010, June). Urban mobility plan environmental impacts assessment: a methodology including socio-economic consequences-The Eval-PDU project. In *10th Urban Environment Symposium, Urban Futures for a Sustainable World* (p. 11p). [↑](#footnote-ref-19)
20. Sun, H., Wang, Y., & Li, Q. (2016). The impact of subway lines on residential property values in Tianjin: An empirical study based on hedonic pricing model. *Discrete Dynamics in Nature and Society*, *2016*. https://www.hindawi.com/journals/ddns/2016/1478413/ [↑](#footnote-ref-20)
21. Gallo, M. (2018). The impact of urban transit systems on property values: a model and some evidences from the city of Naples. *Journal of Advanced Transportation*, *2018*. [↑](#footnote-ref-21)
22. AECOM și Ministerul Transporturilor (2016). Variantă finală revizuită a Raportului privind Master Planul pe termen scurt, mediu și lung [↑](#footnote-ref-22)
23. RAICU, Ş., & POPA, M. (2009). TRANSPORTURILE ŞI AMENAJAREA TERITORIULUI–ACCESIBILITATE ȘI ATRACTIVITATE. [↑](#footnote-ref-23)
24. European Commission (2014). Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects - Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020. [↑](#footnote-ref-24)
25. European Commission (2014). Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects - Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020. [↑](#footnote-ref-25)
26. Jardine, C. N. (2005). Calculating the Environmental Impact of Aviation Emissions. *Enviromental Change Institute, Oxford University Centre for Enviroment*. [↑](#footnote-ref-26)
27. Popa, M., Rosca, E.,Costescu, E., Dragu, V., Rusca, F. (2016). TRANSIT TIME THROUGH THE BORDER-CROSSING POINTS. The case study of the EU's road BCP with Moldavia. Transport Problems, ISSN 1896-0596 Volume 11, Issue 2, DOI: 10.20858/tp.2016.11.2.8 [↑](#footnote-ref-27)
28. Gautam Basu (n.d.). Combating illicit trade and transnational smuggling: key challenges for customs and

    border control agencies

    http://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%208%2C%20Number%202%20(Sep%202014)/04%20Basu.pdf [↑](#footnote-ref-28)
29. OECD (2003). SAFE& SUSTAINABLE TRANSPORT A Matter of Quality Assurance https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/03safesust.pdf [↑](#footnote-ref-29)
30. OECD (2011). Environmental Impacts of International Shippinghttps://read.oecd-ilibrary.org/environment/environmental-impacts-of-international-shipping\_9789264097339-en#page8 [↑](#footnote-ref-30)
31. Condurat, M., Nicuţă, A. M., & Andrei, R. (2017). Environmental Impact of Road Transport Traffic. A Case Study for County of Iaşi Road Network. *Procedia Engineering*, *181*, 123-130. [↑](#footnote-ref-31)
32. AECOM (2013). MPGT - Notă Tehnică privind transportul feroviar de marfă [↑](#footnote-ref-32)
33. Ian Savage (n.d.) The Economics of Railroad Safety [↑](#footnote-ref-33)
34. Tuchschmid et al (2011) Carbon Footprint and environmental impact of Railway Infrastructure https://uic.org/IMG/pdf/uic\_rail\_infrastructure\_111104.pdf [↑](#footnote-ref-34)
35. S = scăzut; M = mediu; R = ridicat [↑](#footnote-ref-35)