

## RAPORT DE EVALUARE A IMPACTULUI PROIECTULUI

<b>Denumirea proiectului:</b>	Repararea podului peste râul Cogîlnic de pe str. Matrosov și secțiunea de drum adiacentă autostrăzii internaționale Chișinău - Tarutino - Odessa, din orașul Basarabeasca
<b>Codul proiectului:</b>	9224
<b>Data vizitei de evaluare:</b>	22.11.2016
<b>Regiunea de Dezvoltare:</b> Sud	
<b>Apelul:</b>	2010
<b>Prioritatea SDR Nord:</b>	Reabilitarea infrastructurii fizice. Măsura 1.2: Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri existente și a conexiunilor internaționale.
<b>Solicitantul:</b>	Primăria or. Basarabeasca
<b>Beneficiari:</b>	700 de conducători de vehicule grele pe an, care transportă marfă în Ucraina și din Ucraina în Republica Moldova; 1400 conducători de autoturisme și autoturisme cu pasageri în an, care trec frontiera cu Ucraina; 300 de proprietari de transport public, care locuiesc în partea de sud a orașului Basarabeasca; 4000 locuitori din partea de sud a orașului Basarabeasca care folosesc podul și sectorul de drum pentru a trece la piața centrală și la nodul de cale ferată
<b>Bugetul total al proiectului</b>	2 188,7 mii lei
<b>Suma alocată din FNDR</b>	2 094,5 mii lei
<b>Buget valorificat, inclusiv din:</b>	2 183,6 mii lei
<b>FNDR</b>	2 089,4 mii lei
<b>contribuția solicitantului</b>	94,2 mii lei
<b>Raportori</b> (numele, prenumele, funcția)	<b>Violeta Evtodienco</b> – șef Secție statistică regională, Direcție generală dezvoltare regională, Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor <b>Rodica Rotari</b> – specialist principal, Secție statistică regională, Direcție generală dezvoltare regională, Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor
<b>Supervizor</b> (numele, prenumele, funcția)	<b>Igor Malai</b> - șef adjunct al Direcției generale dezvoltare regională, Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor

Criteriile de evaluare	Analiza performanței
<b>1. Relevanța</b>	
<p>Corespunde obiectivul general și obiectivele specifice ale proiectului prevederilor strategice, stipulate în documentele de politici ce țin de dezvoltarea regională / locală (spre exemplu: SNDR, SDR, strategiile de dezvoltare social-economică a localității / raionului, planurile de acțiuni, etc.)?</p>	<p>Conform cererii de finanțare, proiectul se încadrează în prioritatea nr. 1a Strategiei de dezvoltare regională Sud 2010-2012 „Reabilitarea infrastructurii fizice”, măsura 1.2 „Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri existente și a conexiunilor internaționale”.</p> <p>Reparația podului peste râul Gogîlnic, precum și reparația drumurilor or. Basarabeasca au fost reflectate în Planul strategic de dezvoltare social-economica or. Basarabeasca pentru anii 2010-2015 la compartimentul „Dezvoltarea infrastructurii de drumuri și transport”.</p> <p>Sursa: <a href="http://primariabessarabka.md/ro/page/consiliul-local/strategii-planuri-si-politici/strategia-de-dezvoltare-socio-economica-a-orasului">http://primariabessarabka.md/ro/page/consiliul-local/strategii-planuri-si-politici/strategia-de-dezvoltare-socio-economica-a-orasului</a></p> <p><b>Obiectivul general</b> al Proiectului, conform cererii de finanțare, este „Crearea condițiilor pentru transportul de tranzit aproape de 220 000 de locuitori a raioanelor Basarabeasca, Cimișlia, Hîncești, din municipiul Chișinău, satul Chok-Maidan (Găgăuzia), satul Tvardița raionul Taraclia care traversează frontiera cu Ucraina prin punctul internațional „Basarabeasca-Serpnevoe”.</p> <p><b>Obiective specifice:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Efectuarea reparației drumului dintre str. Karl Marx și Matrosov și podului peste râul Coghilnic pe acest sector în orașul Basarabeasca pentru a crește fluxul de vehicule, care se folosesc de punct vamal „Basarabeasca – Serpnevoe”.</li> <li>2. Deschiderea traseului „Piața centrală – Sovhoz” pentru 4000 de locuitori din partea de sud a orașului Basarabeasca.</li> </ol> <p>În acest context, obiectivul general și obiectivele specifice ale proiectului dat în general corespund prevederilor din documentele strategice menționate mai sus.</p> <p>Referitor la calitatea formulării obiectivului general și obiectivelor specifice, putem afirma că acestea nu corespund tehnicilor de formulare. Obiective specifice sunt formulate în formă de activități și nu arată ce schimbări se așteaptă la nivel de beneficiari finali.</p>
<p>În ce măsură conținutul proiectului corespunde necesităților specifice ale grupurilor țintă?</p>	<p>Grupul țintă a proiectului constituie 220,0 mii locuitori ai raioanelor Basarabeasca, Cimișlia, Hîncești, municipiului Chișinău, satului Chok-Maidan (Găgăuzia), satului Tvardița din raionul Taraclia.</p> <p>Acest proiect urma să contribuie la îmbunătățirea infrastructurii de drumuri orășenești și îmbunătățirea accesului spre frontiera dintre Republica Moldova și Ucraina, precum și crearea condițiilor locuitorilor din partea de sud a orașului pentru a se deplasa spre piața centrală și la nodul de cale ferată.</p> <p>Porțiunea de drum cu lungimea de 0,320 km și podul peste râul Cogîlnic sunt utilizate de către conducătorii de transport de diferite mărimi din raioanele Basarabeasca și Cimișlia, UTA Găgăuzia ca acces spre punctul vamal internațional Basarabeasca – Serpnevoe (Ucraina).</p>

	<p>Starea deplorabilă a acestor obiective la etapa depunerii cererii de finanțare din FNDR creau deficiențe în transportarea mărfurilor și pasagerilor și diminuează siguranța rutieră în trafic. Din aceste considerente punctul vamal respectiv era ocolit, totodată fiind majorat timpul și cheltuielile de transport.</p>
<p>Existența cadrului logic al proiectului și calitatea acestuia. Claritatea intervenției logice - în ce măsură activitățile propuse pot duce la materializarea rezultatelor, care, prin urmare, vor duce la atingerea scopului proiectului, astfel contribuind la obiectivul general?</p>	<p>Cererea de finanțare a proiectului conține cadrul logic. Cadrul logic întrunește elementele necesare stipulate în Instrucțiunea pentru utilizatori privind înaintarea propunerilor de proiecte pentru finanțare din Fondul național de dezvoltare regională, aprobată prin decizia CNCDR nr.5/10 din 04 mai 2010.</p> <p>Activitățile propuse, într-o măsură oarecare, contribuie la atingerea scopului proiectului enunțat de către autorii proiectului, la crearea condițiilor pentru transportul de tranzit pentru cca 220,0 mii locuitori din raioanele Basarabeasca, Cimișlia, Hîncești, municipiul Chișinău, satele Chok-Maidan (UTA Găgăuzia) și Tvardița, raionul Taraclia care traversează frontiera cu Ucraina prin punctul vamal internațional „Basarabeasca-Serpnevoe”.</p> <p>Activitățile întreprinse au contribuit într-o măsură oarecare la îmbunătățirea situației social-economice a or. Basarabeasca, precum și a accesului către punctul vamal.</p>
<p>Dacă indicatorii de performanță corespund criteriilor SMART?</p> <p>S – specific</p> <p>M – măsurabil</p> <p>A – realizabil</p> <p>R – realist</p> <p>T – măsurabil în timp</p>	<p>Indicatorii din Matricea cadrului logic propuși în cererea de finanțare depusă de către APL nu corespund întru totul criteriilor SMART. Indicatorii nu au valori inițiale și ținte concrete.</p>
<p>În ce măsură riscurile și ipotezele au fost analizate și luate în considerare? Există oare un mecanism de management al riscurilor?</p>	<p>Riscurile menționate de către beneficiarul proiectului nu sunt concret definite, precum ar fi refuzul în finanțare, cataclisme naturale, lipsa legislației naționale privind taxele locale pentru trecerea frontierei.</p> <p>Un mecanism de management al riscurilor nu a fost stabilit.</p>
<p>Au fost introduse careva modificări în cadrul proiectului? Dacă da, în ce măsură acestea au dus la îmbunătățirea proiectului?</p>	<p>În designul proiectului nu au fost introduse careva modificări. Proiectul a fost implementat în conformitate cu documentația prezentată de aplicant.</p>
<p>Dacă există un plan de durabilitate ca parte integrală a designului proiectului?</p>	<p>Un plan de durabilitate ca parte integrală a designului proiectului la etapa inițială nu a fost prezentat. Totodată planul respectiv a fost elaborat de către beneficiar după finalizarea implementării proiectului. Acesta a fost aprobat de către Consiliul orașenesc Basarabeasca prin decizia nr. 2/11 din 14.02.2013.</p>

	Raportul final privind finalizarea implementării proiectului a fost prezentat de către ADR Sud la 04.12.2012. Au fost prezentate semestrial informații privind situația proiectului după finalizare.
<b>2. Eficienta</b>	
Disponibilitatea resurselor necesare și modul de utilizare a acestora?	<p>Beneficiarul, conform cererii de finanțare, pentru implementarea proiectului a solicitat cca 2 152,2 mii lei, 100% din FNDR.</p> <p>În urma procedurilor de achiziții publice, pentru executarea lucrărilor de reparație a podețului peste râul Cogîlnic de pe strada Matrosov, or. Basarabeasca și reparația sectorului de stradă dintre străzile Karl Marx și Matrosov din or. Basarabeasca, a fost încheiat contractul de antrepriză nr. 32/11 din 17.08.2011 cu SRL „Prima Fichir”, în valoare de cca 2 130,3 mii lei. Perioada de executare a lucrărilor contractuale fiind stabilită de cca 45 zile calendaristice.</p> <p>Conform deciziei CNCDR nr. 8/11 din 14.12.2011 cu privire la valorificarea mijloacelor financiare ale FNDR, pentru proiectul evaluat a fost alocat cca 2 094,5 mii lei. Concomitent, beneficiarul a venit cu contribuția proprie în valoare de cca 86,7 mii lei pentru lucrările de construcții și cca 7,5 mii lei pentru lucrări de amenajare a teritoriului. Astfel pentru implementarea proiectului a fost valorificată suma în mărime de cca 2183,6 mii lei.</p>
Respectarea implementării activităților în conformitate cu planul de activitate propus?	Activitățile planificate pentru implementarea proiectului au fost realizate conform termenilor prevăzuți.
Produsele de proiect - cantitatea și calitatea acestora?	<p>În cadrul proiectului au fost obținute următoarele produse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 0,320 km drum reparat;</li> <li>- un pod peste râul Cogîlnic renovat.</li> </ul> <p>Obținerea acestor produse a contribuit la redirecționarea și reducerea fluxului de transport în preajma pieței centrale orășenești, precum și la crearea condițiilor pentru transportul de tranzit către punctul vamal la frontiera de stat cu Ucraina.</p> <p>Concomitent, dacă să luăm în considerație faptul că pe drumul dintre străzile Karl Marx și Vokzalinaia se preconiza să se deplaseze un număr mare de transport de tranzit atât de mărfuri cât și de pasageri, stratul de asfalt doar de cca 4 cm care acoperă porțiunea de drum renovată, este prea subțire. Considerăm că aceasta este cauza apariției unor fisuri pe porțiunea de drum renovată.</p>
<b>3. Eficacitatea (Rezultativitatea)</b>	
Care sunt rezultatele obținute până în prezent?	<p>În urma reabilitării porțiunii de drum de cca 0,320 km și a podului peste râul Cogîlnic, a fost obținute următoarele rezultate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- îmbunătățit accesul transportului de mărimi și pasageri, atât din partea de sud a țării cât și din mun. Chișinău, spre punctul vamal internațional Basarabeasca-Serpnevoe;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- îmbunătățit accesul pentru 4 000 locuitori din partea de sud a or. Basarabeasca spre piața centrală orășenească și nodul de cale ferată Basarabeasca;</li> <li>- redirecționat și redus fluxul de transport din preajma pieței centrale orășenești;</li> <li>- deschisă ruta de pasageri orășenească „Piața centrală - Sovhoz”.</li> <li>- deschise activități noi, cum ar fi servicii și spălătorie auto, producerea (blocuri fortan) și comercializarea materialelor de construcție, magazin alimentar.</li> </ul> <p>Conform informației prezentate de către beneficiar către ADR Sud, pe porțiunea de drum circulă în zilele lucrătoare – 600 autovehicule, în weekend – 1100 și pe timp de noapte – 300 autovehicule. La momentul evaluării impactului proiectului s-a observat un flux de transport mult mai redus.</p> <p>Beneficiarul și-a propus mărirea veniturilor bugetului orășenesc din taxele de trecere a frontierei. Acest rezultat nu a fost posibil de atins deoarece taxele vamale, conform art. 9 al Legii cu privire la tariful vamal nr. 1380-XIII din 20.11.1997, se varsă în bugetul de stat.</p> <p>Creșterea cu 100% a numărului de pasageri și a volumului de mărfuri transportate spre Ucraina nu a fost posibil de evaluat deoarece Primăria or. Basarabeasca nu deține informația respectivă.</p>
<p>Dacă toate grupurile țintă au acces la / pot utiliza rezultatele / serviciile proiectului?</p>	<p>Rezultatele obținute sunt accesibile pentru toate grupele țintă ale proiectului. Acestea benefic influențează asupra îmbunătățirii infrastructurii rutiere orășenești, asupra îmbunătățirii accesului spre obiectivele social-economice din partea de sud a localității, precum și asupra îmbunătățirii accesului spre frontiera de stat cu Ucraina.</p>
<p>Schimbările calitative majore produse de rezultatele proiectului?</p> <p>Contribuția rezultatelor la atingerea scopurilor (sau a obiectivelor specifice) ale proiectului?</p>	<p>Reieșind din rezultatele obținute, putem vorbi de unele schimbări produse, cum ar fi îmbunătățirea securității rutiere pe porțiunea de drum și pod renovate, precum și a condițiilor social-economice în aria de intervenție.</p> <p>Locuitorii orașului utilizează transportul de pe ruta urbană „Piața centrală-Sovhoz” pentru a se deplasa la piața centrală în scopul procurării mărfurilor necesare, precum și la serviciu în zona respectivă, inclusiv la nodul de cale ferată și la punctul vamal Basarabeasca-Serpnevoe.</p> <p>De asemenea, transportul de tranzit a obținut acces la drumul îmbunătățit pentru a se deplasa spre frontiera de stat cu Ucraina.</p> <p>Concomitent, considerăm că securitatea rutieră precum și accesul transportului spre frontiera de stat ar fi avut o valoare mai înaltă dacă ar fi fost renovată toată lungimea drumului dintre străzile Karl Marx și Vokzalinaia din or. Basarabeasca de cca 0,98 km.</p>
<p><b>4. Impactul</b></p>	
<p>Care este impactul global al proiectului deja observat și cel potențial?</p>	<p>Impactul proiectului se atestă în primul rând asupra locuitorilor or. Basarabeasca. Renovarea porțiunii de drum și a podului peste râul Cogîlnic a îmbunătățit accesul beneficiarilor la obiectivele de importanță social-economică.</p>

<p>Contribuția proiectului la atingerea obiectivului general?</p>	<p>Pentru transportul de tranzit s-a îmbunătățit accesul spre punctul vamal la frontiera de stat cu Ucraina.</p> <p>De asemenea menționăm că renovarea obiectivelor date a declanșat deschiderea unor activități noi, cum ar fi servicii și spălătorie auto, producerea și comercializarea materialelor de construcție. Aceste activități contribuie la dezvoltarea social-economică a localității.</p>
<p>Factorii externi eventuali, ce ar putea pune în pericol impactul direct?</p> <p>Care sunt efectele globale directe și indirecte, potențiale și/sau deja manifestate, sub aspect pozitiv sau negativ?</p>	<p>Luând în considerație faptul că porțiunea de drum a fost renovată cu scopul de a îmbunătăți accesul transportului de tranzit de diferite mărimi spre punctul vamal la frontiera de stat cu Ucraina, la etapa de proiectare, precum și în procesul de implementare a proiectului, nu s-a ținut cont de încărcătura drumului și s-a instalat un strat de asfalt doar de cca 4 cm. Astfel, în scurt timp, transportul de tonaj mare poate provoca deteriorarea drumului. La momentul evaluării au fost observate deja careva fisuri.</p> <p>Este de menționat și faptul că obiectivele renovate actualmente sunt la balanța APL de nivelul I. Acesta nu dispune de mijloace financiare și umane necesare pentru întreținerea cuvenită a obiectivelor renovate.</p>
<p><b>5. Durabilitatea</b></p>	
<p>Durabilitatea rezultatelor proiectului (dacă sunt prevăzute / alocate resursele necesare pentru menținere?)</p>	<p>După finalizarea implementării proiectului, valoarea lucrărilor și serviciilor efectuate au fost transmise beneficiarului proiectului, Primăriei or. Basarabeasca.</p> <p>Bugetul local, după cum se știe, este limitat și nu are capacitatea de a finanța separat întreținerea obiectivelor renovate. Totodată, reprezentantul beneficiarului a relatat că anual se prevăd alocări în bugetul local pentru serviciile de amenajare a teritoriului, din care cont se achită și serviciile de întreținere a podului și drumului renovat.</p>
<p>Asumarea responsabilității beneficiarilor față de rezultatele obținute?</p>	<p>Consiliul municipal Basarabeasca a aprobat planul de asigurare a durabilității proiectului pentru anii 2013-2015. Acesta prevede responsabilizarea actorilor locali și alocările bugetare pentru întreținerea obiectivelor renovate.</p> <p>Concomitent, reprezentanții beneficiarului au relatat că primăria or. Basarabeasca este în căutarea sursei financiare pentru suplinirea acoperii obiectivelor renovate în cadrul proiectului cu un strat de asfalt mai mare (la moment doar 4 cm) întru asigurarea durabilității acestora.</p>
<p>Existența cadrului de politici adecvat pentru menținerea corespunzătoare a rezultatelor proiectului?</p>	<p>Un document strategic privind menținerea corespunzătoare a rezultatelor proiectului începând cu anul 2015 nu a fost prezentat echipei de evaluare.</p>
<p>Existența capacităților instituționale și manageriale pentru asigurarea durabilității rezultatelor?</p>	<p>Autoritatea publică locală nu deține careva structuri specializate pentru gestionarea infrastructurii rutiere locale. În acest sens, anual încheie contract de prestare a serviciilor cu serviciul comunal Basarabeasca pentru efectuarea serviciilor de amenajare a teritoriului, inclusiv și întreținerea drumurilor locale.</p>
<p><b>6. Aspectele tematice</b></p>	

<p>6.1 Respectarea egalității genurilor:</p> <p>Dacă interesele practice, ce țin de respectarea egalității între genuri, au fost luate în considerație în cadrul proiectului?</p>	<p>Egalitatea de gen, în mod direct, nu este abordată de proiect. În general, de rezultatele proiectului pot beneficia atât bărbații, cât și femeile.</p>
<p>6.2 Respectarea necesităților privind protecția mediului:</p> <p>- Dacă aspectele ecologice au fost analizate în modul corespunzător la etapa de elaborare a proiectului?</p> <p>- Influența proiectului asupra stării mediului pozitivă sau negativă și măsurile prevăzute pentru ameliorarea acestora?</p>	<p>La etapa de elaborare a proiectului au fost analizate toate aspectele ecologice, fiind obținute coordonările necesare de la instituțiile responsabile în domeniu.</p> <p>De asemenea, la recepțiile la terminarea lucrărilor și recepțiile finale, în cadrul comisiilor respective participă reprezentanții serviciilor ecologice. Aceștia s-au expus pozitiv referitor la influența proiectului asupra stării mediului, semnând procesele verbale corespunzătoare.</p>
<p>6.3 Gradul de afiliere la practicile de bună guvernare:</p> <p>- Dacă da, atunci cum? Dacă nu, atunci de ce?</p> <p>- Transparență și regularitatea raportării financiare și de performanță; existența unui sistem adecvat de monitorizare internă?</p> <p>- Respectarea principiului de incluziune socială?</p>	<p>Procesul de implementare și monitorizare a proiectului cu regularitate a fost publicat pe pagina web a ADR Sud.</p> <p>ADR Sud, în baza Metodologiei de monitorizare și evaluare a măsurilor de susținere a dezvoltării regionale, aprobată prin ordinul MDRC, a prezentat trimestrial rapoarte la MDRC privind procesul de implementare și utilizare a mijloacelor financiare în cadrul proiectului. Informația respectivă, de asemenea, a fost prezentată Consiliului regional pentru dezvoltare Sud și Consiliului național de coordonare a dezvoltării regionale.</p> <p>Proiectul, în mod special, nu specifică respectarea principiului de incluziune socială. Concomitent la podul și drumul renovat sunt create condițiile necesare pentru a fi utilizate de către toate persoanele cointeresate.</p>
<p>6.4 Respectarea Drepturilor Omului:</p> <p>- Dacă proiectul contribuie activ la promovarea drepturilor omului?</p> <p>- Dacă s-a făcut analiza referitor la grupurile țintă care au (avut) de câștigat sau de pierdut?</p>	<p>Proiectul nu prevede implementarea unor activități legate de promovarea drepturilor omului. Dar, ținând cont de faptul că obiectivul general al proiectului este „Crearea condițiilor pentru transportul de tranzit aproape de 220 000 de locuitori a raioanelor Basarabasca, Cimișlia, Hîncești, din municipiul Chișinău, satul Chok-Maidan (Găgăuzia), satul Tvardița raionul Taraclia care traversează frontiera cu Ucraina prin punctul internațional „Basarabasca-Serpnevoe”, a fost asigurat dreptul fiecărui cetățean al țării la libera circulație conform articolului 27 al Constituției RM, precum și la securitatea circulației.</p>
<p><b>Concluzii :</b></p>	
<p>1. Obiectivele proiectului dat se încadrează în scopurile politicii de dezvoltare regională și locală. Cu toate acestea, beneficiarul intenționând să soluționeze o problemă de ordin local, își propune o</p>	

intervenție logică foarte largă cu implicarea mai multor actori, fapt ce îngreunează măsurarea rezultatelor obținute.

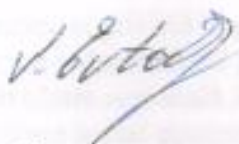
2. Eficiența proiectului este bună în ceea ce privește organizarea lucrărilor de reparație a porțiunii de drum și a podului peste râul Cogîlnic. Concomitent, este regretabil faptul că în condițiile unui buget local limitat, beneficiarii elaborează documentația tehnică pentru lucrări de construcție în limita mijloacelor financiare disponibile, neluând în considerație toate aspectele de construcție a unui drum pe care se preconizează să se deplaseze un număr mare de transport de tonaj mare.
3. Eficacitatea proiectului este promițătoare cu condiția că autoritățile publice locale vor facilita accesul transportului de tranzit prin renovarea lungimii totale a drumului dintre str. Karl Marx și str. Vokzalinaia, or. Basarabeasca de cca 0,98 km, din care 0,32 km au fost reparați din FNDR și îmbunătățirea securității rutiere pe întreaga lungime a drumului menționat.
4. Durabilitatea rezultatelor proiectului este pusă în pericol din motivul lipsei capacităților financiare și instituționale a autorităților publice locale pentru întreținere a obiectivelor renovate.

**Recomandări cheie (în ordinea gradului de importanță):**

1. Se recomandă Primăriei orașului Basarabeasca:
  - să identifice soluții pentru întreținerea în stare adecvată, precum și asigurarea durabilității obiectivelor renovate;
  - să identifice surse financiare necesare pentru renovarea lungimii totale de drum de cca 0,98 km dintre străzile Karl Marx și Vokzalinaia, or. Basarabeasca.
2. Se recomandă ADR Sud:
  - să plaseze Raportul de evaluare a impactului proiectului „Repararea podului peste râul Cogîlnic de pe str. Matrosov și secțiunea de drum adiacentă autostrăzii internaționale Chișinău - Tarutino - Odessa, din orașul Basarabeasca” pe pagina web a ADR Sud;
  - să transmită spre informare și luare de măsuri concrete Raportul beneficiarului principal al proiectului.

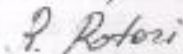
**Raportori:**

Violeta Evtodienco



șef Secție statistică regională, Direcția generală dezvoltare regională, Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor

Rodica Rotari



specialist principal, Secția statistică regională, Direcția generală dezvoltare regională, Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor

**Supervizor:**

Igor Malai



șef adjunct al Direcției generale dezvoltare regională, Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor



## Anexa 1

### Lista persoanelor intervievate:

Data	Organizația / Localitatea	Numele, prenumele	Funcția
22.11.2016	ADR Sud	Cuțitaru Viorica	specialist, Secția managementul proiectelor
		Cotruță Nicolae	specialist, Secția managementul proiectelor
	Primăria or. Basarabeasca	Cimpoieș Valentin	primar
		Șevcenco Elena	arhitect șef
		Muntean Marina	contabil șef
		14.12.2016	Crușca Vasile

### Lista persoanelor neintervievate

Data	Organizația / Localitatea	Numele, prenumele / funcția	Notă
	N/F	N/F	

## Anexa 2

### Lista documentelor analizate

1. Cererea de finanțare.
2. Matricea cadrului logic.
3. Rapoartele trimestriale de monitorizare a proiectului.
4. Raportul final.
5. Decizia CNCDR nr. 8/11 din 14.11.2011 cu privire la valorificarea mijloacelor financiare ale FNDR.
6. Acordul de parteneriat privind implementarea proiectului.
7. Contract de antrepriză.
8. Planul de asigurare a durabilității proiectului.
9. Strategia de dezvoltare regională Sud.
10. Planul de dezvoltare social-economică a or. Basarabeasca pentru anii 2010-2015.
11. Legea cu privire la tariful vamal nr. 1380-XIII din 20.11.1997.
12. Constituția Republicii Moldova.