



UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI



Instrumente Structurale
2007 - 2013

Proiect cofinanțat din Fondul European pentru Dezvoltare Regională prin POAT 2007-2013

ROMÂNIA

Servicii de consultanță pentru Consolidarea managementului investițiilor publice

Livrabilul 10: Raționalizarea portofoliului de investiții publice

August, 2015

Prezentul Raport corespunde livrabilului “*Propunere de raport incluzând (i) criteriile și metodologie de prioritizare și raționalizare a portofoliului existent de investiții publice; (ii) scurtă prezentare a implicațiilor juridice privind raționalizarea portofoliului de proiecte și identificarea posibilelor opțiuni de atenuare a riscurilor aferente; și a normelor și procedurilor necesare pentru a facilita închiderea, restructurarea și îmbunătățirea proiectelor; și (iii) îndrumări privind implementarea recomandărilor referitoare la stabilirea succesiunii și etapelor raționalizării proiectelor, incluzând monitorizarea procesului de eficientizare a portofoliului*”, din cadrul Acordului de Servicii de Consultanță "Sprijin pentru Consolidarea Managementului Investițiilor Publice" între Ministerul Finanțelor Publice și Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare, din data de 16 septembrie 2014, modificat în data de 24 iunie 2015.

Cuprins

SUMAR EXECUTIV	1
I. INTRODUCERE.....	5
Context.....	5
Scopul și structura raportului.....	6
II. CADRUL ANALITIC.....	6
Concepte de bază	6
Identificarea și analizarea subfinanțării PIP	8
Sursele datelor și aspecte problematice	9
Criterii de raționalizare și indicatori	11
Sumar al constatărilor și recomandărilor secțiunii	13
III. ANALIZA PORTOFOLIULUI DE INVESTIȚII PUBLICE.....	13
Componenta Programului de Investiții Publice 2015	14
Performanța la nivel de portofoliu	15
Proiecte suspendate.....	18
Sumar al constatărilor și recomandărilor secțiunii	19
IV. EVALUĂRI ÎN SCOPUL RAȚIONALIZĂRII ÎN TREI SECTOARE	20
Ministerul Transporturilor	20
Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor	24
Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice	28
Sumar al constatărilor și recomandărilor secțiunii	30
V. GESTIONAREA PROGRAMULUI DE RAȚIONALIZARE.....	30
Experiența anterioară cu raționalizarea PIP	30
Elementele principale ale unui program de raționalizare solid.....	31
Baza legală pentru înființarea mecanismului de soluționare	35
Restructurarea și închiderea proiectelor	35
Organizarea mecanismului de soluționare.....	37
Sumar al constatărilor și recomandărilor secțiunii	37
VI. PLAN DE ACȚIUNE	39
Măsuri însoțitoare	41

LISTA CASETELOR

Caseta 1: Raționalizarea portofoliului de investiții publice.....	7
Caseta 2: Ilustrarea finanțării necesare pentru finalizarea portofoliului actual de proiecte PIP.	9
Caseta 3: Cheltuieli de investiții încadrate la poziția C – posibilități de abuz.....	14
Caseta 4: Tratatamentul proiectelor care intră în mecanismul de soluționare	34

LISTA FIGURILOR

Figura 1: Raționalizarea portofoliului MT: potențială reducere a necesarului de cheltuieli în funcție de etapa de implementare a proiectelor	21
Figura 2: Raționalizarea portofoliului MMAP: potențială reducere a necesarului de cheltuieli în funcție de etapa de implementare a proiectelor	25

LISTA TABELELOR

Tabelul 1: PIP de stat – alocări bugetare 2015	15
Tabelul 2: Performanța anterioară: intervalul de timp de la începerea proiectului.....	16
Tabelul 3: Adecvarea nivelurilor actuale ale alocărilor bugetare	16
Tabelul 4: Apariția proiectelor care stagnează la 3 OPC	17
Tabelul 5: Dimensiunea necesarului de finanțare a PIP, în funcție de etapa implementării proiectelor.....	18
Tabelul 6: Ponderea necesarului de finanțare PIP pentru proiecte în derulare, în funcție de OPC	18
Tabelul 7: Proiecte clasificate ca suspendate și necesarul de finanțare al acestora	19
Tabelul 8: MT – potențială reducere a necesarului de cheltuieli în urma raționalizării	20
Tabelul 9: MT – proiecte identificate pentru a fi incluse în programul de raționalizare	22
Tabelul 10: MMAP – potențială reducere a necesarului de cheltuieli în urma raționalizării ...	24
Tabelul 10: MMAP – proiecte identificate pentru a fi incluse în programul de raționalizare ..	26
Tabelul 12: MDRAP – potențială reducere a necesarului de cheltuieli în urma raționalizării .	28
Tabelul 13: MDRAP – proiecte identificate pentru a fi incluse în programul de raționalizare	29

LISTA ABREVIERILOR

AB	An bugetar
ANRMAP	Agenția Națională pentru Reglementarea și Monitorizarea Achizițiilor Publice
AT	Asistență Tehnică
CTP	Costul total al proiectului
DPIP	Direcția de Programare a Investițiilor Publice
FII	Finanțat integral intern
GE	Granturi externe
ÎE	Împrumuturi externe
MDRAP	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
MFP	Ministerul Finanțelor Publice
MIP	Managementul Investițiilor Publice
MMAP	Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor
MT	Ministerul Transporturilor
OPC	Ordonator principal de credite
PIP	Program de Investiții Publice
RON	Leu (nou) românesc
UE	Uniunea Europeană
UEIP	Unitatea de Evaluare a Investițiilor Publice

SUMAR EXECUTIV

1. Programul de investiții publice (PIP) al României este afectat de o lipsă substanțială de resurse. Costul finalizării portofoliului actual de proiecte PIP este de șapte ori mai mare decât alocarea bugetară pentru 2015, în timp ce, în cadrul unui program corespunzător finanțat, ar trebui să fie de cel mult 3-4 ori mai mare. Nivelurile de finanțare sunt în mod special inadecvate pentru proiectele cu finanțare internă, unde costurile necesare finalizării portofoliului de investiții sunt de 13 ori mai mari decât alocările bugetare pentru 2015. Cifra echivalentă pentru proiectele care beneficiază de finanțare din surse externe indică o valoare de șase ori mai mare. Finanțarea inadecvată conduce la întâzieri substanțiale în finalizarea proiectelor și în valorificarea beneficiilor acestora. Peste 11% dintre toate proiectele din programul de investiții publice al României sunt în implementare de peste 10 ani, 11 proiecte făcând parte din programul de investiții de peste 20 de ani. Se impune o raționalizare majoră a PIP, pentru a soluționa problema subfinanțării și a îmbunătăți performanța implementării PIP.

Cadrul analitic

2. Raportul propune un cadru de analiză a proiectelor PIP pentru a determina în ce măsură sunt subfinanțate și dacă ar trebui incluse în programul de raționalizare PIP. Acest cadru utilizează informații din baza de date PIP gestionată de Ministerul Finanțelor Publice (MFP), care constituie singura sursă consolidată de informații financiare privind PIP. Pentru măsurarea performanței anterioare și a adecvării finanțării sunt specificate trei criterii, cu standardele de referință aferente. Alte două criterii identifică etapa implementării proiectului și ponderea solicitărilor de finanțare. Raportul constată că există o problemă în ceea ce privește calitatea și exhaustivitatea datelor, care ar trebui soluționate prin includerea unui segment pentru proiecte în clasificarea bugetară principală și printr-o mai bună coordonare între sistemul central de gestiune financiar-contabilă și baza de date PIP.

Analiza portofoliului și a proiectelor

3. A fost efectuată o analiză a finanțării la nivel de portofoliu și de proiect, utilizând criteriile și standardele de referință propuse:

- **Analiza portofoliului a evidențiat predominanța sectorului transporturilor în cadrul PIP.** Ministerul Transporturilor (MT) acoperă 51% din totalul alocărilor pentru investiții publice în bugetul pe 2015 și 75% din totalul cheltuielilor pentru proiecte. De asemenea, analiza a sesizat nivelul înalt al categoriei „alte cheltuieli de investiții”, atingând 42% din totalul alocărilor PIP în bugetul pe 2015. Raportul recomandă efectuarea unei analize cuprinzătoare a autorităților care efectuează cheltuieli publice la nivelul tuturor sectoarelor și a rolului și performanței cheltuielilor de investiții care nu sunt destinate proiectelor. De asemenea, analiza a identificat amploarea raționalizării care se va impune. Necesarul total de finanțare pentru proiectele PIP va trebui redus cu 30%, pentru a le readuce în limitele standardului de

referință al valorii de cinci ori mai mari decât nivelul de finanțare pentru 2015. În cazul proiectelor finanțate integral intern, va fi necesară o reducere de 60%.

- **Analiza proiectelor din trei ministere – Ministerul Transporturilor (MT), Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor (MMAp) și Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP) – a identificat 57 de proiecte cronic subfinanțate, dintr-un portofoliu total de 151 de proiecte.** Fiecare dintre aceste proiecte a fost în curs de implementare timp de 10 ani sau mai mult și/sau în fiecare dintre ultimii trei ani a primit un buget mai mic decât 10% din costul total al proiectului. Necesarul de finanțare al acestor proiecte la începutul anului reprezenta 69% din valoarea acestor solicitări pentru toate proiectele din cele trei ministere. Toate aceste proiecte ar trebui incluse automat în programul de raționalizare. Suplimentar, mai existau 38 de proiecte clasificate în prezent ca proiecte suspendate, care, la rândul lor, ar trebui cuprinse în programul de raționalizare.

Gestionarea programului de raționalizare

4. Exercițiile anterioare de raționalizare a PIP au înregistrat un succes limitat. Deși au avut ca rezultat faptul că anumite proiecte au fost închise, iar altele au fost suspendate, PIP a continuat să fie grav subfinanțat. Există mai multe motive care explică impactul limitat al acestor inițiative, printre care menționăm: (i) adecvarea finanțării PIP nu este tratată ca o problemă de responsabilitate fiscală; (ii) MFP nu exercită un rol efectiv de filtrare, pentru a se asigura că sunt incluse în buget numai proiectele care pot fi în mod adecvat finanțate; (iii) reticența ordonatorilor principali de credite (OPC) de a închide proiectele cu finanțare deficitară, considerându-le, în schimb, ca solicitări potențiale a unor resurse bugetare în viitor; (iv) incertitudinile privind posibilele consecințe juridice ale închiderii proiectelor.

5. Prin urmare, implementarea programului de raționalizare propus va necesita adoptarea unei abordări mai ferme. Principalele condiții ale unei astfel de abordări, identificate în cadrul raportului, sunt următoarele:

- Performanța și suportabilitatea PIP este abordată în strategia fiscal-bugetară a guvernului.
- MFP are responsabilitatea de a se asigura că pot fi incluse în buget numai proiectele pentru care există finanțare suficientă pentru a permite finalizarea lor la timp.
- Se aplică proceduri solide de raționalizare a PIP pentru soluționarea problemei portofoliului actual de proiecte subfinanțate. Acestea ar presupune:
 - ◇ implementarea unui cadru de standarde de referință și criterii, precum cel propus în prezentul raport, pentru identificarea proiectelor subfinanțate, cu performanțe necorespunzătoare;
 - ◇ transferul automat al acestor proiecte din bugetul principal PIP într-un mecanism separat de soluționare care ar fi evidențiat distinct în bugetul OPC;
 - ◇ proiectele transferate sub mecanismul de soluționare trebuie să treacă printr-o procedură de: (i) verificare a statutului; (ii) elaborare a unei strategii de soluționare; și (iii) implementare a opțiunii de soluționare alese (de ex., redimensionare sau restructurare și refinanțare); și

- ◇ în cazul proiectelor care, în cadrul acestui proces, sunt avute în vedere pentru a fi reintroduse în PIP, să se solicite un studiu de fezabilitate actualizat și o evaluare și prioritizare în funcție de alte proiecte concurente.
 - ◇ deciziile privind închiderea și procesul ce conduce la închidere să fie luate la nivel politic, de către Guvern.
 - ◇ o perioadă limită de 3 ani, cu posibilitatea extinderii la 5 ani, cu aprobarea Guvernului, va fi introdusă pentru păstrarea proiectelor de investiții în mecanismul de soluționare, cu scopul facilitării implementării la timp a strategiilor individuale de soluționare. La terminarea perioadei, proiectele vor fi automat închise.
- Pentru proiectele incluse în mecanismul de soluționare ar trebui să existe o rezervă limitată de finanțare, acoperită din fonduri care altfel ar trebui să finanțeze PIP-ul fiecărui OPC. Aceasta ar acoperi angajamentele existente și alte costuri esențiale, în timp ce se stabilește viitorul proiectului.

6. Conceptul de mecanism de soluționare poate fi considerat ca fiind conform cu legislația actuală privind finanțele publice. Noile condiții și proceduri vor trebui specificate în ordonanțe și hotărâri de guvern. Problemele privind posibilele consecințe juridice ale închiderii proiectelor neperformante vor trebui analizate suplimentar de către un consultant care cunoaște sistemul legislativ din România. Cu toate acestea, în principiu, contractorii ar trebui să sprijine acțiunile de închidere a proiectelor care primesc un nivel minim de finanțare, dacă acestea sunt însoțite de măsuri prin care să se asigure că, în viitor, proiectele sunt finanțate integral și în mod predictibil.

7. Pentru evitarea continuării sub-finanțării PIP, în viitor, pentru toate proiectele de investiții care intră sau re-intră în PIP, necesarul de finanțare până la finalizare, va fi blocat în interiorul cadrului de resurse pe termen mediu și al prognozelor specifice PIP. Raportul realizat în cadrul Componentei 3 ale Proiectului RAS-PIM, include sugestii cum un astfel de cadru multi-anual de angajamente de finanțare ar putea fi introdus.

Propunere de plan de acțiune

8. Raportul include o propunere de plan de acțiune pentru implementarea programului de raționalizare până în 2018. Acesta prevede patru etape distincte:

- acord asupra unei abordări și a unei modalități de a acționa în continuare conducând la o discuție la nivel de Cabinet privind condițiile raționalizării PIP (septembrie – decembrie 2015);
- un posibil exercițiu de pilotare, în cadrul căruia MFP lucrează cu un OPC pentru a identifica proiectele din 2016 care trebuie mutate în programul de raționalizare pentru a facilita testarea procesului de soluționare propus (noiembrie 2015 – ianuarie 2016);
- implementarea unui calendar de măsuri în cursul anului 2016 care ar presupune instituirea oficială a mecanismului de raționalizare, actualizarea evaluării în vederea raționalizării efectuate pentru prezentul raport și introducerea completă a mecanismului de soluționare propus pentru bugetul pe 2017 (ianuarie – decembrie 2016);
- aprofundarea procesului de raționalizare pe parcursul anului 2017, cu accent pe soluționarea situației proiectelor transferate în mecanismul de soluționare și pe

continuarea exercițiului de evaluare în scopul raționalizării pentru proiectele rămase în PIP principal, pentru a identifica și alte proiecte care trebuie incluse în programul de raționalizare (ianuarie – decembrie 2017).

I. INTRODUCERE

Context

1. **Guvernul României s-a angajat într-un proces de reformă a sistemului său de management al investițiilor publice (MIP).** Prioritățile reformei includ: (i) asigurarea unui nivel maxim al beneficiilor economice în urma investițiilor publice, prin identificarea, dezvoltarea și finanțarea proiectelor cu înaltă prioritate, relevante din punct de vedere strategic; (ii) gestionarea eficientă a implicațiilor pentru spațiul fiscal și a riscurilor fiscale rezultate din proiectele de investiții; și (iii) consolidarea implementării proiectelor de investiții pentru a reduce depășirile de termene și costuri, inclusiv prin consolidarea calității elaborării proiectelor. În cadrul Ministerului Finanțelor Publice a fost înființată o Unitate de Evaluare a Investițiilor Publice (UEIP), pentru a sprijini implementarea acestor reforme vizând consolidarea investițiilor publice finanțate din Fondurile Structurale și de Coeziune ale UE, precum și de la bugetul de stat. Recent, s-a anunțat faptul că urmează înființarea, în cadrul MFP, a unei direcții responsabile de analiza și eficientizarea cheltuielilor publice.

2. **În acest context, MFP va solicita Băncii Mondiale asistență tehnică (AT) pentru îmbunătățirea managementului investițiilor publice.** S-a convenit că Banca va asigura servicii de consultanță și asistență pentru consolidarea capacității MIP a MFP și a altor două ministere de resort, Ministerul Transporturilor (MT) și Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor (MMA). Activitățile aferente au fost grupate în cadrul a trei componente, după cum urmează:

- *Componenta 1: Consolidarea rolului MFP de coordonare a pregătirii noilor investiții publice de către ministerele de resort.* Această componentă va sprijini MFP în vederea (i) înființării și funcționării UEIP, și (ii) consolidării rolului de factor de filtrare al UEIP în coordonarea pregătirii noilor investiții publice.
- *Componenta 2: Raționalizarea portofoliului de investiții publice existent.* Această activitate va sprijini MFP în procesul de raționalizare și eficientizare a programului său actual de investiții publice (PIP).
- *Componenta 3: Consolidarea corelării dintre proiectele prioritizate și alocarea resurselor din fondurile structurale ale UE și de la bugetul de stat.* Această activitate va sprijini MFP în consolidarea coordonării între PIP și bugetul guvernului.

3. **Prezentul raport a fost întocmit în cadrul componentei 2 a acordului dintre Banca Mondială și MFP.** Raportul abordează problematica raționalizării actualului Program de Investiții Publice (PIP), considerat supradimensionat și subfinanțat și caracterizat de întârzieri substanțiale în implementarea proiectelor de investiții și în valorificarea beneficiilor așteptate ale acestora. Propunerile cuprinse în prezentul raport ar trebui analizate în contextul mai larg al îmbunătățirilor care trebuie aduse MIP, identificate în rapoartele redactate în cadrul altor componente. Acestea includ: (i) măsuri de îmbunătățire a prioritizării, stabilirii costurilor și bugetării proiectelor de investiții de capital; (ii) introducerea unor mecanisme de finanțare multianuală pentru a asigura disponibilitatea resurselor după începerea proiectelor; și (iii) consolidarea aplicațiilor IT de gestiune financiară pentru a realiza un sistem unic de management al proiectelor de-a lungul întregului ciclu de viață al acestora. Progresul în fiecare

dintre aceste domenii va fi esențial pentru implementarea cu succes a măsurilor de raționalizare a PIP și pentru îndeplinirea funcțiilor de filtrare și control necesare pentru a preveni reparațiia unui PIP supraîncărcat și subfinanțat.

Scopul și structura raportului

4. **Scopul prezentului raport este să stabilească un cadru pentru raționalizarea portofoliului existent de proiecte de investiții publice, astfel încât necesarul de finanțare a PIP să poată fi aliniat cu resursele fiscale disponibile (caseta 1).** În baza unui proces inițial de inventariere și analiză a datelor disponibile, raportul propune o metodologie și criterii de prioritizare și raționalizare a portofoliului existent de investiții publice, în vederea alinierii acestuia cu finanțarea disponibilă (secțiunea II). În continuare, descrie aplicarea metodologiei la nivelul întregului PIP, la nivel de minister (secțiunea III) și la nivel de proiect în cadrul Ministerului Transporturilor (MT), Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor (MMAP) și Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (secțiunea IV). Apoi analizează problemele și cerințele aferente gestionării programului de raționalizare, inclusiv prevederile în domeniu ale legislației actuale și posibilele implicații juridice ale închiderii proiectelor (secțiunea V). În sfârșit, prezintă un plan de acțiune pentru implementarea și monitorizarea programului de raționalizare (secțiunea VI).

II. CADRUL ANALITIC

5. **Această secțiune prezintă bazele conceptuale și cadrul analitic care au fost utilizate pentru identificarea lipsei de performanță în implementarea portofoliilor de investiții ale OPC și a proiectelor individuale.** Propune criterii și standarde de referință pentru identificarea proiectelor care trebuie incluse în programul de raționalizare. Anexa A cuprinde o matrice a cadrului de evaluare.

Concepte de bază

6. **Abordarea adoptată pentru raționalizarea portofoliului are la bază următoarele concluzii și principii:**

- Raționalizarea portofoliului de investiții publice este necesară pentru că PIP este subfinanțat și multe proiecte nu primesc suficiente fonduri pentru a permite implementarea eficientă și la timp a acestora (caseta 1).
- Un PIP subfinanțat reflectă situația în care deciziile de prioritizare sunt luate implicit în limitele bugetului, prin raționalizarea finanțării între proiecte. Proiectele care nu primesc finanțare adecvată nu sunt prioritare.
- Un exercițiu de raționalizare a portofoliului ar trebui să facă explicite aceste decizii de prioritizare luate în limitele bugetului. Aceasta implică faptul că adecvarea finanțării trebuie să constituie baza identificării proiectelor care vor fi incluse în program.

- Luarea unei decizii în privința proiectelor incluse în programul de raționalizare poate fi dificilă, presupunând alegerea modalității de închidere a proiectului sau o analiză pentru a stabili dacă merită continuat, în condițiile fondurilor disponibile.
- Aceasta implică o abordare prin care proiectele subfinanțate sunt mutate din PIP într-un program de raționalizare unde pot fi supuse unei analize mai detaliate și unui proces decizional care evaluează diferitele opțiuni și alegeri disponibile.
- În cazul în care acest proces conduce la recomandarea ca un proiect să fie reluat, nu restructurat sau închis, acesta ar trebui evaluat și prioritizat în funcție de alte proiecte de investiții, pentru o posibilă reintroducere în PIP.
- Pentru a preveni continuarea subfinanțării PIP, ar trebui ca, pe viitor, toate proiectele care intră sau reintră în PIP să aibă sumele aferente necesarului de finanțare blocate în cadrul de resurse și previziunile PIP. Propunerea de raport înaintată în cadrul componentei 3 a proiectului PIM RAS include sugestii privind introducerea unui astfel de cadru al angajamentelor de finanțare multianuală.

Caseta 1: Raționalizarea portofoliului de investiții publice

Într-un sistem PIM solid și eficace, proiectele ar avea un nivel de finanțare care le-ar permite implementarea la timp, în condiții de eficacitate a costurilor, astfel încât să nu se întârzie valorificarea beneficiilor investiției. Aceasta presupune că, la momentul aprobării proiectului, finanțarea aferentă implementării proiectului este rezervată, în baza estimării necesarului de cheltuieli, programat pe parcursul întregii perioade de implementare a proiectului. În gestionarea programului său de investiții, ordonatorul principal de credite (OPC) și ministerul de finanțe ar trebui să asigure că acest calendar de finanțare este actualizat anual, pentru a ține cont de orice întârzieri în implementare și creșteri ale costurilor, și că resursele pentru următorul exercițiu bugetar sunt disponibile, conform acestui calendar.

Exercițiile de raționalizarea a portofoliului de investiții publice sunt puse în aplicare în situația în care PIP este supraîncărcat de angajamente de cheltuieli pentru finalizarea proiectelor în derulare, depășind cu o marjă substanțială finanțarea disponibilă. Acest lucru intervine de obicei în situații în care proiectele au fost introduse în buget fără o analiză adecvată a necesarului de finanțare. De asemenea, poate interveni în situații în care guvernul s-a văzut nevoit să își reducă planurile de cheltuieli ca reacție la o criză fiscală. Raționalizarea PIP este un proces distinct de necesitatea permanentă ca OPC și ministerul de finanțe să monitorizeze continuu performanța proiectelor și să inițieze măsuri atunci când, din motive tehnice sau de management, proiectele au o performanță necorespunzătoare.

În cazul României, raționalizarea portofoliului este necesară pentru că guvernul nu poate acoperi necesarul de finanțare al PIP. Această situație este evidentă în numeroase proiecte care rămân în PIP perioade excesiv de îndelungate și primesc alocări financiare simbolice, care nu sunt în concordanță cu implementarea eficientă, la timp, a proiectelor. Această situație presupune costuri economice semnificative, atât prin creșterea costurilor totale ale proiectelor, cât și prin întârzierile în valorificarea beneficiilor investiției.

În mod tipic, raționalizarea portofoliului se derulează ca un exercițiu unic (deși este foarte probabil să se întindă pe o perioadă de 2-3 ani), ca răspuns la o situație anume. Un punct de pornire comun este efectuarea unei evaluări rapide, pentru identificarea proiectelor cu performanțe slabe, urmată de punerea în aplicare a unui proces de analiză și decizie pentru a stabili dacă proiectele ar trebui închise, redimensionate sau restructurate, în urma reevaluării. În cazul din urmă, proiectul revizuit ar trebui, de asemenea, prioritizat și evaluat în funcție de alte proiecte cu care se află în competiție.

Necesitatea raționalizării portofoliului de investiții publice reflectă o deficiență a sistemelor MIP, în special în programarea cheltuielilor în limitele unui cadru fiscal realist. De aceea, raționalizarea portofoliului nu face parte din procesele MIP principale. Proiectarea exercițiilor de raționalizare a PIP depinde în mare măsură de context, de natura și amploarea cauzelor și simptomelor constatate și de disponibilitatea informațiilor și datelor necesare pentru efectuarea analizei în vederea raționalizării.

7. **Prin urmare, proiectele ar trebui selectate pentru a fi incluse în programul de raționalizare în baza faptului că au primit niveluri de finanțare inadecvate.** Aceasta constituie un indicator indirect al probabilității performanței deficitare și al deciziilor implicate de prioritizare luate în cadrul procesului de elaborare a bugetului. Prin urmare, cadrul analitic adoptat se bazează pe informațiile disponibile în cadrul DPIP, din baza de date PIP. Aceasta furnizează: (i) date financiare privind costul proiectului, cheltuielile la zi și necesarul de finanțare până finalizarea proiectului, și (ii) informații nefinanciare precizând data începerii proiectului și datele de finalizare planificate, precum și dacă proiectele sunt finanțate din împrumuturi și granturi externe.

Identificarea și analizarea subfinanțării PIP

8. **O modalitate simplă de a constata dacă PIP este adecvat finanțat este stabilirea numărului de ani necesari pentru finalizarea proiectelor de investiții în derulare, la nivelul existent de finanțare.** Aceasta se face împărțind necesarul de finanțare pentru finalizarea tuturor proiectelor în derulare la alocarea bugetară pentru aceste proiecte pe anul în curs. Pentru un program de investiții adecvat finanțat, în care alocările bugetare reflectă necesarul real de cheltuieli pentru proiecte, această perioadă ar acoperi, tipic, un interval de doi până la patru ani, în funcție de profilul de cheltuieli planificate al programului de investiții (casetă 2). Compararea cifrei reale cu un standard de referință pentru un PIP corespunzător finanțat indică dacă PIP este finanțat adecvat.

9. **O abordare similară poate fi aplicată pentru a măsura adecvarea finanțării la nivel de proiect.** În acest caz, în mod ideal, elementul de comparație ar trebui să fie data de finalizare planificată pentru proiect, presupunând că ar fi finanțat adecvat. Cu toate acestea, data respectivă nu este întotdeauna disponibilă sau poate să nu fi fost revizuită recent. În astfel de circumstanțe, poate fi adoptat un standard de referință în comparație cu care să se măsoare nivelul de adecvare a alocării bugetare pentru anul în curs. De exemplu, ar putea fi utilizat un standard de referință de 8-10 ani pentru a identifica cazurile clare de proiecte subfinanțate, împreună cu un standard de referință de 5 ani, utilizat pentru a identifica proiectele în care subfinanțarea este probabilă, deși trebuie confirmată prin raportare la graficul de implementare a proiectului.

10. **Introducerea unor criterii suplimentare poate contribui la aprofundarea analizei.** Acestea includ: (i) performanța anterioară, măsurată în numărul de ani în care proiectul a fost în curs de implementare; și (ii) intervalul de stagnare, măsurat prin perioada în care proiectul a primit alocări bugetare inadecvate.

11. **Deși raționalizarea portofoliului PIP ar trebui să fie un exercițiu unic, în mod tipic implică o abordare iterativă extinsă pe o perioadă de 2-3 ani.** Aceasta ar presune în primul rând identificarea proiectelor care sunt clar subfinanțate. În anii următori, criteriile și standardele de referință pot fi modificate, pentru a evidenția și alte proiecte, care ridică probabilitatea subfinanțării.

Caseta 2: Ilustrarea finanțării necesare pentru finalizarea portofoliului actual de proiecte PIP

Tabelul de mai jos ilustrează necesarul de finanțare pentru un PIP în care implementarea unui proiect este tipic planificată pentru o perioadă de 6 ani, iar programul de investiții este stabil din punctul de vedere al vârstei și profilului de finanțare al proiectelor. Indică faptul că necesarul global de finanțare pentru finalizarea portofoliului de proiecte în derulare poate fi estimat ca având o valoare de 3,6 ori mai mare decât alocarea bugetară pentru anul curent. Prin urmare, finalizarea proiectelor din portofoliul actual de investiții ar dura, în medie, 3,6 ani. Dacă finalizarea portofoliului de proiecte, în limitele finanțării actuale a PIP, va dura mai mult de 3,6 ani, atunci PIP poate fi considerat subfinanțat.

În practică, perioada planificată de implementare a proiectelor variază considerabil și pot exista diferențe sistemice la nivel de sector (de ex., perioada ar fi mai lungă pentru OPC responsabil de sectoarele în care programul de investiții include un număr de proiecte complexe de infrastructură). Cu toate acestea, ca regulă generală, dacă finanțarea necesară pentru a finaliza portofoliul actual de proiecte de investiții este de aproximativ 4-5 ori mai mare decât nivelul actual al alocărilor PIP din buget, este probabil să existe probleme semnificative cu finanțarea și implementarea întârziată.

Programul de investiții de capital pentru anul bugetar = 100 m RON

Proiecte începute în	AB-5	AB-4	AB-3	AB-2	AB-1	AB	AB+1	AB+2	AB+3	AB+4	AB+5	Proiecte cu finalizare în
AB-5	5m	15m	25m	25m	20m	10m						AB
AB-4		5m	15m	20m	25m	20m	10m					AB+1
AB-3			5m	15m	20m	25m	20m	10m				AB+2
AB-2				5m	15m	20m	25m	20m	10m			AB+3
AB-1					5m	15m	20m	25m	20m	10m		AB+4
AB						5m	15m	20m	25m	20m	10m	AB+5

Sold pentru finalizarea proiectelor în ani AB până la - AB+5 = 360m RON

Finanțarea necesară pentru finalizarea proiectelor în derulare = 3,6 x alocarea AB

12. **Analiza de tip “semafor” este utilă în evaluarea performanței la nivel de proiect.** Permite evidențierea clară a performanțelor deficitare și luarea în calcul a diferiților indicatori. De exemplu, într-o evaluare în conformitate cu trei indicatori, două punctaje roșii ar putea fi utilizate inițial ca bază de selecție pentru ca proiectele să fie mutate într-un program de raționalizare, iar proiectele care au două sau mai multe punctaje galbene să fie incluse pe lista de monitorizare. Analiza de tip semafor este, de asemenea, mai adecvată decât un sistem implicând punctaj numeric și ierarhizare, care ar implica un nivel de precizie nejustificat.

Sursele datelor și aspecte problematice

13. **Singura sursă consolidată de date privind proiectele de investiții de capital în România este baza de date PIP gestionată de DPIP/DGTI.** Baza de date este actualizată anual în perioada de elaborare a bugetului și este utilizată pentru pregătirea calendarului PIP care însoțește bugetul anual. Baza de date acoperă toate proiectele specificate în bugetul de stat, făcând distincție între proiectele în derulare (poziția A) și proiectele noi, care încep în anul bugetar următor (poziția B). În ultimii ani, ca urmare a constrângerilor de finanțare, au existat puține proiecte noi introduse în buget, cu excepția cazurilor în care finanțarea este asigurată în primul rând din împrumuturi sau granturi externe. Pentru bugetul pe 2015, au fost introduse în

buget numai 12 proiecte noi. Suplimentar, baza de date PIP indică pentru fiecare minister o singură linie de alocare (cheltuieli încadrate la poziția C) pentru cheltuieli mici care nu sunt folosite în proiecte, incluzând pregătirea proiectelor. Cheltuielile de la poziția C sunt descrise în funcție de tipul de cheltuieli, nu în funcție de proiect.

14. În teorie, baza de date furnizează o bună imagine de ansamblu asupra PIP și a finanțării și statutului fiecărui proiect. Pentru fiecare proiect, include date privind costul total aprobat, cheltuielile din anii precedenți, o estimare revizuită a cheltuielilor în anul financiar curent, cheltuielile planificate pentru anul bugetar următor și pentru următorii trei ani și soldul necesarului de cheltuieli în anii ce urmează, pentru finalizarea proiectului. De asemenea, baza de date cuprinde informații privind data de începere și de finalizare a proiectului și precizează dacă finanțarea este asigurată din împrumuturi și granturi externe.

15. Cu toate acestea, în practică, există limitări semnificative în ceea ce privește calitatea și consecvența informațiilor cuprinse în baza de date PIP:

- Baza de date PIP este un modul al sistemului MFP de elaborare a bugetului („Budget-NG”). Nu include date privind execuția bugetară sau performanța implementării. OPC sunt responsabili de furnizarea informațiilor necesare pentru actualizarea sistemului, efectuată de obicei în relație cu pregătirea următorului buget anual. De fapt, baza de date oferă o serie de “imagini de moment” anuale ale proiectelor PIP, iar datele nu sunt în mod necesar consecvente de la un an la altul. Aspectul pe care se axează MFP în analiza datelor PIP înaintate de OPC îl reprezintă alocările pentru anul următor. Cifrele pentru alți ani sunt în mai mică măsură analizate atent. Cu toate acestea, am înțeles că, pentru bugetul pe 2015, MFP luat măsuri pentru îmbunătățirea calității datelor.
- Deși alocările bugetare pentru proiectele de investiții sunt prezentate într-o anexă distinctă a bugetului, cheltuielile proiectelor nu sunt identificate separat în planul de conturi al guvernului. Ca urmare, este imposibil de urmărit cheltuielile proiectelor prin intermediul sistemului central de gestiune financiar-contabilă (TREZOR). Prin urmare, pentru actualizarea bazei de date PIP, DPIP depinde de informațiile privind cheltuielile, furnizate de OPC în rapoartele lunare de progres înaintate de acestea, și de cifrele și previziunile bugetare cuprinse în solicitările privind bugetul anual. Aceste cifre se bazează pe sistemele interne de raportare ale OPC, iar calitatea și capacitatea acestora variază semnificativ.

16. Aceste limitări în privința datelor au presupus o serie de implicații pentru proiectarea metodologiei utilizate în analiza și evaluarea performanței proiectelor. Prin urmare, s-a decis ca analiza să se bazeze pe datele cuprinse în baza de date PIP din 2015. Ca excepție, s-au utilizat alocările bugetare pentru cei doi ani precedenți pentru a identifica dacă proiectele au primit finanțare inadecvată timp de mai mulți ani. Deși baza de date PIP din 2015 afișează cifrele reale pentru totalul cheltuielilor până la sfârșitul anului 2013 (AB-2), acestea nu sunt defalcate pe ani. Absența defalcării pe ani a cheltuielilor reale constituie un punct slab major și a limitat semnificativ posibilitățile de analiză a cheltuielilor la nivel de proiect¹. Datele privind alocările bugetare estimate pentru ultimii trei ani ai cadrului bugetar și datele estimate de finalizare a proiectelor nu au fost considerate suficient de solide pentru a fi utilizate în analiză.

¹ A existat o încercare de a determina cheltuielile anuale reale pentru fiecare proiect în anii anteriori, prin deducerea datelor privind totalul cheltuielilor până la sfârșitul anului AB-2 din baza de date PIP anterioară. Cu toate acestea, din cauza inconsecvențelor dintre bazele de date PIP, rezultatele nu au fost suficient de solide pentru a fi utilizate.

Criteria de raționalizare și indicatori

17. A fost elaborat un cadru analitic pentru evaluarea performanței portofoliului și identificarea proiectelor cu performanțe deficitare, pentru a le include în programul de raționalizare. Cadrul utilizează două seturi de criterii și un număr redus de indicatori. Primul set cuprinde trei criterii pentru măsurarea performanței istorice și a adecvării finanțării. Cel de-al doilea set cuprinde două criterii care indică fezabilitatea și impactul includerii proiectului în programul de raționalizare. Pentru fiecare indicator au fost definite standarde de referință utilizate în analiza ulterioară a performanței portofoliului și proiectelor. Criteriile, indicatorii și standardele de referință sunt descrise mai jos și rezumate în matricea cadrului de evaluare inclusă în Anexa A.

Criteria de raționalizare – performanța anterioară și adecvarea finanțării

18. Criteriile au vizat identificarea proiectelor cu perioade de implementare mult extinse și cu alocări bugetare inadecvate pentru a asigura finalizarea la timp a proiectelor. Cei trei indicatori și standardele de referință asociate privind performanța portofoliului și a proiectelor au fost:

- Perioada de implementare. Acest indicator măsoară performanța anterioară și este definit în funcție de numărul de ani de-a lungul cărora proiectul s-a aflat în curs de implementare.
 - ◇ Performanța portofoliului a fost evaluată în funcție de numărul mediu de ani în care a fost în implementare un proiect. S-a considerat că dacă acest interval depășește 5 ani, vorbim despre o slabă performanță anterioară, o problemă ascunsă, prezentă în întregul portofoliu de investiții.
 - ◇ S-a considerat că este probabil ca slaba performanță la nivel de proiect să constituie o problemă dacă proiectul a fost în implementare timp de peste 5 ani. Dacă acest interval depășește 10 ani, atunci performanța anterioară deficitară a fost considerată critică și, cu excepția situației în care, în prezent, proiectul este adecvat finanțat, ar trebui inclus în programul de raționalizare.
- Timpul necesar finalizării la nivelul actual de finanțare. Acest indicator măsoară credibilitatea financiară și sustenabilitatea programului sau proiectului de investiții. Este definit în funcție de numărul de ani necesari pentru a finaliza proiectele la nivelul alocării bugetare pentru anul fiscal curent.
 - ◇ Performanța portofoliului a fost măsurată în funcție de numărul de ani necesari pentru finalizarea actualului portofoliu de proiecte la nivelul actual de alocare bugetară. Dacă acest interval depășește 4 ani, se consideră că actualul nivel de finanțare este inadecvat, iar programul de investiții este semnificativ subfinanțat.
 - ◇ Performanța deficitară la nivel de proiect este considerată o problemă dacă ar dura mai mult de 4 ani să se finalizeze proiectul, la nivelul de alocare bugetară aferent anului 2015. Dacă această cifră depășește 10 ani, proiectul este considerat inadecvat finanțat și ar trebui să se ia în considerare includerea automată a acestuia în programul de raționalizare. Proiectele demarate în cursul anului curent sau al anului anterior nu au fost incluse în evaluare.
- Stagnarea și amploarea acesteia. Acest indicator a fost definit ca aplicabil în cazul unui proiect căruia i s-a alocat finanțare sub 10% din costul total al proiectului în fiecare dintre ultimii trei ani.

- ◇ La nivel de portofoliu, stagnarea a fost evaluată în funcție de: (i) proporția proiectelor clasificate ca proiecte stagnante; și (ii) proporția cheltuielilor necesare pentru finalizarea proiectelor stagnante în raport de totalul cheltuielilor necesare pentru finalizarea tuturor proiectelor în curs..
- ◇ La nivel de proiect, stagnarea a fost considerată semnificativă atunci când alocările bugetare pentru 2 din ultimii 3 ani au scăzut sub 10% din costul total al proiectului (pentru unul din ultimii 3 ani pentru proiectele demarate în anul bugetar anterior). Un proiect căruia i s-a alocat sub 10% din costul total al proiectului în fiecare dintre ultimii trei ani este considerat proiect stagnant, candidat automat pentru includerea în programul de raționalizare.

Criteria de raționalizare – fezabilitate și impact

19. Criteriile de fezabilitate și impact au fost definite pentru a contribui la prioritizarea măsurilor din cadrul programului de raționalizare. Scopul acestora este să ofere informații contextuale suplimentare față de adecvarea finanțării, motiv pentru care nu au standarde de referință. Cei doi indicatori acoperă:

- Etapa implementării. Cadrul propus clasifică 6 etape ale implementării: (i) faza inițială – <10% din costurile totale al proiectului sunt efectuate; (ii) etapa 1 – 10-29% din costuri sunt efectuate; (iii) etapa 2 – 30-49% din costurile totale al proiectului efectuate; (iv) etapa 3 – 50-69% din costuri efectuate; (v) etapa 4 – 70-89% din costuri efectuate; (vi) finalizare – >90% din costurile proiectului efectuate. S-a considerat că este probabil ca proiectele cu performanțe slabe încă din etapele inițiale de implementare să fie mai ușor și mai puțin costisitor de închis decât proiectele în care au fost deja efectuate investiții substanțiale. Închiderea proiectelor mari, aflate într-o etapă inițială a implementării, poate avea ca rezultat o reducere foarte semnificativă a solicitărilor viitoare de finanțare pentru PIP. Dimpotrivă, închiderea proiectelor aflate într-o etapă avansată a implementării ar avea numai un impact limitat în reducerea solicitărilor viitoare de finanțare .
- ◇ Indicatorii la nivel de program au fost numărul proiectelor, pentru fiecare etapă de implementare, și ponderea necesarului de finanțare din programul de investiții aferentă fiecărei etape de implementare.
- ◇ Indicatorii la nivel de proiect au fost totalul cheltuielilor efectuate în cadrul proiectului până în prezent, ca procent din costul total al proiectului.
- Dimensiunea relativă a necesarului de cheltuieli viitoare. Aceasta evaluează finanțarea necesară pentru finalizarea actualului portofoliu de investiții. Contribuie la identificarea acelor sectoare, OPC și proiecte unde există cel mai mare potențial de reducere a solicitărilor de finanțare pentru PIP.
 - ◇ La nivel de portofoliu, măsoară ponderea relativă a OPC în cadrul actualului PIP.
 - ◇ La nivel de proiect, evaluează ponderea necesarului de cheltuieli viitoare într-un proiect în cadrul întregului program de investiții al OPC.

20. Criteriile au fost aplicate proiectelor incluse în bugetul pentru 2015. Următoarele două secțiuni ale raportului prezintă rezultatele analizei la nivel de portofoliu și de proiect.

Sumar al constatărilor și recomandărilor secțiunii

Constatări	Recomandări	Comentarii
Raționalizarea este necesară, deoarece PIP este supra-dimensionat și subfinanțat.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programul de raționalizare ar trebui să aibă la bază identificarea acelor proiecte care au fost grav și persistent subfinanțate. ▪ Raționalizarea PIP trebuie însoțită de măsuri care să asigure că necesarul de finanțare pentru proiectele care intră sau reintră în PIP este blocat și rezervat în planificarea resurselor PIP. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A se vedea Raportul Componentei 3 RAS.
Baza de date PIP de la MFP este singura sursă consolidată de date privind alocările și cheltuielile la nivel de proiect. Cu toate acestea, există probleme semnificative în ceea ce privește calitatea și consistența informațiilor din baza de date PIP.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analiza portofoliului PIP pentru a identifica proiectele care trebuie incluse în programul de raționalizare ar trebui să se bazeze pe datele disponibile în baza de date PIP. ▪ MFP ar trebui să ia măsuri pentru integrarea proiectelor în planul de conturi și în sistemul informatic de gestiune financiară, și să îmbunătățească baza de date PIP. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A se vedea Raportul privind produsul 2 RAS.
Selecția criteriilor care se vor aplica întregului portofoliu de investiții, și portofoliilor de investiții la nivel de OPC și proiectelor individuale.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identificarea proiectelor pentru programul de raționalizare, în baza: <ul style="list-style-type: none"> ◇ celor 3 criterii privind performanța anterioară și adecvarea finanțării: (i) perioada în care s-au aflat în implementare; (ii) timpul necesar pentru finalizarea proiectului la nivelul actual de finanțare; (iii) durata perioadei de stagnare a proiectului; ◇ cele 2 criterii de fezabilitate și impact, pentru a contribui la prioritizarea acțiunilor din cadrul programului de raționalizare: (i) etapa implementării proiectului; (ii) ponderea relativă a necesarului de cheltuieli viitoare. 	

III. ANALIZA PORTOFOLIULUI DE INVESTIȚII PUBLICE

21. **Această secțiune prezintă o evaluare a performanței portofoliului de investiții publice la nivelul întregului PIP și al ministerelor majore de resort, utilizând criteriile și standardele de referință propuse în secțiunea anterioară.** Evidențiază amploarea subfinanțării portofoliului de investiții și modul în care aceasta a subminat credibilitatea PIP. De asemenea, compară performanța proiectelor parțial finanțate prin împrumuturi și granturi externe cu cea a proiectelor finanțate integral din surse naționale.

22. **Analiza portofoliului a evidențiat predominanța sectorului transporturilor în cadrul PIP și un nivel relativ înalt de cheltuieli pentru investiții care nu sunt folosite pentru proiecte.** A identificat faptul că subfinanțarea proiectelor constituie o problemă cronică pentru întregul PIP, care se reflectă în: (i) perioade îndelungate în care proiectele rămân în curs de implementare; (ii) perioade îndelungate necesare finalizării proiectelor la nivelurile actuale de finanțare care, în multe cazuri, se prelungesc mai mult de 10 ani; și (iii) proporția semnificativă de proiecte care ar putea fi clasificate ca proiecte stagnante. Subfinanțarea este în mod special gravă în cazul proiectelor fără finanțare externă, multe dintre acestea primind numai alocări bugetare simbolice. Suplimentar față de necesarul de finanțare pentru proiectele în curs care,

la începutul anului 2015, era de șapte ori mai mare decât actualul buget anual pentru proiectele din PIP, există un potențial semnificativ de solicitări de finanțare pentru proiectele categorizate în prezent ca suspendate.

Componența Programului de Investiții Publice 2015

23. Analiza alocărilor bugetare pentru 2015 evidențiază proporția substanțială a categoriei “alte cheltuieli de investiții” și predominanța sectorului transporturilor în cadrul întregului PIP. Bugetul pentru 2015 pentru PIP de stat însumează 17,6 miliarde RON , din care 58% sunt proiecte încadrate la poziția A (în continuare) și poziția B (noi) (caseta 3). Restul de 42% reprezintă alte cheltuieli de investiții care nu sunt destinate proiectelor (poziția C), pentru care MFP nu poate pune la dispoziție o defalcare detaliată.

Caseta 3: Cheltuieli de investiții încadrate la poziția C – posibilități de abuz

Modificarea din 2013 a Legii privind finanțele publice (Legea 500/2002) introduce la articolul 39 (1) o nouă clasificare comprehensivă a cheltuielilor de investiții, făcând distincție între: proiecte în continuare (poziția A); proiecte noi (poziția B); și alte cheltuieli de investiții (poziția C). Poziția ”alte cheltuieli de investiții” este detaliată în următoarele categorii (i) achiziții de imobile, terenuri și dotări independente; (ii) studii tehnice pentru proiecte noi de investiții, incluzând studii de fezabilitate și fezabilitate; și (iii) cheltuieli pentru executarea lucrărilor generate de situații de urgență.

Există dovezi în privința faptului că definiția laxă a situațiilor de urgență permite ca alocările încadrate la poziția C să fie utilizate de OPC ca alternativă pentru finanțarea proiectelor de investiții. Utilizarea acestui canal de finanțare permite ca astfel de proiecte să evite procesele normale de evaluare, revizuire și prioritizare. Nivelul înalt al cheltuielilor încadrate la poziția C sugerează că acestea ar putea include alocări care ar fi categorizate mai adecvat în cadrul cheltuielilor pentru proiecte.

24. Structura asimetrică a PIP sugerează că ar trebui efectuată o analiză cuprinzătoare a priorităților de investiții publice la nivelul tuturor sectoarelor. Șase ministere acoperă 99% din cheltuielile încadrate la pozițiile A și B, alocările Ministerului Transporturilor reprezentând 75% din totalul proiectelor de investiții (A+B) și 51% din totalul bugetului PIP (tabelul 1). Analiza propusă ar trebui să abordeze atât nivelul, cât și calitatea cheltuielilor de investiții în fiecare sector major. De asemenea, ar trebui să examineze atât nivelul, cât și gestionarea cheltuielilor încadrate la poziția C, ”alte cheltuieli de investiții”. Această analiză ar constitui baza stabilirii volumului de resurse pentru investiții la nivel sectorial, în cadrul căroruia ar putea fi prioritizate propunerile de investiții și ar putea fi aprobate finanțările.

Tabelul 1: PIP de stat – alocări bugetare 2015

Ordonatori principali de credite (OPC)	Nr. proiecte (A+B)	Poziția A	Poziția B	Poziția C	Total PIP de stat RON '000	Ponderea în total PIP %
		Proiecte în continuare RON '000	Proiecte noi RON '000	Alte cheltuieli de investiții RON '000		
Ministerul Transporturilor	104	7.604.699	7.500	1.331.590	8.943.789	50,7%
Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor	36	854.933	0	635.715	1.490.648	8,5%
Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice	11	538.447	359.700	237.584	1.135.731	6,4%
Ministerul Educației și Cercetării Științifice	76	552.359	0	1.031.187	1.583.546	9,0%
Ministerul Justiției	12	52.735	450	107.078	160.263	0,9%
Ministerul Sănătății	3	10.119	33.000	682.658	725.777	4,1%
Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale	21	33.040	0	50.638	83.678	0,5%
Alți OPC	35	102.854	3.235	3.399.779	3.505.868	19,9%
Total	298	9.749.186	403.885	7.476.229	17.629.300	100,0%
Ponderea în total PIP		55,3%	2,3%	42,4%	100,0%	

Performanța la nivel de portofoliu

25. **A fost efectuată o analiză a performanței PIP utilizând criteriile de raționalizare și indicatorii pentru portofoliu descriși la secțiunea II de mai sus.** Aceasta a confirmat că implementarea PIP a fost caracterizată de perioade excesiv de lungi de implementare și de un necesar de finanțare care depășește substanțial finanțarea disponibilă probabilă. De asemenea, analiza a constatat că proiectele care primesc finanțare externă au fost, în general, mai adecvat finanțate decât cele cu finanțare integral internă. Există diferențe semnificative de performanță între sectoarele majore, proiectele finanțate integral din fonduri interne din sectoarele transporturilor și mediului având în mod deosebit performanțe deficitare.

Adecvarea finanțării

26. **Perioada medie în care proiectele fuseseră în implementare a fost 6,6 ani, depășind semnificativ standardul de referință de 5 ani pentru acest criteriu (tabelul 2).** În general, se consideră că finanțarea inadecvată și necesitatea raționalizării finanțării proiectelor sunt motivele principale ale implementării lente. Această concluzie a fost în concordanță cu perioadele semnificativ mai scurte constatate la proiectele aflate în implementare care beneficiază de finanțare din împrumuturi și granturi externe față de proiectele finanțate integral din surse interne. Perioadele îndelungate de implementare ale proiectelor cu finanțare integral intern au reprezentat un aspect problematic în special în sectoarele transporturilor și mediului.

Tabelul 2: Performanța anterioară: perioada de la demararea proiectului

OPC	Toate proiectele ¹		Proiecte finanțate prin ÎE/GE ²			Proiecte FII ²
	Nr. proiecte	Perioada medie de la demararea proiectului (ani)	Nr. proiecte	Perioada medie de la demararea proiectului (ani)	Nr. proiecte	Perioada medie de la demararea proiectului (ani)
Ministerul Transporturilor	104	6,9	46	4,9	39	8,9
Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor	36	7,3	8	11,1	27	15,8
Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice	11	8,2	3	9,7	3	6,7
Ministerul Educației și Cercetării Științifice	76	6,9	1	3,0	74	7,1
Ministerul Justiției	12	5,6	4	7,5	6	4,2
Ministerul Sănătății	3	6,3	0		3	6,3
Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale	21	6,6	0		21	6,6
Alți OPC	35	4,8	2	2,0	32	5,0
Toți OPC	298	6,6	64	4,8	205	7,6

Note

¹Excluzând proiectele pentru care nu este specificată data începerii.

²Excluzând proiectele pentru care nu sunt specificate informații privind sursa finanțării și data începerii.

³ ÎE = proiect finanțat din împrumuturi externe; GE = proiect finanțat din granturi externe; FII = proiect cu finanțare integral internă.

Sursa: baza de date PIP

27. Conform nivelurilor actuale ale alocărilor bugetare, va fi necesară o perioadă de 7 ani pentru finalizarea portofoliului existent de proiecte de investiții, comparativ cu standardul de referință de 4 ani al criteriului (tabelul 3). Proiectele care beneficiază de finanțare externă sunt mai bine finanțate, necesitând 6 ani pentru finalizare². Dimpotrivă, ar trebui 13 ani pentru finalizarea tuturor proiectelor existente finanțate integral intern, în primul rând din cauza nivelurilor total inadecvate ale finanțării naționale din sectoarele transporturilor și mediului. Necesarul de finanțare al PIP actual ar trebui redus cu 30%, pentru a le aduce în limitele standardului de referință de 5 ani pentru finalizarea proiectelor la nivelurile de finanțare din 2015 (61% pentru proiectele cu finanțare integral internă).

Tabelul 3: Adecvarea nivelurilor actuale ale alocărilor bugetare

OPC	Toate proiectele		Proiecte finanțate prin ÎE/GE			Proiecte FII
	Nr. proiecte	Nr. ani pentru finalizarea portofoliului PIP existent la nivelurile de finanțare pe 2015 ¹	Nr. proiecte	Nr. ani pentru finalizarea portofoliului PIP existent la nivelurile de finanțare pe 2015 ¹	Nr. proiecte	Nr. ani pentru finalizarea portofoliului PIP existent la nivelurile de finanțare pe 2015 ¹
Ministerul Transporturilor	104	7,1	60	5,5	44	21,0
Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor	36	2,7	8	1,9	28	14,6
Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice	11	15,9	4	31,1	7	5,,5
Ministerul Educației și Cercetării Științifice	76	1,9	1	1,0	75	4,6
Ministerul Justiției	12	5,8	4	3,9	8	9,2
Ministerul Sănătății	3	4,2			3	4,2
Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale	21	5,7			21	5,7
Alți OPC	35	3,1	2	1,7	33	3,7
Toți OPC	298	7,1	79	6,0	219	12,9

Note

¹Alocarea bugetară pentru 2015.

² ÎE = proiect finanțat din împrumuturi externe; GE = proiect finanțat din granturi externe; FII = proiect cu finanțare integral internă.

Sursa: baza de date PIP

² Cifra foarte mare pentru MDRAP se datorează în întregime unui singur proiect de amploare, aflat în prezent într-o etapă inițială a implementării (Program Construcții Locuințe pentru Tineri Destinate Închirierii-A). Excluderea acestui proiect din analiză reduce timpul necesar finalizării proiectelor cu finanțare externă din MDRAP la 14 ani.

28. **Există un procent semnificativ de proiecte care pot fi clasificate ca proiecte stagnante, primind bugete sub 10% din costul total al proiectului în fiecare dintre ultimii trei ani.** Incidența acestui fenomen al stagnerii a fost evaluată în cele trei OPC care dețin cele mai mari programe de investiții (transporturi, mediu și dezvoltare). Aproape 40% dintre proiectele acestor OPC au fost clasificate ca stagnante (tabelul 4).

Tabelul 4: Apariția proiectelor care stagnează la 3 OPC

OPC	Toate proiectele		Proiecte stagnante
	Nr.	Nr.	% din toate proiectele
Ministerul Transporturilor	104	34,0	33%
Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor	36	21,0	58%
Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice	11	3,0	27%
Trei OPC	151	58	38%

Sursa: baza de date PIP și evaluarea echipei.

Fezabilitate și impact

29. **Analiza numărului de proiecte și a necesarului de finanțare al acestora în diferite etape ale implementării indică faptul că identificarea și închiderea proiectelor care încă se află în faza inițială trebuie să constituie un element important al programului de raționalizare a PIP (tabelul 5).** Aproape 21% din toate proiectele din cadrul PIP se încadrează în faza inițială a implementării cu cheltuieli la începutul anului 2015 care nu depășesc 10% din costul total al proiectului. Acest grup reprezintă 34% din necesarul de finanțare al PIP. Închiderea proiectelor în această fază inițială a implementării poate avea un impact mult mai mare asupra reducerii cheltuielilor viitoare. De asemenea, elimină riscul ca proiectul să trebuiască să fie închis într-o etapă mai avansată, când deja au fost efectuate costuri de investiții. Din aceste motive, în identificarea proiectelor care vor fi incluse în programul de raționalizare trebuie să se acorde o atenție specială acelor proiecte aflate în etape inițiale ale implementării, în special celor din faza de început.

30. **Deși aproape o treime din toate proiectele se află în faze de finalizare a implementării, având peste 70% deja efectuate, aceste proiecte reprezintă mai puțin de 5% din necesarul de finanțare al PIP.** Acest lucru ar sugera că proiectele sunt tergiversate în etapele ulterioare ale implementării. Ar putea exista numeroase motive pentru acest fenomen, printre care: (i) proiectele își depășesc bugetul inițial și nu își pot asigura fonduri suplimentare care să permită finalizarea; (ii) litigiile cu contractorii amână finalizarea și predarea; și (iii) slăbiciuni ale managementului de proiect în etapele finale ale implementării. Deși pare relativ nesemnificativ din perspectivă financiară, există riscul ca aceste proiecte să aglomereze PIP și, de asemenea, să constituie o necunoscută în ceea ce privește necesarul de resurse pentru PIP în viitor, în cazul în care sunt necesare fonduri suplimentare pentru finalizarea lor. Prin urmare, deciziile privind proiectele aflate în etape finale ar trebui să constituie un element important al programului de raționalizare a PIP.

Tabelul 5: Dimensiunea necesarului de finanțare a PIP, în funcție de etapa implementării proiectelor

Etapa actuală a implementării proiectului	Număr de proiecte Nr.	Ponderea în necesarul de finanțare a PIP	
			%
Inițială: Cheltuieli <10% din CTP	62		34,0%
Etapa 1: Cheltuieli 10-29% din CTP	45		24,0%
Etapa 2: Cheltuieli 30-49% din CTP	43		17,9%
Etapa 3: Cheltuieli 50-69% din CTP	53		19,6%
Etapa 4: Cheltuieli 70-89% din CTP	62		4,1%
Finalizare: Cheltuieli >90% din CTP	33		0,4%
Total toți OPC	298		100,0%

Sursa: baza de date PIP

31. **Componenta asimetrică a PIP se reflectă în necesarul de finanțare a proiectelor în derulare (tabelul 6).** MT acoperă 74% din aceste solicitări, iar MDRAP încă 20%. Restul de 6% se împarte între toate celelalte sectoare, jumătate reprezentând necesarul solicitat de MMAP. Este evident că raționalizarea PIP depinde în măsură covârșitoare de aducerea sub control a programului de investiții al MT. Mai mult, această constatare evidențiază necesitatea restructurării PIP, pentru a reflecta o evaluare mai echilibrată a priorităților României în ceea ce privește investițiile publice. Reducerea angajamentelor viitoare pentru programul de investiții actual al sectorului transporturilor ar putea contribui la eliberarea resurselor pentru sporirea investițiilor în alte sectoare.

Tabelul 6: Ponderea necesarului de finanțare PIP pentru proiecte în derulare, în funcție de OPC

OPC	Necesar finanțare	Pondere în necesarul de finanțare
	milioane RON	PIP
Ministerul Transporturilor	53,7	74,2%
Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor	2,3	3,2%
Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice	14,3	19,7%
Ministerul Educației și Cercetării Științifice	1,1	1,5%
Ministerul Justiției	0,3	0,4%
Ministerul Sănătății	0,2	0,3%
Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale	0,2	0,3%
Alți OPC	0,3	0,5%
Total toți OPC	72,4	100,0%

Sursa: baza de date PIP

Proiecte suspendate

32. **În ultimii ani au fost suspendate 73 de proiecte, care nu mai sunt incluse în bugetul PIP (tabelul 7).** Acesta este rezultatul unor măsuri anterioare, adoptate pentru a elimina proiectele care nu mai puteau fi în mod adecvat finanțate din PIP, în special în sectoare care nu erau considerate o prioritate pentru investițiile publice. Dacă aceste proiecte ar fi reluate, ar reprezenta o solicitare semnificativă din finanțarea PIP viitoare, însumând 35,3 miliarde RON, deși 60% din finanțarea necesară este acoperită de un singur proiect al Ministerului Economiei,

Comerțului și Turismului³. Toate proiectele suspendate ar trebui incluse în programul de raționalizare.

Tabelul 7: Proiecte clasificate ca suspendate și necesarul de finanțare al acestora

OPC	Nr. proiecte	Necesar finanțare	
		milioane RON	% of total
Ministerul Transporturilor	17	5,0	14,2%
Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor	13	2,1	6,0%
Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice	8	2,4	6,8%
Ministerul Educației și Cercetării Științifice	3	0,0	0,1%
Ministerul Justiției	1	0,1	0,3%
Ministerul Sănătății	0	0,0	0,0%
Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale	0	0,0	0,0%
Alți OPC	33	25,6	72,6%
Total toți OPC	75	35,3	100,0%

Notă: Excluzând proiectele din baza de date PIP în care s-a cheltuit 100% costul total al proiectului.

Sursa: baza de date PIP

Sumar al constatărilor și recomandărilor secțiunii

Constatări	Recomandări	Comentarii
Sectorul transporturilor acoperă aproximativ 51% din totalul alocațiilor PIP în bugetul pe 2015. Pondere mare a alocațiilor PIP pentru cheltuieli încadrate la poziția C (alte cheltuieli de investiții).	<ul style="list-style-type: none"> Efectuarea unei analize aprofundate a priorităților privind cheltuielile de investiții publice în toate sectoarele și a cheltuielilor de investiții încadrate la poziția C. 	
PIP caracterizat de: <ul style="list-style-type: none"> perioade de implementare excesive; multe proiecte primesc numai o finanțare simbolică din PIP; aproape 40% dintre proiectele din domeniile transporturilor, mediului și dezvoltării regionale clasificate ca proiecte stagnante pe parcursul ultimilor 3 ani. 	<ul style="list-style-type: none"> Raționalizarea majoră a PIP este necesară pentru a elimina proiectele neperformante și a reduce necesarul de finanțat, în concordanță cu finanțarea disponibilă. Închiderea proiectelor aflate în etape inițiale ale implementării ar trebui să constituie un element important al raționalizării PIP. 	
Necesarul de finanțare al PIP actual ar trebui redus cu 30% pentru a ajunge în limitele standardului de referință de 5 ani până la finalizare, la nivelurile de finanțare din 2015 (61% pentru proiectele cu finanțare integral internă).	<ul style="list-style-type: none"> O atenție specială trebuie acordată în procesul decizional problemei alocațiilor sub-dimensionate grav pentru proiectele cu finanțare integral internă. 	
Proiectele suspendate în prezent reprezintă un necesar potențial de finanțare suplimentară semnificativ.	<ul style="list-style-type: none"> Includerea automată a tuturor proiectelor suspendate în programul de raționalizare. 	

³ Codul proiectului 44 Titlul: CNE - CERNAVODA 5X700 MWE

IV. EVALUĂRI ÎN SCOPUL RAȚIONALIZĂRII ÎN TREI SECTOARE

33. Această secțiune prezintă succint rezultatele evaluărilor în scopul raționalizării efectuate în cadrul celor trei OPC și indică punctajele rezultate aplicând metoda tip “semafor” pentru fiecare dintre proiectele identificate în vederea includerii în programul de raționalizare. Anexa B cuprinde descrie în detaliu datele, indicatorii și evaluări folosind metoda de tip “semafor” pentru toate proiectele în derulare în fiecare dintre cele trei ministere.

34. Analiza efectuată asupra programelor actuale de investiții ale celor trei OPC a identificat 57 de proiecte cronic subfinanțate, dintr-un portofoliu combinat de 151 de proiecte. Transferarea acestor proiecte în programul de raționalizare ar putea reduce necesarul de finanțare al PIP cu 48 de miliarde RON, 71% dintre acestea fiind proiecte din sectorul transporturilor.

Ministerul Transporturilor

Proiecte în derulare

35. Dintr-un portofoliu total de 104 proiecte de investiții în derulare în cadrul MT, analiza “semafor” a identificat 27 de proiecte neperformante, cu două sau mai multe punctaje roșii (tabelul 9). De asemenea, alte 6 proiecte au primit în fiecare dintre ultimii trei ani finanțare echivalentă cu mai puțin de 10% din costul total al proiectului. Cele 13 proiecte în cadrul cărora cheltuielile efectuate depășiseră 90% din costul total aprobat al proiectului au fost excluse din analiză.

36. Impactul potențial asupra necesarului de finanțare al MT în urma mutării acestor proiecte într-un program de raționalizare ar fi semnificativ (tabelul 8). Ar reduce necesarul de finanțare (2015 și după) al programului de investiții al ministerului cu 64%, de la 53,7 miliarde RON la 19,6 miliarde RON, de 2,6 ori bugetul MT pe 2015, și ar conduce la încadrarea în parametrii unui program de investiții sustenabil.

Tabelul 8: MT – potențială reducere a necesarului de cheltuieli în urma raționalizării

Criterii de raționalizare	Proiecte Nr.	Reducere	Pondere din totalul
		potențială a necesarului de finanțati milioane RON	necesar pentru finalizarea tuturor proiectele MT în derulare %
2 punctaje roșii	27	33,020	61,5%
1 punctaj roșu - stagnant	7	1,114	2,%
Total	34	34,134	63,6%

Element Memorandum:

Total finanțare necesară pentru finalizarea proiectelor MT în ian. 2015 = 53,691 milioane RON

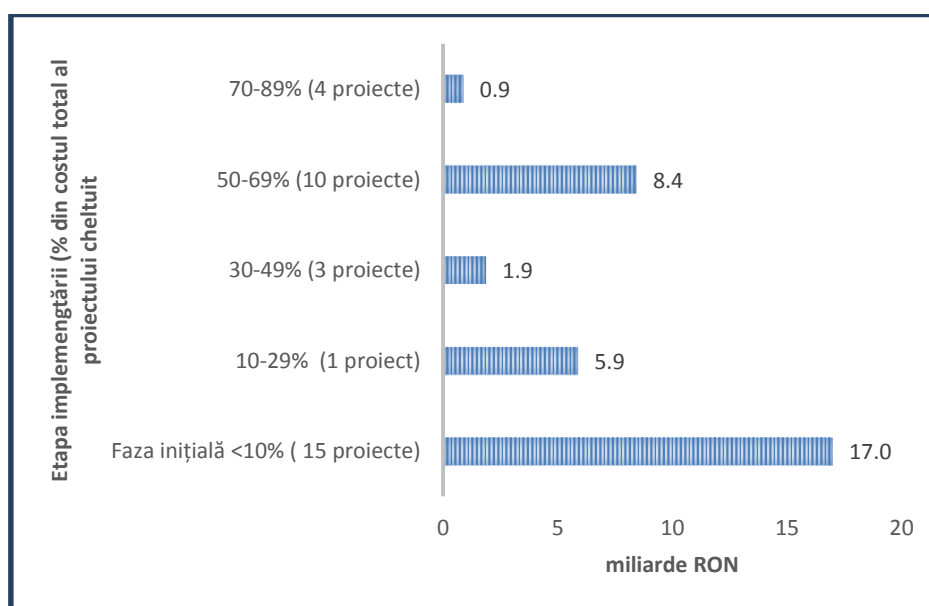
37. Figura 1 prezintă profilul potențialelor economii în urma raționalizării pentru proiecte aflate în diferite etape de implementare. Aceasta indică următoarele:

- Un total de 15 proiecte în etapa inițială, cu mai puțin de 10% din costul total al proiectelor cheltuit, reprezintă aproape jumătate din economiile potențiale în urma raționalizării. Acest lucru evidențiază importanța concentrării asupra acestui grup de

proiecte în programul de raționalizare, în special pentru că nivelul costurilor de investiții irecuperabile este relativ mic, comparativ cu alte proiecte. De asemenea, evidențiază importanța închiderii anumitor proiecte din acest grup, astfel încât alte proiecte cu prioritate mai mare să poată beneficia de resurse adecvate.

- Necesarul de finanțat pentru cele 4 proiecte neperformante aflate în etapa 3 de implementare (cheltuieli la 50-69% din costurile totale) este surprinzător de mare, având o valoare de 8,4 miliarde RON. Închiderea proiectelor în această etapă este, potențial, mai dificilă, având în vedere costurile de investiții irecuperabile semnificative. Cu toate acestea, în cadrul procesului decizional privind stabilirea bugetului, faptul că aceste proiecte nu au primit finanțare adecvată arată că nu sunt prioritare în cadrul programului de investiții. Ca parte a programului de raționalizare, acest grup de proiecte ar trebui să fie supus unei analize mai detaliate, pentru a stabili care este cea mai bună soluție în cazul lor, închiderea, restructurarea sau alocarea unor fonduri suficiente pentru a le finaliza.

Figura 1: Raționalizarea portofoliului MT: potențială reducere a necesarului de cheltuieli în funcție de etapa de implementare a proiectelor



Proiecte suspendate

38. Un număr total de 17 proiecte ale MT sunt încadrate ca fiind suspendate. Necesarul de finanțare pentru aceste proiecte însumează 5,0 miliarde RON, 85% din această valoare fiind acoperită de 4 proiecte, cele mai mari. Aceste proiecte ar trebui transferate către mecanismul de soluționare propus și ar trebui ori închise în mod oficial, ori reevaluate și retransmise spre aprobare și includere în buget.

Tabelul 9: MT – proiecte identificate pentru a fi incluse în programul de raționalizare

Cod proiect	Titlul proiectului	Indicatori ai evaluării în scopul raționalizării					Pondere din PIP al OPC
		Finanțare din împrumut sau grant extern	Performanță anterioară	Adecvarea bugetului 2015	Stagnare	Etapa implementării	
415	AUTOSTRADA BRASOV-CLUJ-BORS	Da	●	●	●	3	11,4%
353	AUTOSTRADA BUCURESTI-BRASOV	Nu	●	●	●	1	11,0%
828	LEGATURA RETELEI DE METROU CU AEROPORTUL INTERNATIONAL HENRI COANDA - OTOPENI	Da	●	●	●	1	9,7%
898	MAGISTRALA V METROU. DRUMUL TABEREI - PANTELIMON. TRONSON UNIVERSITATE - PANTELIMON	Da	●	●	●	1	6,3%
372	AUTOSTRADA DE CENTURA A MUNICIPIULUI BUCURESTI - SECTOR CENTURA SUD KM.52+770 - 100+900	Nu	●	●	●	1	5,9%
417	PROIECT DE REABILITARE A DRUMURILOR ETAPA A V-A	Da	*	●	●	2	2,5%
343	CANAL NAVIGABIL DUNARE - MAREA NEAGRA	Nu	●	●	●	1	2,1%
383	LARGIRE LA 4 BENZI CENTURA BUCURESTI SUD INTRE A2 KM.23+600 SI A1 KM.55+520	Da	●	●	●	1	1,7%
384	MAGISTRALA IV – METROU	Da	●	●	●	3	1,5%
1041	VARIANTA DE OCOLIRE A MUNICIPIULUI SATU MARE	Nu	*	●	●	1	1,4%
714	MODERNIZARE DN 67 B SCOARTA-PITESTI KM.0+000 - 188+200	Nu	●	●	●	1	1,2%
401	CONSTRUCTIA VARIANTEI DE OCOLIRE A ORASELOR DEVA - ORASTIE LA STANDARD DE AUTOSTRADA	Nu	●	●	●	3	1,0%
363	VARIANTA DE OCOLIRE A MUNICIPIULUI IASI ETAPA I - VARIANTA SUD	Nu	●	●	●	2	0,9%
416	PROIECT DE REABILITARE A DRUMURILOR NATIONALE ETAPA A IV-A	Da	*	●	●	4	0,8%
712	MODERNIZARE DN 71 BALDANA -TARGOVISTE- SINAIA KM.0+000-44+130 SI KM.51+041-109+905	Nu	●	●	●	1	0,6%
1058	REDESCHIDERA CIRCULATIEI FERROVIARE PE PODUL NOU DE CALE FERATA PESTE RAUL ARGES, LINIA CF BUCURESTI - GIURGIU, INTRE STATIILE CF VIDRA SI GRADISTEA	Da	●	●	●	1	0,6%
412	AUTOSTRADA CERNAVODA-CONSTANTA	Da	●	●	●	4	0,6%

820	LARGIRE LA 4 BENZI DN 7, BALDANA - TITU KM 30+950-52+350, JUD. DAMBOVITA	Da				1	0,5%
397	REABILITARE DN6 CRAIOVA - DROBETA TURNU SEVERIN KM 233+200 - KM 332+150	Nu				3	0,5%
1115	REABILITARE DN 14 SIBIU-MEDIAS-SIGHISOARA KM 0+000-KM 51+100 SI KM 57+500-KM 89+400	Da				3	0,4%
1071	VARIANTA DE OCOLIRE A MUNICIPIULUI SLATINA	Nu				1	0,4%
354	REABILITARE DN 2D FOCSANI - OJDULA KM 0+000- 118+873	Nu				4	0,3%
814	CENTURA MUNICIPIULUI RADAUTI, JUD.SUCEAVA	Nu				1	0,3%
393	LARGIRE LA 4 BENZI DE CIRCULATIE DN5 BUCURESTI - GIURGIU KM 23+200 - KM 59+100	Nu				3	0,3%
1079	VARIANTA DE OCOLIRE ALESD SUD SI NORD	Da				1	0,3%
872	CENTURA DE OCOLIRE CRAIOVA VARIANTA SUD DN 56 - DN 55 - DN 6	Nu				1	0,3%
826	ZONA DE ACCES A NAVELOR PE CANALUL DUNARE - MAREA NEAGRA	Nu				2	0,3%
421	ELECTRIFICARE LINIE DE CALE FERATA DOAGA-TECUCI-BARBOSI INCLUSIV DISPECER FERVIAR GALATI	Nu				3	0,3%
349	FLUIDIZAREA TRAFICULUI PE DN1 INTRE KM 8+100-17+100 SI CENTURA RUTIERA IN ZONA DE NORD A MUN. BUCURESTI - OB.7	Nu				3	0,2%
386	CONSTRUCTIA VARIANTEI DE OCOLIRE LUGOJ	Nu				3	0,1%
808	PASAJ DENIVELAT PE CENTURA DE OCOLIRE ARAD (DN 7, KM 540+248) PESTE CF ARAD-BUCURESTI, JUD.ARAD	Nu				1	0,1%
935	DRUM DE LEGATURA DN 1A - OCOLITOAREA MICA A MUNICIPIULUI SACELE - PLATFORMA ELECTROPRECIZIA	Nu				3	0,0%
1065	CONSTRUCTIA INFRASTRUCTURII DE ACCES RUTIERA SI FERVIARA LA CEL DE-AL DOILEA POD CALAFAT-VIDIN	Nu				4	0,0%

Total

63,5%

Indicatori și standarde de referință pentru evaluarea în scopul raționalizării (proiectele peste 90% nu sunt incluse):

A. Performanța anterioară: > 10 ani de la începerea implementării proiectului; > 5 ani 5 ani sau mai puțin. Proiectele care au cheltuit peste 90% din costul total nu sunt incluse.

B. Adecvarea bugetului 2015: > 10 ani pentru finalizarea proiectului la nivelul de finanțare din 2015; > 4 ani (> 5 ani pentru proiectele începute în AB-2; proiectele începute în AB actual și în AB -1 nu sunt analizate); < 4 ani (< 5 ani pentru proiectele începute în AB -2 și toate proiectele începute în AB0 și AB-1).

C. Stagnare: Buget în fiecare dintre ultimii trei ani sub 10% din soldul cheltuielilor pentru finalizarea proiectului la începutul anului 2015. Buget în 2 din ultimii 3 ani < 10% din sold (în 1 din ultimii 3 ani pentru proiecte începând în AB-1, proiectele începând în A0 nu sunt analizate); în cel mult unul dintre ultimii trei ani.

Etapa implementării proiectului: I =Inițială <10% din costul total al proiectului cheltuit; 1: 10%-29% din costul total al proiectului cheltuit; 2: 30%-49% din costul total al proiectului cheltuit; 3: 50%-69% din costul total al proiectului cheltuit; 4: 70%-89% din costul total al proiectului cheltuit; F: Finalizare >90% din costul total al proiectului cheltuit.

*: Indicator neevaluat din cauza datelor incomplete.

36.2%

Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor

Proiecte în derulare

39. **Dintr-un portofoliu total de 36 de proiecte de investiții în derulare în cadrul MMAP, analiza “semafor” a identificat 19 proiecte neperformante, cu două sau mai multe punctaje roșii (tabelul 11).** A mai existat un proiect care a primit în fiecare dintre ultimii trei ani finanțare echivalentă mai mică de 10% din costul total al proiectului. Două proiecte în cadrul cărora cheltuielile depășiseră 90% din costul total aprobat al proiectului au fost excluse din analiză.

40. **Deși proporția de peste 50% a proiectelor identificate pentru a fi incluse în programul de raționalizare este relativ mare, programul de investiții al MMAP este relativ bine finanțat.** Necesarul de finanțare este de numai 2,6 ori mai mare decât alocarea bugetară pentru 2015 a ministerului. Acest lucru se explică în mare măsură prin relativa importanță a proiectelor cu finanțare externă din cadrul bugetului, reprezentând 94% din alocările bugetare din 2013, cu un necesar de finanțare de numai 1,9 ori mai mare decât alocarea acestora pentru 2015. Pentru celelalte 28 de proiecte cu finanțare integral internă, necesarul de finanțare a fost de 14,6 ori mai mare decât alocarea bugetară combinată a acestora pentru 2015.

41. **Impactul potențial asupra bugetului MMAP în urma mutării acestor proiecte sub mecanismul de soluționare ar fi semnificativ (tabelul 10).** Ar reduce necesarul de finanțare (2015 și după) al programului de investiții al ministerului cu 44%, de la 2,2 miliarde RON la 1.0 miliard RON, echivalentul unei valori de 1,2 ori mai mare decât bugetul MMAP pentru 2015.

Tabelul 10: MMAP – potențială reducere a necesarului de cheltuieli în urma raționalizării

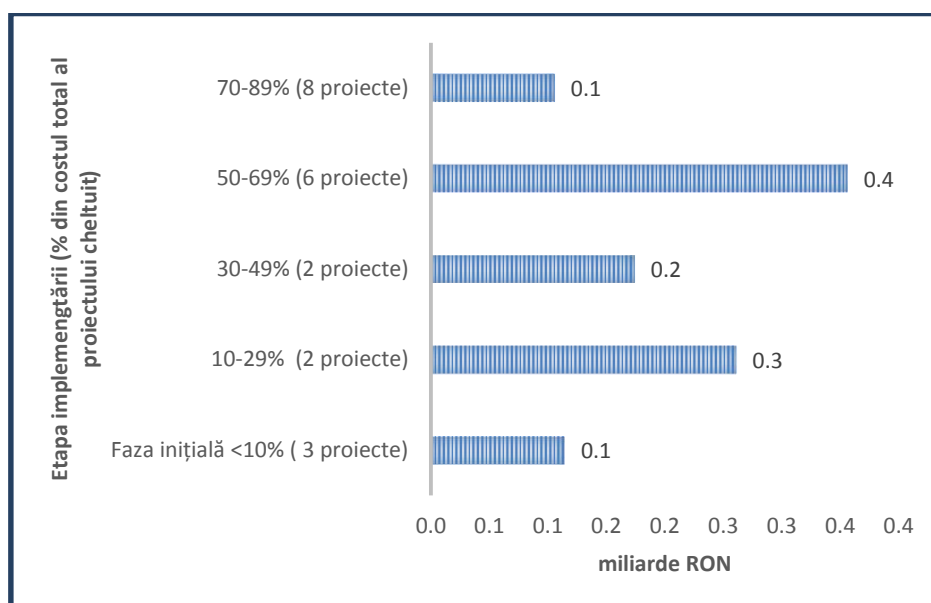
Criteria de raționalizare	Nr. proiecte	Reducere potențială a necesarului de finanțat milioane RON	Pondere din totalul necesar pentru finalizarea tuturor proiectelor MMAP în derulare %
2 punctaje roșii	19	1,007	43,2%
1 punctaj roșu - stagnant	2	5	0,2%
Total	21	1,012	43,4%

Element Memorandum:

Total finanțare necesară pentru finalizarea proiectelor MMAP în ian 2015 = 2,233 milioane RON

42. **Figura 2 prezintă profilul potențialelor economii în urma raționalizării pentru proiecte aflate în diferite etape de implementare.** Este de remarcă că două treimi dintre proiecte sunt într-o etapă avansată de implementare și că aceste proiecte reprezintă 45% din necesarul de finanțare. Strategia de soluționare pentru MMAP va trebui să acorde o atenție specială finalizării acestor proiecte. Am remarcat că peste 60% dintre proiectele identificate pentru a fi incluse în programul de raționalizare fuseseră în curs de implementare timp de 10 ani sau mai mult.

Figura 2: Raționalizarea portofoliului MMAP: potențială reducere a necesarului de cheltuieli în funcție de etapa de implementare a proiectelor



Proiecte suspendate

43. **Un număr total de 13 proiecte ale MMAP sunt încadrate în prezent ca fiind suspendate.** Totalul necesarului de finanțare pentru aceste proiecte este estimat la 2,1 miliarde RON, valoare care depășește de peste două ori cifra echivalentă pentru proiectele în derulare identificate pentru a fi incluse în programul de raționalizare. Prin urmare, proiectele suspendate în prezent vor constitui un element deosebit de important al strategiei de soluționare a MMAP.

Tabelul 11: MMAP – proiecte identificate pentru a fi incluse în programul de raționalizare

Cod proiect	Titlul proiectului	Finanțare din împrumut sau grant extern	Indicatori ai evaluării în scopul raționalizării				Pondere din PIP al OPC
			Performanță anterioară	Adecvarea bugetului 2015	Stagnare	Etapa implementării	
277	ACUMULARE RUNCU	Da	☐ ●	☐ ●	☐ ●	3	8.7%
286	ACUMULARE OGREZENI	Nu	●	●	●	1	6.9%
283	AMENAJARI HIDROTEHNICE IN BH NIRAJ	Nu	●	●	●	2	6.8%
272	AMENAJAREA RAULUI SASAR IN MUNICIPIUL BAI A MARE	Nu	●	●	●	1	4.3%
287	AMENAJARE COMPLEXA VARFUL CAMPULUI	Da	●	●	●	3	3.6%
279	ACUMULARE SURDUC PENTRU ZONA TIMISOARA	Nu	●	●	●	1	3.2%
847	RECONSTRUCTIE ECOLOGICA PE TERENURI DEGRADATE SI PERDELE FORESTIERE	Nu	●	●	●	4	1.7%
297	LUCRARI DE CONSOLIDARE A FALEZELOR IN LOCALITATEA CONSTANTA	Nu	●	●	●	1	1.6%
278	ACUMULARE MIHAI LENI	Nu	●	●	●	4	1.1%
274	LUCRARI DE CONSOLIDARE A FALEZELOR IN ZONA LAC TUZLA	Nu	●	●	●	3	1.1%
273	LUCRARI DE CONSOLIDARE A FALEZELOR IN ZONELE EFORIE NORD SI EFORIE SUD	Nu	●	●	●	3	1.0%
294	ACUMULAREA COLIBITA	Nu	●	●	●	2	0.7%
282	AMENAJARE RAU JIJIA PENTRU COMBATAREA INUNDATIILOR IN JUD. BOTOSANI SI IASI	Nu	●	●	●	4	0.7%

270	LUCRARI DE PROTECTIE LAC TECHIRGHIOL ETAPA A III A	Nu	●	●	●	4	0.6%
275	LUCRARI DE CONSOLIDARE A FALEZELOR IN ZONA LOCALITATII COSTINESTI	Nu	●	●	●	4	0.4%
288	ALIMENTARE CU APA POTABILA A LOCALITATILOR CEATALCHIOI, PARTIZANI, GORGOVA, TUDOR VLADIMIRESCU	Da	●	●	●	4	0.3%
846	INFIINTARE PERDELE DE PROTECTIE	Nu	●	●	●	3	0.3%
296	RECONSTRUCTIE ECOLOGICA IN COMPLEXUL ROSU PUJU	Da	●	●	●	4	0.2%
836	PROIECT PILOT PENTRU ASIGURAREA ENERGIEI ELECTRICE PENTRU UTILIZAREA ALTOR SURSE DE ENERGIE NECONVETIONALA: EOLIANA, SOLARA, POMPE DE CALDURA	Nu	●	●	●	1	0.1%
334	LUCRARI DE DECOLMATARE A PRINCIPALELOR CANALE SI GARLE PESCARESTI DIN DELTA DUNARII JUD. TULCEA ETAPA A II-A	Nu	●	●	●	4	0.1%
311	LUCRARI HIDROTEHNICE PENTRU IMBUNATATIREA CIRCULATIEI APEI IN COMPLEXUL SOMOVA PARCHES	Nu	●	●	●	4	0.0%

Total

43.4%

Indicatori și standarde de referință pentru evaluarea în scopul raționalizării (proiectele peste 90% nu sunt incluse):

A. Performanța anterioară: ● > 10 ani de la începerea implementării proiectului; ● > 5 ani ● 5 ani sau mai puțin. Proiectele care au cheltuit peste 90% din costul total nu sunt incluse.

B. Adecvarea bugetului 2015: ● > 10 ani pentru finalizarea proiectului la nivelul de finanțare din 2015; ● > 4 ani (> 5 ani pentru proiectele începute în AB-2; proiectele începute în AB actual și în AB -1 nu sunt analizate); ● < 4 ani (< 5 ani pentru proiectele începute în AB -2 și toate proiectele începute în AB0 și AB-1).

C. Stagnare: ● Buget în fiecare dintre ultimii trei ani sub 10% din soldul cheltuielilor pentru finalizarea proiectului la începutul anului 2015. ● Buget în 2 din ultimii 3 ani < 10% din sold (în 1 din ultimii 3 ani pentru proiecte începând în AB-1, proiectele începând în A0 nu sunt analizate); ● în cel mult unul dintre ultimii trei ani.

*: Indicator neevaluat din cauza datelor incomplete.

Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice

Proiecte în derulare

44. **Dintr-un portofoliu total de 11 proiecte în cadrul MDRAP, unul singur a fost identificat ca fiind neperformant, cu două sau mai multe punctaje roșii.** De asemenea, alte două proiecte au primit în fiecare dintre ultimii trei ani alocări bugetare sub 10% din costul total al proiectului. Necesarul de finanțare pentru aceste proiecte, în valoare de 12,6 miliarde RON, a reprezentat 88% din totalul necesarului de finanțare pentru finalizarea proiectelor în derulare ale ministerului. Două dintre cele trei proiecte vizează programe de locuințe sociale, și ambele se află în etape relativ timpurii de implementare, indicând faptul că aceste programe ar trebui redimensionate pe măsura nivelurilor de finanțare.

Tabelul 12: MDRAP – potențială reducere a necesarului de cheltuieli în urma raționalizării

Criterii de raționalizare	Nr. proiecte	Reducere potențială a necesarului de finanțat milioane RON	Pondere din totalul
			necesar pentru finalizarea tuturor proiectelor MDRAP în derulare %
2 punctaje roșii	1	8,234	57,7%
1 punctaj roșu - stagnant	2	4,359	30,6%
Total	3	12,593	88,3%

Element Memorandum:

Total finanțare necesară pentru finalizarea proiectelor MDRAP în ian 2015 = 14,266 milioane RON

Proiecte suspendate

45. **Un număr total de 8 proiecte ale MDRAP sunt încadrate ca fiind suspendate și nu primesc finanțare din bugetul pe 2015.** Necesarul de finanțare pentru finalizarea acestor proiecte este estimat la 2,4 miliarde RON. Aceste proiecte ar trebui incluse în programul de raționalizare.

Tabelul 13: MDRAP – proiecte identificate pentru a fi incluse în programul de raționalizare

Cod proiect	Titlul proiectului	Indicatori ai evaluării în scopul raționalizării					Pondere din PIP al OPC
		Finanțare din împrumut sau grant extern	Performanță anterioară	Adecvarea bugetului 2015	Stagnare	Etapa implementării	
12	PROGRAM CONSTRUCTII LOCUINTE PENTRU TINERI DESTINATE INCHIRIERII-A	Da	●	●	●	1	57,7%
13	PROGRAM CONSTRUCTII LOCUINTE PENTRU TINERI DESTINATE INCHIRIERII-B	Da	●	●	●	1	19,6%
1107	PROGRAMUL NATIONAL DE CONSTRUCTII DE INTERES PUBLIC SAU SOCIAL - A	Nu	N/A	●	●	3	11,0%
Total							88,3%

Indicatori și standarde de referință pentru evaluarea în scopul raționalizării (proiectele peste 90% nu sunt incluse):

A. Performanța anterioară: ● > 10 ani de la începerea implementării proiectului; ● > 5 ani ● 5 ani sau mai puțin. Proiectele care au cheltuit peste 90% din costul total nu sunt incluse.

B. Adecvarea bugetului 2015: ● > 10 ani pentru finalizarea proiectului la nivelul de finanțare din 2015; ● > 4 ani (> 5 ani pentru proiectele începute în AB-2; proiectele începute în AB actual și în AB -1 nu sunt analizate); ● < 4 ani (< 5 ani pentru proiectele începute în AB -2 și toate proiectele începute în A0 și AB-1).

C. Stagnare: ● Buget în fiecare dintre ultimii trei ani sub 10% din soldul cheltuielilor pentru finalizarea proiectului la începutul anului 2015. ● Buget în 2 din ultimii 3 ani < 10% din sold (în 1 din ultimii 3 ani pentru proiecte începând în AB-1, proiectele începând în A0 nu sunt analizate); ● în cel mult unul dintre ultimii trei ani.

*: Indicator neevaluat din cauza datelor incomplete.

Sumar al constatărilor și recomandărilor secțiunii

Constatări	Recomandări	Comentarii
Utilizând criteriul adecvării finanțării, au fost identificate 57 de proiecte neperformante și/sau stagnante (33 în MT, 21 în MMAP și 3 în MDRAP).	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mutarea proiectelor între-un program de raționalizare în afara bugetului PIP principal. Verificarea statutului proiectului. Elaborarea procesului/mecanismului de soluționare și implementarea strategiei de soluționare. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Procesul/mecanismul de soluționare descris în secțiunea process V.
Un număr total de 38 de proiecte din 3 ministere sunt încadrate ca suspendate și nu primesc finanțare de la buget.		
Un număr total de 15 proiecte (13 în MT și 2 în MMAP) încadrate ca fiind în faza de finalizare (> 90% din costul total al proiectului deja cheltuit).	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finalizarea proiectelor cât mai rapid fezabil. Asigurarea finanțării și monitorizării adecvate. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Urmărirea economiilor de costuri în finalizarea proiectelor.
Necesarul de finanțare al proiectelor identificate ca neperformante/stagnante în cele 3 ministere însumează valoarea de 48 miliarde RON (MT = 34 miliarde), reprezentând 69% din necesarul total de finanțare pentru toate proiectele din cele 3 ministere.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Procesul de soluționare ar trebui să prioritizeze MT, ca având cel mai mare potențial de reducere a necesarului de finanțare al PIP. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MT acoperă 75% din totalul alocărilor pentru proiecte în PIP 2015.

V. GESTIONAREA PROGRAMULUI DE RAȚIONALIZARE

46. **Această secțiune abordează problemele privind implementarea, managementul și monitorizarea programului de raționalizare.** Propune un mecanism pentru eliminarea proiectelor cu performanțe necorespunzătoare din bugetul principal și mutarea acestora în cadrul unui mecanism de soluționare în care se vor analiza opțiunile privind continuarea sau restructurarea proiectelor, apoi se vor lua decizii în consecință. De asemenea, secțiunea de față analizează posibilele implicații juridice care decurg din restructurarea și închiderea proiectelor și modul în care ar putea fi abordate acestea.

Experiența anterioară cu raționalizarea PIP

47. **Inițiativele anterioare de raționalizare a PIP au înregistrat un succes limitat.** Un număr redus de proiecte au fost închise, altele au fost suspendate și a existat un moratoriu privind introducerea de proiecte noi, altele decât cele sprijinite prin finanțare externă. În ciuda acestor măsuri, PIP, după cum am demonstrat în secțiunile anterioare, a rămas grav subfinanțat, și există prezumția că proiectele suspendate ar putea fi reintroduse în PIP la momentul când devine disponibilă finanțarea necesară.

48. **Există mai mulți factori care pot explica succesul limitat al inițiativelor anterioare:**

- Asigurarea faptului că proiectele incluse în PIP sunt finanțate adecvat nu a fost tratată ca o problemă de responsabilitate fiscală. Ministerului Finanțelor Publice nu i s-a solicitat să prezinte dovezi, ca parte a prezentării bugetului, că viitoarele solicitări de finanțare în cadrul proiectelor incluse în PIP sunt în concordanță atât cu previziunile

fiscale pe termen mediu, cât și cu implementarea eficientă și la timp a proiectelor. Deși alocările PIP pentru bugetul următor și previziunile pentru următorii trei ani au fost consecvente cu cadrul fiscal pe termen mediu al guvernului, acest lucru a fost realizat prin transferarea costurilor către anii următori.

- MFP nu s-a considerat pe deplin responsabil de evaluarea solicitărilor bugetare la nivel de proiect ale OPC din perspectiva adecvării finanțării propuse și de excluderea proiectelor pentru care nu există suficiente fonduri disponibile. Pentru ca procesul de raționalizare să reușească, MFP va trebui să își exercite mai ferm rolul de filtrare și supervizare în acceptarea proiectelor de investiții publice în buget, în evaluarea solicitărilor bugetare și în monitorizarea performanței portofoliului.
- OPC au ezitat să identifice proiectele cu performanțe necorespunzătoare pentru a fi închise, astfel încât proiectele rămase în PIP să poată fi adecvat finanțate. Pot exista mai multe motive pentru această reticență. Menținerea unor astfel de proiecte în PIP este considerată ca sursă potențială de solicitare a unor resurse bugetare în viitor, chiar dacă se asigură numai niveluri simbolice de finanțare. Prin urmare, închiderea proiectelor neperformante poate fi văzută ca slăbind poziția de negociere a ministerului în etape ulterioare de elaborare a bugetului. Una dintre moștenirile perioadei socialiste este aceea că personalul OPC nu înțelege că deciziile privind continuarea sau nu a proiectelor ar trebui să aibă la bază echilibrul dintre costurile și beneficiile viitoare, iar costurile deja efectuate ar trebui luate în considerare. De asemenea, OPC se tem că suspendarea sau închiderea unui proiect poate conduce la comentarii negative în mass media și în rândul decidenților politici, precum și la critici din partea Curții de Conturi.
- Consecințele juridice ale anulării proiectelor sunt percepute ca incerte și, în unele cazuri, cu potențial de implicare a legii penale. Acest aspect este complicat și mai mult de variația considerabilă a prevederilor contractuale privind încetarea și acoperirea costurilor și daunelor-interese aferente ale contractorului. Însă aceste preocupări trebuie analizate pornind de la realitatea că contractorii nu au putut executa contractele de lucrări din cauza finanțării inadecvate. Industria construcțiilor însăși are de câștigat de pe urma raționalizării PIP, dacă aceasta ar avea ca rezultat asigurarea finanțării pentru viitoarele contracte de lucrări, astfel încât să permită execuția eficientă și la termen a contractului.

Elementele principale ale unui program de raționalizare solid

49. Raționalizarea portofoliului PIP și evitarea reparației unui PIP supra-dimensionat și subfinanțat ar trebui văzută ca făcând parte din procesul mai larg de consolidare a întregului PIP. Principalele condiții ar trebui să includă:

- Includerea managementului PIP, într-un mod mai explicit, în cadrul responsabilității fiscale din România. În mod specific, acest aspect ar trebui să implice includerea unei secțiuni privind performanța și nivelul adecvat al finanțării PIP în strategia fiscal-bugetară și în proiectul de buget. De asemenea, Consiliul Fiscal ar trebui să includă analiza performanței PIP și solicitări privind raționalizarea PIP în opiniile sale privind strategia fiscal-bugetară și legea bugetului.
- Asumarea răspunderii de către MFP, în conformitate cu rolul său, așa cum este definit în Legea responsabilității fiscal-bugetare și în Legea 500 privind finanțele publice, pentru a asigura că sunt incluse în buget numai proiectele care pot fi în mod adecvat

finanțate până la finalizare, în conformitate cu graficul de implementare propus. Modalitatea principală de abordare a acestei problematice ar fi prin implementarea măsurilor propuse în cadrul Componentei 3 pentru a oficializa angajamentele de finanțare multianuală atunci când sunt introduse în buget proiecte noi de investiții. Acest aspect ar fi completat prin procese îmbunătățite de soluționare a situațiilor în care există proiecte neperformante sau cu performanțe deficitare.

- O abordare fermă în cazul raționalizării PIP, care presupune:
 - ◇ Identificarea proiectelor neperformante și a celor cu performanțe deficitare, pentru a fi incluse într-un program de raționalizare bazat pe criterii și standarde de referință clare și explicite (cum sunt cele propuse în prezentul raport). MFP ar trebui să fie responsabil de stabilirea criteriilor și standardelor de referință, care ar trebui revizuite anual. Aceasta ar permite consolidarea criteriilor și îmbunătățirea calității informațiilor disponibile în baza de date PIP.
 - ◇ Transferul automat al proiectelor identificate ca fiind subfinanțate de la bugetul principal al PIP la un mecanism de soluționare. Acest mecanism ar oferi un “spațiu intermediar” separat de PIP principal, unde se ia o decizie privind proiectele considerate neperformante. În această perioadă, ar putea fi necesară o finanțare intermediară, de exemplu, pentru a preveni deteriorarea mijloacelor pe jumătate realizate.
 - ◇ Procesele pentru analiza proiectelor incluse în mecanismul de soluționare. Acestea ar trebui să asigure: (i) verificarea; (ii) stabilirea unei strategii de soluționare pentru proiect; și (iii) implementarea strategiei de soluționare. Un principiu esențial ar trebui să fie acela că, odată inclus în programul de soluționare, un proiect nu ar mai trebui reinclus în PIP fără actualizarea prealabilă a studiului de fezabilitate și reevaluarea investiției și prioritizarea acesteia în funcție de alte proiecte de investiții concurente. Casetă 4 descrie cerințele de bază pentru fiecare dintre aceste etape.
 - ◇ O perioadă maximă de staționare a proiectelor în mecanismul de soluționare va fi stabilită. Pentru a evita ca proiectele de investiții să se ”permanentizeze” în mecanismul de soluționare, și pentru a se asigura că deciziile privind implementarea strategiilor individuale de soluționare sunt luate la timp, se va stabili o perioadă maximă de ”staționare” a unui proiect în cadrul acestei proceduri, după care proiectul va fi automat închis. O perioadă maximă de 3 ani poate fi sugerată, cu posibilitatea excepțională a extinderii la maxim 5 ani, cu avizarea MoPF și aprobarea Guvernului.
 - ◇ Finanțarea mecanismului de soluționare. Baza în care este finanțat mecanismul de soluționare este fundamental diferită de cea a PIP principal. Finanțarea ar trebui asigurată numai pentru proiectele în care se consideră esențială menținerea valorii activelor până când se hotărăște viitorul proiectului. Proiectele pentru care nu este necesară finanțarea vor figura cu alocare zero în bugetul mecanismului de soluționare al OPC. Această abordare ar trebui să conducă la anumite economii bugetare care ar putea fi utilizate pentru consolidarea bugetelor proiectelor în derulare din cadrul PIP principal. Pentru 2015, alocările bugetare pentru proiectele identificate pentru includerea în mecanismul de soluționare în cele 3 ministere, reprezintă 15% din bugetele lor de investiții combinate. Procesul de soluționare trebuie să conducă la o reducere semnificativă a alocațiilor bugetare – poate inițial la 7,5% din PIP total, și după 3 ani la mai puțin de 5%. Alocarea bugetară totală

pentru mecanismul de soluționare trebuie să fie stabilită de Strategia Fiscal Bugetară.

- ◇ Procesul de luare a deciziilor. Deciziile privind procesul prin care proiectele pot fi propuse pentru închidere, ar trebui luate la nivel politic de către Guvern, la recomandarea Ministerului Finanțelor Publice. Secțiunea referitoare la PIP din Strategia Fiscal Bugetară ar trebui să includă o sinteză a evoluției implementării programului de raționalizare și să stabilească limita pentru alocarea totală acordată mecanismului de soluționare. O listă a proiectelor ce vor fi închise poate fi adăugată ca anexă.

Caseta 4: Tratamentul proiectelor care intră în mecanismul de soluționare

Etapa 1: Identificarea proiectelor neperformante, pentru a fi mutate în programul de soluționare. Pot exista mai multe modalități prin care proiectele ar intra în mecanismul de soluționare, printre care:

- *Exerciții periodice de raționalizare a portofoliului.* Inițial, acestea ar presupune repetarea, după 2-3 ani, a evaluării efectuate pentru prezentul studiu, cu ajustarea criteriilor. Cu toate acestea, odată ce angajamentele viitoare pentru portofoliul PIP pot fi adecvat finanțate, acest tip de exercițiu ar trebui efectuat intermitent, dacă intervin dezechilibre semnificative în finanțarea PIP.
- *Proiectele identificate ca având performanțe deficitare în analizele și evaluările periodice la nivel de sector/ale programelor și proiectelor de investiții ale OPC.* Astfel de analize ar trebui să facă parte din viitorul program de activități al UEIP. Acestea ar furniza o evaluare mai vastă, incluzând analize tehnice și socio-economice pentru a stabili în ce măsură proiectul/programul își poate realiza obiectivele și continuă să constituie o utilizare eficientă a fondurilor.
- *Solicitări din partea OPC de a închide proiectele înainte de termen.* Acestea ar trebui să se bazeze pe constatările proceselor interne de monitorizare și analiză ale OPC. Astfel de solicitări ar trebui verificate de UEIP pentru a se asigura că sunt justificate.

Etapa 2: Verificare cu OPC că proiectul este neperformant. Această etapă va fi în mod special importantă pentru proiectele identificate prin exerciții de raționalizare a portofoliului, pentru că se bazează pe un număr limitat de indicatori. De exemplu, ar putea exista cazuri în care nivelurile scăzute de finanțare pot fi explicate prin etape de proiectare sau de studii tehnice care trebuie realizate înainte ca un proiect să înceapă implementarea propriu-zisă. În astfel de cazuri, trebuie să se decidă dacă proiectul poate reveni la PIP principal sau dacă trebuie reevaluat în funcție de alte investiții.

Etapa 3: Stabilirea unei strategii de soluționare pentru proiect. Aceasta ar presupune o evaluare inițială a diferitelor opțiuni, incluzând: (i) finalizarea integrală; (ii) restructurarea, pentru a permite finalizarea rapidă; și (iii) închiderea. Apoi, proiectele pentru care s-a ales finalizarea sau restructurarea ar trebui reevaluate și reprioritizate în funcție de alte opțiuni de investiții.

Etapa atinsă în implementarea proiectului ar fi importantă pentru influențarea strategiei de soluționare

- *Proiectele aflate într-o etapă inițială a implementării (<30% din total costurile cheltuite)* vor avea o importanță specială în programul de raționalizare particular, deoarece costurile deja suportate sunt relativ limitate, iar necesarul de finanțare este semnificativ. Aceasta se aplică în mod particular proiectelor care se află în faza inițială (<10% din total costurile cheltuite). Analiza pentru prezentul raport a indicat că proiectele neperformante în faza inițială reprezintă 50% din necesarul de finanțare pentru toate proiectele neperformante.
- *Proiectele aflate în etapele intermediare de implementare (30-70% din total costurile cheltuite)* constituie un grup mai problematic, din cauza costurilor semnificative deja suportate. În același timp, faptul că nu sunt semnificativ finanțate arată că nu mai sunt considerate o prioritate de către OPC. În cazul în care există solicitări semnificative de finanțare proiectele ar trebui supuse unei reevaluări detaliate, pentru stabilirea opțiunii optime. Este probabil că vor fi necesare resurse importante pentru actualizarea studiilor de fezabilitate și evaluarea diferitelor opțiuni pentru soluționarea acestor proiecte.
- *Proiecte aflate într-o etapă avansată de implementare (>70% din CTP cheltuit)* ar trebui, în majoritatea cazurilor, finalizate, cu identificarea posibilității de a economisi costuri, atunci când acest lucru este posibil. Aceasta se aplică în mod particular proiectelor care se află în etapa de finalizare (>90% din CTP cheltuit).
- *O opțiune a costului cel mai mic* pentru soluționarea proiectelor ar trebui elaborată și evaluată în fiecare caz. Aceasta ar trebui analizată împreună cu opțiunea preferată.

Etapa 4: Elaborarea și implementarea unui plan de soluționare. Acesta ar trebui să indice etapizarea implementării propuse și costurile necesare. Atunci când implementarea nu s-a bazat pe opțiunea costului cel mai mic, proiectul va trebui analizat în funcție de alte proiecte care concurează pentru resursele PIP.

50. Exercițiile majore de raționalizare a PIP ar trebui considerate evenimente distincte, nerecurente. Testele pentru identificarea proiectelor subfinanțate și neperformante au o

relevanță mai largă și ar trebui efectuate anual, iar rezultatele raportate în documentația bugetară. Mecanismul de soluționare propus ar putea fi aplicat proiectelor identificate prin această procedură, dar și altor proiecte identificate ca având performanțe deficitare prin intermediul altor procese, în special analize și evaluări ale proiectelor.

Baza legală pentru înființarea mecanismului de soluționare

51. Conceptul de mecanism de soluționare este conform cu Legea finanțelor publice (Legea 500/2002) modificată.

- Articolul 38 prevede că proiectele de investiții publice pot fi introduse în PIP numai în baza criteriilor de evaluare și selecție stabilite de MFP, criterii specificate prin OUG 88/2013. Mecanismul de soluționare propus ar fi separat de procesul de selecție/prioritizare a proiectelor și, ca atare, ar trebui reglementat printr-un act normativ distinct. Acesta ar putea fi emis ori sub formă de OUG, conform articolului 38, ori sub forma unei modificări a Legii 500/2002. În orice caz, noile prevederi legislative ar trebui să stipuleze că: (i) proiectele incluse în PIP trebuie să primească bugete adecvate pentru implementarea lor eficientă și la timp, în conformitate cu criteriile specificate de MFP; și (ii) proiectele pentru care nu sunt disponibile fonduri bugetare adecvate trebuie mutate sub o secțiune privind mecanismul de soluționare a programului de investiții al OPC, în cadrul căreia ar putea primi alocări bugetare limitate pentru a acoperi plățile neefectuate și costurile necesare pentru a susține investițiile deja implementate.
- Finanțarea temporară a proiectelor din cadrul mecanismului de soluționare poate fi acoperită în conformitate cu condițiile specificate la articolul 43(1) pentru includerea proiectelor în buget, singura diferență fiind că acestea ar trebui să fie prezentate separat de PIP principal.
- Restructurarea sau închiderea proiectelor de investiții în derulare poate fi efectuată și în conformitate cu prevederile articolului 42(3) care conferă autoritatea de a închide un proiect aceleiași autorități publice care a aprobat proiectul. Aceasta ține de competența guvernului pentru proiecte al căror cost total depășește 30 milioane RON, a OPC pentru proiecte cu valori cuprinse între 5 milioane RON și 30 milioane RON; și celorlalți ordonatori de credite pentru proiecte cu valori care nu depășesc 5 milioane RON.

52. Modificările care trebuie aduse cadrului legal pentru a introduce mecanismul de soluționare ar trebui analizate în contextul recomandărilor făcute în cadrul altor componente ale proiectului PIM RAS. Este posibil ca acestea să impună o revizuire mai cuprinzătoare a secțiunilor relevante din Legea finanțelor publice.

Restructurarea și închiderea proiectelor

53. După cum am indicat la începutul acestei secțiuni, a existat o anumită reticență față de închiderea proiectelor cu performanțe slabe și inadecvat finanțate, din cauza preocupărilor privind posibilele repercusiuni financiare și juridice. Problemele specifice identificate au fost: (i) prevederile contractuale privind restructurarea și închiderea proiectului; (ii) statutul juridic al activelor deja realizate în cadrul proiectului și ce se va face cu acestea;

(iii) prevederile privind costurile și aranjamentele contabile aferente restructurării sau închiderii; (iv) posibilitatea unor reclamații, în urma unui audit, împotriva factorilor decizionali care au autorizat proiectele; și (v) dimensiunea potențială despăgubirilor hotărâte de instanțe pentru pretențiile contractorilor.

54. Autoritatea Națională pentru Reglementarea și Monitorizarea Achizițiilor Publice (ANRMAP) a publicat modele de contracte pentru diferitele tipuri de achiziții, deși acestea nu au caracter de obligativitate. În practică, se constată o variații semnificative între diferitele tipuri de contracte. În sectorul transporturilor, cel mai frecvent se utilizează modelele de contracte emise de Federația Internațională a Inginerilor Consultați (FIDIC). Modelele de contract puse la dispoziție de ANRMAP includ clauze privind suspendarea și anularea contractelor, însă acestea se referă în special la performanțele necorespunzătoare ale contractorului și la neefectuarea la timp a plăților de către guvern. Nu există prevederi standard care să acopere situațiile în care guvernul decide închiderea proiectelor din cauza incapacității de a asigura o finanțare adecvată sau din cauză că investiția nu mai este considerată o utilizare adecvată a resurselor publice. Asigurarea că astfel de situații sunt prevăzute în contractele de lucrări publice de o manieră care tratează echitabil părțile la contract ar facilita restructurarea și închiderea și ar contribui la transparentizarea costurilor probabile implicate. De asemenea, ar fi importante standardizarea și îmbunătățirea procedurilor în caz de litigii.

55. Problemele privind statutul legal și viitorul activelor din proiectele suspendate și închise vor trebui abordate de la caz la caz. Înființarea mecanismului de soluționare ar facilita acest proces, prin recunoașterea explicită a solicitării unui proces de soluționare și a finanțării aferente pentru proiectele în cazul cărora s-a decis soluția închiderii. Evaluarea activelor din cadrul proiectelor închise ar trebui să fie determinată în funcție de utilizarea potențială a acelor active, de către guvern sau de către sectorul privat. Costurile suportate în cadrul unui proiect nu ar trebui utilizate ca unitate de măsură a valorii activelor, deoarece aceasta ar conduce ori la o subestimare a valorii și vânzarea activelor la un preț mai mic decât cel al pieței ori, mai probabil, la o supraestimare, caz în care ar exista un interes redus pentru achiziționarea lor.

56. Consecințele rapoartelor de audit negative privind proiectele închise au fost citate printre motivele reticenței OPC de a închide proiectele cu performanțe deficitare. Cu toate acestea, conducerea Curții de Conturi admite că este necesară raționalizarea substanțială a PIP și critică OPC pentru că nu iau măsurile necesare în acest sens. Un studiu efectuat de Curtea de Conturi privind finanțarea PIP, condițiile pentru raționalizarea programului și responsabilitățile OPC în îndeplinirea acestor condiții ar contribui la o mai bună înțelegere a procesului.

57. Posibilele consecințe juridice ale închiderii proiectelor rămân un factor important de îngrijorare pentru MFP și OPC. În parte, acest lucru reflectă cadrul legislativ din România, inclusiv în materie penală, conform căruia o decizie de anulare a unui proiect în derulare ar putea fi considerată, în termeni juridici, abuz în funcție și ar putea avea drept consecință sancțiuni penale. Acesta este un aspect care trebuie analizat în profunzime de către un consultant cu experiență solidă în ceea ce privește sistemul juridic românesc, pentru a oferi o evaluare realistă și în cunoștință de cauză a aspectelor problematice și a implicațiilor. De asemenea, constituie o temă de consultare între guvern și marii contractori și furnizori, astfel încât să se ajungă la o înțelegere comună a modalității de a acționa în continuare. Acest dialog ar trebui să evedențieze că programul de raționalizare este o măsură pe termen scurt și o etapă esențială pentru crearea unui PIP realist și integral finanțat.

Organizarea mecanismului de soluționare

58. După cum s-a indicat mai sus, finanțarea pentru proiectele identificare pentru a fi incluse în programul de soluționare ar fi asigurată prin bugetele OPC, deși ar figura ca secțiune separată și distinctă în cadrul bugetului. Proiectele aflate în mecanismul de soluționare, pentru care s-a convenit alocarea de fonduri, acestea ar trebui transferate din bugetul rezervat pentru PIP-ul normal. OPC ar trebui să fie implicate total în procesul de soluționare, pentru că au responsabilitatea legală de a aproba și anula proiectele cu valoare mai mică de 30 de milioane RON.

59. MFP ar trebui să fie responsabil de managementul și supravegherea mecanismului, incluzând:

- analiza și raportarea problemelor de raționalizare a PIP pentru strategia fiscal-bugetară și proiectul bugetului de stat;
- comandarea unor studii suplimentare privind principalele aspecte ale raționalizării PIP, incluzând o analiză mai aprofundată a performanțelor deficitare ale proiectelor în cadrul OPC și a problemelor juridice și de altă natură legate de suspendarea și închiderea proiectelor;
- continuarea identificării proiectelor care trebuie incluse în programul de restructurare;
- elaborarea unor ghiduri pentru diferitele etape ale procesului de soluționare; și
- monitorizarea progreselor în programul de raționalizarea a PIP.

60. În cadrul MFP, ori UEIP ori nou-înființata Direcție pentru Analiza și Eficientizarea Cheltuielilor Publice par structurile cele mai potrivite pentru a prelua responsabilitatea pentru programul de restructurare a PIP și pentru mecanismul de soluționare. Aceasta ar reflecta separarea acestor funcții de rolul de planificare și monitorizare a bugetului de investiții al DPIP, precum și importanța acordată funcțiilor de analiză și evaluare.

Sumar al constatărilor și recomandărilor secțiunii

Constatări	Recomandări	Comentarii
Exercițiile anterioare de raționalizare a PIP au avut un impact limitat, iar PIP rămâne substanțial subfinanțat.	▪ Adecvarea finanțării PIP ar trebui inclusă ca o problemă de responsabilitate fiscală abordată în strategia fiscal-bugetară.	
	▪ MFP ar trebui să își exercite atribuțiile, conform Legii 500, pentru a se asigura că proiectele sunt incluse în bugetul anual numai dacă sunt adecvat finanțate.	
Absența unei proceduri clare de identificare și soluționare a proiectelor inadecvat finanțate și cu performanțe deficitare.	▪ Implementarea unui sistem bazat pe criterii și standarde de referință pentru identificarea proiectelor care trebuie automat incluse în programul de raționalizare a PIP.	
	▪ Proiectele din programul de raționalizare ar trebui incluse într-un mecanism de soluționare prezentat separat în bugetul OPC.	
	▪ Proiectele incluse în mecanismul de soluționare ar trebui să treacă printr-o procedură de: (i) verificare; (ii) elaborare a strategiei de soluționare; și (iii) implementare a măsurilor de	

Constatări	Recomandări	Comentarii
	<p>soluționare (redimensionare sau restructurare și refinanțare).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Proiectele considerate candidate pentru a reintra în PIP ar trebui să prezinte un studiu de fezabilitate actualizat și să fie prioritizate în funcție de alte proiecte concurente. ▪ Proiectele ar trebui să reintre în PIP numai dacă este disponibilă finanțarea adecvată pentru anul în curs și anii următori, pentru a asigura finalizarea la timp a proiectelor. ▪ Deciziile privind închiderea proiectelor trebuie luate de Guvern, la recomandarea MFP. Proiectele aflate în mecanismul de soluționare mai mult de 3 ani, vor fi automat propuse pentru închidere. ▪ Strategia Fiscal Bugetară trebuie să prevadă limita de finanțare pentru mecanismul de soluționare. 	
Conceptul de mecanism de soluționare este conform cu prevederile Legii privind finanțele publice nr. 500/2002.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Emiterea ordonanțelor și hotărârilor de guvern care să reglementeze: (i) condiția ca proiectele din PIP să fie adecvat finanțate în buget; (ii) transferarea proiectelor care nu sunt adecvat finanțate sub un mecanism de soluționare; (iii) norme detaliate privind funcționarea mecanismului de soluționare. 	
OPC au citat obstacole și probleme de ordin administrativ sau care țin de procesul de audit ca motive pentru a nu proceda la încheierea oficială a proiectelor neperformante.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaborarea unor clauze standard pentru contractele multianuale de achiziții publice de lucrări, bunuri și servicii care să acopere situațiile în care se impune suspendarea sau anularea din cauza indisponibilității finanțării. ▪ Curtea de Conturi ar trebui să efectueze o analiză proprie privind condițiile și procedurile de raționalizare a PIP. ▪ Implicarea unui consultant care cunoaște sistemul legislativ românesc pentru a efectua o evaluare a posibilelor implicații juridice ale restructurării și închiderii proiectelor și a modului în care pot fi ameliorate acestea. ▪ Consultare cu marii contractori/reprezentanți ai sectoarelor pentru a ajunge la o înțelegere comună a necesității raționalizării PIP și a modalității optime de gestionare a acestora. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implicarea ANRMAP
Înființarea mecanismului de soluționare ar trebui să permită implicarea totală a OPC în procesul de soluționare, în concordanță cu responsabilitățile legale pe care le au în ceea ce privește deciziile de închidere a proiectelor.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MFP ar trebui să își asume răspunderea pentru supravegherea și monitorizarea programului de raționalizare și managementul global al mecanismului și proceselor de soluționare. UEIP sau DAECIP par cele mai potrivite structuri pentru acest rol. ▪ Odată convenit cadrul de soluționare, direcția/unitatea responsabilă din cadrul MFP ar trebui să elaboreze și să emită norme detaliate privind procesul de soluționare 	

VI. PLAN DE ACȚIUNE

61. Prezenta secțiune propune un plan de acțiune pentru implementarea programului de raționalizare. Identifică anumite etape inițiale care ar trebui realizate în intervalul rămas din 2015, în vederea înființării și activării mecanismului de soluționare în cursul anului 2016. În 2017, accentul se va muta pe soluționarea statutului proiectelor care au fost incluse în mecanismul de soluționare.

62. Planul de acțiune are în vedere patru etape distincte, după cum urmează:

- Etapa 1: acordul asupra abordării și modalității de acțiune. Aceasta presupune că MFP va lua următoarele măsuri:
 - ◇ analiza constatărilor și recomandărilor raportului (*septembrie/octombrie 2015*).
 - ◇ asigurarea angajamentului ministrului și al conducerii MFP la implementarea unui program de raționalizare care reduce necesarul de finanțare al PIP la niveluri concordante cu previziunile fiscale pe termen mediu. Aceasta ar trebui să includă: (i) acordul privind înființarea unui mecanism de soluționare în care vor fi mutate proiectele identificate pentru a fi incluse în programul de raționalizare, unde vor primi orice continuare a finanțării; (ii) alocarea responsabilităților în cadrul MFP pentru coordonarea, managementul și monitorizarea procesului de soluționare; (iii) un calendar al acțiunilor care trebuie întreprinse în cursul anului 2015 pentru a sprijini introducerea programului de raționalizare și a permite funcționarea deplină a acestuia cu bugetul din 2017; și (iv) analiza opțiunii de a efectua pilotarea inițială a abordării la unul dintre OPC în raport cu bugetul pe 2016 (*octombrie/noiembrie 2015*).
 - ◇ Evaluarea, de către un consultant care cunoaște legislația românească, a posibilelor implicații juridice ale restructurării și închiderii proiectelor (*noiembrie-decembrie 2015*).
 - ◇ Organizarea unei discuții la nivel de Cabinet pe tema raționalizării PIP, ideal ca parte a unei analize mai largi a condițiilor de consolidare a PIP (*noiembrie-decembrie 2015*).

Etapa 2: Posibila pilotare în raport cu bugetul pe 2016. Aceasta ar viza testarea suplimentară a conceptului unui program de raționalizare, în cadrul unui OPC. Exercițiul ar fi limitat ca sferă de aplicare și ar implica colaborarea dintre MFP și un OPC pentru a identifica pentru bugetul pe 2016 proiectele care ar trebui mutate în programul de raționalizare. Exercițiul de pilotare ar trebui să utilizeze și să verifice metodologia și evaluările inițiale în vederea raționalizării efectuate pentru prezentul raport și să includă atât proiecte în derulare, cât și proiecte suspendate. În această etapă, nu ar necesita schimbarea prezentării PIP în bugetul pe 2016 și nu este necesar să fie finalizat înainte de finalizarea proiectului de buget. Scopul său principal ar fi să permită anumite progrese inițiale în testarea procesului de soluționare pe parcursul anului 2016 (*noiembrie 2015 - ianuarie 2016*).

- Etapa 3: Implementarea unui calendar pe 2016 pentru introducerea integrală a mecanismului de soluționare pentru bugetul pe 2017. Aceasta ar implica:
 - ◇ Finalizarea și convenirea calendarului de implementare:

- ◇ Confirmarea deciziilor privind înființarea mecanismului de soluționare și pregătirea ordonanțelor și hotărârilor de guvern care să reglementeze înființarea, rolurile și funcționarea mecanismului (*ianuarie - februarie 2016*).
- ◇ Consultări cu contractorii majori/reprezentanții sectoarelor pentru a ajunge la o înțelegere comună a necesității de raționalizare a PIP și a modalităților optime de gestionare a procesului (februarie-martie 2016).
- ◇ Pregătirea unui ghid detaliat care să descrie diferitele etape ale procesului de soluționare (*februarie-martie 2016*).
- ◇ Actualizarea evaluării în vederea raționalizării efectuate în 2015, utilizând date din baza de date pentru bugetul pe 2016. Ar putea fi introduse anumite ajustări ale criteriilor și standardelor de referință folosite pentru raționalizare, în urma unei analize aprofundate efectuate de MFP pe marginea propunerilor cuprinse în prezentul raport și/sau în baza exercițiului inițial de pilotare (*martie-aprilie 2016*).
- ◇ Selecția inițială de către MFP a proiectelor care trebuie incluse în programul de raționalizare, în baza evaluării actualizate. Selecția proiectelor va fi verificată împreună cu OPC în cauză (*aprilie-mai 2016*).
- ◇ Elaborarea unei analize a condițiilor privind restructurarea și întocmirea planurilor de restructurare pentru a fi incluse în strategia fiscal-bugetară (*mai-iunie 2016*).
- ◇ Elaborarea unei strategii privind proiectele care trebuie mutate în cadrul mecanismului de soluționare. Aceasta ar încadra proiectele în mai multe categorii: (i) finalizare rapidă; (ii) redimensionare și închidere; (iii) restructurare, reevaluare și analiză pentru reintrarea în PIP. Se va pregăti un plan de acțiune pentru fiecare categorie, identificând etapizarea proiectelor prin procesul de soluționare. Aceasta ar separa proiectele care pot avansa rapid către soluționare de cele în cazul cărora soluția este mai puțin clară și vor fi necesare studii aprofundate și negocieri (*iunie-iulie 2016*).
- ◇ Inițierea proceselor de soluționare. Aceasta ar implica în primul rând acțiuni întreprinse de OPC, MFP fiind responsabil de supraveghere și monitorizare (*începând cu august 2016*).
- ◇ Pregătirea Anexei PIP la bugetul pe 2017, făcând distincție în cadrul bugetului pentru fiecare OPC între: (i) proiectele incluse în PIP principal și care ar trebui să primească finanțare adecvată, în conformitate cu calendarul și termenele de finalizare; și (ii) proiectele incluse în mecanismul de soluționare, care, în majoritatea cazurilor, ar primi, în funcție de finalizarea procesului de soluționare, ori alocare zero ori alocări foarte limitate, necesare pentru a acoperi angajamentele care nu pot fi evitate sau pentru întreținerea lucrărilor deja efectuate (august-septembrie 2016).
- Etapa 4: Aprofundarea procesului de raționalizare în decursul anului 2017 (repetat în 2018). În 2017, accentul s-ar pune pe stabilirea statutului proiectelor incluse în mecanismul de soluționare. Aceasta ar implica implementarea planurilor de restructurare și închidere și, în anumite cazuri, implementarea unor planuri de finalizare accelerată sau reintroducerea unui proiect, în urma reevaluării și prioritizării. În urma analizei progreselor înregistrate în 2016, exercițiul de evaluare în vederea raționalizării ar fi repetat pentru a identifica și alte proiecte care trebuie mutate sub mecanismul de soluționare. Strategia fiscal-bugetară ar trebui să raporteze

progresele realizate în implementarea programului de raționalizare și să identifice modificările și îmbunătățirile care ar trebui introduse pentru bugetul pe 2018.

Măsuri însoțitoare

63. Succesul programului de raționalizare a PIP va depinde, de asemenea, de implementarea unui set mai larg de măsuri necesare pentru consolidarea managementului investițiilor publice. Aceste măsuri esențiale includ: (i) efectuarea unei analize a priorităților de investiții publice în toate sectoarele și a cheltuielilor incluse la poziția C, pentru a furniza un cadru mai solid pentru stabilirea priorităților de investiții sectoriale; (ii) consolidarea funcției de filtrare a proiectelor care intră în buget și introducerea finanțării angajamentelor multianuale pentru a asigura că proiectele sunt acceptate numai dacă există finanțare adecvată pentru implementarea lor; (iii) integrarea proiectelor de investiții publice în planul de conturi principal al guvernului și în sistemul de gestiune financiar-contabilă; și (iv) îmbunătățirea bazei de date PIP pentru a reflecta cheltuielile anuale reale din sistemul contabil și pentru a permite verificări mai stricte, astfel încât să se asigure acuratețea datelor și realismul propunerilor de cheltuieli înaintate de OPC.

Anexa A: Raționalizarea PIP – criterii, indicatori și standarde de referință privind performanța necorespunzătoare

Criterii	Nivel (portofoliu sau proiect)	Indicator	Ce indică?	Standarde de referință privind performanța deficitară	Observații
A: Performanța anterioară și adecvarea finanțării					
A.1. Perioada în care a fost în implementare	Portofoliu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nr. mediu de ani de la începerea implementării proiectului. ▪ Măsurat pentru portofoliul total al OPC, subîmpărțit în funcție de proiecte cu finanțare ÎE/GE și proiecte FII. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Performanța anterioară a implementării financiare a PIP. ▪ Diferențe în performanța financiară pentru proiectele ÎE/GE (cu finanțare asigurată) și proiectele FII (finanțare mai puțin asigurată). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perioadă medie > 5 ani în care proiectul a fost în implementare. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Calculate pentru proiectele pentru care este disponibilă data începerii.
	Proiect	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nr. de ani de la începerea implementării proiectului. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Performanța financiară anterioară – dacă este probabil că proiectul a avut performanțe deficitare pentru o perioadă considerabilă. ▪ Dacă este probabil că proiectul necesită reevaluare/studiu de fezabilitate actualizat. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ● > 10 ani de la începerea implementării proiectului. ▪ ● > 5 ani de la începerea implementării proiectului. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unele proiecte ar putea avea deja studii de fezabilitate actualizate.
A.2. Timpul necesar până la finalizarea proiectelor în derulare la nivelul actual al finanțării bugetate.	Portofoliu	(Costul total al portofoliului mai puțin cheltuielile până la sfârșitul lui 2014) / (alocare bugetară 2015 OPC).	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Credibilitatea/sustenabilitatea PIP – în ce măsură este subfinanțat PIP. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ani până la finalizare >4. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Opțiunea reluării analizei pentru bugetele pe 2013, 2014 și 2015 – utilizând cheltuielile preliminare pentru 2013 și 2014.
	Proiect	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (Costul total al proiectului mai puțin cheltuielile până la sfârșitul lui 2014/alocare proiect 2015). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Credibilitatea/sustenabilitatea proiectului – în ce măsură este subfinanțat proiectul. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ● > 10 ani pentru finalizarea proiectului la nivelul de finanțare din 2015 (proiectele începute în AB0 și AB-1 nu sunt incluse). ▪ ● > 4 ani pentru finalizarea proiectului la nivelul de finanțare din (> 5 ani pentru proiectele începute în AB-2; proiectele începute în AB0 și AB-1 nu sunt incluse). 	
A.3. Dovezi privind stagnarea și amploarea acesteia.	Portofoliu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proportia proiectelor care pot fi considerate stagnante în ultimii trei ani. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ În ce măsură portofoliul PIP/OPC cuprinde proiecte stagnante. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proiecte în care cheltuielile au fost sub 10% din costul total al proiectului în fiecare dintre ultimii 3 ani: <ul style="list-style-type: none"> ◇ ca % din numărul total al proiectelor; ◇ as % din finanțarea necesară pentru finalizarea tuturor proiectelor. 	

criterii	Nivel (portofoliu sau proiect)	Indicator	Ce indică?	Standarde de referință privind performanța deficitară	Observații
	Proiect	<ul style="list-style-type: none"> Bugetul pe fiecare dintre ultimii trei ani ca % din soldul necesarului pentru finalizarea proiectului la sfârșitul anului 2014. 	<ul style="list-style-type: none"> Dacă proiectul are performanțe necorespunzătoare pentru o perioadă extinsă. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Bugetul în fiecare dintre ultimii trei ani sub 10% din soldul cheltuielilor necesare pentru a finaliza proiectul la începutul anului 2015. ● Bugetul în 2 dintre ultimii trei ani < 10% din soldul cheltuielilor necesare pentru a finaliza proiectul la începutul anului 2015 (din 1 dintre ultimii trei ani pentru proiecte începute în AB-1, proiectele începute în A0 și proiectele cu peste 90% cheltuit nu sunt incluse.) 	<ul style="list-style-type: none"> Dacă proiectul are performanțe deficitare în fiecare dintre ultimii trei ani, ar trebui mutat în programul de soluționare.
B: Raționalizare și impact					
B.1.Etapa implementării	Portofoliu	<ul style="list-style-type: none"> Numărul proiectelor pentru fiecare etapă a implementării. Ponderea necesarului de finanțare (2015➔) în raport cu fiecare etapă a implementării. 	<ul style="list-style-type: none"> Profilul programului de investiții al OPC. 	<ul style="list-style-type: none"> N/A. 	<ul style="list-style-type: none"> Util în stabilirea strategiei de soluționare și a priorităților pentru OPC
	Proiect	<ul style="list-style-type: none"> (Total cheltuieli în cadrul proiectului până la sfârșitul lui 2014) / (costul total al proiectului) 	<ul style="list-style-type: none"> Etapa proiectului din ciclul proiectului. 	<ul style="list-style-type: none"> N/A 	<ul style="list-style-type: none"> Afectează categorizarea și strategia de soluționare pentru proiect.
B.2. Dimensiunea relativă a necesarului de finanțare	Portofoliu	<ul style="list-style-type: none"> Finanțarea necesară pentru a finaliza portofoliul de investiții al OPC (la începutul lui 2015) ca pondere din total necesar de finanțare PIP. 	<ul style="list-style-type: none"> Importanța relativă a OPC în cadrul PIP global. 	<ul style="list-style-type: none"> N/A 	
	Proiect	<ul style="list-style-type: none"> Finanțarea necesară pentru a finaliza proiectul (la începutul lui 2015) ca pondere din totalul necesar pentru toate proiectele OPC). 	<ul style="list-style-type: none"> Ponderea relativă a proiectului în programul OPC 	<ul style="list-style-type: none"> NA 	<ul style="list-style-type: none"> Permite OPC să identifice impactul raționalizării și importanța/prioritatea relativă a acestuia în cadrul programului de soluționare.

AB = an bugetar; ÎE= împrumut extern; GE=grant extern (fonduri nerambursabile); FII = finanțat integral intern; OPC= ordonator de credite principal; N/A = nu se aplică; CTP = cost total al proiectului.

Anexa B: Date la nivel de proiect și punctaje

Ministry of Transport (Sheet 1)

S/N	Code	Project Name	Total Project Cost (RON '000s)	Expenditure to end 2014 (estimated) (RON '000s)	2015 Budget(RON'000s)	External Credit or External Grant Financing	Years Since Project Started (2015=0, 2014=1 etc.)	Years to Complete at 2015 Level of Funding (including 2015)	No. of Years in Last 3 Years that Budget has been Less than 10% of Total Project Cost	Total Estimated Expenditure at end of 2014 as % of Total Project Cost	A. Historic Performance/Period Under Implementation	B. Current Performance/ Extent to Which Project Underfunded	C. Dormancy/No. Years During 2013-15 Where Budget < 10% of Total Project Cost	Stage of Project Implementation	Funding to Complete Project (at Jan 2015 as Share of total to Complete for All Projects of MBH)
			Core Data			Performance Indicators			Rationalisation Assessment Indicators						
1	415	AUTOSTRADA BRASOV-CLUJ-BORS	12,757,929	6,655,727	302,272	Yes	11	20	3	52%	●	●	●	3	11.4%
2	353	AUTOSTRADA BUCURESTI-BRASOV	8,262,919	2,367,293	91,919	No	9	64	3	29%	●	●	●	1	11.0%
3	828	LEGATURA RETELEI DE METROU CU AEROPORTUL INTERNATIONAL HENRI COANDA - OTOPENI	5,334,550	100,839	3,000	Yes	6	1745	3	2%	●	●	●	S	9.7%
4	898	MAGISTRALA V METROU. DRUMUL TABEREI - PANTELIMON. TRONSON UNIVERSITATE - PANTELIMON	3,655,964	275,413	240,146	Yes	5	14	3	8%	●	●	●	S	6.3%
5	372	AUTOSTRADA DE CENTURA A MUNICIPIULUI BUCURESTI - SECTOR CENTURA SUD KM.52+770 - 100+900	3,151,598	2,980	10,000	No	7	315	3	0%	●	●	●	S	5.9%
6	988	AUTOSTRADA LUGOJ-DEVA	3,518,238	1,281,151	594,361	Yes	4	4	1	36%	●	●	●	2	4.2%
7	1003	REABILITAREA LINIEI DE C.F. BRASOV - SIMERIA, COMPONENTA A CORIDORULUI IV PANEUROPEAN, PENTRU CIRCULATIA TRENURILOR CU VITEZA MAXIMA DE 160 KMH, SECTIUNEA: COSLARIU - SIMERIA	3,175,626	984,109	450,000	Yes	3	5	2	31%	●	●	●	2	4.1%
8	1004	REABILITAREA LINIEI DE C.F. BRASOV - SIMERIA, COMPONENA A CORIDORULUI IV PANEUROPEAN, PENTRU CIRCULATIA TRENURILOR CU VITEZA MAXIMA DE 160 KMH, SECTIUNEA COSLARIU - SIGHISOARA	3,485,239	1,618,355	700,000	Yes	3	3	0	46%	●	●	●	2	3.5%
9	418	PROIECT REABILITARE DRUMURI NATIONALE ETAPA A VI-A (1112 KM)	5,165,973	3,431,870	516,897	Yes	N/A	3	0	66%	*	●	●	3	3.2%
10	387	MAGISTRALA V - METROU, ETAPA I-A DRUMUL TABEREI - UNIVERSITATE	2,693,484	985,640	900,000	Yes	24	2	0	37%	●	●	●	2	3.2%
11	417	PROIECT DE REABILITARE A DRUMURILOR ETAPA A V-A	2,293,479	943,831	358	Yes	N/A	3770	3	41%	*	●	●	2	2.5%
12	343	CANAL NAVIGABIL DUNARE - MAREA NEAGRA	1,184,661	76,109	4,000	No	40	277	3	6%	●	●	●	S	2.1%
13	383	LARGIRE LA 4 BENZI CENTURA BUCURESTI SUD INTRE A2 KM.23+600 SI A1 KM.55+520	959,343	60,550	50,000	Yes	6	18	3	6%	●	●	●	S	1.7%
14	384	MAGISTRALA IV - METROU	1,898,823	1,114,679	27,193	Yes	26	29	3	59%	●	●	●	3	1.5%
15	990	AUTOSTRADA TIMISOARA-LUGOJ	1,303,931	539,037	252,363	Yes	4	3	1	41%	●	●	●	2	1.4%
16	909	VARIANTA OCOLITOARE A ORASULUI BACAU PE DN 2 - ETAPA I	745,302	7,873	170,103	Yes	4	4	1	1%	●	●	●	S	1.4%
17	1041	VARIANTA DE OCOLIRE A MUNICIPIULUI SATU MARE	730,401	-	2,000	No	N/A	365	3	0%	*	●	●	S	1.4%
18	1086	REABILITARE DN 76 (E79) DEVA ORADEA KM 0+000 - KM 184+390	932,977	241,623	150,558	Yes	2	5	2	26%	●	●	●	1	1.3%
19	714	MODERNIZARE DN 67 B SCOARTA-PITESTI KM.0+000 - 188+200	662,844	1,783	9,500	No	5	70	3	0%	●	●	●	S	1.2%
20	816	MODERNIZARE DN 73 PITESTI - CAMPULUNG - BRASOV KM 13+800-42+850; KM 54+050-128+250	675,957	66,093	81,851	Yes	3	7	1	10%	●	●	●	1	1.1%
21	401	CONSTRUCTIA VARIANTEI DE OCOLIRE A ORASELOR DEVA - ORASTIE LA STANDARD DE AUTOSTRADA	1,716,099	1,170,047	25,000	No	10	22	2	68%	●	●	●	3	1.0%
22	363	VARIANTA DE OCOLIRE A MUNICIPIULUI IASI ETAPA I - VARIANTA SUD	807,583	308,414	1,916	No	8	261	3	38%	●	●	●	2	0.9%
23	1081	AUTOSTRADA SEBES TURDA	927,186	449,045	478,141	Yes	2	1	1	48%	●	●	●	2	0.9%
24	369	MODERNIZAREA CENTURII RUTIERE A MUNICIPIULUI BUCURESTI INTRE A1 - DN 7 SI DN 2 - A2	561,322	113,366	159,543	Yes	5	3	0	20%	●	●	●	1	0.8%
25	1002	REABILITAREA LINIEI C.F. FRONTIERA-CURTICI-SIMERIA, PARTE COMPONENTA A CORIDORULUI IV PANEUROPEAN PENTRU CIRCULATIA TRENURILOR CU VITEZ? MAXIMA DE 160 KMH, SECTIUNEA: FRONTIERA-CURTICI-ARAD-KM 614 (TRONSONUL 1)	1,386,345	953,100	200,000	Yes	3	2	0	69%	●	●	●	3	0.8%

Ministry of Transport (Sheet 2)

S/N	Code	Project Name	Total Project Cost (RON '000s)	Expenditure to end 2014 (estimated) (RON '000s)	2015 Budget (RON'000s)	External Credit or External Grant Financing	Years Since Project Started (2015=0, 2014=1 etc.)	Years to Complete at 2015 Level of Funding (including 2015)	No. of Years in Last 3 Years that Budget has been Less than 10% of Total Project Cost	Total Estimated Expenditure at end of 2014 as % of Total Project Cost	A. Historic Performance/Period Under Implementation	B. Current Performance/ Extent to Which Project Underfunded	C. Dormancy/No. Years During 2013-15 Where Budget < 10% of Total Project Cost	Stages of Project Implementation	Funding to Complete Project (at Jan 2015 as Share of total to Complete for All Projects of MBH)
			Core Data			Performance Indicators			Rationalisation Assessment Indicators						
26	416	PROIECT DE REABILITARE A DRUMURILOR NATIONALE ETAPA A IV-A	2,540,608	2,124,363	15,339	Yes	N/A	27	3	84%	*	●	●	4	0.8%
27	983	REABILITARE DN 6 ALEXANDRIA-CRAIOVA KM 90+190 - KM 222+183	789,903	379,909	100,075	Yes	N/A	4	2	48%	*	●	●	2	0.8%
28	413	VARIANTA DE OCOLIRE A MUNICIPIULUI CONSTANTA	1,637,894	1,258,510	101,133	Yes	9	4	2	77%	●	●	●	4	0.7%
29	989	AUTOSTRADA ORASTIE-SIBIU	3,080,106	2,713,361	116,683	Yes	4	3	2	88%	●	●	●	4	0.7%
30	712	MODERNIZARE DN 71 BALDANA -TARGOVISTE- SINAIA KM.0+000-44+130 SI KM.51+041-109+905	338,708	-	500	No	2	677	3	0%	●	●	●	S	0.6%
31	991	AUTOSTRADA NADLAC-ARAD	1,186,878	860,198	194,193	Yes	4	2	0	72%	●	●	●	4	0.6%
32	1058	REDESCHIDEREA CIRCULATIEI FERROVIARE PE PODUL NOU DE CALE FERATA PESTE RAUL ARGES, LINIA CF BUCURESTI - GIURGIU, IN TRE STATIILE CF VIDRA SI GRADISTEA	308,588	-	1,000	Yes	2	309	3	0%	●	●	●	S	0.6%
33	412	AUTOSTRADA CERNAVODA-CONSTANTA	1,820,685	1,525,381	15,836	Yes	9	19	2	84%	●	●	●	4	0.6%
34	996	VARIANTA OCOLITOARE A ORASULUI BRASOV PE DN 1	526,867	244,325	90,667	Yes	N/A	3	0	46%	●	●	●	2	0.5%
35	820	LARGIRE LA 4 BENZI DN 7, BALDANA - TITU KM 30+950-52+350, JUD. DAMBOVITA	274,223	1,226	500	Yes	3	546	3	0%	●	●	●	S	0.5%
36	399	CONSTRUCTIA VARIANTEI DE OCOLIRE A ORASULUI SIBIU	887,402	616,138	116,859	No	14	2	2	69%	●	●	●	3	0.5%
37	397	REABILITARE DN6 CRAIOVA - DROBETA TURNU SEVERIN KM 233+200 - KM 332+150	775,042	504,695	40,430	No	14	7	3	65%	●	●	●	3	0.5%
38	400	REABILITAREA SECTIUNII DROBETA TURNU SEVERIN - LUGOJ KM 332+150 - KM 495+800	1,296,049	1,029,778	199,224	No	13	1	2	79%	●	●	●	4	0.5%
39	1122	PASAJ SUPRATERAN PE DJ 602 CENTURA BUCURESTI DOMNESTI	248,894	-	5,000	No	0	50	1	0%	●	*	*	S	0.5%
40	1121	MODERNIZARE DN 52 ALEXANDRIA - TURNU MAGURELE, KM 1+350 - KM 44+600, KM 49+194 - KM 52+649	238,361	-	1,500	No	0	159	1	0%	●	*	*	S	0.4%
41	1115	REABILITARE DN 14 SIBIU-MEDIAS-SIGHISOARA KM 0+000-KM 51+100 SI KM 57+500-KM 89+400	488,275	253,918	5,000	Yes	4	47	3	52%	●	●	●	3	0.4%
42	1071	VARIANTA DE OCOLIRE A MUNICIPIULUI SLATINA	219,886	-	20,000	No	2	11	3	0%	●	●	●	S	0.4%
43	1055	FINALIZAREA DIGULUI DE LARG IN PORTUL CONSTANTA	616,104	423,119	87,333	Yes	2	2	0	69%	●	●	●	3	0.4%
44	354	REABILITARE DN 2D FOCSANI - OJDULA KM 0+000- 118+873	1,069,643	882,717	40,000	No	9	5	3	83%	●	●	●	4	0.3%
45	985	MODERNIZARE DN5, SECTORUL BUCURESTI-ADUNATII COPACENI KM 7+573 - KM 19+220	224,615	39,508	65,400	Yes	N/A	3	1	18%	*	●	●	1	0.3%
46	814	CENTURA MUNICIPIULUI RADAUTI, JUD.SUCEAVA	189,341	4,419	10,500	No	3	18	3	2%	●	●	●	S	0.3%
47	393	LARGIRE LA 4 BENZI DE CIRCULATIE DN5 BUCURESTI - GIURGIU KM 23+200 - KM 59+100	433,376	248,480	34,866	No	15	5	3	57%	●	●	●	3	0.3%
48	998	VARIANTA OCOLITOARE A ORASULUI TARGU MURES PE DN 13 SI DN 15	226,837	43,453	74,246	Yes	N/A	2	0	19%	*	●	●	1	0.3%
49	1079	VARIANTA DE OCOLIRE ALESD SUD SI NORD	180,867	-	30,000	Yes	2	6	3	0%	●	●	●	S	0.3%
50	1042	VARIANTA DE OCOLIRE TARGU JIU	214,272	41,413	65,600	Yes	N/A	3	1	19%	*	●	●	1	0.3%
51	1082	REABILITARE DN 56 CRAIOVA CALAFAT, KM 0+000 - KM 84+020	327,127	154,942	59,019	Yes	2	3	1	47%	●	●	●	2	0.3%
52	872	CENTURA DE OCOLIRE CRAIOVA VARIANTA SUD DN 56 - DN 55 - DN 6	165,227	-	500	No	2	330	3	0%	●	●	●	S	0.3%
53	1123	MODERNIZARE DN 56C KM 0+000 - KM 60+375	163,036	-	1,000	No	0	163	1	0%	●	*	*	S	0.3%
54	826	ZONA DE ACCES A NAVELOR PE CANALUL DUNARE - MAREA NEAGRA	241,595	95,474	1,000	No	28	146	3	40%	●	●	●	2	0.3%

Ministry of Transport (Sheet 3)

S/N	Code	Project Name	Total Project Cost (RON '000s)	Expenditure to end 2014 (estimated) (RON '000s)	2015 Budget (RON'000s)	External Credit or External Grant Financing	Years Since Project Started (2015=0, 2014=1 etc.)	Years to Complete at 2015 Level of Funding (including 2015)	No. of Years in Last 3 Years that Budget has been Less than 10% of Total Project Cost	Total Estimated Expenditure at end of 2014 as % of Total Project Cost	A. Historic Performance/Period Under Implementation	B. Current Performance/ Extent to Which Project Underfunded	C. Dormancy/No. Years During 2013-15 Where Budget < 10% of Total Project Cost	Stages of Project Implementation	Funding to Complete Project (at Jan 2015 as Share of total to Complete for All Projects of MBH)
			Core Data			Performance Indicators			Rationalisation Assessment Indicators						
55	421	ELECTRIFICARE LINIE DE CALE FERATA DOAGA-TECUCI-BARBOSI INCLUSIV DISPECER FERVIAR GALATI	340,508	204,598	4,000	No	26	34	3	60%	●	●	●	3	0.3%
56	1083	REABILITARE DN 66 FILIASI PETROSANI KM 0+000 - KM 131+000, SECTOR KM 48+900 - KM 93+500,ROVINARI-BUMBESTI JIU	207,611	72,948	35,235	Yes	2	4	1	35%	●	●	●	2	0.3%
57	1001	MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII PRIVIND SIGURANTA CIRCULATIEI PE DN 1, IN SATELE LINEARE SI PUNCTE NEGRE	132,343	250	59,061	Yes	N/A	2	0	0%	*	●	●	5	0.2%
58	349	FLUIDIZAREA TRAFICULUI PE DN1 INTRE KM8+100-17+100 SI CENTURA RUTIERA IN ZONA DE NORD A MUN. BUCURESTI - OB.7	234,746	127,625	15,000	No	9	7	3	54%	●	●	●	3	0.2%
59	385	MODERNIZARE DN 72 GAESTI - PLOIESTI KM0+000 - 76+180	303,482	203,437	1,000	No	6	100	2	67%	●	●	●	3	0.2%
60	1085	REABILITARE DN 66 FILIASI - PETROSANI KM 0+000 - KM 131+000 SECTOR KM 93+500 - KM 126+000	189,203	96,417	23,490	Yes	2	4	1	51%	●	●	●	3	0.2%
61	370	LUCRARI DE IMBUNATATIRE A CONDITIILOR DE NAVIGATIE PE DUNARE SECTORUL CALARASI - BRAILA SI STUDII ADIACENTE	391,732	300,147	76,382	Yes	6	1	0	77%	●	●	●	4	0.2%
62	364	VARIANTA DE OCOLIRE SUCEAVA	361,942	273,397	25,000	No	8	4	1	76%	●	●	●	4	0.2%
63	824	DRUM DE CENTURA IN MUNICIPIUL TECUCI INTRE DN 25 - DN 24, JUD. GALATI	97,092	12,406	40,186	Yes	5	2	0	13%	●	●	●	1	0.2%
64	979	VARIANTA OCOLITOARE CAREI KM 0+000 - KM 10+459	99,840	19,568	34,981	Yes	N/A	2	0	20%	*	●	●	1	0.1%
65	818	MODERNIZARE DN 29, SUCEAVA - BOTOSANI KM 0+000-39+071, JUD. SUCEAVA SI JUD. BOTOSANI	161,664	88,011	161	Yes	3	457	2	54%	●	●	●	3	0.1%
66	386	CONSTRUCTIA VARIANTEI DE OCOLIRE LUGOJ	215,488	144,089	8,000	No	9	9	3	67%	●	●	●	3	0.1%
67	982	REABILITARE DN 1H ZALAU-ALESD (KM 0+000 - KM 69+334)	273,724	202,630	5,810	Yes	N/A	12	1	74%	*	●	●	4	0.1%
68	365	DRUM DE CENTURA IN MUNICIPIUL ORADEA - ETAPA A II-A	228,803	167,322	25,586	No	8	2	1	73%	●	●	●	4	0.1%
69	378	REABILITAREA LINIEI CF BUCURESTI-CONSTANTA (JBIC ROM - P3/2001)	2,089,050	2,028,099	1,000	No	9	61	3	97%	C	C	C	C	0.1%
70	411	AUTOSTRADA ARAD - TIMISOARA SI BY-PASS ARAD	1,901,635	1,843,915	24,620	Yes	6	2	2	97%	C	C	C	C	0.1%
71	1117	PODUL DE LA GIURGIU, PESTE DUNARE, PE DN5, KM 64+884 - (INCLUSIV DRUMUL DE ACCES DE LA IESIREA DIN VAMA PANA LA INTRAREA PE POD)	66,081	8,719	39,156	Yes	2	1	2	13%	●	●	●	1	0.1%
72	995	VARIANTA DE OCOLIRE MIHAILESTI	58,048	2,149	40,285	Yes	N/A	1	0	4%	*	●	●	5	0.1%
73	981	REABILITARE DN 24 LIMITA DE JUDET GALATI/ VASLUI PANA LA CRASNA (KM 51+000 - KM 105+070) SI DN 24B CRASNA-ALBITA (DN 24B KM 0+000 - KM 47+881)	302,555	247,959	3,340	Yes	N/A	16	2	82%	*	●	●	4	0.1%
74	977	VARIANTA DE OCOLIRE A MUNICIPIULUI CARACAL	74,122	24,500	43,936	Yes	N/A	1	0	33%	*	●	●	2	0.1%
75	980	VARIANTA OCOLITOARE SACUENI KM 0+000 - KM 7+623	66,471	24,133	15,092	Yes	N/A	3	0	36%	*	●	●	2	0.1%
76	808	PASAJ DENIVELAT PE CENTURA DE OCOLIRE ARAD (DN 7, KM 540+248) PESTE CF ARAD-BUCURESTI, JUD. ARAD	51,874	9,820	1,000	No	5	42	3	19%	●	●	●	1	0.1%
77	1120	PASAJ SUPRATERAN PESTE DRUMUL DE CENTURA AL MUNICIPIULUI ORADEA IN ZONA STRAZII CIHEIULUI	40,315	-	12,504	Yes	2	3	2	0%	●	●	●	5	0.1%
78	348	FLUIDIZAREA TRAFICULUI PE DN1 INTRE KM8+100-17+100 SI CENTURA RUTIERA IN ZONA DE NORD A MUN. BUCURESTI - OB.6	139,677	99,773	10,000	No	9	4	2	71%	●	●	●	4	0.1%

Ministry of Transport (Sheet 4)

S/N	Code	Project Name	Total Project Cost (RON '000s)	Expenditure to end 2014 (estimated) (RON '000s)	2015 Budget(RON'000s)	External Credit or External Grant Financing	Years Since Project Started (2015=0, 2014=1 etc.)	Years to Complete at 2015 Level of Funding (including 2015)	No. of Years in Last 3 Years that Budget has been Less than 10% of Total Project Cost	Total Estimated Expenditure at end of 2014 as % of Total Project Cost	A. Historic Performance/Period Under Implementation	B. Current Performance/ Extent to Which Project Underfunded	C. Dormancy/No. Years During 2013-15 Where Budget < 10% of Total Project Cost	Stage of Project Implementation	Funding to Complete Project (at Jan 2015 as Share of total to Complete for All Projects of MBH)
			Core Data			Performance Indicators			Rationalisation Assessment Indicators						
79	339	CONSTRUCTIA INFRASTRUCTURII DE ACCES RUTIERA SI FERoviARA LA CEL DE-AL DOILEA POD CALAFAT-VIDIN	239,201	199,540	39,661	No	8	1	0	83%	●	●	●	4	0.1%
80	1056	DEZVOLTAREA CAPACITATII FERoviARE IN SECTORUL FLUVIO - MARITIM AL PORTULUI CONSTANTA (DANELE 86 - 103)	94,779	60,797	27,867	Yes	3	1	0	64%	●	●	●	3	0.1%
81	807	PASAJ DENIVELAT PE VARIANTA DE OCOLIRE ARAD PESTE LINIILE CF BRAD- CF CURTICI - DJ 709 B, JUD.ARAD	52,304	19,801	12,570	No	5	3	1	38%	●	●	●	2	0.1%
82	1118	PASAJ SUPRATERAN PESTE DRUMUL DE CENTURA AL MUNICIPIULUI ORADEA IN ZONA STRAZII NOJORIDULUI	31,770	-	9,761	Yes	2	3	2	0%	●	●	●	5	0.1%
83	377	REABILITAREA LINIEI DE CALE FERATA CURTICI-SIMERIA	131,923	104,881	9,154	Yes	8	3	2	80%	●	●	●	4	0.1%
84	409	VARIANTA DE OCOLIRE A MUNICIPIULUI PITESTI	601,928	577,991	266	No	11	90	3	96%	C	C	C	C	0.0%
85	406	POD PE DN 54 KM. 67+774 PESTE RAUL SAI SI VARIANTA NOUA DE TRASEU DN 54 KM. 65+950 - 70+600 LA TURNU MAGURELE	28,218	10,971	9,245	No	5	2	0	39%	●	●	●	2	0.0%
86	420	PROIECT DE REABILITARE A DRUMURILOR ETAPA A III-A	563,917	546,838	355	No	N/A	48	3	97%	C	C	C	C	0.0%
87	361	FLUIDIZAREA TRAFICULUI PE DN1 INTRE KM8+100 - 17+100 SI CENTURA RUTIERA IN ZONA DE NORD A MJN. BUCURESTI	567,654	550,622	3,000	No	10	6	3	97%	C	C	C	C	0.0%
88	873	VARIANTA DE OCOLIRE CRAIOVA SUD	55,728	39,602	14,375	Yes	5	1	0	71%	●	●	●	3	0.0%
89	362	VARIANTA DE OCOLIRE CLUJ EST	701,672	687,205	100	No	9	145	3	98%	C	C	C	C	0.0%
90	935	DRUM DE LEGATURA DN 1A - OCOLITOAREA MICA A MUNICIPIULUI SACELE - PLATFORMA ELECTROPRECIZIA	27,986	15,399	599	No	4	21	3	55%	●	●	●	3	0.0%
91	368	POD PE DN 61 KM 74+015 PESTE RAUL ARGES LA IONESTI	34,509	22,387	3,477	No	5	3	0	65%	●	●	●	3	0.0%
92	352	SPORIRE CAPACITATE DE CIRCULATIE PE CENTURA PLOIESTI VEST KM0+000 - 12+850	161,835	151,512	500	No	9	21	3	94%	C	C	C	C	0.0%
93	975	POD RUTIER LA KM0+540 AL CANALULUI DUNARE-MAREA NEAGRA SI LUCRARI AFERENTE INFRASTRUCTURII RUTIERE SI DE ACCES	191,797	184,055	7,742	Yes	5	1	0	96%	C	C	C	C	0.0%
94	346	COMPLEX ADMINISTRARE CAI NAVIGABILE GIURGIU	12,659	4,922	200	No	7	39	2	39%	●	●	●	2	0.0%
95	419	PROIECT DE RESTRUCTURARE IN DOMENIUL TRANSPORTURILOR ETAPA A III-A	237,509	231,408	100	No	N/A	61	3	97%	C	C	C	C	0.0%
96	1119	PODUL RUTIER PESTE OITUZ LA POIANA SARATA, PE DN 11 KM 90+450, JUDETUL BACAU	6,430	600	3,058	Yes	2	2	2	9%	●	●	●	5	0.0%
97	984	VARIANTA DE OCOLIRE A MUNICIPIULUI ALEXANDRIA	74,039	68,829	2,654	Yes	N/A	2	2	93%	C	C	C	C	0.0%
98	351	RECONSTRUCTIE INFRASTRUCTURA RUTIERA SI FERoviARA AFECTATA DE DEZASTRE NATURALE - INUNDATIILE DIN LUNA IULIE 2005	138,306	133,196	5,110	No	N/A	1	0	96%	*	C	C	C	0.0%
99	347	APARARI DE MALURI PE CANALUL SULINA	177,506	172,522	1,200	Yes	11	4	3	97%	C	C	C	C	0.0%
100	871	VARIANTA DE OCOLIRE CLUJ NORD - EST KM. 1+600 - 4+520	35,147	31,600	250	No	5	14	3	90%	C	C	C	C	0.0%
101	1065	CONSTRUCTIA INFRASTRUCTURII DE ACCES RUTIERA SI FERoviARA LA CEL DE-AL DOILEA POD CALAFAT-VIDIN	12,973	9,488	100	No	N/A	35	3	73%	*	●	●	4	0.0%
102	1059	FRONT DE AȘTEPTARE PENTRU DESFACERE/REFACERE CONVOAIE LA CONFLUENTA CANALELOR NAVIGABILE DUNARE - MAREA NEAGRA SI POARTA ALBA - MIDIA NAVODARI	13,758	11,664	30	Yes	3	70	1	85%	●	●	●	4	0.0%
103	1057	REALIZAREA UNUI SISTEM DE SPRUIJIN PENTRU LUCRARILE HIDROGRAFICE PE DUNARE IN SCOPUL ASIGURARII ADANCIMI MINIME DE NAVIGARE	6,723	4,856	1,446	Yes	2	1	0	72%	●	●	●	4	0.0%
104	1060	MODERNIZAREA SISTEMULUI DE GOSPODARIRE CALITATIVA A APEI DIN CANALELE NAVIGABILE, PRIN MONTAREA DE STATII DE MONITORIZARE A CALITATII APEI	20,896	19,956	30	Yes	3	31	2	96%	C	C	C	C	0.0%
Total			100,947,355	47,256,808	7,612,199					47%					88.6%

Ministry of Transport (Sheet 5)

Notes:

N/A - no data available due to project start-date not being provided.

Rationalisation Assessment Indicators:

A. Historic Performance: ● > 10 years since project commenced implementation; ● > 5 years since project commenced implementation; ● 5 years or less since project commenced implementation. Projects over 90% of total cost spent not scored.

B. Current Performance: ● > 10 years to complete project at 2015 level of funding (projects started in current BY and BY-1 not considered); ● > 4 years to complete project at 2015 level of funding (> 5 years for projects started in BY-2; projects started in current BY and BY-1 not considered); ● < 4 years to complete project at 2015 level of funding (< 5 years for projects started in BY-2 and all projects starting in BY0 and BY-1). Projects over 90% of total cost spent not scored.

C. Dormancy: ● Budget in each of last three years less than 10% of balance of expenditure to complete project at start of 2015. ● Budget in 2 of last 3 years < 10% of balance of expenditure to complete project at start of 2015 (in 1 of last 3 years for projects starting in BY-1, projects starting in Yr0 not considered); ● in not more than one of the last three years was the Budget less than 10% of total project cost. Projects over 90% of total cost spent not scored.
project cost spent.

C - Project close to completion (>90 estimated total cost spent) and not scored.

* : Indicator not assessed due to incomplete data.

Ministry of Environment, Water and Forests (Sheet 1)

S/N	Project Code	Project Name	Total Project Cost (RON '000s)	Expenditure to end 2014 (estimated) (RON '000s)	2015 Budget (RON '000s)	External Credit or External Grant Financing	Years Since Project Started (2015=0, 2014=1 etc.)	Years to Complete at 2015 Level of Funding (including 2015)	No. of Years in Last 3 Years that Budget has been Less than 10% of Total Project Cost	Total Estimated Expenditure at end of 2014 as % of Total Project Cost	A. Historic Performance/Period Under Implementation	B. Current Performance/Extent to Which Project Underfunded #	C. Dormancy/No. Years During 2013-15 Where Budget < 10% of Total Project Cost	Stage of Project Implementation #	Funding to Complete Project (at Jan 2015 as Share of total to Complete for All Projects of MBH
			Core Data			Performance Indicators			Rationalisation Assessment Indicators						
1	1095	PROTECTIA SI REABILITAREA PARTII SUDICE A LITORALULUI ROMANESC AL MARII NEGRE IN ZONA MUNICIPIULUI CONSTANTA (MAMAIA SUD, TOMIS NORD, TOMIS CENTRU SI TOMIS SUD) SI EFORIE NORD	645,942	49,998	550,190	Yes	2	1	2	8%	●	●	●	S	25.5%
2	298	SISTEM INFORMATIONAL PENTRU MANAGEMENTUL INTEGRAT AL APELOR	758,365	179,733	219,455	Yes	9	3	1	24%	●	●	●	1	24.8%
3	277	ACUMULARE RUNCU	469,546	266,807	6,000	Yes	28	34	3	57%	●	●	●	3	8.7%
4	286	ACUMULARE OGREZENI	204,991	43,419	500	No	22	323	3	21%	●	●	●	1	6.9%
5	283	AMENAJARI HIDROTEHNICE IN BH NIRAJ	233,538	76,021	1,000	No	27	158	3	33%	●	●	●	2	6.8%
6	272	AMENAJAREA RAULUI SASAR IN MUNICIPIUL BAIA MARE	123,274	23,663	1,600	No	15	62	3	19%	●	●	●	1	4.3%
7	850	PERIMETRE DE AMELIORARE IN FOND FUNCAR SI FORESTIER IN SILVICULTURA	138,878	45,872	17,500	No	N/A	5	0	33%	N/A	●	●	2	4.0%
8	287	AMENAJARE COMPLEXA VARFUL CAMPULUI	193,562	110,462	4,000	Yes	19	21	3	57%	●	●	●	3	3.6%
9	279	ACUMULARE SURDUC PENTRU ZONA TIMISOARA	80,884	6,156	1,000	No	38	75	3	8%	●	●	●	S	3.2%
10	847	RECONSTRUCTIE ECOLOGICA PE TERENURI DEGRADATE SI PERDELE FORESTIERE	136,780	96,780	10,000	No	20	4	3	71%	●	●	●	4	1.7%
11	297	LUCRARI DE CONSOLIDARE A FALEZELOR IN LOCALITATEA CONSTANTA	41,007	2,683	500	No	8	77	3	7%	●	●	●	S	1.6%
12	278	ACUMULARE MIHAILENI	104,527	77,707	2,000	No	28	13	3	74%	●	●	●	4	1.1%
13	274	LUCRARI DE CONSOLIDARE A FALEZELOR IN ZONA LAC TUZLA	74,384	48,332	500	No	8	52	3	65%	●	●	●	3	1.1%
14	273	LUCRARI DE CONSOLIDARE A FALEZELOR IN ZONELE EFORIE NORD SI EFORIE SUD	66,517	42,467	500	No	8	48	3	64%	●	●	●	3	1.0%
15	294	ACUMULAREA COLIBITA	25,817	9,035	1,000	No	37	17	3	35%	●	●	●	2	0.7%
16	282	AMENAJARE RAU JUIA PENTRU COMBATEREA INUNDATIILOR IN JUD. BOTOSANI SI IASI	72,742	56,387	500	No	27	33	3	78%	●	●	●	4	0.7%
17	270	LUCRARI DE PROTECTIE LAC TEHIRGHIOI ETAPA A III A	47,580	33,215	50	No	28	287	3	70%	●	●	●	4	0.6%
18	302	SEDIU ADMINISTRATIV AGENTIA NATIONALA PENTRU PROTECTIA MEDIULUI	12,254	508	100	No	9	117	2	4%	●	●	●	S	0.5%
19	275	LUCRARI DE CONSOLIDARE A FALEZELOR IN ZONA LOCALITATII COSTINESTI	37,284	28,048	500	No	7	18	3	75%	●	●	●	4	0.4%
20	1097	CENTRUL DE VIZITARE SULINA	16,310	7,635	8,675	Yes	2	1	2	47%	●	●	●	2	0.4%
21	284	SUPRAINALTARE BARAJ SACELE	38,673	30,845	7,828	No	23	1	0	80%	●	●	●	4	0.3%
22	288	ALIMENTARE CU APA POTABILA A LOCALITATILOR CEATALCHIOI, PARTIZANI, GORGOVA, TUDOR VLADIMIRESCU	27,052	19,480	1,392	Yes	19	5	3	72%	●	●	●	4	0.3%
23	1098	REFACEREA HABITATELOR NATURALE SI SPECIILOR SALBATICE IN CADRUL SITURILOR NATURA 2000 ROSPA 0031 SI ROSCI 0065 DIN DELTA DUNARII	10,274	3,695	6,579	Yes	1	1	2	36%	●	●	●	2	0.3%
24	846	INFINTARE PERDELE DE PROTECTIE	12,173	6,220	400	No	10	15	3	51%	●	●	●	3	0.3%
25	296	RECONSTRUCTIE ECOLOGICA IN COMPLEXUL ROSU PUIU	14,979	10,979	600	Yes	9	7	3	73%	●	●	●	4	0.2%
26	314	RECONSTRUCTIA ECOLOGICA IN AMENAJAREA PISCICOLA MURIGHIOL	7,339	3,410	3,490	No	8	1	0	46%	●	●	●	2	0.2%
27	308	EXTINDERE SEDIU A.R.B.D.D. SI RECONVERSIE CENTRALA TERMICA	2,950	41	600	No	7	5	2	1%	●	●	●	S	0.1%
28	320	CONSTRUCTIE SEDIU ADMINISTRATIV AL AGENTIEI PENTRU PREOTECTIA MEDIULUI BACAU	9,867	7,050	2,000	No	7	1	2	71%	●	●	●	4	0.1%
29	291	AMENAJARE RAU DAMBOVITA AVAL POD VITAN	53,222	50,810	2,412	No	28	1	0	95%	C	C	C	C	0.1%
30	293	AMENAJARE RAU DAMBOVITA IN MUNICIPIUL BUCURESTI	33,367	31,437	1,930	No	26	1	0	94%	C	C	C	C	0.1%

Ministry of Environment, Water and Forests (Sheet 2)

S/N	Project Code	Project Name	Total Project Cost (RON '000s)	Expenditure to end 2014 (estimated) (RON '000s)	2015 Budget(RON '000s	External Credit or External Grant Financing	Years Since Project Started (2015=0, 2014=1 etc.)	Years to Complete at 2015 Level of Funding (Including 2015)	No. of Years in Last 3 Years that Budget has been Less than 10% of Total Project Cost	Total Estimated Expenditure at end of 2014 as % of Total Project Cost	A. Historic Performance/Period Under Implementation	B. Current Performance/ Extent to Which Project Underfunded #	C. Dormancy/No. Years During 2013-15 Where Budget < 10% of Total Project Cost.	Stage of Project Implementation #	Funding to Complete Project (at Jan 2015 as Share of total to Complete for All Projects of MBH
			Core Data			Performance Indicators					Rationalisation Assessment Indicators				
31	309	AMENAJARE TRASEE DE ACCES SI OBSERVATOARE ORNITOLOGICE IN R.B.D.D.	1,889	58	100	No	7	18	2	3%	●	●	●	S	0.1%
32	837	MODERNIZAREA SI REABILITAREA INFRASTRUCTURII TEHNOLOGICE DE FUNCTIONARE A RETELEI NATIONALE METEOROLOGICE	3,079	1,311	810	No	5	2	1	43%	●	●	●	2	0.1%
33	836	PROIECT PILOT PENTRU ASIGURAREA ENERGIEI ELECTRICE PENTRU UTILIZAREA ALTOR SURSE DE ENERGIE NECONVTIONALA: EOLIANA, SOLARA, POMPE DE CALDURA	1,501	55	100	No	5	14	3	4%	●	●	●	S	0.1%
34	334	LUCRARI DE DECOLMATARE A PRINCIPALELOR CANALE SI GARLE PESCARESTI DIN DELTA DUNARII JUD. TULCEA ETAPA A II-A	12,543	11,207	620	No	7	2	3	89%	●	●	●	4	0.1%
35	833	LUCRARI PENTRU PREVENIREA COLMATARII CANALELOR, GARLELOR SI LACURILOR DIN RBDD PENTRU MENTINEREA UNUI REGIM OPTIM, CONFORM MODELULUI HIDROLOGIC - ETAPA A II-A 2007	3,897	3,067	465	No	5	2	1	79%	●	●	●	4	0.0%
36	311	LUCRARI HIDROTEHNICE PENTRU IMBUNATATIREA CIRCULATIEI APEI IN COMPLEXUL SOMOVA PARCHES	3,991	3,419	37	No	7	15	3	86%	●	●	●	4	0.0%
Total			3,720,978	1,388,012	854,933					37%					100.0%

Notes

N/A - no data available due to project start-date not being provided.

Rationalisation Assessment Indicators:

A. Historic Performance: ● > 10 years since project commenced implementation; ● > 5 years since project commenced implementation; ● 5 years or less since project commenced implementation. Projects over 90% of total cost spent not scored.

B. Current Performance: ● > 10 years to complete project at 2015 level of funding (projects started in current BY and BY-1 not considered); ● > 4 years to complete project at 2015 level of funding (> 5 years for projects started in BY-2; projects started in current BY and BY-1 not considered); ● < 4 years to complete project at 2015 level of funding (< 5 years for projects started in BY-2 and all projects starting in BY0 and BY-1). Projects over 90% of total cost spent not scored.

C. Dormancy: ● Budget in each of last three years less than 10% of balance of expenditure to complete project at start of 2015. ● Budget in 2 of last 3 years < 10% of balance of expenditure to complete project at start of 2015 (in 1 of last 3 years for projects starting in BY-1, projects starting in Yr0 not considered); ● in not more than one of the last three years was the Budget less than 10% of total project cost. Projects over 90% of total cost spent not scored.

Stage of Project Implementation: S = Start-Up <10% of total project cost spent; 1: 10%-29% of total project cost spent; 2: 30%-49% of total project cost spent; 3: 50%-69% of total project cost spent; 4: 70%-89% of total project cost spent; C: Completion >90% of total project cost spent.

C - Project close to completion (>90 estimated total cost spent) and not scored.

* : Indicator not assessed due to incomplete data.

Ministry of Regional Development and Public Administration

S/N	Project Code	Project Name	Total Project Cost (RON '000s)	Expenditure to end 2014 (estimated) (RON '000s)	2015 Budget(RON '000s)	External Credit or External Grant Financing	Years Since Project Started (2015=0, 2014=1 etc.)	Years to Complete at 2015 Level of Funding (including 2015)	No. of Years in Last 3 Years that Budget has been Less than 10% of Total Project Cost	Total Estimated Expenditure at end of 2014 as % of Total Project Cost	A. Historic Performance/Period Under Implementation	B. Current Performance/Extent to Which Project Underfunded #	C. Dormancy/No. Years During 2013-15 Where Budget < 10% of Total Project Cost	Stage of Project Implementation	Funding to Complete Project (at Jan 2015 as Share of total to Complete for All Projects of MBH
			Core Data			Performance Indicators			Rationalisation Assessment Indicators						
1	12	PROGRAM CONSTRUCTII LOCUINTE PENTRU TINERI DESTINATE INCHIRIERII-A	10,071,388	1,837,388	150,000	Yes	14	55	3	18%	●	●	●	1	57.7%
2	13	PROGRAM CONSTRUCTII LOCUINTE PENTRU TINERI DESTINATE INCHIRIERII-B	2,792,500	700	64,000	Yes	7	44	3	0%	●	●	●	S	19.6%
3	1107	PROGRAMUL NATIONAL DE CONSTRUCTII DE INTERES PUBLIC SAU SOCIAL - A	3,708,081	2,140,581	217,500	No	N/A	7	3	58%	N/A	●	●	3	11.0%
4	1108	PROGRAMUL NATIONAL DE CONSTRUCTII DE INTERES PUBLIC SAU SOCIAL - B	1,313,750	-	263,750	No	N/A	5	2	0%	N/A	●	●	S	9.2%
5	18	SISTEM INTEGRAT DE REABILITARE A SISTEMELOR DE ALIMENTARE CU APA SI CANALIZARE PRECUM SI A STATIILOR DE TRATARE A APEI POTABILE SI A APEI UZATE - A	709,117	489,117	120,000	Yes	N/A	2	2	69%	N/A	●	●	3	1.5%
6	19	SISTEM INTEGRAT DE REABILITARE A SISTEMELOR DE ALIMENTARE CU APA SI CANALIZARE PRECUM SI A STATIILOR DE TRATARE A APEI POTABILE SI A APEI UZATE- B	60,000	-	30,000	Yes	8	2	1	0%	●	●	●	S	0.4%
7	899	PROGRAM PILOT LOCUINTE SOCIALE PENTRU COMUNITATILE DE ROMI	45,083	593	29,500	No	N/A	2	1	1%	N/A	●	●	S	0.3%
8	886	CONSTRUCTIE SEDIU ADMINISTRATIV OCPI CLUJ-NAPOCA	25,991	10,735	8,500	No	7	2	2	41%	●	●	●	2	0.1%
9	885	CONSTRUCTIE SEDIU ADMINISTRATIV OCPI GALATI	9,165	1,218	7,947	No	7	1	2	13%	●	●	●	1	0.1%
10	793	PROGRAM PILOT LOCUINTE SOCIALE PENTRU COMUNITATILE DE RROMI - B	6,440	-	1,950	No	N/A	3	1	0%	N/A	●	●	S	0.0%
11	844	ANCPPI- CONSTRUCTIE SEDIU ADMINISTRATIV OCPI CONSTANTA	22,064	17,064	5,000	No	6	1	2	77%	●	●	●	4	0.0%
Total			18,763,579	4,497,396	898,147					24%					100.0%

Notes

N/A - no data available due to project start-date not being provided.

Rationalisation Assessment Indicators:

A. Historic Performance: ● > 10 years since project commenced implementation; ● > 5 years since project commenced implementation; ● 5 years or less since project commenced implementation. Projects over 90% of total cost spent not scored.

B. Current Performance: ● > 10 years to complete project at 2015 level of funding (projects started in current BY and BY-1 not considered); ● > 4 years to complete project at 2015 level of funding (> 5 years for projects started in BY-2; projects started in current BY and BY-1 not considered); ● < 4 years to complete project at 2015 level of funding (< 5 years for projects started in BY-2 and all projects starting in BY0 and BY-1). Projects over 90% of total cost spent not scored.

C. Dormancy: ● Budget in each of last three years less than 10% of balance of expenditure to complete project at start of 2015. ● Budget in 2 of last 3 years < 10% of balance of expenditure to complete project at start of 2015 (in 1 of last 3 years for projects starting in BY-1, projects starting in Yr0 not considered); ● in not more than one of the last three years was the Budget less than 10% of total project cost. Projects over 90% of total cost spent not scored.

Stage of Project Implementation: S = Start-Up <10% of total project cost spent; 1: 10%-29% of total project cost spent; 2: 30%-49% of total project cost spent; 3: 50%-69% of total project cost spent; 4: 70%-89% of total project cost spent; C: Completion >90% of total project cost spent.

C - Project close to completion (>90 estimated total cost spent) and not scored.

* : Indicator not assessed due to incomplete data.

