**Contractul de prestări servicii nr. 42180/05.07.2018**

**„Implementarea Planului de Evaluare pentru POIM – domeniul Transporturilor”**

**Ședința Comitetului de Coordonare a Evaluării**

6 noiembrie 2018

*- Minuta întâlnirii -*

**Locația:** Ministerul Fondurilor Europene, Bucharest Tower Center, Bulevardul Ion Mihalache, Nr. 15-17

**Participanți:** membrii Comitetului de Coordonare a Evaluării și reprezentanții Beneficiarului și ai echipei de evaluare

**Principalele aspecte discutate în cadrul ședinței:**

1. ***Aspecte introductive***
   1. **Organizarea ședinței**

În cadrul ședinței, a avut loc o prezentare succintă a Raportului Inițial, realizată de către echipa de evaluatori. Raportul Inițial a fost anterior reuniunii transmis membrilor CCE, fiindu-le familiar conținutul acestuia. În acest mod, au fost facilitate procesul de dezbatere și feedback interactiv, prin care membrii CCE au putut să sugereze îmbunătățiri ale raportului.

* 1. **Rolul Comitetului de Coordonare a Evaluării**

Comitetul de Coordonare a Evaluării a fost constituit în baza regândirii Structurilor de Coordonare. Dacă inițial au existat trei comitete sectoriale care aveau dificultăți în a dedica timp suficient activităților de evaluare, experiența a condus la necesitatea de a organiza un singur comitet care să poată permite mai multe dezbateri și o înțelegere mai profundă a posibilităților de utilizare a rapoartelor de evaluare în rândul actorilor interesați. Acest comitet se va reuni în vederea aprobării rapoartelor inițiale și a celor de evaluare, având rolul de a decide dacă documentul poate sau nu să fie aprobat. Totodată, toți membrii CCE au avut ocazia de a cunoaște mai bine diferențele dintre noul tip de evaluări de program, concentrate pe impact și de o complexitate metodologică mult mai mare, și evaluările anterioare, concentrate pe aspecte operaționale.

1. ***Prezentarea Raportului Inițial***
   1. **Elemente de bază ale evaluării POIM domeniul Transport**

Echipa de evaluare a descris contextul evaluării de impact privind intervențiile POIM în domeniul transporturilor. Contractul are ca livrabile trei rapoarte de evaluare care, conform analizei maturității proiectelor POIM din domeniul Transporturilor, dar și în contextul întârzierilor înregistrate în procesul de achiziție publică a serviciilor, ar urma să fie realizate în 2019, 2021 și 2023.

Exercițiile de evaluare vor fi organizate pe șase teme de evaluare, înglobând unul sau mai multe obiective specifice:

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)
2. Mobilitatea urbană și reducerea impactului asupra mediului prin dezvoltarea rețelei de metrou Bucuresti-Ilfov (OS 1.4)
3. Accesibilitate regională (OS 2.2 si 2.3)
4. Evaluarea intervențiilor POIM privind dezvoltarea transportului intermodal și fluidizarea traficului, inclusiv în vămi (OS 2.4 si OS 2.6)
5. Siguranța şi reducerea impactului asupra mediului (OS 2.5)
6. Evaluarea intervențiilor privind creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar (OS 2.7)

Pentru fiecare temă de evaluare, echipa de evaluare va urmări să răspundă la opt întrebări:

ÎE 1. Care este progresul înregistrat din perspectiva obiectivelor specifice, de la momentul adoptării PO? (întrebare adaptată pentru fiecare temă de evaluare)

ÎE 2. În ce măsură acest progres se datorează POIM?

ÎE 3. Există alte efecte, intenționate/neintenţionate, pozitive sau negative ale intervențiilor?

ÎE 4. Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?

ÎE 5. În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?

ÎE 6. Ce mecanisme au facilitat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?

ÎE 7. În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine?

ÎE 8. Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM în domeniulTransporturilor prin prisma portofoliului de proiecte existent?

Răspunsurile pentru fiecare întrebare de evaluare vor fi tot mai dezvoltate odată cu avansarea proiectelor finanțate prin POIM - domeniul Transporturilor și disponibilitatea mai multor seturi de date care să permită evaluarea acestora.

* 1. **Activități desfășurate în cadrul proiectului**

Proiectul a început prin derularea a două ședințe de coordonare:

* Reuniunea Inițială (17.07.2018) prin care Beneficiarul a furnizat Prestatorului un prim set de documente și au avut loc discuții despre managementul contractului și livrabile.
* Întâlnirea cu Experții Cheie internaționali și AM POIM (24.07.2018), urmărind stabilirea activităților pentru elaborarea Raportului Inițial.

Ulterior, mai multe activități au fost implementate în vederea actualizării metodologiei de evaluare

* Analiza documentară și sinteza literaturii, activitate complexă care a constat în analiza proiectelor, în vederea actualizării metodologiei de evaluare, analiza literaturii de specialitate, în vederea dezvoltării instrumentelor și reconstruirea teoriei schimbării.
* 14 interviuri cu AM POIM, OI POIM, Direcția de Management și Strategie a MT și principalii beneficiari ai POIM- domeniul Transporturilor, în vederea obținerii de informații necesare reconstruirii teoriei schimbării, validarea rezultatelor preliminare (ipotezelor) și a stadiului proiectelor.
* Un atelier de lucru cu beneficiarii finanțării (23.08.2018) în vederea obținerii unui input cantitativ de la reprezentanţii instituţiilor beneficiare pentru prioritizarea ipotezelor formulate în procesul de reconstrucție a teoriei schimbării și un focus grup cu actorii interesați (24.08.2018), având ca scop validarea şi completarea ipotezelor formulate.

Astfel, raportului Inițial cuprinde, pentru fiecare temă de evaluare, următoarele aspecte fiind dezvoltate în faza inițială:

* Sinteza literaturii de specialitate
* Teoria programului
* Metodologia de evaluare detaliată
* Instrumentele detaliate pentru faza de cercetare de teren (chestionare, ghid interviu, ghid grup focus, studii de caz, etc.)
* Expertiza mobilizată
* Calendarul detaliat al activităților

De asemenea, al doilea și al treilea raport de evaluare vor conține și o etapă de actualizare a metodologiei de evaluare.

* 1. **Metodologia de evaluare**

Ca urmare a analizei portofoliului de proiecte și a documentelor relevante, respectând cerințele din Caietul de Sarcini și luând în calcul relevanța și fezabilitatea utilizării metodelor de evaluare, echipa de evaluare a actualizat metodologia utilizând o abordare integrată a metodelor de evaluare:

* Evaluarea Bazată pe Teorie - constă într-un mix de metode care sprijină identificarea răspunsurilor calitative și cantitative la întrebările de evaluare:
  + cercetară documentară - pentru fiecare RE și TE
  + procesare și analiză statistică a datelor – pentru fiecare RE și TE
  + interviuri cu reprezentanți ai tuturor structurilor de gestionare și implementare a POIM și ai tuturor beneficiarilor proiectelor neacoperite de SC – pentru fiecare RE și TE
  + ateliere de lucru cu actorii interesați – câte 2 ateliere la fiecare RE, unul în faza de actualizare a metodologiei și unul pentru validarea rezultatelor evaluărilor pentru fiecare TE
  + focus grup – câte unul pe fiecare RE pentru validarea rezultatelor evaluărilor, implicând AM POIM, OI POIM și MT
  + tehnici vizuale și hărți GIS – pentru fiecare TE, pentru temele în cazul cărora pot fi aplicate
  + sondaje – a) RE 2019 pentru TE 2 în rândul grupului țintă, având în vedere maturitatea proiectelor și localizarea acestora și b) RE 2021 și 2023 pe toate TE în rândul grupurilor țintă
* Meta-evaluarea a 24 de ACB-uri intermediare și 66 studii de caz longitudinale
* Modelarea - în urma discuțiilor cu reprezentanții Ministerului Transporturilor și a experților care au lucrat cu MNT privind disponibilitatea datelor și a fostului EMME necesar, evaluatorii au ajuns la concluzia că pentru RE 2021 vor fi utilizate modele matematice de analiză a datelor de transport pentru a putea calcula evoluția indicatorilor PO, iar pentru RE 2023 va putea fi utilizat MNT.
* Sondajul Delphi va fi realizat pentru fiecare RE și TE în rândul societății civile și al mediului academic
* Matricea multi-criterială 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. Pe baza informațiilor cuprinse în matrice, pot fi detectate tendințe la nivel de program
  1. **Efecte și variabile urmărite**

În cadrul evaluării intervenților POIM în domeniul Transporturilor, va fi evaluată atât evoluția indicatorilor de program, cât și a altor indicatori ai efectelor așteptate sau neașteptate, pozitive sau negative, identificate în documentele de programare și literatura de specialitate. Deși majoritatea efectelor au fost considerate de către participanți ca fiind relevante, câteva observații extrem de importante au fost făcute:

* Este necesară o mai bună distincție între efecte și variabile. De exemplu, indicatorii de program pentru tema 1 pot fi integrați în efectele asupra mobilității. De asemenea, impactul asupra pieței imobiliare poate fi un legat de un efect referitor la atractivitatea zonelor în care a fost construit metroul.
* Reprezentanta World Wide Fund for Nature a evidențiat faptul că, deși este bine identificat impactul asupra ariilor protejate, acesta este insuficient pentru a surprinde impactul asupra mediului. În acest sens, ar fi foarte utilă introducerea efectului asupra conectivității ecologice, evaluat cantitativ sau calitativ, în funcție de datele disponibile, luând în calcul, de exemplu, numărul de animale afectate de construcții. Potențiale surse de date ar fi Agențiile de mediu și datele de monitorizare la nivel de proiecte.
* Impactul la nivel economic nu a fost surprins de către echipa de evaluatori, deoarece literatura de specialitate și discuțiile cu mediul academic au condus la concluzia că acesta nu este observabil la un an de la darea în folosință a infrastructurii. Totuși, indicatori relevanți în acest sens sunt trecuți în analize, precum locuri de muncă temporare pe durata construcțiilor și locuri de muncă noi în regiunile vizate sau număr de întreprinderi nou înființate. Pentru numărul de întreprinderi nou înființate, Registrul Comerțului va putea furniza astfel de date, în timp ce INS și AJOFM pot furniza date legate de numărul de angajați. Chiar dacă aceste informații nu vor putea fi identificate pentru toate rapoartele și temele de evaluare, este esențial să fie menționate în Raportul Inițial și să fie evaluate în funcție de datele disponibile. Rezultatele vor fi decelate prin intermediul interviurilor cu echipele de management ale proiectelor.
* În cazul temei 4, variația nivelului de contrabandă în vămi este un tip de efect a cărui legătură cu tipurile de intervenții din domeniul vamal este neclar și necesită mai multă fundamentare teoretică. De asemenea, este necesară identificarea mai multor efecte economice ale intervențiilor în domeniul transportului intermodal și a celui vamal, în măsura informațiilor disponibile.
* Sursele de date pentru evaluarea efectelor sunt adecvate și verificate cu furnizorii datelor necesare. De asemenea, a existat sugestia de a comunica nu numai cu principalul beneficiar al investițiilor în domeniul feroviar, ci și cu alți operatori ai acestui mod de transport.
  1. **Eșantionarea studiilor de caz și a ACB-urilor intermediare**

Eșantionarea studiilor de caz și a ACB-urilor intermediare are la bază analiza amănunțită a portofoliului de proiecte furnizat de AM POIM și comparat cu datele furnizate de OI POIM și principalii beneficiari. Astfel, pentru RE din 2019 nu există proiecte suficient de mature pentru a fi utilizate ACB-uri, însă există un eșantion de 17 proiecte pentru studii de caz. Având în vedere faptul că există proiecte în stadiu avansat de construcții care nu au contract de finanțare semnat, va fi extrem de important ca, înainte începerii exercițiul de evaluare, să fie organizată o ședință cu reprezentanții AM POIM prin care să fie analizat stadiul proiectelor care pot fi incluse în acest tip de analize. Totodată, evaluatorii vor avea nevoie de acces la ACB-urile ex-ante.

1. ***Evaluarea Raportului Inițial***

Având în vedere faptul că Anexa 3 a Caietului de Sarcini conține o Grilă de Evaluare a Raportului Inițial, echipa de evaluare a fost invitată să își auto-evalueze activitatea în raport cu respectivele criterii.

* Sunt adresate toate aspectele menționate în caietul de sarcini și în ofertă - *Echipa de evaluare consideră că a adresat aspectele menționate, luând în calcul relevanța și fezabilitatea utilizării metodelor avute în vedere și respectând cu grijă cerințele documentelor de bază ale proiectului.*
* Sunt adresate toate aspectele menționate în reuniunea de demarare (kick-off meeting) - *Aspectele menționate în Reuniunea de Demarare au fost respectate cu atenție, iar Minuta Reuniunii este prezentată în Anexa 1 a Raportului Inițial.*
* Abordarea privind colectarea datelor este rezonabilă, fezabilă și va furniza informațiile necesare răspunsului la întrebările de evaluare (în mod particular în ceea ce privește disponibilitatea datelor la nivelul beneficiarilor/entităților sprijinite) - *Colectarea datelor este cât se poate de detaliată și ține cont de informațiile disponibile și fezabilitatea utilizării metodelor menționate.*
* Raportul dintre cercetarea de birou și activitatea de teren va furniza informațiile necesare răspunsului la întrebările de evaluare - *În cadrul studiilor de caz și ale ACB-urilor intermediare vor avea loc vizite pe teren, ceea ce aduce un echilibru între acest tip de activitate și cercetarea de birou.*
* Sunt propuse metode statistice sau de altă natură adecvate pentru analiza datelor, indiferent dacă datele sunt obținute din documentația furnizată de administrația națională sau sunt generate de consultant prin sondaje sau prin obținerea accesului la date administrative - *Echipa de evaluare s-a informat cu privire la Modelul Național de Transport, datele necesare și alternative în folosirea acestuia și a propus o strategie fezabilă pentru analiza datelor. De asemenea, au fost identificate surse de date multiple pentru efectele urmărite, incluzând furnizori publici și privați (ex. Google/Waze).*
* Activitatea de teren este descrisă și metodele de cercetare sunt adecvate – cum ar fi tipurile de metode de intervievare - online, telefonic sau față în față, interviuri cu stakeholderii, grupuri focus; chestionarele propuse includ toate întrebările formulate adecvat (echilibru între întrebări deschise și închise, absența părtinirii etc.) și formularele/modelele sunt adecvate - *Toate metodele și instrumentele de evaluare sunt detaliate în Raportul Inițial și Anexele aferente, oferind o imagine clară cu privire la utilizarea acestora.*
* Identificarea regiunilor, programelor sau proiectelor pentru studii de caz este bazată pe analize statistice sau de alte tipuri - *Eșantionarea studiilor de caz și a ACB-urilor intermediare are la bază o analiză detaliată a portofoliului de proiecte.*
* În cazul în care există o asociere de operatori economici, este stabilit mecanismul de coordonare între membrii consorțiului, inclusiv procedurile de control al calității fiecărui livrabil - *Mecanismele de coordonare între membrii consorțiului sunt foarte bine detaliate în Raportul Inițial și Anexele aferente, alături de criteriile de evaluare a calității.*

Așadar, echipa de evaluare consideră că Raportul Inițial are un nivel calitativ suficient de bun pentru a fi aprobat. De asemenea, Managerul de Evaluare consideră că procesul de integrare al feedback-ului de la momentul transmiterii Raportului Inițial și până la ședința CCE a fost benefic pentru completarea acestuia și că documentul se află la un stadiu suficient de bun pentru a fi aprobat, existând oricând loc de îmbunătățiri. Membrii CCE sunt de acord cu aprobarea documentului, însă numai după integrarea elementelor necesare pentru ca acesta să fie îmbunătățit:

* Completarea efectelor asupra mediului
* Integrarea efectelor la nivel socio-economic
* Identificarea efectelor economice în cazul temei de evaluare 4
* Reformularea efectelor legate de atractivitatea zonelor urbane la tema 2.

1. ***Pașii următori***

Membrii CCE vor furniza cât mai repede posibil comentarii și sugestii la adresa Raportului Inițial pe email. Echipa de Evaluatori are la dispoziție două săptămâni pentru a transmite versiunea revizuită a raportului în vederea aprobării. Raportul Inițial va fi ulterior public pe site-ul www.evaluare-structurale.ro

Exercițiul de evaluare pentru 2019 va avea drept cut-off date 31 decembrie 2018 și va începe prin discuții cu AM și OI POIM cu privire la evoluția programului operațional.