

Matriz de Efectividad en el Desarrollo			
Resumen			
I. Alineación estratégica			
1. Objetivos de la estrategia de desarrollo del BID		Alineado	
Programa de préstamos	(i) Préstamos para apoyar iniciativas sobre cambio climático, energías sustentables (incluyendo las renovables) y sostenibilidad medio ambiental; y (ii) Préstamos en apoyo de la cooperación e integración regionales.		
Metas regionales de desarrollo	Emisiones de CO2 (kilogramos) por US\$1 del PIB (PPA).		
Contribución a los productos del Banco (tal como se define en el Marco de Resultados del Noveno Aumento)	Número de personas dotadas de acceso a sistemas de transporte público mejorado con menor emisión de carbono.		
2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país		Alineado	
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2668	Mejorar de la movilidad urbana en ciudades.	
Matriz de resultados del programa de país	GN-2756-2	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2014.	
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)			
III. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad	Evaluable	Ponderación	Puntuación máxima
	8.9		10
3. Evaluación basada en pruebas y solución	9.7	33.33%	10
3.1 Diagnóstico del Programa	3.0		
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas	4.0		
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	2.7		
4. Análisis económico ex ante	10.0	33.33%	10
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, Análisis Costo-Efectividad o Análisis Económico General	4.0		
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados	1.5		
4.3 Costos Identificados y Cuantificados	1.5		
4.4 Supuestos Razonables	1.5		
4.5 Análisis de Sensibilidad	1.5		
5. Evaluación y seguimiento	7.1	33.33%	10
5.1 Mecanismos de Monitoreo	2.5		
5.2 Plan de Evaluación	4.6		
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación			
Calificación de riesgo global = grado de probabilidad de los riesgos*	Medio		
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad	Sí		
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales	Sí		
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación	Sí		
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales	A		
IV. Función del BID - Adicionalidad			
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales			
Fiduciarios (criterios de VPC/PDP)	Sí	Administración financiera: (i) Presupuesto, (ii) Tesorería y (iii) Contabilidad y emisión de informes	
No-Fiduciarios			
La participación del BID promueve mejoras en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:			
Igualdad de género	Sí	Con este proyecto se facilitará el desplazamiento de las mujeres al aumentar la cobertura geográfica y al mejorar la conectividad entre los diferentes medios de transporte.	
Trabajo			
Medio ambiente	Sí	Se espera una reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.	
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Sí	PE-T1312: Apoyo al sistema de transporte urbano de Lima	
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.			

El proyecto es Evaluable.

El diagnóstico es completo. La expansión y desarrollo urbano de Lima hacia la periferia y el aumento del parque automotor privado (más del 40% en el último quinquenio) han resultado en incrementos de distancia y tiempo promedio de viaje, alta congestión y contaminación. La oferta actual de transporte público (buses, Metropolitano y línea 1 del metro) presenta limitaciones operacionales, sobre oferta de rutas, altos costos de operación, baja confiabilidad y tasas elevadas de accidentalidad. Para enfrentar estos problemas, se propone la construcción de la línea 2 del metro y un tramo de la línea 4. Se espera que con la conexión entre los extremos este-oeste del Área Metropolitana de Lima el tiempo de viaje se reduzca a aproximadamente 41 minutos, induciendo nuevos patrones de movilidad.

La Matriz de Resultados tiene lógica vertical. El impacto final es que la participación modal del transporte público en viajes motorizados permanezca constante, como resultado de la reducción de los tiempos de viaje y de los costos de operación.

Se presenta una evaluación económica de costo-beneficio y se propone una evaluación antes-después y una evaluación costo-beneficio ex post.