

Matriz de Efectividad en el Desarrollo				
Resumen				
I. Alineación estratégica				
1. Objetivos de la estrategia de desarrollo del BID		Alineado		
Programa de préstamos		Programa de Préstamos para la integración competitiva global y regional.		
Metas regionales de desarrollo		Cobertura de caminos pavimentados (km/km²).		
Contribución de los productos del Banco (tal como se define en el Marco de Resultados del Noveno Aumento)		Km de caminos interurbanos construidos, mantenidos o mejorados.		
2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país		Alineado		
Matriz de resultados de la estrategia de país		GN-2472-2	La intervención se alinea con el objetivo estratégico para el fortalecimiento de la inserción internacional y de la competitividad, mejorando la infraestructura.	
Matriz de resultados del programa de país		GN-2661	Se presentará tras la aprobación de la Estrategia de País correspondiente.	
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)				
II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad		Altamente Evaluable	Ponderación	Puntuación máxima
		9.1		10
3. Evaluación basada en pruebas y solución		9.6	25%	10
4. Análisis económico ex ante		8.5	25%	10
5. Evaluación y seguimiento		8.3	25%	10
6. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		10.0	25%	10
Calificación de riesgo global = grado de probabilidad de los riesgos*		Bajo		
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B		
III. Función del BID - Adicionalidad				
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales (criterios de VPC/PDP)		si	Se usan sistemas nacionales en las áreas de: presupuesto, tesorería, contabilidad y reportes, y auditoría interna.	
El proyecto usa otro sistema nacional para ejecutar el programa diferente de los indicados arriba				
La participación del BID promueve mejoras en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:				
Igualdad de género				
Trabajo				
Medio ambiente		Si	Se han acordado con el ejecutor la elaboración de planes para el ordenamiento del uso del suelo y la gestión del derecho de vía, que permitirá a PVN mejorar su gestión socioambiental y de seguridad vial.	
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				
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 objetivo de este proyecto es reducir los costos de operación de vehículos y los tiempos de viaje de vehículos que transitan por la carretera Central y la carretera Lima-Canta-La Viuda-Unish las cuales conectan el centro del país con Lima. Se espera obtener dicho objetivo a través de mejoras en la carretera Lima-Canta-La Viuda-Unish las cuales se llevarán a cabo con el proyecto.

El POD presenta los problemas a ser atacados por el proyecto al igual que los factores que generan dichos problemas, y estos están sustentados por evidencia empírica. Las intervenciones propuestas están claramente vinculadas con los problemas que se han identificado en el diagnóstico y se presentan las magnitudes de las deficiencias. La matriz de resultados tiene lógica vertical. No se presentan los impactos del proyecto. Si bien los productos han sido claramente especificados, lo que se plantea como objetivo del proyecto no va en línea con los indicadores de resultado que se incluyen en la matriz. Como se indica en el POD, este proyecto se llevará a cabo para reducir los tiempos y costos de operación de vehículos que transitan, de la zona central a Lima, a través de mejoras en la vía alterna a la Carretera Central. Por tanto, este sería el resultado directo del proyecto. Todos los indicadores de resultados y productos son SMART, tienen líneas de base, metas y presentan fuentes de información. En cuanto a los resultados, los indicadores de reducciones de tiempo, costos de vehículos y tránsito deberían incluir no solo la vía del proyecto si no también la Carretera Central ya que, aunque no sea intervenida por la operación, se beneficiará de ella porque reducirá los tiempos y costos de los pasajeros que transitan por la carretera. Adicionalmente, el índice de accesibilidad debería corresponder a la carretera intervenida no a toda la RVN. Con respecto a la información requerida para el PMR, los productos se presentan en forma anual y los costos del proyecto han sido desglosados por producto.

El proyecto se analizó utilizando un análisis costo-beneficio. Los beneficios económicos están claramente planteados, y los costos reflejan costos reales a la economía. Se presentan los supuestos utilizados. Existe un análisis de sensibilidad sin embargo no se incluye un análisis de sensibilidad de los supuestos, los cuales podrían afectar la rentabilidad del proyecto. El proyecto tiene un plan de evaluación y monitoreo. La operación se evaluará utilizando una metodología de tipo reflexiva y un análisis de costo-beneficio ex post.

Para concluir, la matriz de riesgo presenta los riesgos del proyecto y estos están clasificados por magnitud y probabilidad. Cada riesgo presenta sus medidas de mitigación e indicadores para monitorear la implementación de dichas medidas.