

380.5
159

PROYECTO DE LEY Y PREPARACIÓN

INFORME FINAL SOBRE EL
PRIMER CURSO INTERNACIONAL DE
POLITICAS DE TRANSPORTE Y
PREPARACION Y EVALUACION
DE PROYECTOS DE TRANSPORTE

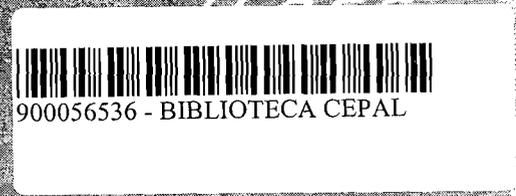
POLÍTICAS DE TRANSPORTE Y PREPARACIÓN
Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE TRANSPORTE



COMISION ECONOMICA DE CHILE
15 DE JUNIO DEL AÑO 2000

380.5
159

15 DE JUNIO DEL AÑO 2000



98497

INDICE

1. Antecedentes.....	1
2. Desarrollo y resultados del curso.....	1
3. Conclusiones y recomendaciones.....	3
Anexo 1: Programa del Curso	4
Anexo 2: Alumnos del Curso	15
Anexo 3: Programa efectivamente desarrollado	31
Anexo 4: Listado de profesores.....	35
Anexo 5: Exámenes.....	41
Anexo 6: Resultado de las evaluaciones a los alumnos	49
Anexo 7: Resultado de las encuestas de evaluación del curso	50
Anexo 8: Opiniones de los alumnos en la reunión final de evaluación	68



1. Antecedentes

El ILPES, en conjunto con la Unidad de Transporte de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de CEPAL, organizaron y llevaron a cabo el Primer Curso Internacional de Políticas de Transporte y Preparación y Evaluación de Proyectos de Transporte. Este se realizó entre el 5 de mayo y el 2 de junio del año 2000 en las aulas del ILPES. Fue dirigido por el Sr. Eduardo Aldunate, experto del Instituto y actuó como coordinadora administrativa la Sra. Soledad Pascual.

El curso representa el primer resultado de la nueva política del Director del ILPES de desarrollar actividades de capacitación en conjunto con las distintas divisiones de la CEPAL. En particular, confluyeron en este curso los conocimientos sobre políticas e infraestructura de transporte de la Unidad de Transporte de la División de Recursos Naturales y de Infraestructura de la CEPAL y los conocimientos sobre preparación y evaluación de proyectos y de organización de actividades de capacitación del ILPES. Los objetivos del curso eran (ver Anexo 1, Programa del Curso):

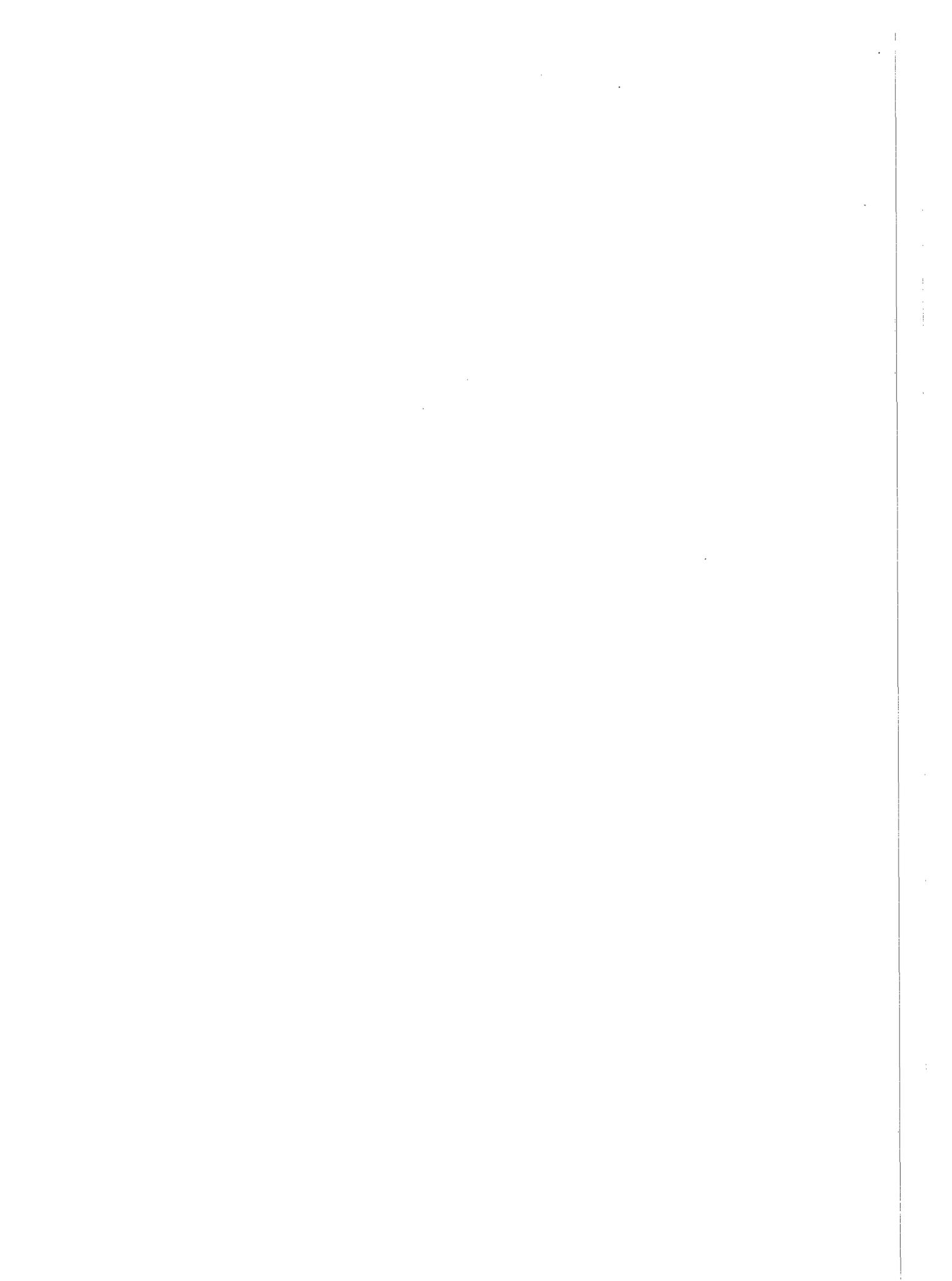
- a) Presentar un panorama actualizado de la situación del sector transporte en la región y de los desafíos que enfrenta de cara al tercer milenio.
- b) Exponer a los participantes los últimos desarrollos en políticas, instrumentos y métodos para una eficiente gestión del sector transporte.
- c) Contribuir a fortalecer la capacidad institucional y humana para mejorar los procesos de identificación, preparación y evaluación de proyectos públicos de transporte.
- d) Favorecer el intercambio de experiencias entre funcionarios de diversos países de la región y con los profesores y expertos participantes.

2. Desarrollo y resultados del curso

Postularon al curso 63 profesionales de 18 países latinoamericanos. Se comunicó su aceptación a 44 postulantes, de los cuales 31, provenientes de 14 países, se presentaron finalmente al curso. Cuatro de ellos asistieron, por distintas razones, solo a las dos primeras semanas, por lo que completaron el curso 27 profesionales. En el Anexo 2 se presenta la lista de alumnos del curso.

Además, se contó con la participación, en calidad de oyentes de numerosos otros profesionales, quienes asistieron a una o más charlas. Participó también en calidad de alumna la Sra. Myrian Echeverría, funcionaria de la Unidad de Transporte.

Se otorgaron dos becas a alumnas de Cuba y se eximió de matrícula a otra alumna de dicha isla. Asimismo, se otorgaron exenciones parciales de matrícula, en distintos montos, a postulantes que solicitaron becas parciales.

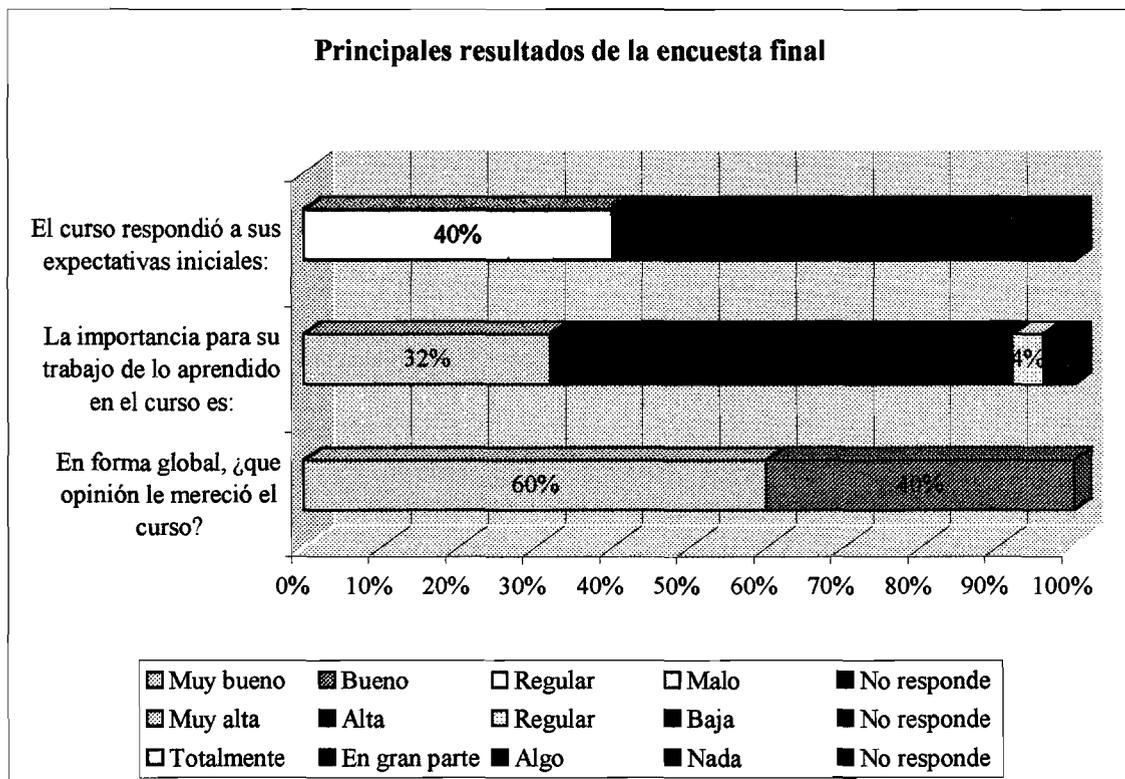


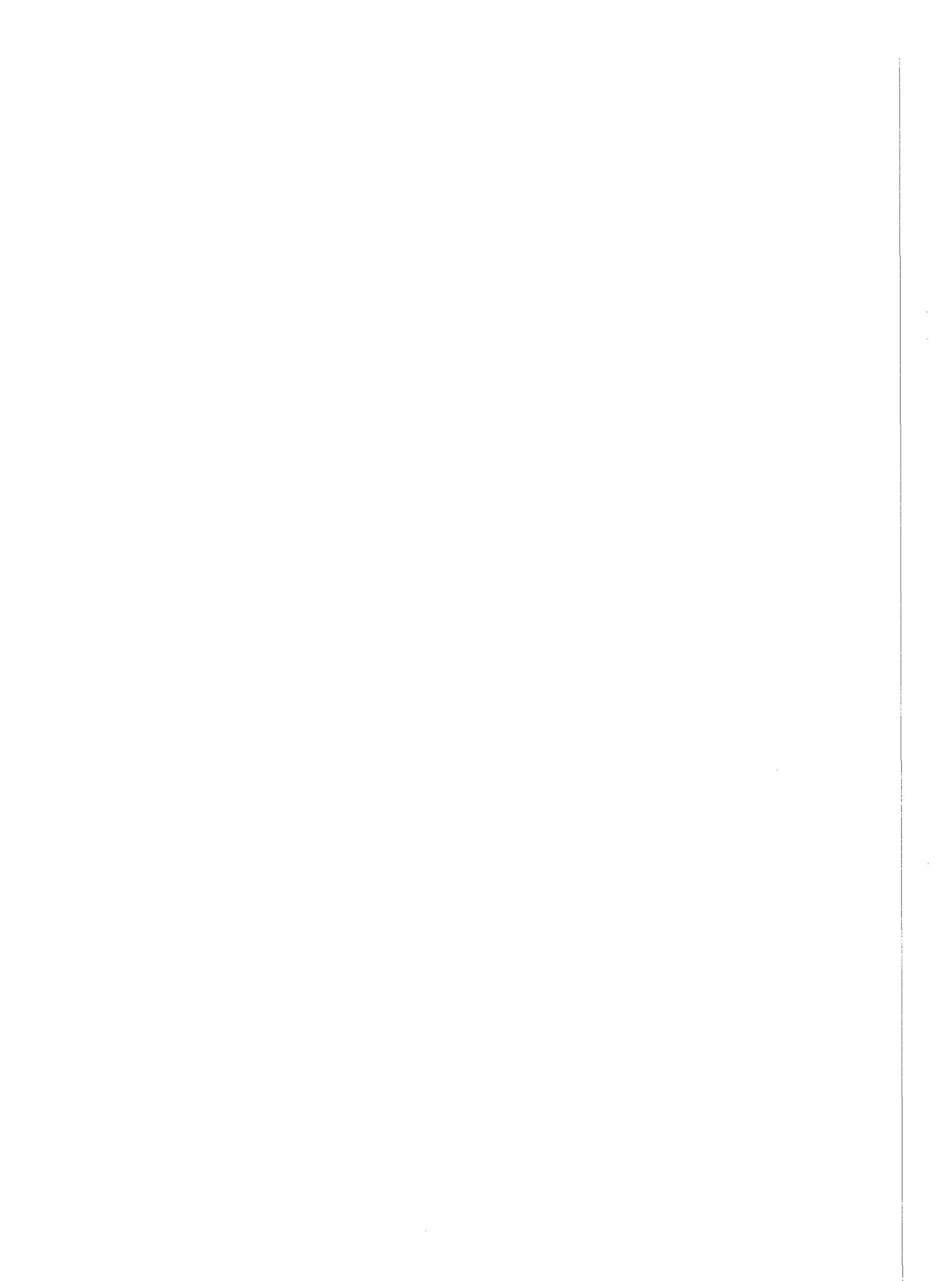
Las clases, talleres, presentaciones de los alumnos y video-conferencias se desarrollaron sin inconvenientes. El programa efectivamente desarrollado se detalla en el Anexo 3. En el Anexo 4 se presenta el listado de los profesores.

Durante el curso se efectuaron tres visitas técnicas a terreno. El sábado de la primera semana a la Autopista del Sol y Puerto de San Antonio, aprovechando de visitar por la tarde la casa de Pablo Neruda en Isla Negra El sábado de la segunda semana se visitaron la central de comando y los talleres de mantenimiento del Metro. Por último, el sábado de la tercera semana se visitó la Unidad Operativa de Control de Tráfico de Santiago.

Para evaluar el nivel de aprendizaje de los alumnos se aplicaron dos exámenes de 50 preguntas cada uno (ver Anexo 5). Los resultados obtenidos por los alumnos, en una escala de 1 (mínimo) a 7 (máximo), se presentan en el Anexo 6. Dos alumnos no se presentaron al examen final por motivos de fuerza mayor y otros 3 no alcanzaron la calificación mínima de aprobación (4), por lo que solo recibieron certificados de participación.

Con el objetivo de conocer la opinión de los alumnos sobre el curso, las materias tratadas y los profesores se aplicaron encuestas parciales al término de cada una de las tres primeras semanas y una encuesta final sobre todo el curso al término de éste. Los resultados tabulados de éstas encuestas se presentan en el Anexo 7. En el gráfico siguiente se resumen las respuestas a las tres primeras preguntas de la encuesta final.





Con el objetivo de complementar las respuestas a las encuestas (estructuradas) con una opinión más libre y coloquial, se efectuó una reunión de evaluación final con los Sres. Edgar Ortégón e Ian Thomson. en ella los alumnos manifestaron opiniones acerca del curso no necesariamente reflejadas en las encuestas. En el Anexo 8 se presentan las opiniones de los alumnos recogidas y transcritas por el Sr. Ian Thomson.

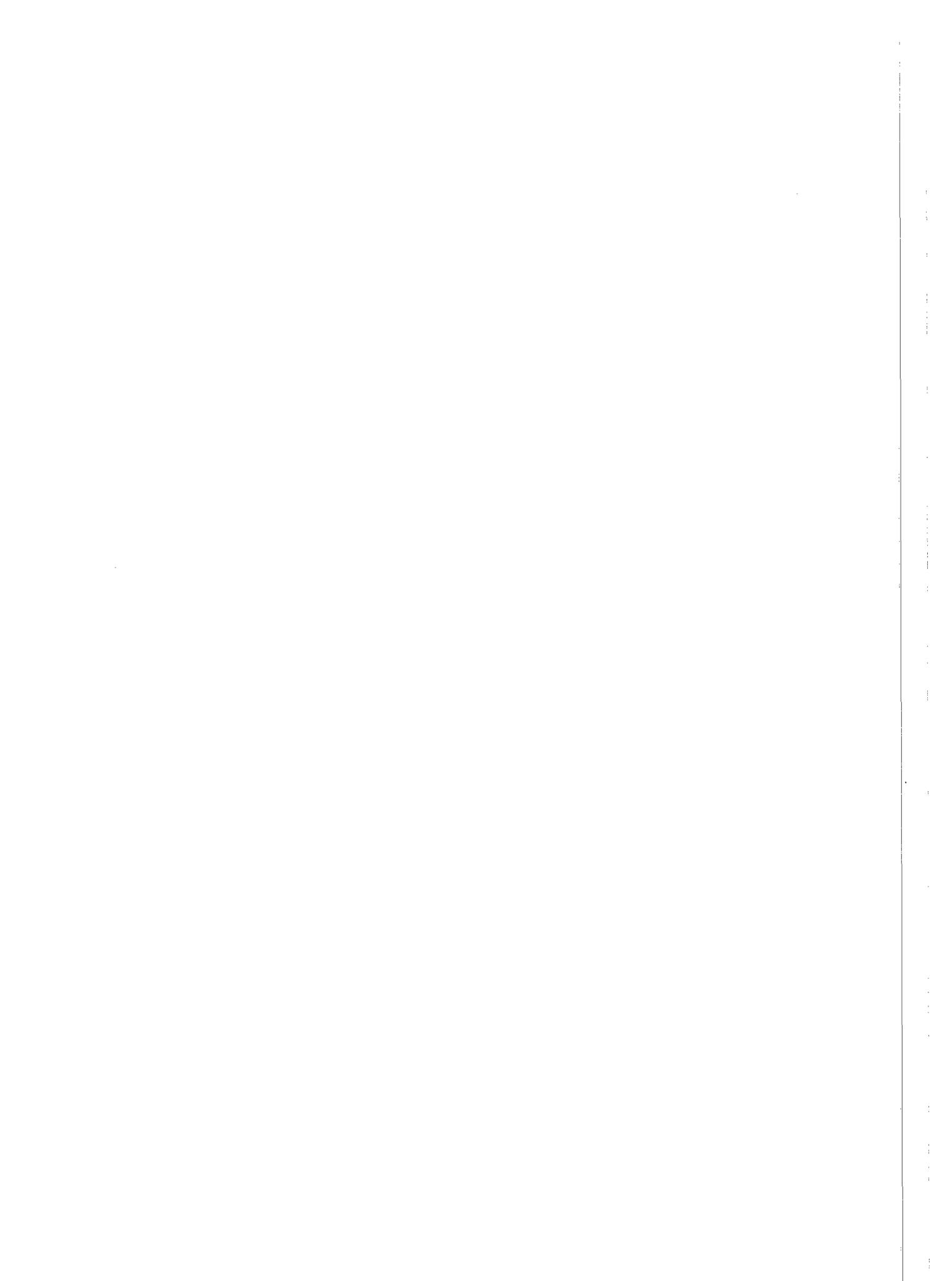
3. Conclusiones y recomendaciones

Los resultados de las encuestas y las opiniones recogidas, formalmente e informalmente, de los alumnos, permiten afirmar que el curso resultó exitoso. Ya se han recibido consultas vía e-mail y fax preguntando respecto a una posible segunda versión. Asimismo, varios alumnos manifestaron su interés por que otros profesionales de sus instituciones participen en un nuevo curso.

Sin embargo, los resultados de las encuestas y los comentarios de los alumnos indican que hay algunos aspectos que pueden ser mejorados. Algunas sugerencias que pueden ser recogidas en una nueva versión del curso son:

- Lograr un mejor equilibrio entre los temas, reduciendo un poco el tema portuario y de transporte marítimo y dando más énfasis al transporte ferroviario, vial y aeroportuario.
- Reducir o eliminar el tema de ciclovías.
- Iniciar la presentación de cada tema con la definición de conceptos básicos, ya que no todos son especialistas en cada modo de transporte.
- Reducir el tiempo disponible para el almuerzo y terminar antes la sesión de la tarde.
- Distribuir anticipadamente el material bibliográfico de apoyo.
- No organizar una visita a terreno el sábado de la tercera semana. METRO y UOCT podrían combinarse en un solo día.
- Tratar con mayor detalle los modelos de simulación para la evaluación de proyectos de transporte.

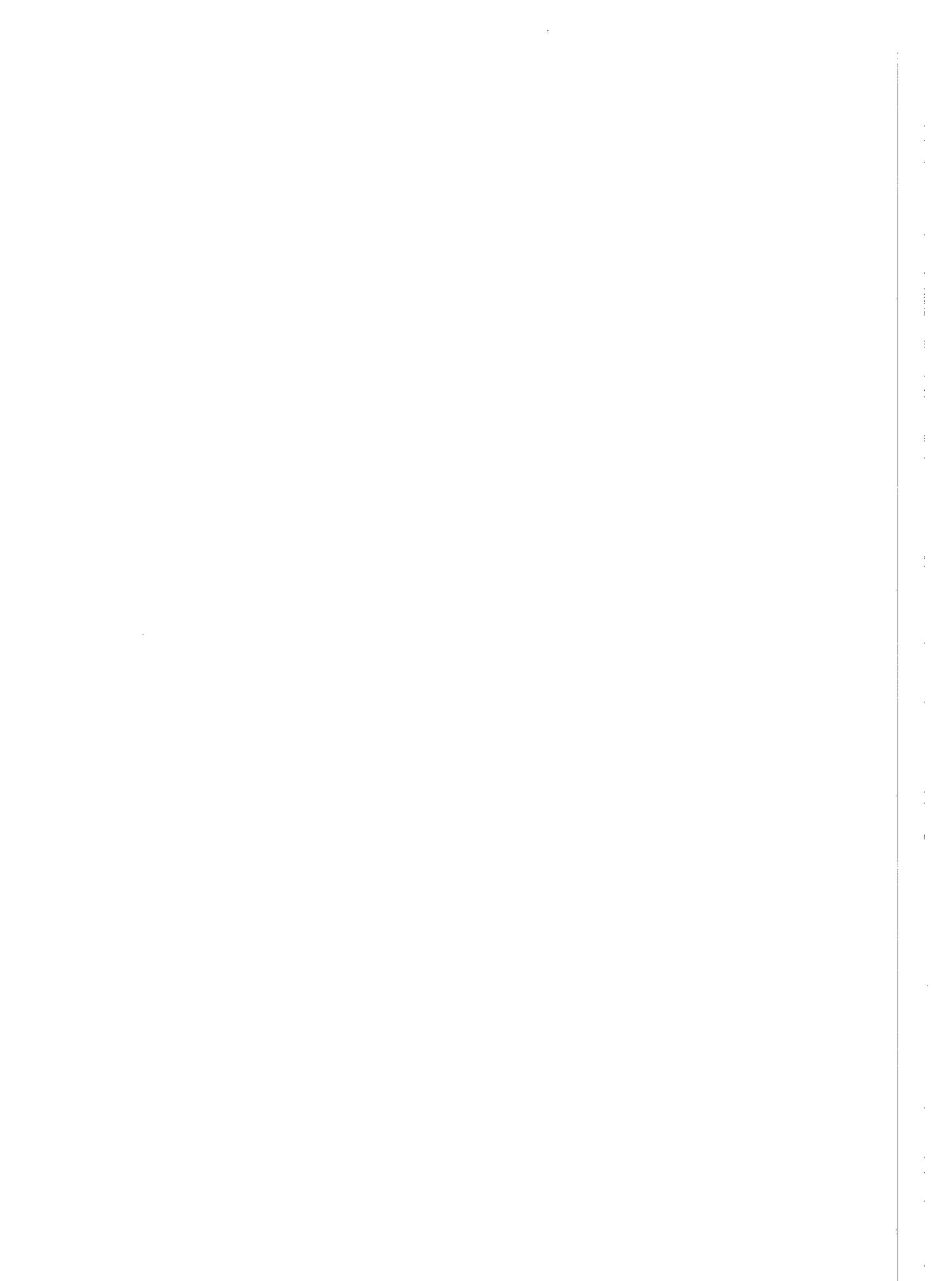
Considerando los buenos resultados obtenidos, lo productivo e interesante que resultó el trabajo conjunto del ILPES y la Unidad de Transporte de CEPAL, y el interés mostrado por los alumnos, se estima conveniente la realización de una segunda versión del curso el próximo año. En principio, este podría realizarse del 4 de mayo al 1 de junio del año 2001.



Anexo 1: Programa del Curso

PRIMER CURSO INTERNACIONAL POLITICAS DE TRANSPORTE Y PREPARACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE TRANSPORTE

Santiago de Chile, 5 de mayo al 2 de junio 2000



ORGANIZACIÓN

El Primer Curso Internacional de Diseño de Políticas y de Preparación y Evaluación de Proyectos de Transporte es organizado conjuntamente por el Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES) y la División de Recursos Naturales y de Infraestructura (DRNI) de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Específicamente, por el ILPES participa la Dirección de Proyectos y Programación de Inversiones (DPPI) y por la CEPAL la Unidad de Transporte (DRNI/UT). El Curso se llevará a cabo en la sede de CEPAL en Santiago de Chile del 5 de mayo al 2 de junio del año 2000.

ANTECEDENTES

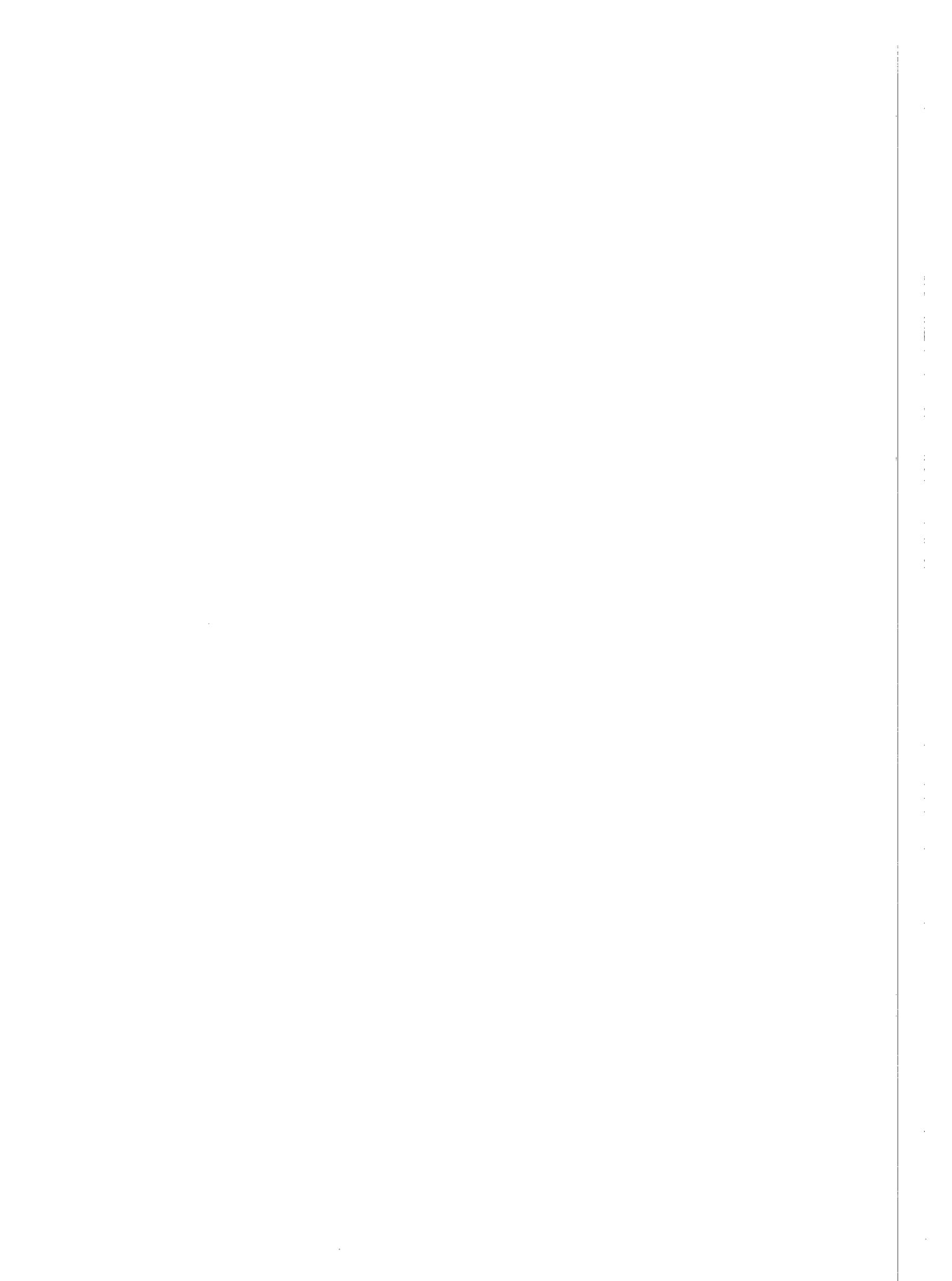
En las últimas décadas, las tendencias a la globalización económica y a la integración de bloques de libre comercio han generado una fuerte expansión del comercio internacional, tanto entre bloques como al interior de éstos. Ello ha traído aparejado un fuerte incremento del tráfico de bienes y personas, con la consiguiente demanda sobre la infraestructura y los medios de transporte.

Asimismo, la migración campo ciudad ha fomentado el rápido crecimiento de las principales zonas urbanas de la región. Ello, sumado al aumento de la tasa de motorización, ha producido en varias urbes un aumento de la congestión vial y una saturación de la infraestructura vial existente, la cual ha estado lejos de tener un ritmo de desarrollo coherente, generando el consiguiente deterioro de calidad de vida en términos de aumentos en los costos y tiempos de traslado y de niveles cada vez más altos en la contaminación ambiental.

Por otra parte, existe hoy una importante corriente de pensamiento que privilegia la acción del sector público en la atención de las necesidades básicas de la población, en particular en las áreas de educación, salud y vivienda. Como consecuencia, se prioriza la asignación de fondos a estos sectores, disminuyendo los recursos destinados al desarrollo y mantenimiento de infraestructura de transporte.

Así, el accionar de los responsables por el sector transporte se vuelve cada día más complejo. Aún cuando existe conciencia de que contar con una adecuada infraestructura de transporte nacional y de apoyo al comercio internacional es vital para el crecimiento de los países, se enfrenta una demanda creciente con recursos cada día más exiguos. Ello ha obligado a la búsqueda de nuevos enfoques en la provisión, administración, operación y mantenimiento de infraestructura de transporte, tales como la participación de privados a través de concesiones, la tarificación por el uso de infraestructura, el uso de nuevas tecnologías y la aplicación de políticas de incentivo o desincentivo de determinadas modalidades de transporte.

En forma complementaria, es necesario asegurar que los recursos públicos destinados al sector transporte sean invertidos en la mejor forma posible. Ello obliga a una buena preparación y evaluación de los proyectos que aborda el sector público, única forma de



garantizar que la rentabilidad socio-económica de los fondos asignados al sector sea la más alta posible. Sin embargo, en forma complementaria a los criterios de rentabilidad, es necesario considerar criterios de equidad, de modo de garantizar que la inversión en infraestructura y servicios de transporte sea consistente con las ideas y principios del desarrollo productivo con equidad.

OBJETIVOS

Consciente de la situación antes descrita, el Sistema de la CEPAL, a través del ILPES y de la DRNI, ha decidido crear una nueva modalidad de colaboración con los responsables del desarrollo del sector transporte en la región, a través de la realización del Primer Curso Internacional de Políticas de Transporte y Preparación y Evaluación de Proyectos de Transporte.

Los objetivos que persigue el Curso son los siguientes:

- a) Presentar un panorama actualizado de la situación del sector transporte en la región y de los desafíos que enfrenta de cara al tercer milenio.
- b) Exponer a los participantes los últimos desarrollos en políticas, instrumentos y métodos para una eficiente gestión del sector transporte.
- e) Contribuir a fortalecer la capacidad institucional y humana para mejorar los procesos de identificación, preparación y evaluación de proyectos públicos de transporte.
- f) Favorecer el intercambio de experiencias entre funcionarios de diversos países de la región y con los profesores y expertos participantes.

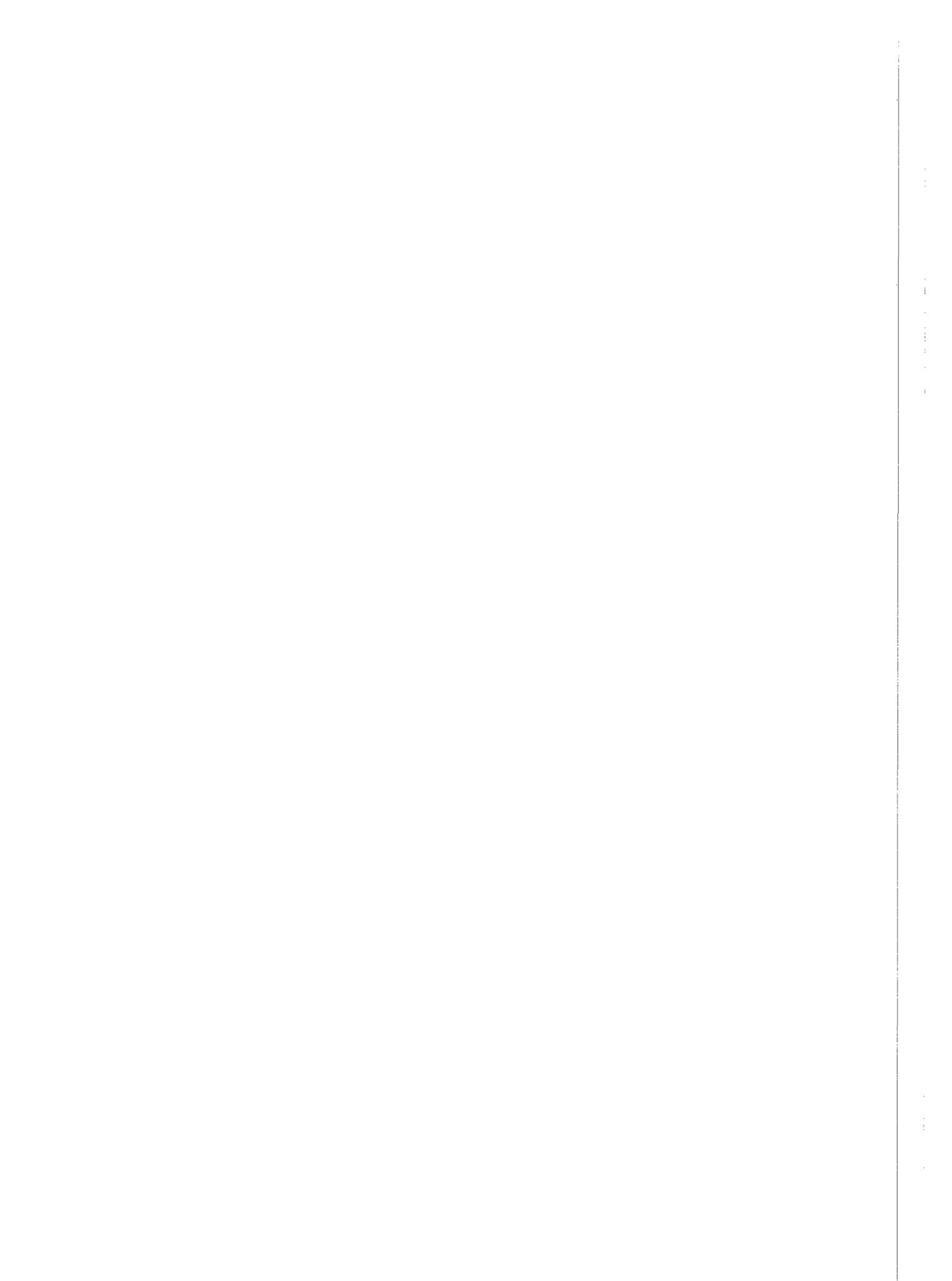
METODOLOGÍA DEL CURSO

El Curso se basa en métodos de capacitación activa, orientada a requerimientos de profesionales que cumplen funciones de importancia institucional y bajo la modalidad de "aprender haciendo". Los participantes tendrán la oportunidad de revisar conceptos, desarrollar criterios y aplicar técnicas e instrumentos mediante la sistemática realización de talleres, ejercicios individuales y en grupo, estudios de caso, conferencias especializadas, proyección y análisis de videos, uso de programas computacionales y paneles para intercambio de sus propias experiencias.

El Curso tiene una duración de cuatro semanas de trabajo intensivo. Se totalizará un equivalente a 160 horas didácticas, lo que requerirá la dedicación completa y exclusiva de los participantes.

PROGRAMA DEL CURSO

En la tabla de la página siguiente se presenta el programa resumido del curso.



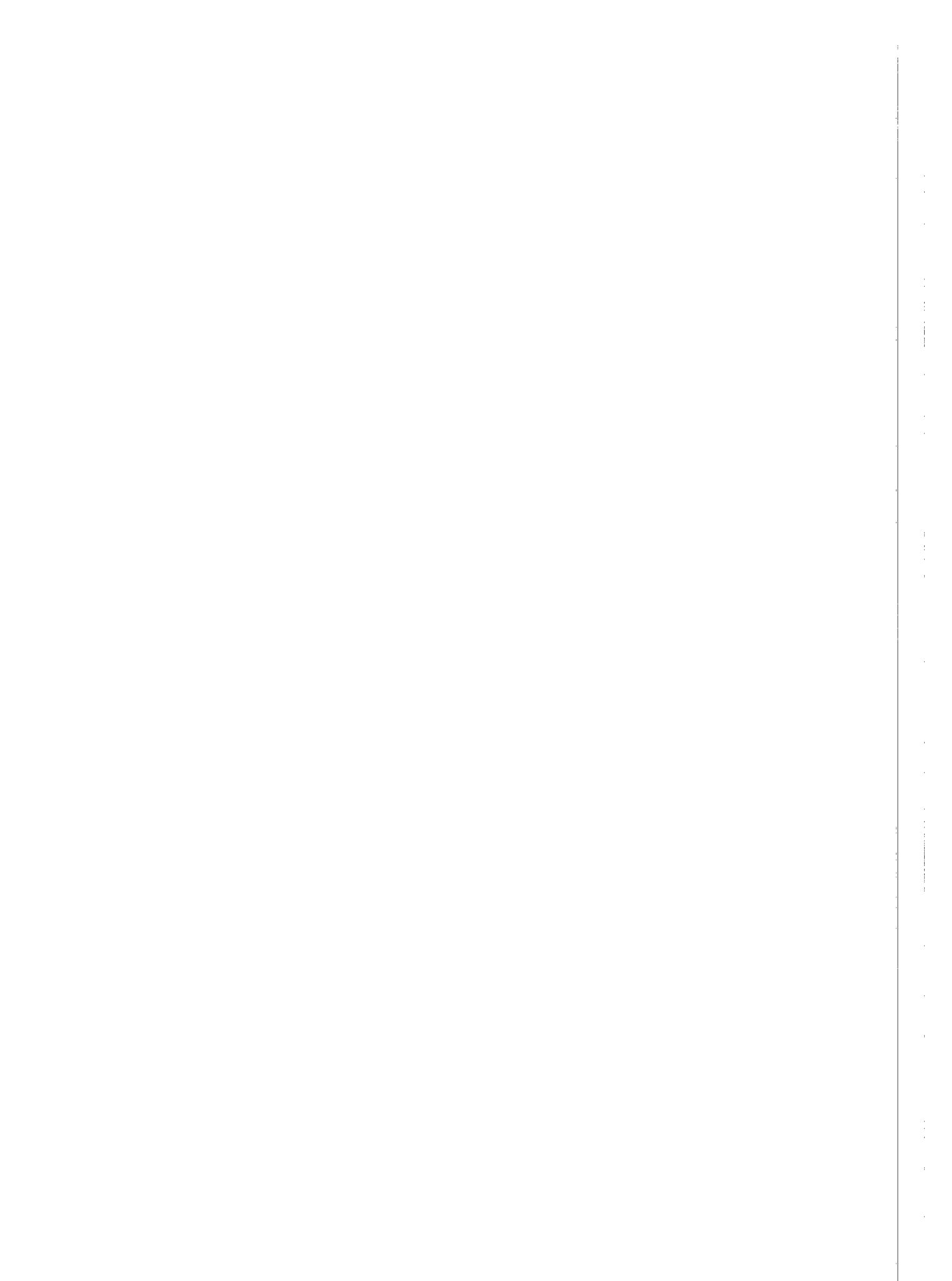
**CURSO INTERNACIONAL
POLÍTICAS DE TRANSPORTE Y DE
PREPARACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE TRANSPORTE**

Semana	Día	9:00 – 10:30	11:00 – 12:30	14:30 – 16:00	16:30 – 18:00
	5	Registro de participantes	Objetivos del curso	Presentación de participantes	Libre
Primera	8	Transformación productiva con equidad		Equidad y transporte	
	9	Elementos de economía para la evaluación de proyectos		Matemática Financiera	
	10	Transporte marítimo: Evolución y perspectivas		Taller: Políticas e instrumentos para la gestión y fomento del transporte marítimo	
	11	Puertos: Evolución y perspectivas		Taller: Políticas e instrumentos para administración y operación de los puertos	
	12	Transporte ferroviario: Evolución y perspectivas		Taller: Políticas e instrumentos para la gestión y fomento del transporte ferroviario	
Segunda	15	Políticas de gestión de la Infraestructura de Transporte vial		Taller: Políticas e instrumentos para la gestión de la infraestructura vial	
	16	Transporte urbano: Evolución y perspectivas		Taller: Políticas e instrumentos para la gestión y fomento del transporte urbano	
	17	Transporte multimodal: Evolución y perspectivas Integración, acuerdos de libre comercio		Estudio de casos transporte multimodal y de problemas asociados a los acuerdos de libre comercio	
	18	Transporte aéreo: Evolución y perspectivas		Taller: Políticas e instrumentos para la gestión y fomento del transporte aéreo	
	19	Participación del sector privado, alternativas de acuerdos		Mesa redonda sobre participación privada	
Tercera	22	Presentación de experiencias nacionales (participantes)			
	23	Ciclo de vida de los proyectos	Identificación de problemas	Formación de grupos y asignación de proyectos	Taller de identificación de problemas
	24	Preparación de proyectos: Diagnóstico		Talleres de preparación de proyectos: Diagnóstico y estudio de alternativas	
	25	Preparación de proyectos: Estudio de Alternativas			
	26	Preparación de proyectos: Impacto ambiental		Taller de análisis del impacto ambiental	
Cuarta	29	Preparación de proyectos: Costos		Taller de evaluación privada	
	30	Evaluación privada de proyectos			
	31	Evaluación social de proyectos		Taller de evaluación social	
	1			Preparación de las presentaciones finales	
	2	Presentación final de los grupos		Evaluación del curso	Clausura

El contenido detallado de cada una de las materias a tratar se describe a continuación.

A. Transformación productiva con equidad

Evolución reciente y situación actual de las economías de América Latina y el Caribe. Principales condiciones para una transformación productiva con equidad. El entorno



internacional. Los equilibrios macroeconómicos. Financiamiento del desarrollo. Fundamentos de la transformación productiva con equidad y dilemas que plantea. Lineamientos de algunas políticas básicas. La transformación productiva y la integración económica.

B. Equidad y transporte

La aplicación de los conceptos de la transformación productiva con equidad en el sector transporte. Políticas que favorecen la equidad. Políticas inequitativas. El principio de que el usuario paga. Subsidios directos e indirectos. Impuestos directos e indirectos. Rol subsidiario del estado para garantizar el acceso a los servicios de transporte básico a todos los ciudadanos.

C. Transporte marítimo: Evolución y perspectivas

El transporte marítimo es cada vez más importante en vista del creciente comercio exterior de América Latina y el Caribe. Sin embargo, la contribución directa de la industria marítima al producto geográfico esta disminuyendo. Las autoridades de la región tienen que responder a varios desafíos resultantes de estas tendencias: Por un lado buscar los servicios más eficientes, por otro lado proteger el empleo en empresas nacionales, además de aprovechar economías de escala y evitar monopolios. Esta es la problemática que será abordada en esta sección del curso.

D. Taller: Políticas e instrumentos para la gestión y fomento del transporte marítimo

Existe una fuerte competencia en el transporte marítimo y puertos. En este contexto, incurrir en costos para no contaminar el medio ambiente puede implicar una desventaja competitiva. Dado que la industria marítima es quizás la industria de mayor internacionalización, hacen falta también reglas internacionales al respecto. En el estudio de varios casos, se analizan las posibilidades de ratificar y implantar convenios internacionales en esta materia.

E. Puertos: Evolución y perspectivas

En el tema de puertos se analizarán tres grandes temas, primero los cambios estructurales registrados en los mercados, los servicios, las tecnologías y el marco jurídico que están afectando el comercio y las actividades portuarias. Los productos que pasan por los puertos tienen que competir en la economía globalizada y los servicios deben reflejar los niveles internacionales de productividad y costo. En segundo lugar se analizará la participación privada en los puertos estatales cuya iniciativa responde a factores tales como: la competencia con otros puertos o la que se desencadena entre los clientes, las plataformas políticas de los gobiernos, el cuestionamiento de los altos costos portuarios, etc. Finalmente se abordará la reforma laboral en los puertos cuyo objetivo medular es exponer al sector laboral a los mecanismos del mercado con el propósito de aumentar la celeridad con que los trabajadores responden a las señales del mercado en su propio beneficio así como en el de los clientes y los operadores privados de las terminales marítimas.

F. Taller: Políticas e instrumentos para la administración y operación de los puertos

En este taller se desarrollarán estudios de casos hipotéticos en cada uno de los temas centrales:

Cambio Estructurales: Caso acerca de dos países costeros y otro sin litoral, se instará a los participantes a elaborar un plan de inversiones en infraestructura que permita a un país mediterráneo usar los puertos de los países ribereños vecinos.

Participación Privada: Caso para determinar los elementos de los marcos regulatorios de tres países que emplean distintas opciones de participación privada en los puertos estatales, teniendo en cuenta que todos sirven a la misma zona de influencia y compiten con un puerto privado.

Reforma Laboral: Los participantes se dividen en grupos, representando los empleadores, los empleados y el gobierno para examinar los diferentes planteamientos y consideraciones formulados durante las sesiones y luego elaboran propuestas y recomendaciones concretas tendientes a modernizar las prácticas y relaciones laborales para que el puerto se torne más competitivo.

G. Políticas de gestión de la Infraestructura de Transporte vial

En el tema de las políticas de gestión de la infraestructura vial, se analizará la situación tradicional, sus limitaciones y la influencia sobre costos de transporte. Las tareas básicas a ser consideradas: defensa del interés público (políticas, normas y fiscalización), gestión y producción. Además se abordará la necesidad de que las instituciones viales tengan una visión y una misión con objetivos muy claros. Con respecto a la organización institucional, se verán los indicadores de desempeño y rendición de cuentas. Quién debe asumir los costos viales; instrumentos de recaudación. Concesiones y contratos de conservación por niveles de servicio. Participación y derechos de los usuarios. Proceso de transición.

H. Taller: Políticas e instrumentos para la gestión de la infraestructura vial

Se analizarán los casos de dos redes viales (previsiblemente Chile y Guatemala o Costa Rica), que presentan distintos desafíos de desarrollo, restauración y conservación, a partir de los cuales se plantearán las políticas apropiadas tanto para su financiamiento como su gestión. Para estos efectos se presentará el modelo HDM.

I. Transporte ferroviario: Evolución y Perspectivas

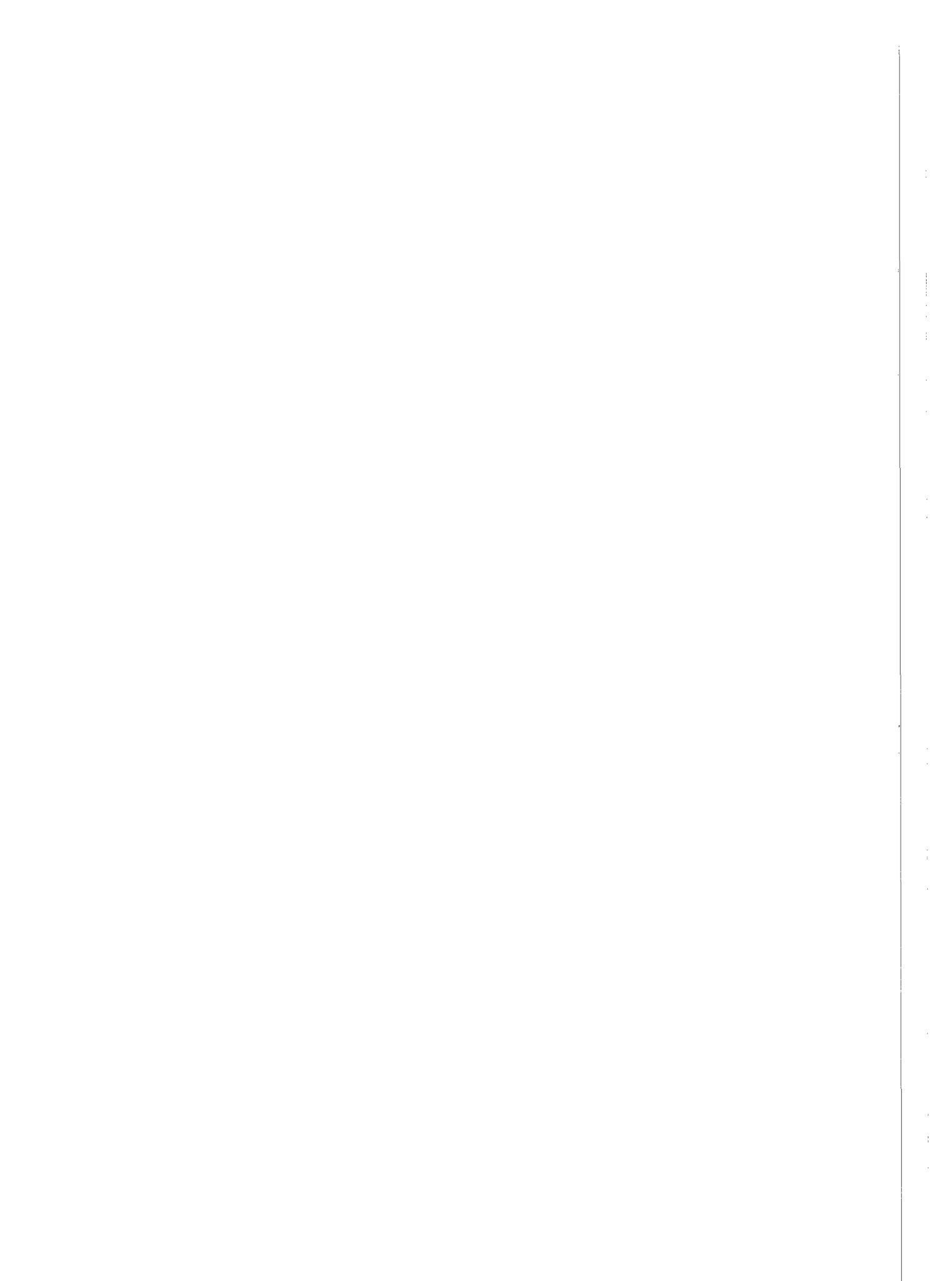
Esta cátedra abarcará materias tales como: el desarrollo tecnológico, institucional y de mercado (sustitución de la tracción a vapor y eléctrica por la a diesel; sistemas de señalizaciones, fuerza de tracción, capacidad de carros y largo de trenes; estatización y posterior privatización; tendencia extinguidora en servicios de pasajeros; enfoque del transporte de carga en flujos masivos; competencia camionera; participación de los ferrocarriles en el mercado de transporte; los ferrocarriles y el comercio internacional; etc.). Los modelos de privatización (argentino; británico; etc.) y sus éxitos y fracasos. Perspectivas en América Latina para el transporte ferroviario no urbano de pasajeros; trenes de alta velocidad. Los mercados donde puede competir efectivamente el transporte ferroviario; las perspectivas del ferrocarril en el transporte de carga general. La integración latinoamericana y los ferrocarriles. Los megaproyectos ferroviarios latinoamericanos.

J. Taller: Políticas e instrumentos para la gestión y fomento del transporte ferroviario

El taller estará enfocado al estudio de casos relacionados con las experiencias de empresas ferroviarias privatizadas, que no siempre han cumplido con sus obligaciones contraactuales. Los gobiernos tienden a renegociar los términos de las concesiones, o simplemente hacen como que no existe la situación, quizás por considerar que exigir cumplimiento repercutiría adversamente sobre la eficiencia económica del sector transporte en general. Se espera contar con la participación de un director estadounidense de una empresa ferroviaria latinoamericana.

K. Transporte urbano: Evolución y Perspectivas

Se abordará la evolución tecnológica e institucional del transporte público durante los últimos decenios, el declive en la participación del Estado como operador, los modelos de empresas privadas, la reducción de los subsidios, la concesión de servicios, el impacto de la privatización de servicios de trenes suburbanos, etc. También se revisarán materias tales como, la definición de tarifas y métodos de cobro, las tendencias en la partición modal y el impacto del incremento de las tasas de propiedad de automóviles privados. Se analizarán



también los modelos conceptuales de organización del transporte colectivo y otros tópicos relacionados con la problemática actual de las grandes ciudades Latinoamericanas. El desafío de promover un mayor uso del transporte colectivo en una época de motorización masiva, el costo de la congestión y las posibles medidas de solución: controles sobre el uso de automóviles, vías segregadas para buses, buses ejecutivos, imagen del transporte colectivo, relación entre el desarrollo urbanístico y el sistema de transporte; sistemas sobre rieles, etc.

L. Taller: Políticas e instrumentos para la gestión y fomento del transporte urbano

En este taller se trabajará en la resolución de los problemas de la congestión, es decir, obtener la mejor combinación entre el control sobre la demanda y la inversión para aumentar la capacidad de infraestructura. Demostración de principios de planificación del transporte mediante el modelo ESTRAUS, con la participación de profesionales de la *Secretaría Ejecutiva de la Comisión de Planificación de Inversiones en Transporte* del gobierno chileno, incluido el destacado experto Alan Thomas.

M. Transporte multimodal: Evolución y perspectivas. Integración, acuerdos de libre comercio

Conceptos de transporte multimodal, intermodal y segmentado. Reglamentación del Operador de Transporte Multimodal: necesidades y alcances. Acuerdos internacionales de transporte multimodal en América Latina y el mundo. Tecnología del transporte multimodal: gestión y operación. Beneficios del transporte multimodal y competencia modal. Condiciones y obstáculos institucionales y comerciales para el desarrollo del transporte multimodal. Sistemas integrados de transporte como elemento integrante de los esquemas de integración regional.

N. Taller: Estudio de casos transporte multimodal y de problemas asociados a los acuerdos de libre comercio

Análisis comparado de los casos de Centroamérica, Grupo Andino y Mercosur en la perspectiva de la evolución del sector en los mercados del NAFTA y Unión Europea.

O. Transporte aéreo: Evolución y perspectivas

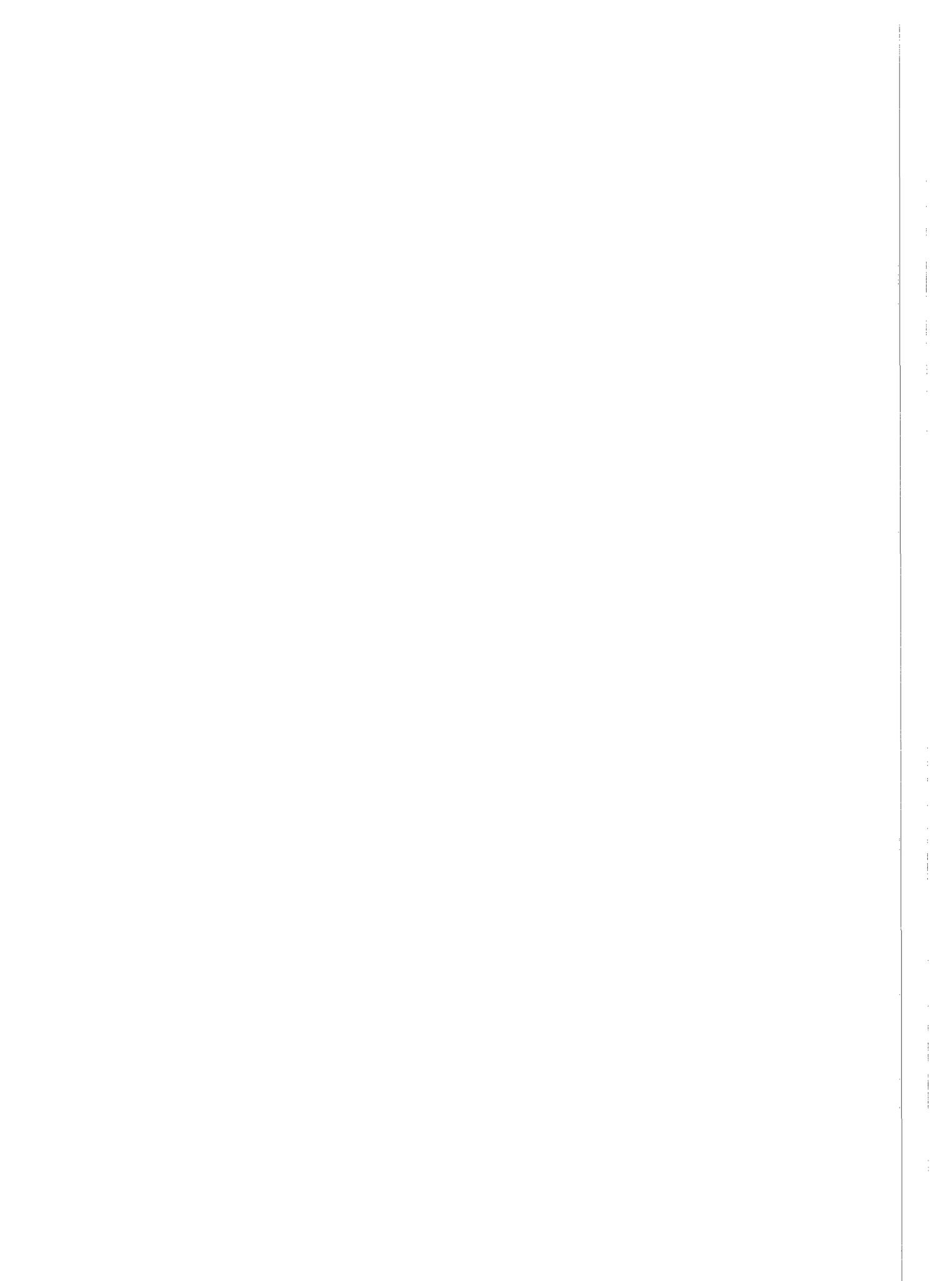
Las autoridades de la región latinoamericana se enfrentan permanentemente a la disyuntiva de si autorizar más servicios de aerolíneas extranjeras, favoreciendo el desarrollo global de sus economías, o limitar dichos servicios para proteger el desarrollo de sus aerolíneas nacionales. Los criterios con que se resuelve esta disyuntiva conforman la política aerocomercial de cada país. Se expondrán los elementos básicos de toda política aerocomercial y se ordenarán según los sistemas en aplicación en América Latina. Se tratará en profundidad: las ventajas y desventajas de la libre competencia, los derechos de tráfico que se conceden, las diferentes formas de aplicar la reciprocidad, los sistemas de fijación de tarifas y la forma de determinar la nacionalidad de una aerolínea.

P. Taller: Políticas e instrumentos para la gestión y fomento del transporte aéreo

Se analizarán varios casos reales de relaciones aerocomerciales bilaterales entre países, indicando los acuerdos, conflictos y decisiones de las autoridades, que permitan perfilar con nitidez y evaluar los elementos de política aerocomercial que entran en juego en cada caso.

Q. Participación del sector privado, alternativas de acuerdos

Las privatizaciones en el sector transporte: resultados, problemas y desafíos. Las diferentes alternativas de interacción con el sector privado, por ejemplo, en el tema de concesiones de infraestructura de transporte: tipos de concesiones, formulas de licitación su alcance y limitaciones.



R. El Ciclo de Vida de los Proyectos.

Preinversión: La idea, el perfil, la pre-factibilidad y la factibilidad; importancia y características de cada una de las etapas. Inversión: diseños de ingeniería y ejecución. Etapa de operación. Evaluación ex-ante, seguimiento y control y evaluación ex-post de proyectos.

S. Identificación de problemas.

Árbol de problemas y de objetivos para la formulación de alternativas del proyecto. Causas y efectos, medios y fines. Descripción del problema. Análisis y planteamiento de alternativas de solución para satisfacer el objetivo identificado.

T. Preparación de Proyectos.

Diagnóstico y optimización de la situación actual. Población de referencia y población objetivo. Análisis de la demanda y su proyección. Estudio de la oferta y producción actual. Determinación del déficit. Determinación del tamaño del proyecto y su evolución. Estudio de localización del proyecto. Aspectos tecnológicos e institucionales. Requisitos de operación y mantenimiento.

U. Matemática financiera.

Valor del dinero en el tiempo, valores reales y nominales, correcciones por inflación. Costo de oportunidad del dinero. Valores actuales y futuros de una cantidad y de una serie constante.

V. Elementos de economía para la evaluación de proyectos

Curvas de oferta y de demanda. Excedente del productor y del consumidor. Elasticidades. Efecto de impuestos, subsidios, cuotas y otras distorsiones de los mercados.

W. Evaluación privada de proyectos.

La distinción entre evaluación privada y social de proyectos. Identificación y cuantificación de costos y beneficios. Créditos, impuestos y depreciación. Construcción del flujo de fondos. Criterios de evaluación con descuento: el valor actual neto (VAN), la tasa interna de retorno (TIR) y otros indicadores. Ventajas y desventajas.

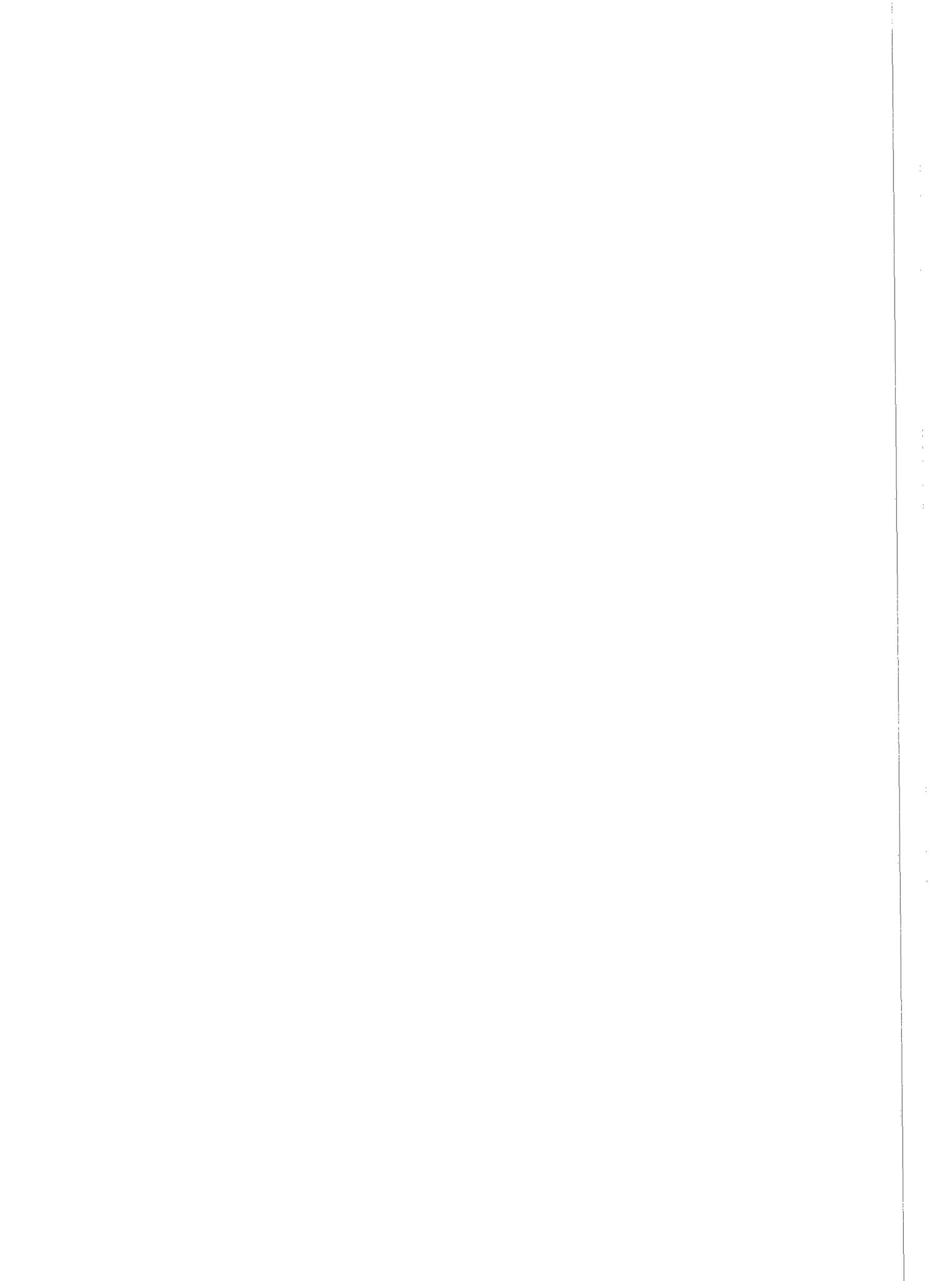
X. Evaluación social de proyectos.

Introducción a la evaluación social de proyectos. Las externalidades como elemento distintivo de la evaluación económica. Ajustes al precio de los insumos y productos en presencia de discrepancias entre el costo social y privado. Los precios sociales: divisas, mano de obra y capital. Las metodologías de costo-eficiencia. Costo anual equivalente y mínimo costo. Principios de jerarquización de programas y proyectos con y sin restricción de capitales.

PARTICIPANTES, FINANCIAMIENTO Y BECAS

A. Requisitos

El Curso está dirigido a funcionarios del nivel central, regional y local de los países de América Latina y el Caribe, que tengan responsabilidades de gestión del sector transporte y/o de administración de la inversión pública. Los postulantes deberán contar con formación



universitaria completa y desempeñarse en organismos públicos de su país, organizaciones no gubernamentales, fundaciones o sociedades cuya labor se relacione con el transporte aéreo, marítimo, ferroviario, vial o urbano y/o con la preparación y evaluación de proyectos de inversión.

B. Procedimiento de postulación

Todos los interesados en participar en el Curso deberán completar un formulario de postulación. Este, así como el programa detallado del curso, pueden obtenerse en la página WEB de CEPAL/ILPES o bien solicitándolo vía fax. Cada postulación debe ser enviada directamente a la sede del ILPES. Se recomienda remitir copia de la postulación vía fax o correo electrónico y los originales por correo aéreo.

C. Plazo para postular

Las candidaturas se recibirán en la Sede del ILPES, en Santiago de Chile, **hasta el día 30 de marzo del 2000**. Los antecedentes recibidos después de esta fecha lamentablemente no podrán ser considerados en el proceso de selección.

D. Selección

Los candidatos que finalmente participen en el curso serán seleccionados por el Comité de Selección integrado por funcionarios de CEPAL e ILPES. Los resultados del proceso de selección serán comunicados antes del 7 de abril del 2000 a los candidatos seleccionados.

E. Financiamiento y Becas

La política de capacitación del ILPES establece que los participantes deberán procurarse financiamiento para pasajes, estadía y manutención en Santiago de Chile (alrededor de US\$300 por semana) y la cuota de inscripción correspondiente que asciende a US\$1.500. Un seguro médico es imprescindible ya que las instituciones patrocinantes y organizadoras no asumen compromisos de esta índole. El ILPES no dispone de becas, sin embargo, en cada país de la región existen organismos de cooperación internacional que podrían contribuir a financiar la participación en esta actividad. Sin embargo, los organizadores del curso considerarían para casos especiales, la exención del pago de la cuota de incorporación.

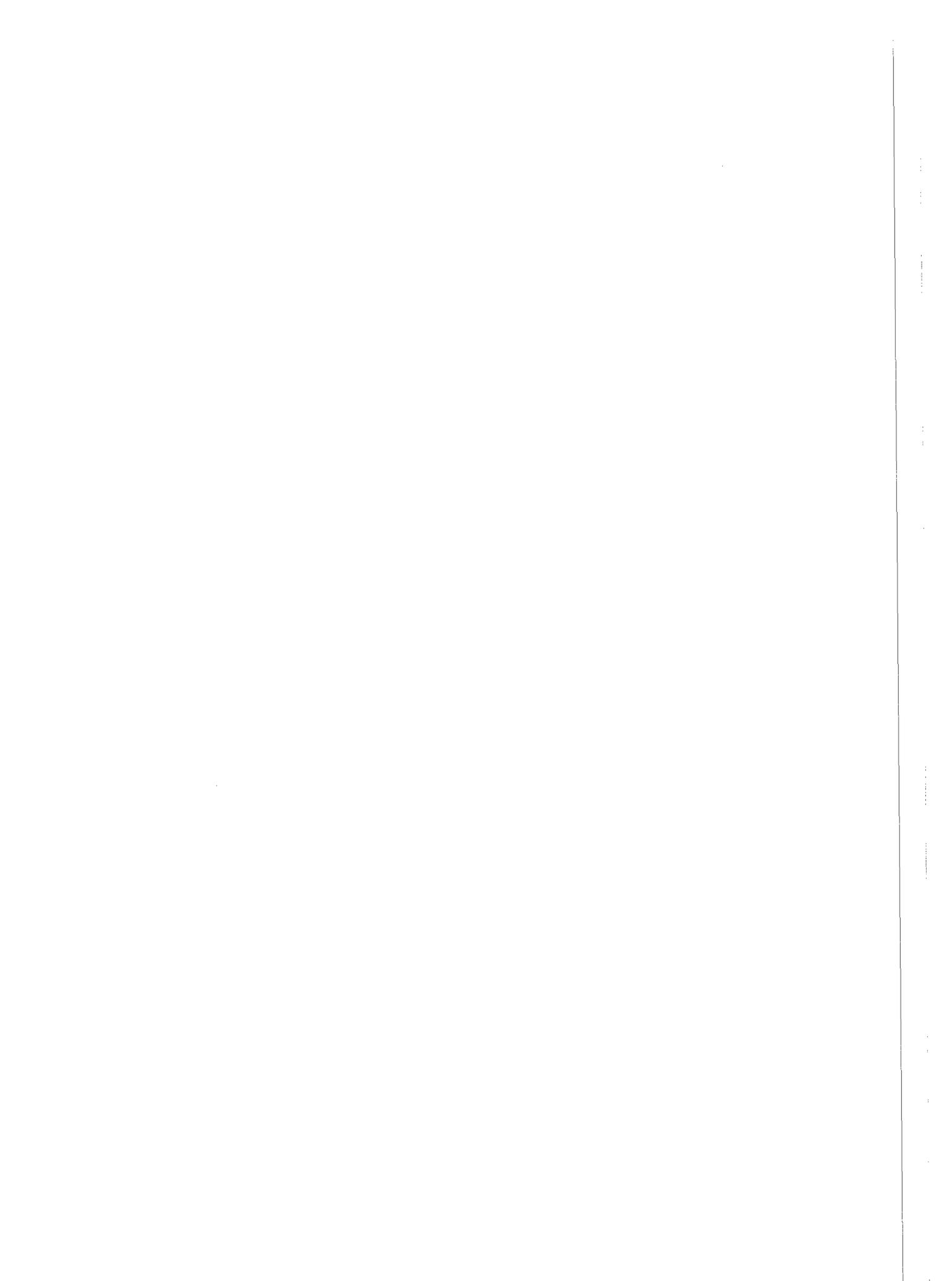
F. Instalaciones y facilidades

La CEPAL cuenta con la biblioteca más moderna de América Latina, la cual estará a disposición de los alumnos participantes. Complementaria a la anterior la Unidad de Transporte cuenta con una Biblioteca especializada en el área de transporte, que podrá también ser consultada en forma permanente.

Además, se organizará la teleconferencia de un experto de prestigio internacional en transporte, por definir, desde Norteamérica o Europa.

También se realizarán demostraciones de software de aplicación de transporte, tales como TRANSCAD, modelo de simulación ESTRAUS y otros.

Finalmente, está prevista la realización de visitas técnicas los días sábados, a lugares de especial interés en el ámbito de los materias que se tratarán a lo largo del curso (puertos,



metro, aeropuertos, etc.).

Por otra parte, el ILPES posee salas habilitadas con computadores personales con conexión a Internet, impresoras, scanners, etc., a cuyo uso tendrán derecho los alumnos a lo largo de todo el desarrollo del curso. Sin embargo, dada la metodología de trabajo del curso, se recomienda que aquellas personas que cuenten con computador portátil, lo traigan consigo, para facilitar el desarrollo de su trabajo.

PARA CUALQUIER INFORMACIÓN ADICIONAL, DIRIGIRSE A:

Señora María Soledad Pascual
Coordinadora Administrativa Curso, Unidad de Transporte - ILPES
ILPES, Naciones Unidas – Casilla 1567 Santiago de Chile

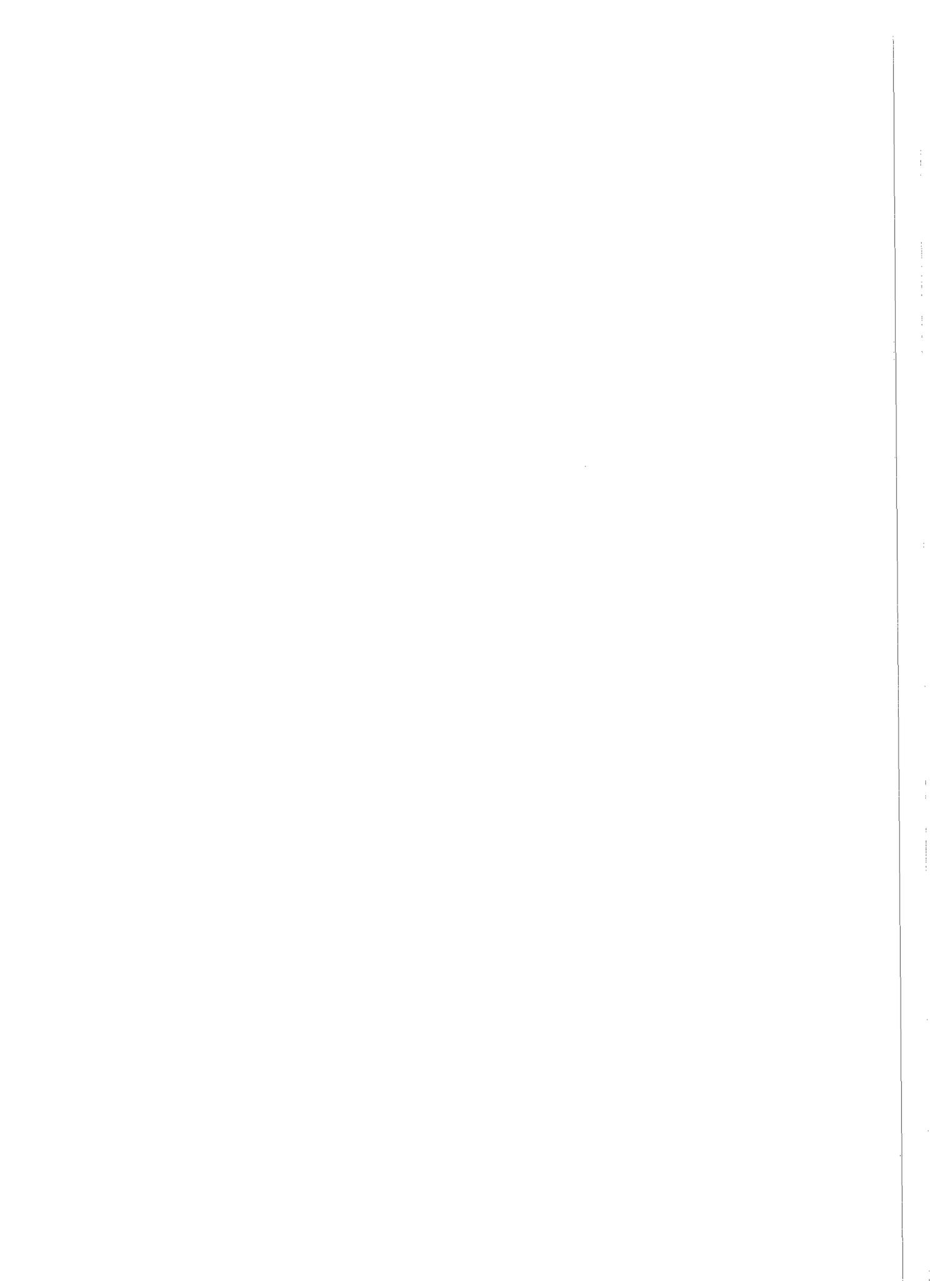
Correo Electrónico : spascual@eclac.cl

Fax: (562) 208 02 52 ó (562) 206 61 04

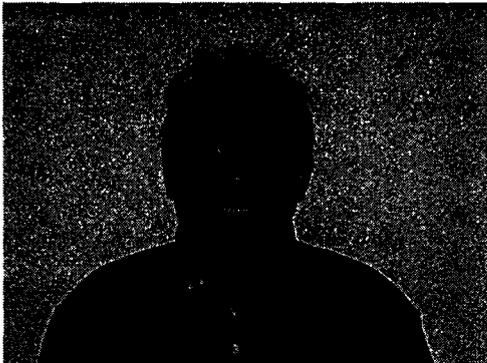
Fono: (562) 210 26 16 ó (562) 210 26 25

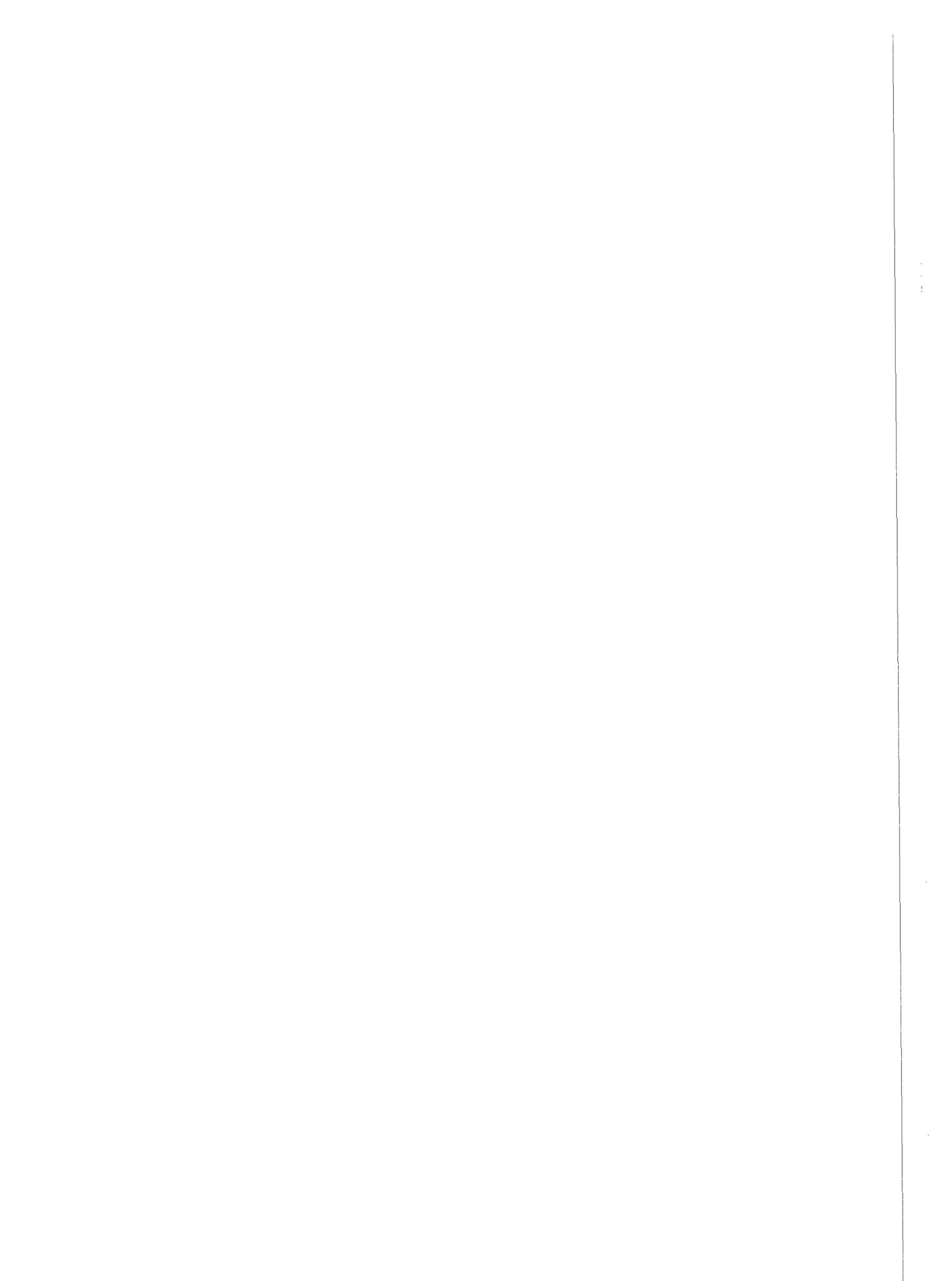
Dirección sitio WEB con información adicional acerca del curso:

<http://www.eclac.cl/ilpes-esp/indice.htm>

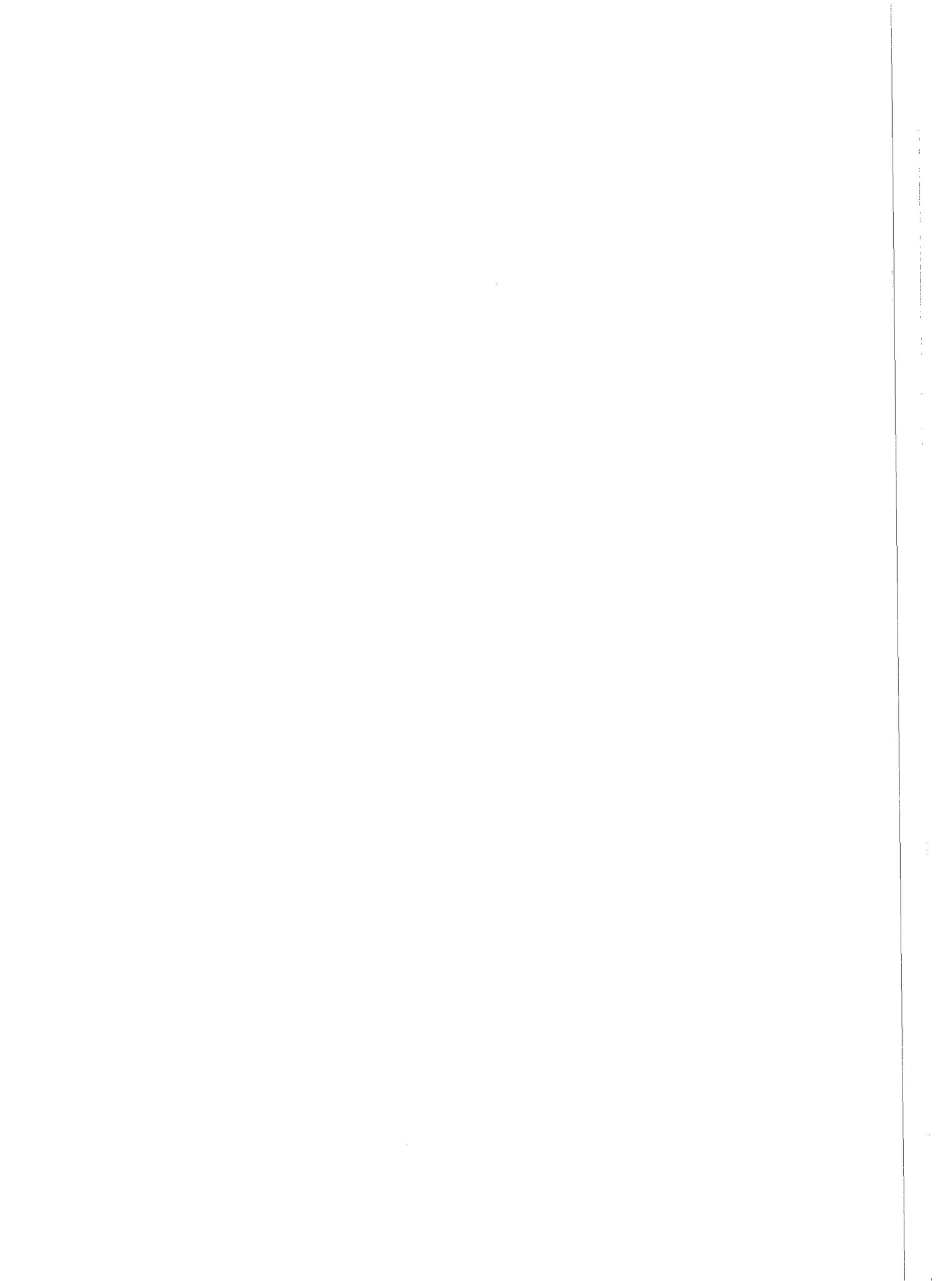


Anexo 2: Alumnos del Curso

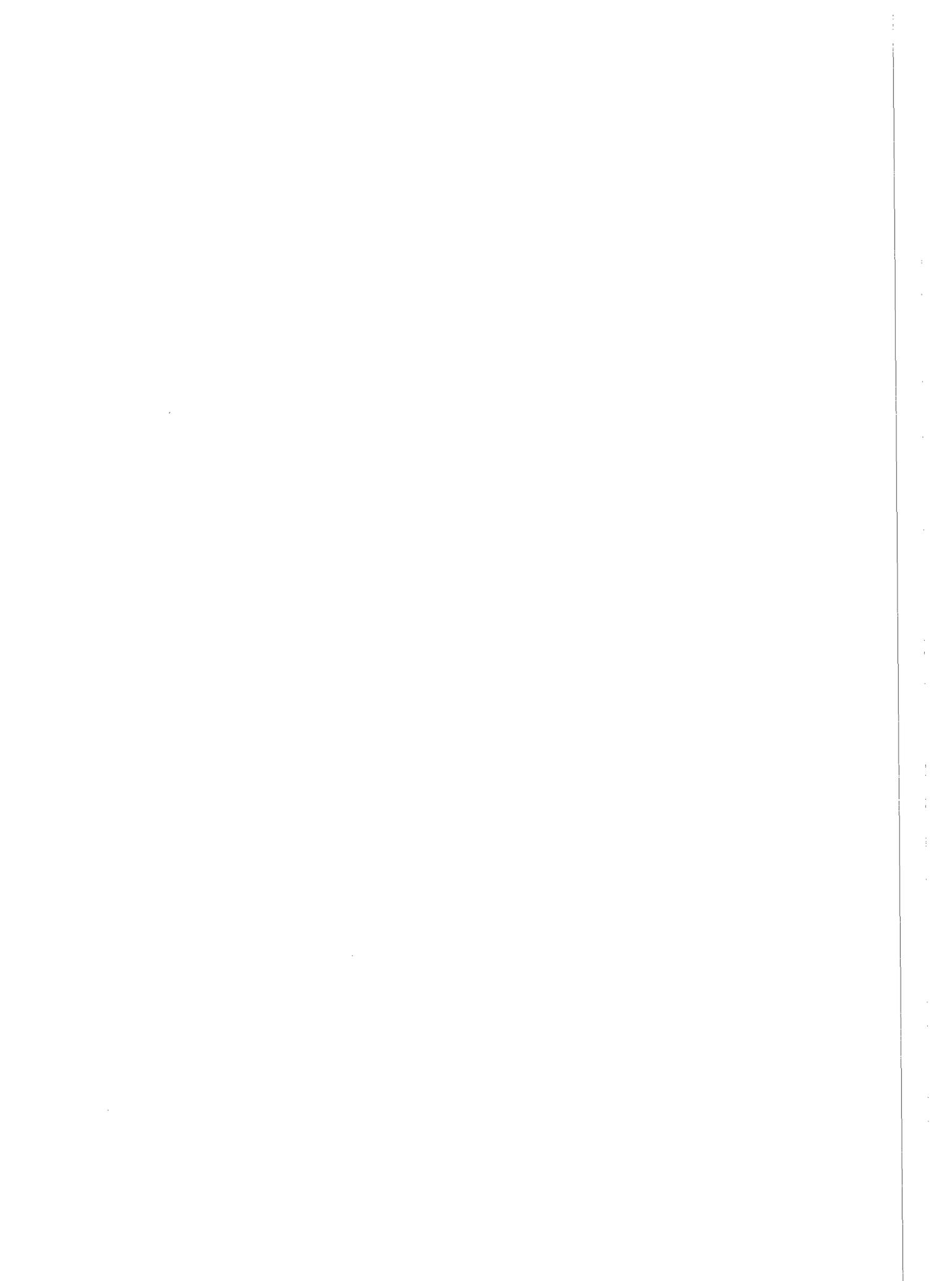
<p> Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año: </p>	<p> Acevedo Blanco Mario Argentina Ingeniero Mecánico-Ferrovionario (UTN-UBA) S.E.F.E.C.H.A. S.A. Gerencia Técnica García Merou 5.800 – Fontana – Chaco (37-22) 475550 (37-22) 475550 sfecha@ecomchaco.com.ar Pellegrini 802 – Resistencia – Chaco (37-22) 421835 Resistencia (Chaco) Argentina 2000 </p>	
<p> Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año: </p>	<p> Bermúdez Vargas Hibernón Boliviana Ingeniero Civil Servicio Departamental de Caminos-Oruro Director Av. Barrientos s/n (591-52) 40701 (591-52) 40685 sdcoru@nogal.oru.entelnet.bo c.Potosí No. 1115 y Caro (591-52) 72724/ Celular: 01842887 Oruro Bolivia 2000 </p>	

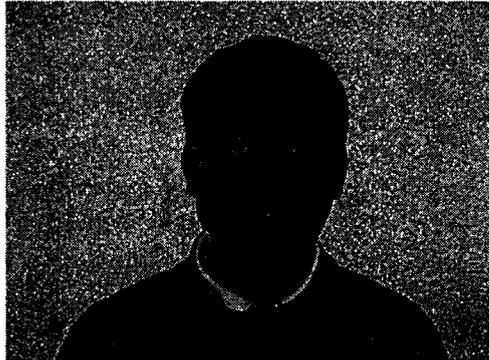


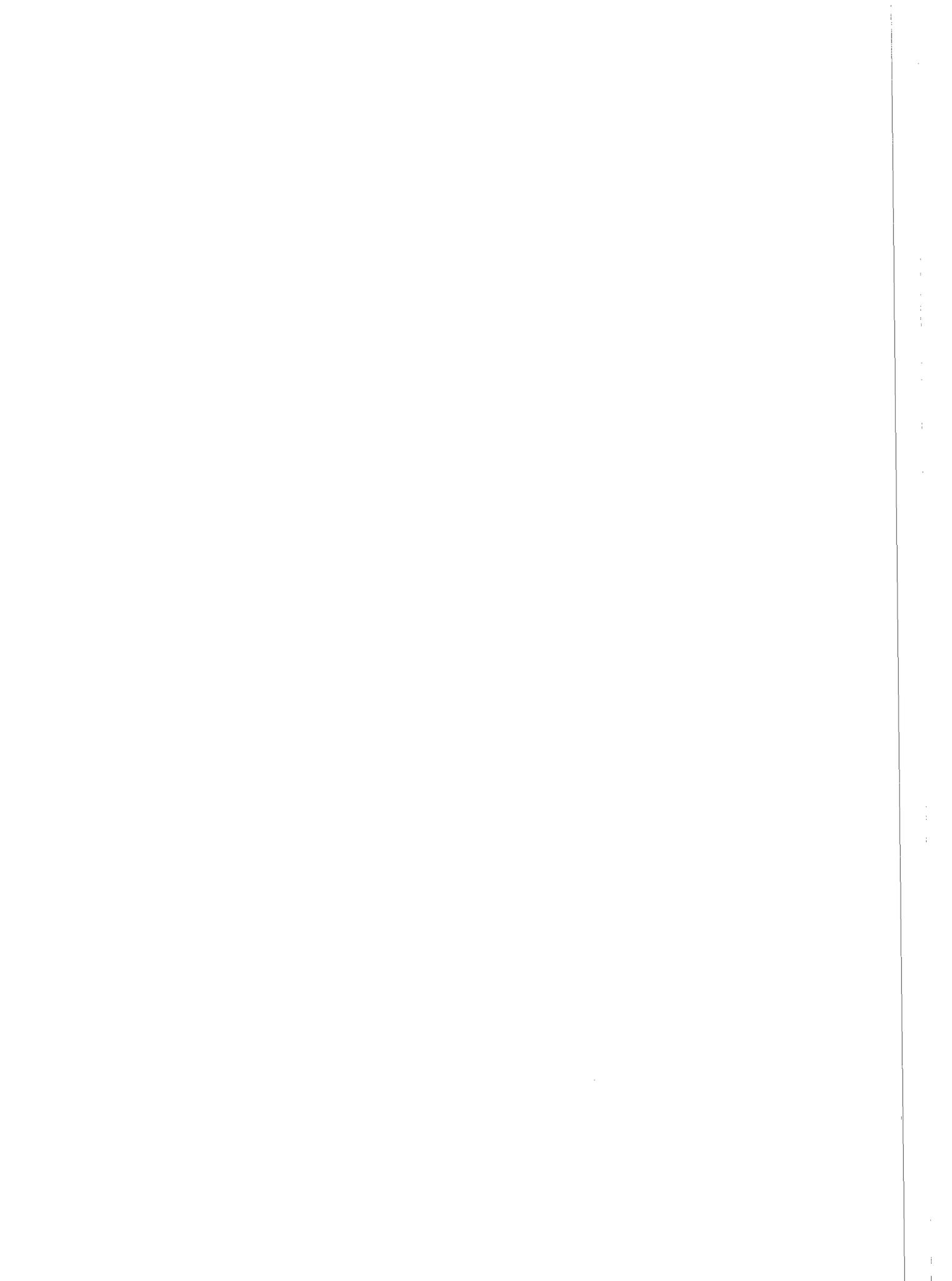
<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Carrazana Baldiviezo Italo Boliviana Ingeniero Civil y Militar Servicio Prefectura de Caminos Director Barrio Senac: La Prosperina s/n (591-64) 60048 (591-64) 60187 sdcch@mara.scr.entelnet.bo El Tejar s/n (591-64) 46350 Sucre Bolivia 2000</p>	
<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Álvarez Mendoza Patricio Alejandro Chilena Ingeniero Civil, Escuela de Ing. Civil Universidad del Bío-Bío Docente Jornada Completa Av. Collao 1202 Casilla 5-C (56-41) 261645 (56-41) 261465 palvarez@ubiobio.cl Los Eucaliptus 1743, San Pedro de la Paz (56-41) 373833 Concepción Chile 2000</p>	



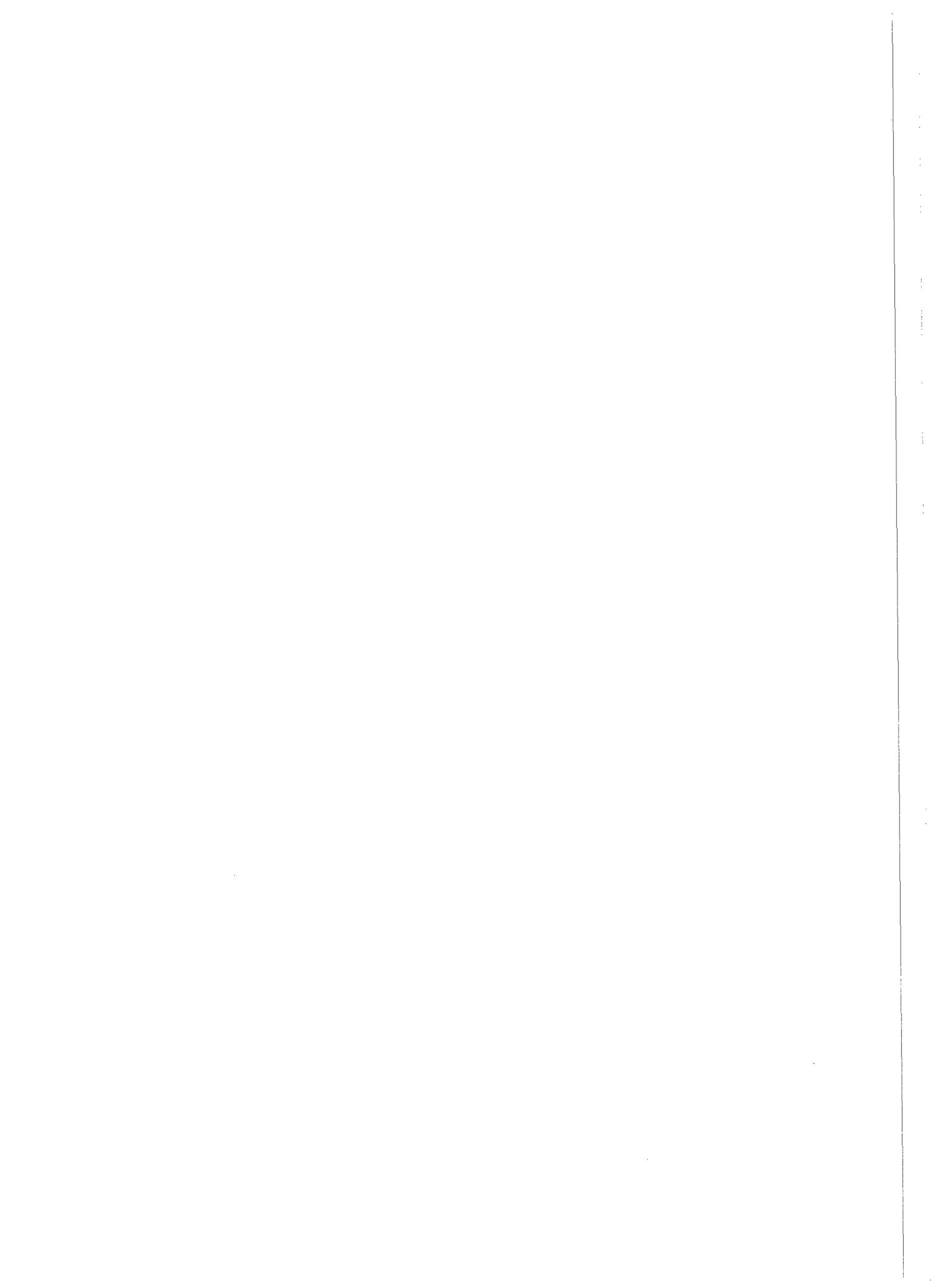
<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Araya Carvajal Lorena del Carmen Chilena Ingeniero Civil Municipalidad de Santiago Directora de Tránsito Amunátegui 980 (56-2) 7871155 (56-2)7871227 laraya@munistgo.cl Platón 899, Dpto 212, Ñuñoa (56-2) 2384140 Santiago Chile 2000</p>	
<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Basoalto Salinas Manuel Jesús Chilena Ingeniero Civil Electrónico Ferrocarriles del Estado Administrador de Contratos Rehabilitación San Borja 84 – Zócalo (56-2) 3768345 (56-2) 7798292 manuel.basoalto@entelchile.net Fernando Lazcano 1249, Dpto 46, San Miguel (56-2) 5517965 Santiago Chile 2000</p>	

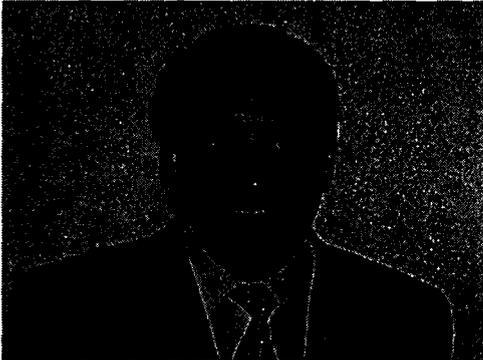


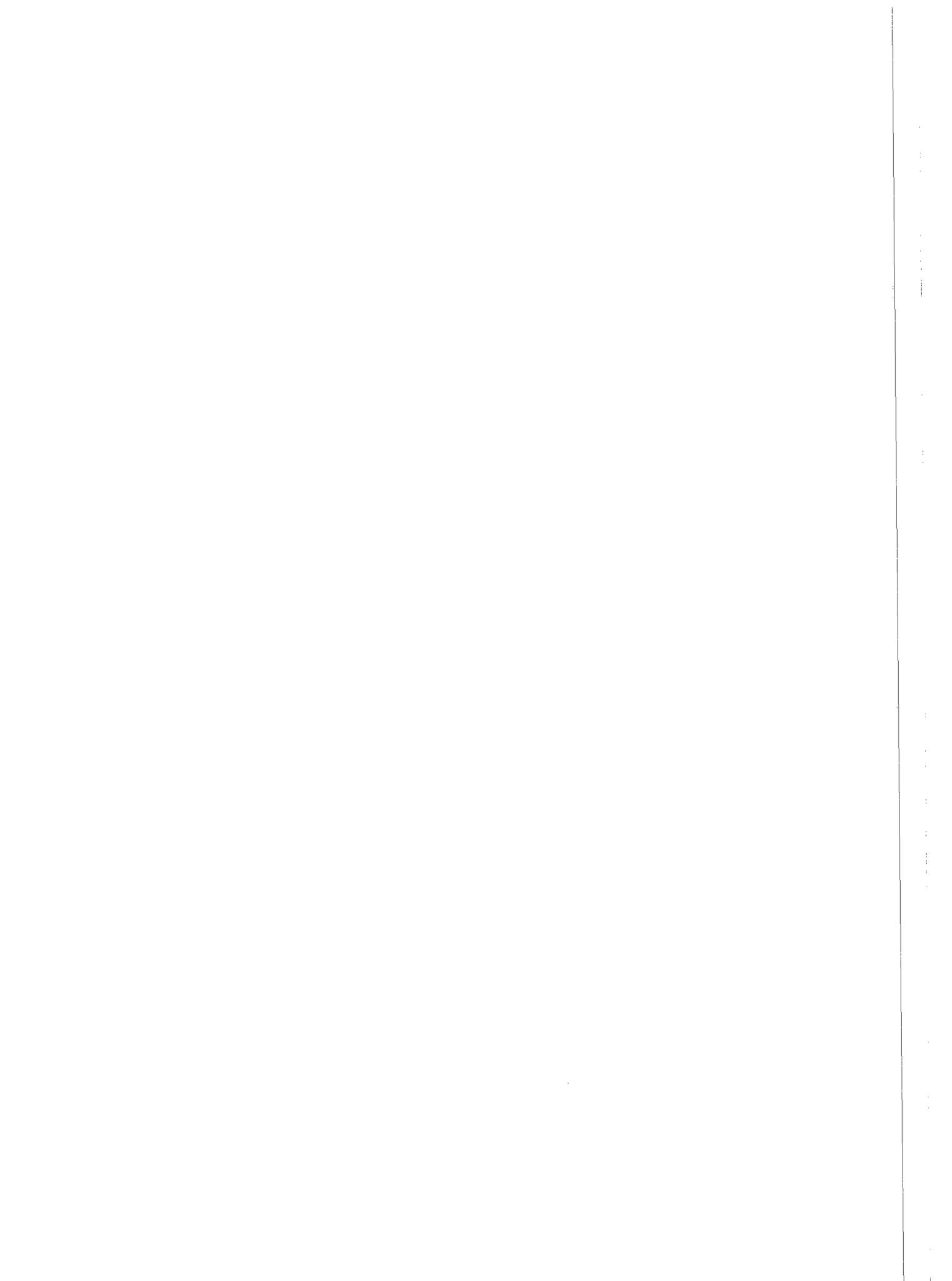
<p> Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año: </p>	<p> Cabello Fernández Rodrigo César Chilena Ingeniero Civil/ Mención Transporte Ferrocarriles del Estado Asesor Av. Bernardo O’Higgins 3322 (56-2) 3768505 (56-2) 7762053 Santa Elvira 8497, Villa Parque las Mercedes, La Florida (56-2) 2869173 Santiago Chile 2000 </p>	
<p> Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año: </p>	<p> Cardenas Huentelican María Verónica Chilena Estadístico SERPLAC Xa. Región Analista Sectorial Transporte Urbano, Vialidad Peatonal Av. Xa. Región 480 P.2, Edif. Intendencia (56-65) 252688 (56-65) 255197 E – mail: vcardenas@mideplan.cl Dirección Particular: Vilcún 380, Población Antonio Varas Fono Particular: (56-65) 264892 Ciudad: Puerto Montt País: Chile Año: 2000 </p>	



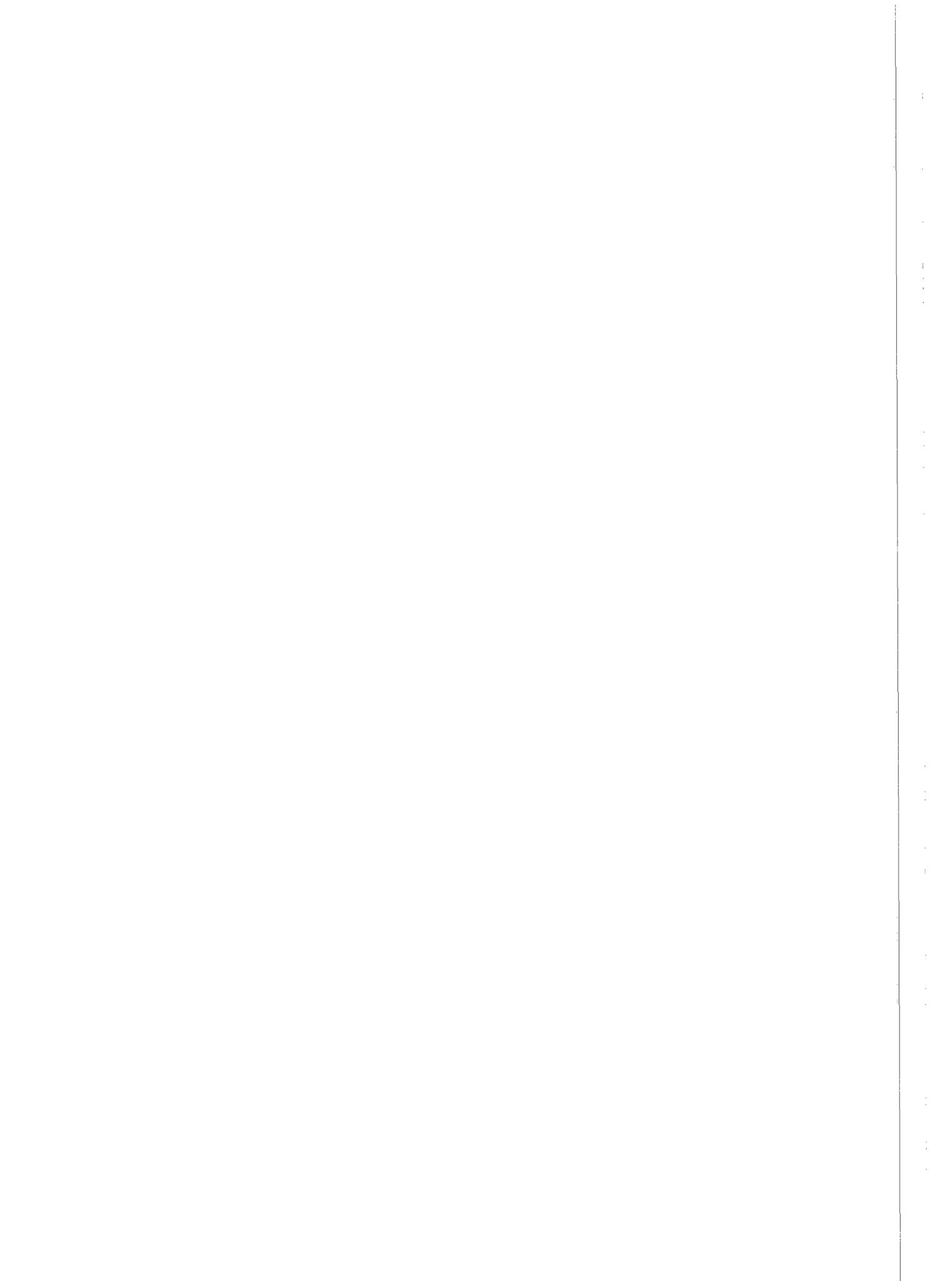
<p> Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año: </p>	<p> Hortal Sandoval Rodrigo Gerónimo Chilena Ingeniero Ejecución Transporte I. Municipalidad de Conchalí Jefe Dpto. Estudios e Ingeniería Av. Independencia 3499 (56-2) 2709070 (56-2) 2709089 transito.conchali@munitel.cl Pje La Victoria No.2, Villa Londres – Recreo, Viña del Mar 09-6613398/ 09-3349717 Santiago Chile 2000 </p>	
<p> Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año: </p>	<p> Jerez Bermúdez Luis Antonio Chilena Ingeniero Comercial Ferrocarriles del Estado Sub Administrador Contrato EFE-FEPASA Av. Libertador B. O'Higgins 3322 (56-2) 3768466 (56-2) 7762053 Av. Tajamar 237, Dpto. 302 (56-2) 2312303 Santiago Chile 2000 </p>	



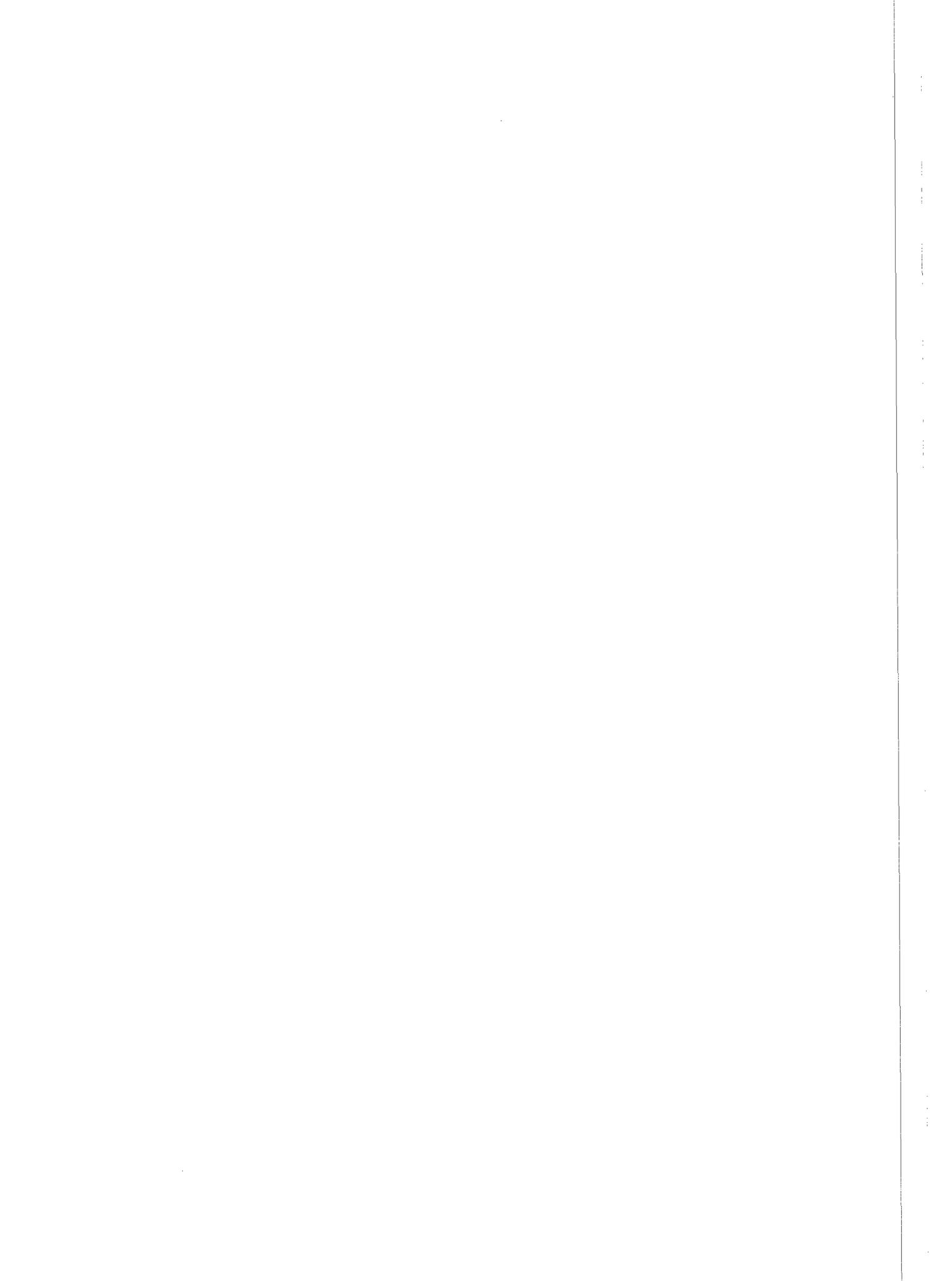
<p> Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año: </p>	<p> Villegas Lorca Carlos Chilena Abogado Universidades y Servicios Marítimos Profesor/ Administrador Valentín Letelier 20 of. 403 (56-2) 6398586 (56-2) 6330187 <u>comite-s@entelchile.net</u> San Juan de Luz 4312 (56-2) 2269207 Santiago Chile 2000 </p>	
<p> Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año: </p>	<p> Flechas Camacho Ana Luisa Colombiana Ingeniero de Transportes y Vías Ministerio de Desarrollo Económico Asesor Área de Transporte Urbano Carrera 13 No. 28-01, Piso 7 (57-1) 3506064/ 3509505 (57-1) 3506619 <u>col93-25@mindesa.gov.co</u> Carrera 13 No. 139-15, Interior 7 (57-1) 2742390 Bogotá Colombia 2000 </p>	



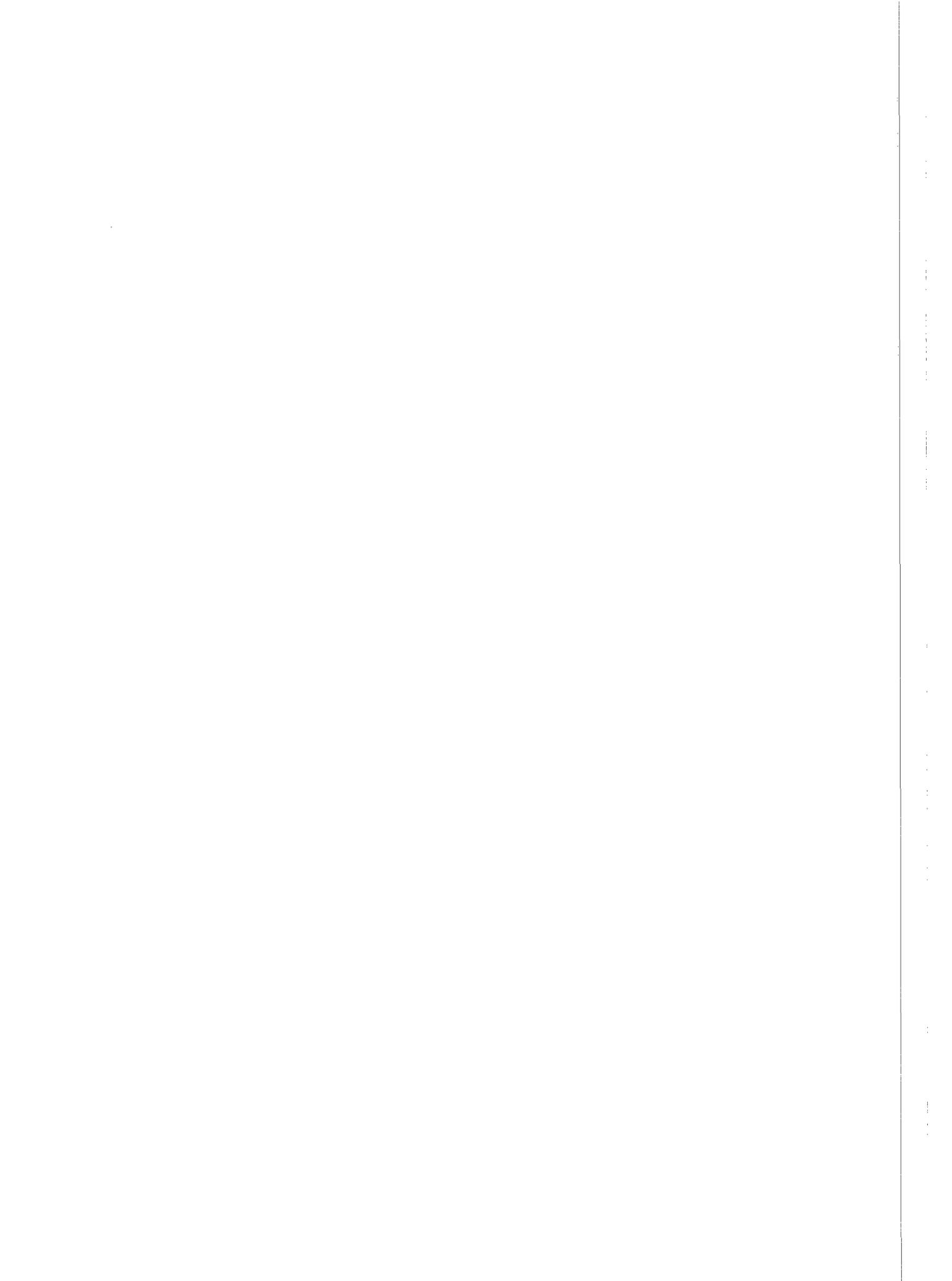
<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Lyons Barrera Liliana Lucía Colombiana Ingeniero Civil Universidad Nacional de Colombia Docente Ciudad Universitaria Facultad de Ingeniería Dpto Ingeniería Civil. Edif. 214, Of. 419 (57-1) 3165000 ext. 16607 (57-1) 3165000 ext. 14020/23 lbarrera@ing.unal.edu.co/ lbarrera@tutopia.com Calle 49 No. 25-21 (57-1) 2457086/ Cel.: 2629636 Santafé deBogotá Colombia 2000</p>	
<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Domínguez Martínez Bárbara Cubana Ing. Explotación del Transporte Centro de Investigación y Desarrollo del Transp. (Grupo IT) Especialista Explotación de Flotas Carretera de Asilo s/n finca Tiscornia, Casablanca (537) 623051 al 58 ext.3449/ 62-4358 (537) 338250 iitransp@transnet.cu Calle 13 e/78 y 82, Edificio 70, Apto 37, Haban del Este (537) 674637 La Habana Cuba 2000</p>	

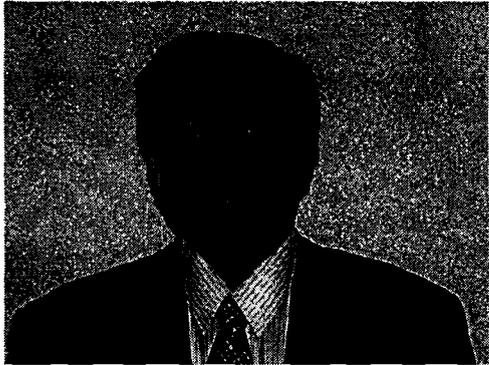


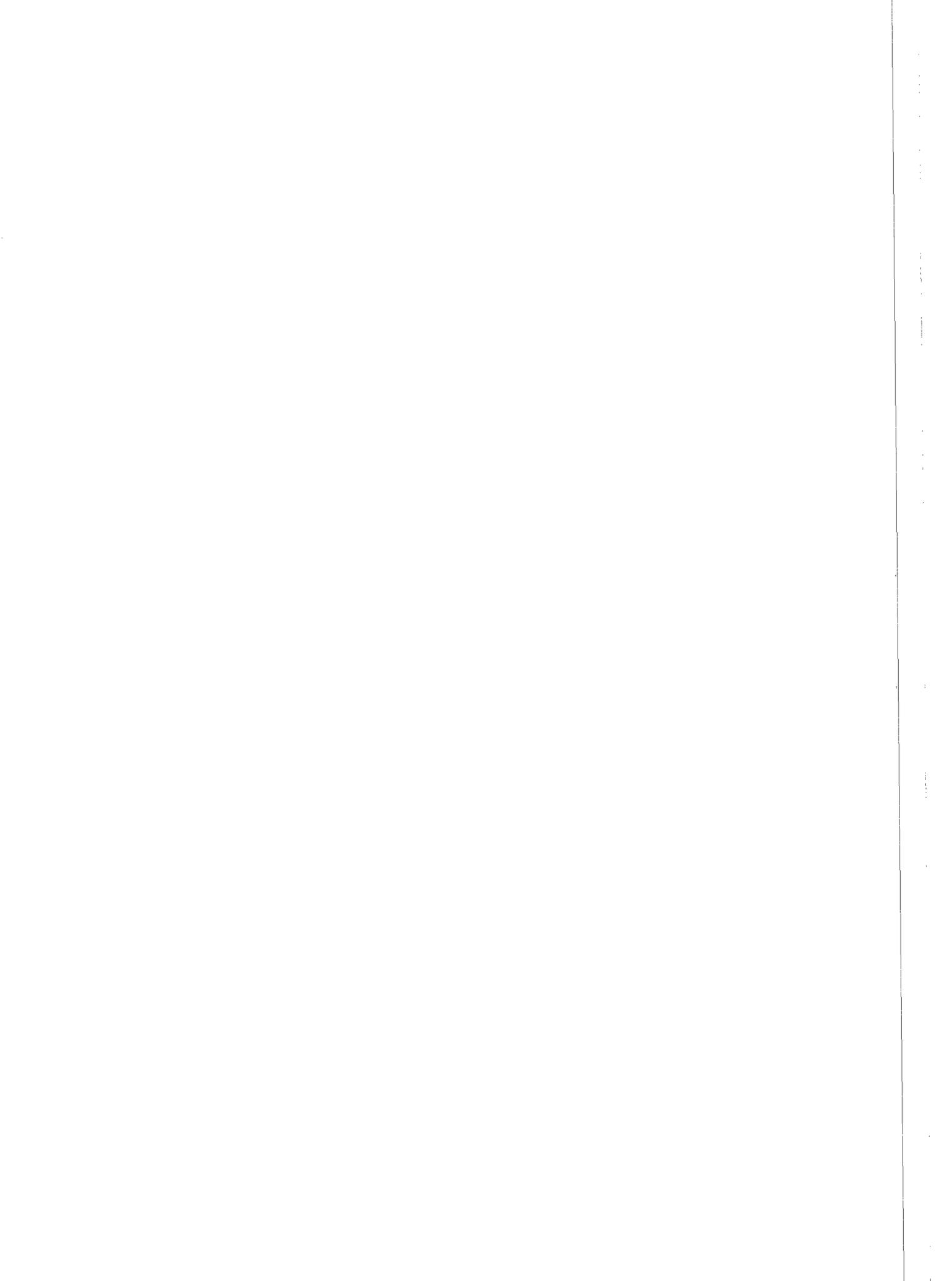
<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Machado Alfonso Suzzette Cubana Ingeniera Industrial Asoc. de Investigación y Producción del Trasp. (Grupo IT) Ingeniero Principal Carretera del Asilo s/n, Finca Tiscornia, Casablanca (537) 624358 (537) 338250 tcc@transnet.cu Sta. Teresa 423 esq. Primelles y Churrucas, Munic. Cerro (537) 413670 La Habana Cuba 2000</p>	
<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Martín Gutiérrez Ana Luz Cubana Lic. en Geografía Económica Ministerio de Economía y Planificación Directora Transporte y Comunicaciones 20 de mayo y Territorial, Plaza C. de la Habana (537) 820164 (537) 333387 mep@ceniai.inf.cu / minecono@ceniai.inf.cu Colón 201, El Panorama y Bellavista, Piso 10 Apto. 7, Plaza C. de la Habana (537) 814820 La Habana Cuba 2000</p>	



<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Núñez Cristiensen José Iván Ecuatoriana Arquitecto Presidencia de la República, Consejo Nacional de Modernización, CONAM Director Nacional Unidad Infraestructura 9 de Octubre y Pichincha, Edificio del Bco Central, Piso 12 (593-4) 568882/3/4/5 (593-4) 560170 jnunez@gye.satnet.net / jonucris@hotmail.com Malecón Enterrios 151, POBOX 5742 (593-4) 831484 Fax:: (593-4) 830374 Guayaquil Ecuador 2000</p>	
<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Rosillo Lossa Jorge Mauricio Ecuatoriana Ingeniero Químico/ Master en Administración Industrial Consejo Nacional de Modernización, CONAM Consultor Administrativo Financiero, Unidad de Infraestruc. Av. 9 de Octubre y Pichincha, Edif. Bco. Central, Piso 12 (593-4) 568882/3/4 (593-4) 560170 rosillo@gye.satnet.net (oficial) / jmrl67@hotmail.com La Fuente, Mz 3 villa 18, Av. Carlos Julio Arosemena (593-4) 203982 Fax: (593-4) 287557 Celular: (593-4) 744261 Guayaquil Ecuador 2000</p>	

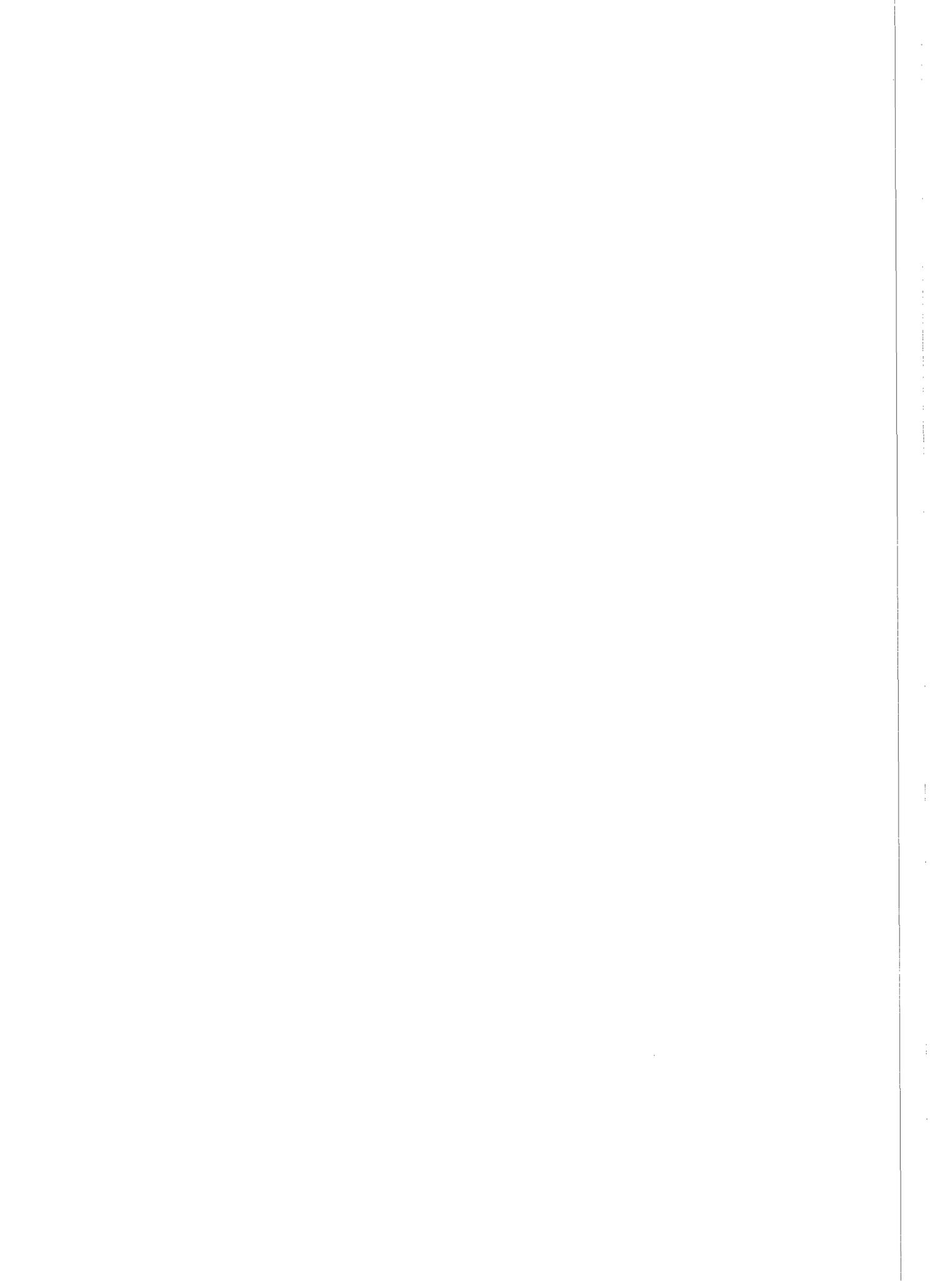


<p> Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año: </p>	<p> Posadas Pineda Mayra Ilene Hondureña Lic. Administración de Empresas Empresa Nacional Portuaria Analista de Planificación Pto. Cortés, 1era. calle, 1era. ave. Apto. 18 (504) 6651281 (504) 6651402 <u>miposadas@hotmail.com</u> Pto. Cortés, Bo. Los Mangos, 1era. calle, 10ma. ave. (504) 6652497 Puerto Cortés Honduras 2000 </p>	
<p> Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año: </p>	<p> Hernández Olguín Fernando Mexicana Ingeniero Civil Secretaria de Comunicaciones y Transporte Subdirector de Planeación Dr. Barragán No. 635, Col. Narvarte C.P. 03020 (52-5) 5196484 (52-5) 5381724 <u>fhernan@sct.gob.mx</u> Calle Coral Mz 200 L-7 Col. del Mar C.P. 13270 Del. Tlahuac. Ciudad de México México, D.F. México 2000 </p>	

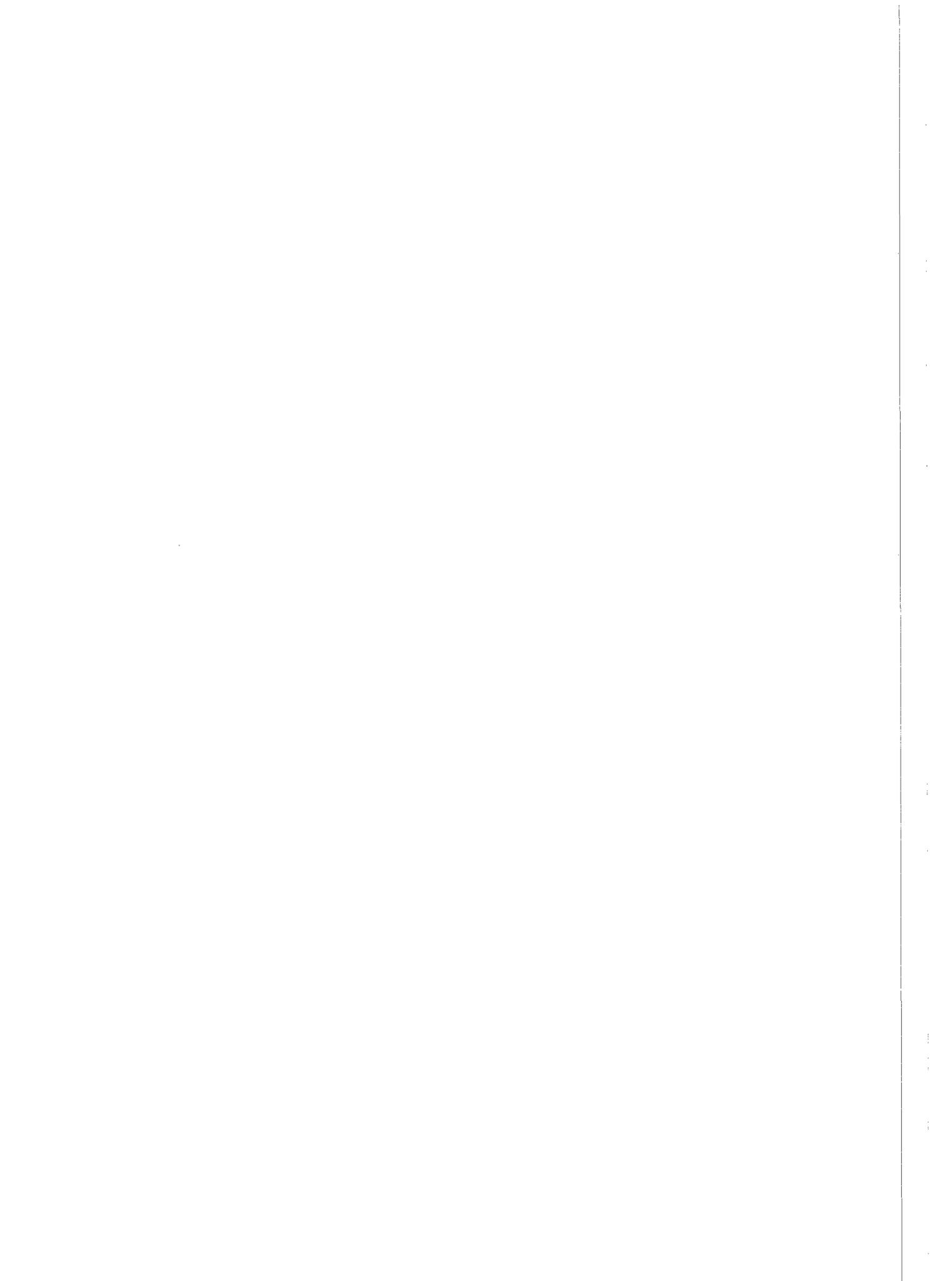


Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:	Davis Abrego Melissa Panameña Abogada Viceministerio de Comercio Exterior Directora de Asuntos Jurídicos de Negociación Apartado 378, Zona 3 (507) 3210265/66 (507) 3210265 <u>melissadavis@usa.net</u> Apto. 292, Zona 8 (507) 2707233 Panamá Panamá 2000
Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:	Bonifaz Fernández José Luis Peruana Ingeniero Civil Universidad del Pacífico Profesor-Investigador Av. Salaverry 2020-Lima 11 (51-1) 2190100 (51-1) 2190135 <u>jbonifaz@up.edu.pe</u> Fray Angélico 520 Dpto. 102, Lima 41 (51-1) 2253769 Lima Perú 2000

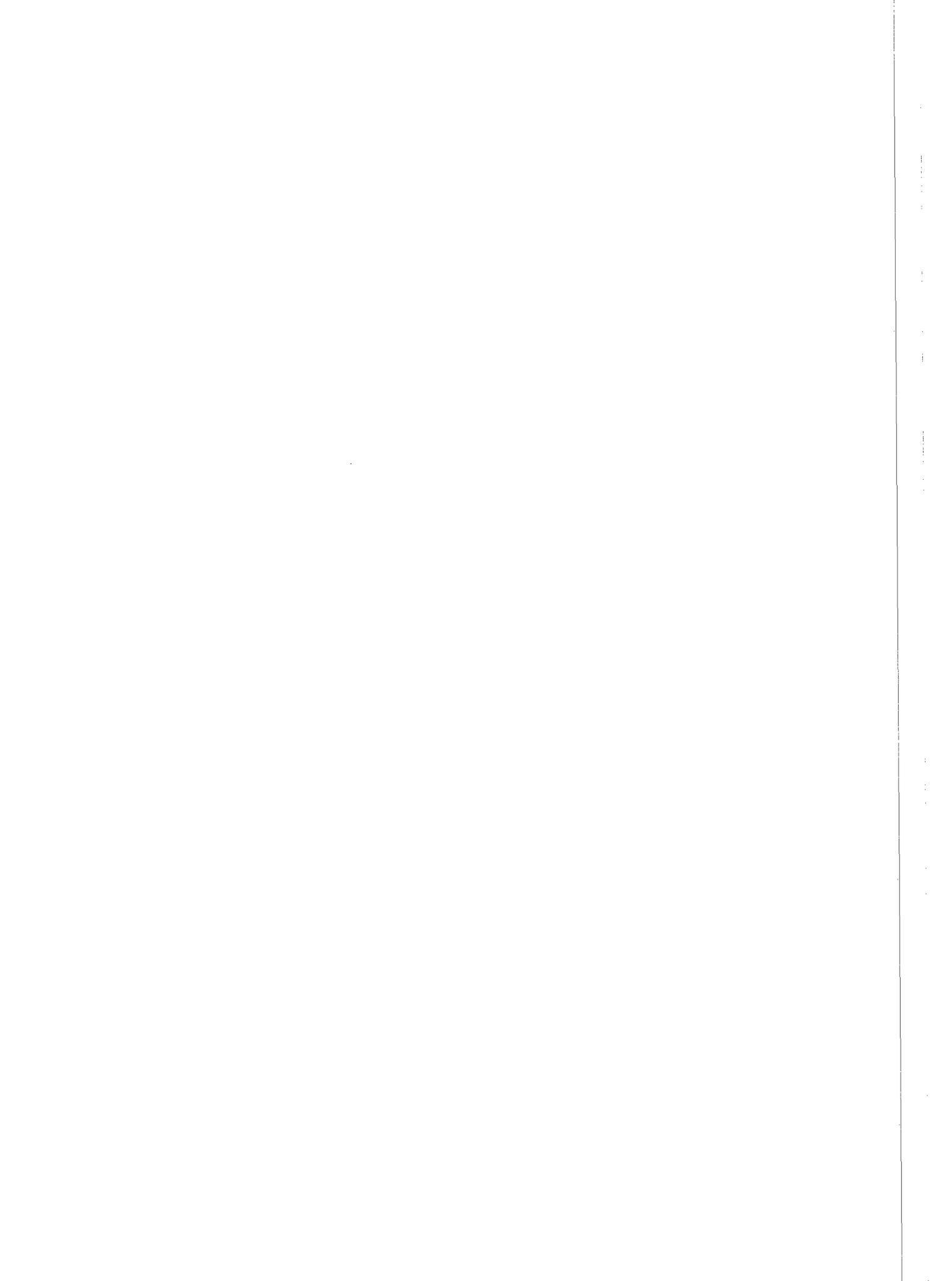


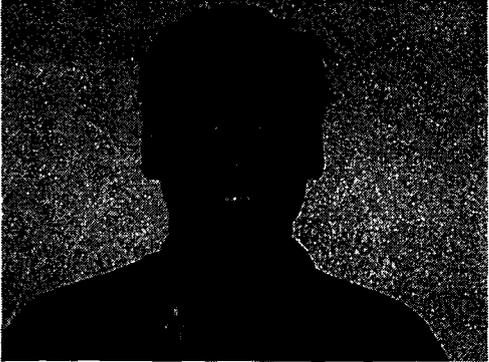


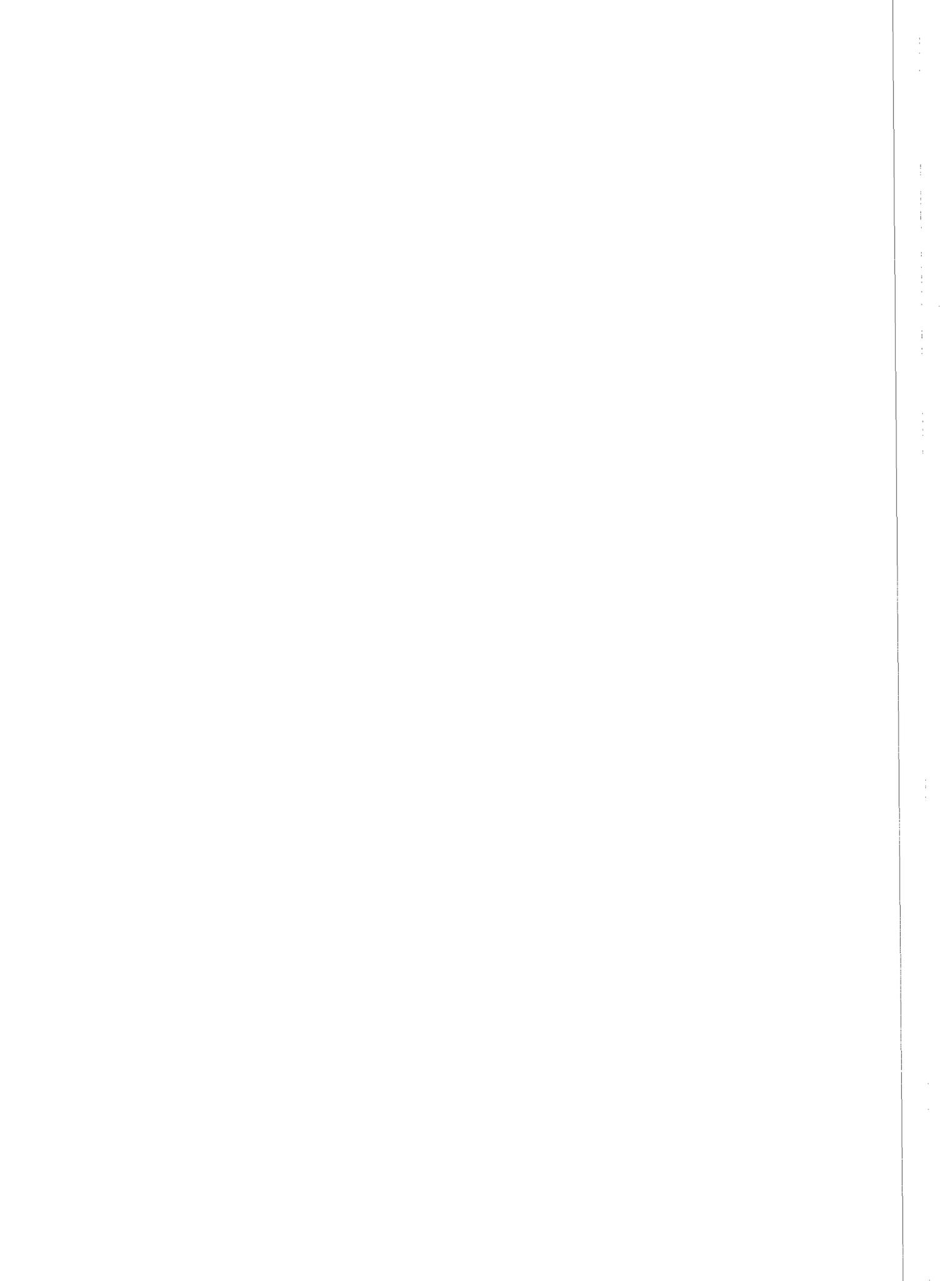
<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Cock Cancela Alfredo Estuardo Peruana Economista Dirección Regional de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción de ICA. Director Av. Matías Manzanilla No. 282, Urb. San Miguel (51-34) 234651/ 2322411 (51-34) 234651 tierradenadie@ole.com Urb. El Carmen B-7 (51-34) 211698 ICA Perú 2000</p>	
<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Farromeque Quiroz Rafael Antonio Peruana Administrador de Empresas OSITRAN Funcionario de la División Técnica Infraestructura Av. Bolivia No. 144, Piso 19, Lima 1 (51-1) 3307575 (51-1) 4331944 rfarromeque@ositran.gob.pe Juan Valer Zandoval No. 984, Lima 21 (51-1) 2616610 Lima Perú 2000</p>	



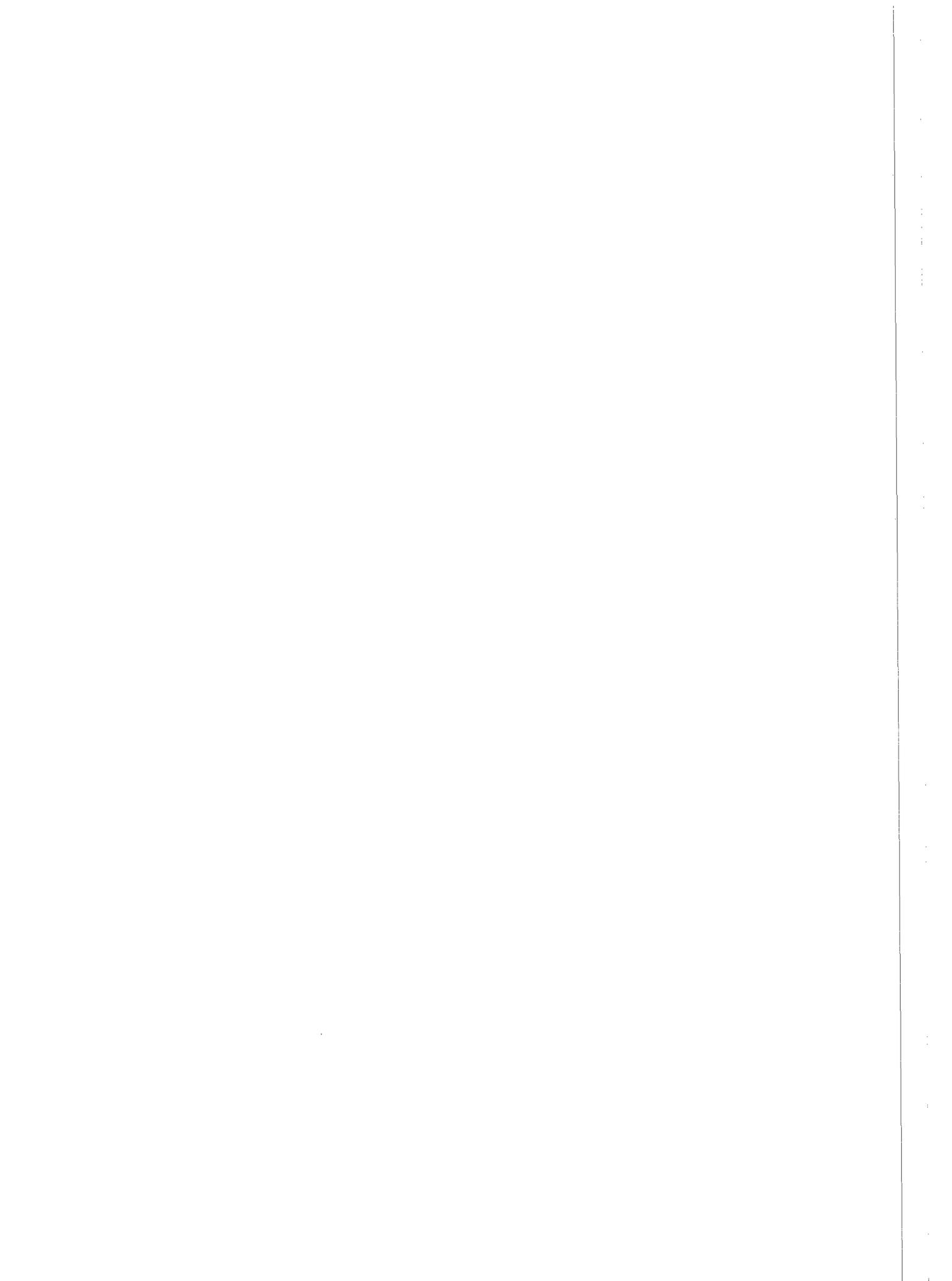
<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Grisolle Aguirre Javier Peruana Abogado Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional de Mercancías, CONUDFI Consultor de CONUDFI Av. Javier Prado Este No. 2875, Lima 41 (51-1) 3462346 - 3650890 (51-1) 3650890 grisolle@terra.com.pe Las Poncianas 276, La Molina, Lima 12 (51-1) 4951155 Lima Perú 2000</p>	
<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Lazo Díaz Adrián Natividad Peruana Economista Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. Director de Planificación Sectorial Av. 28 de Julio No. 800 (51-1) 4336822 (51-1) 4336446 alazo@mtc.gob.pe Av. Del Aire No. 2182. Urb. Villa Jardin, San Luis (51-1) 4366268 Lima Perú 2000</p>	



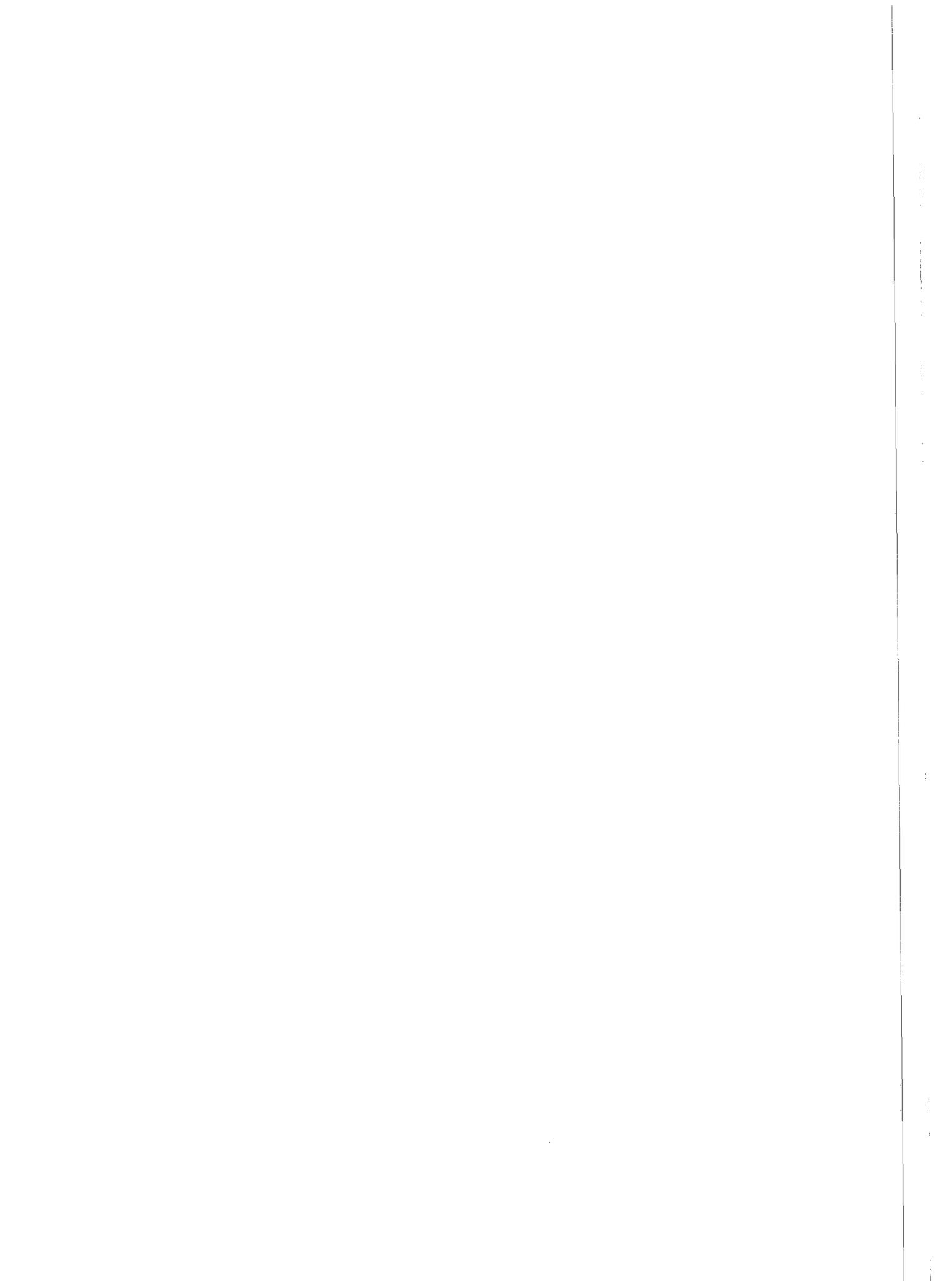
<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Manyari Gamarra Jesús Constantino Peruana Economista Municipalidad Metropolitana de Lima, Dirección de Transporte Urbano. Director General de Transporte Vía Evitamiento Km. 6.5 (51-1) 4822745/ 4820880 (51-1) 4819807 setame@munlima.gob.pe (oficial)/ jmanyari@terra.com (particular) Las Salinas No. 721, Dpto. 301, Urb. Villacampa – Rimac (51-1) 3811499 – 9178165 Lima Perú 2000</p>	
<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Vargas Yábar Diego Peruana Abogado OSITRAN Funcionario de la Gerencia Legal Av. Bolivia 144, Piso 19, Lima 1 (51-1) 3307575 (51-1) 4331940 dvargas@sbs.gob.pe Malecón Armendáriz 271, Miraflores Dpto. 11-B (51-1) 2422353 Lima Perú 2000</p>	



<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución:</p> <p>Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Palma Laura Uruguaya Contador Público Licenciado en Administración Universidad Católica del Uruguay, Universidad de la República, Administración Nacional de Puertos, Cámara de Transporte Mutimodal, Estudio Profesional</p> <p>Profesor de Proyectos de Inversión, Asesor, Consultor Héctor Gutiérrez Ruiz 1289 dpto. 401. CP 11300 (598-2) 9083462 (598-2) 9007528 palma@chasque.apc.uy Maggiolo 401 CP 11600 (598-2) 7110453 Montevideo Uruguay 2000</p>	
<p>Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución:</p> <p>Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:</p>	<p>Askiogli Homesy Gregorio Venezolana Ingeniero Civil FONTUR Jefe División Occidental Prolongación Calle Los Jabillos–Sabana Grande–CCS Edificio Fontur (58-2) 7611826 (58-2)7615790 gasqiogli@telcel.net.ve Calle 6, Quinta Emelin, Urb. La Paz, El Paraiso (58-2) 4722602/ 3038226 Caracas Venezuela 2000</p>	



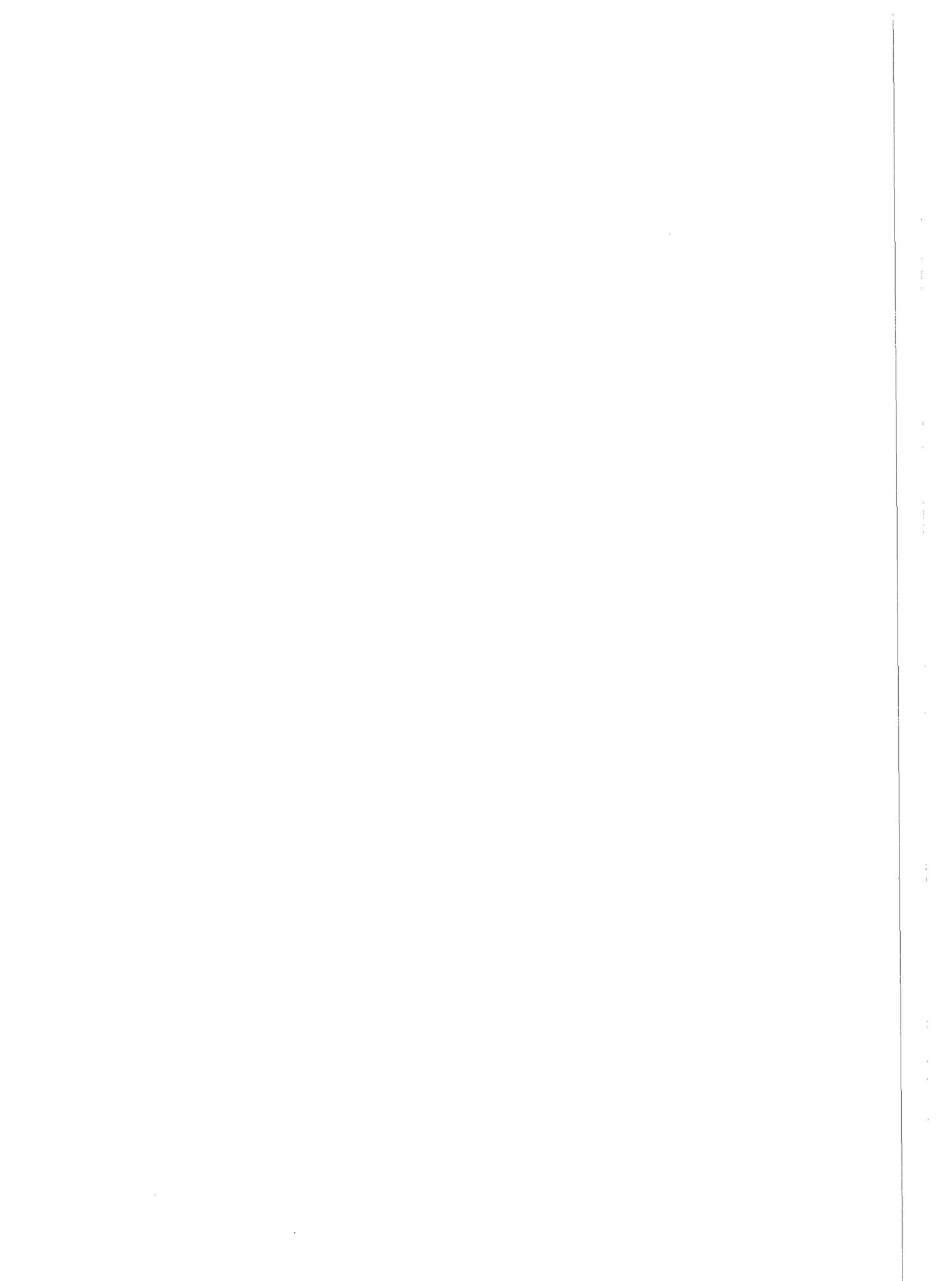
Apellidos: Nombres: Nacionalidad: Profesión: Institución: Cargo: Dirección Oficial: Fono Oficial: Fax Oficial: E - mail: Dirección Particular: Fono Particular: Ciudad: País: Año:	<p>Mercado Silva Santiago de Jesús Venezolana Oficial en Servicio Activo (Capitán de Corbeta) Armada de Venezuela Segundo Comandante del Transporte Arv. "Goajira" (T-63) Base Naval "Ca. "Agustín Armario" (58-42) 601000/1 (58-42) 601239 santiagom@telcel.net.ve / venezuela24@hotmail.com Conjunto Residencial "La Rosa", Torre A, Piso 2, Apto. 2-D (58-42) 621925 Puerto Cabello, Estado Carabobo Venezuela 2000</p>	
---	--	---



Anexo 3: Programa efectivamente desarrollado

PROGRAMA DEL 5 AL 13 DE MAYO DEL 2000

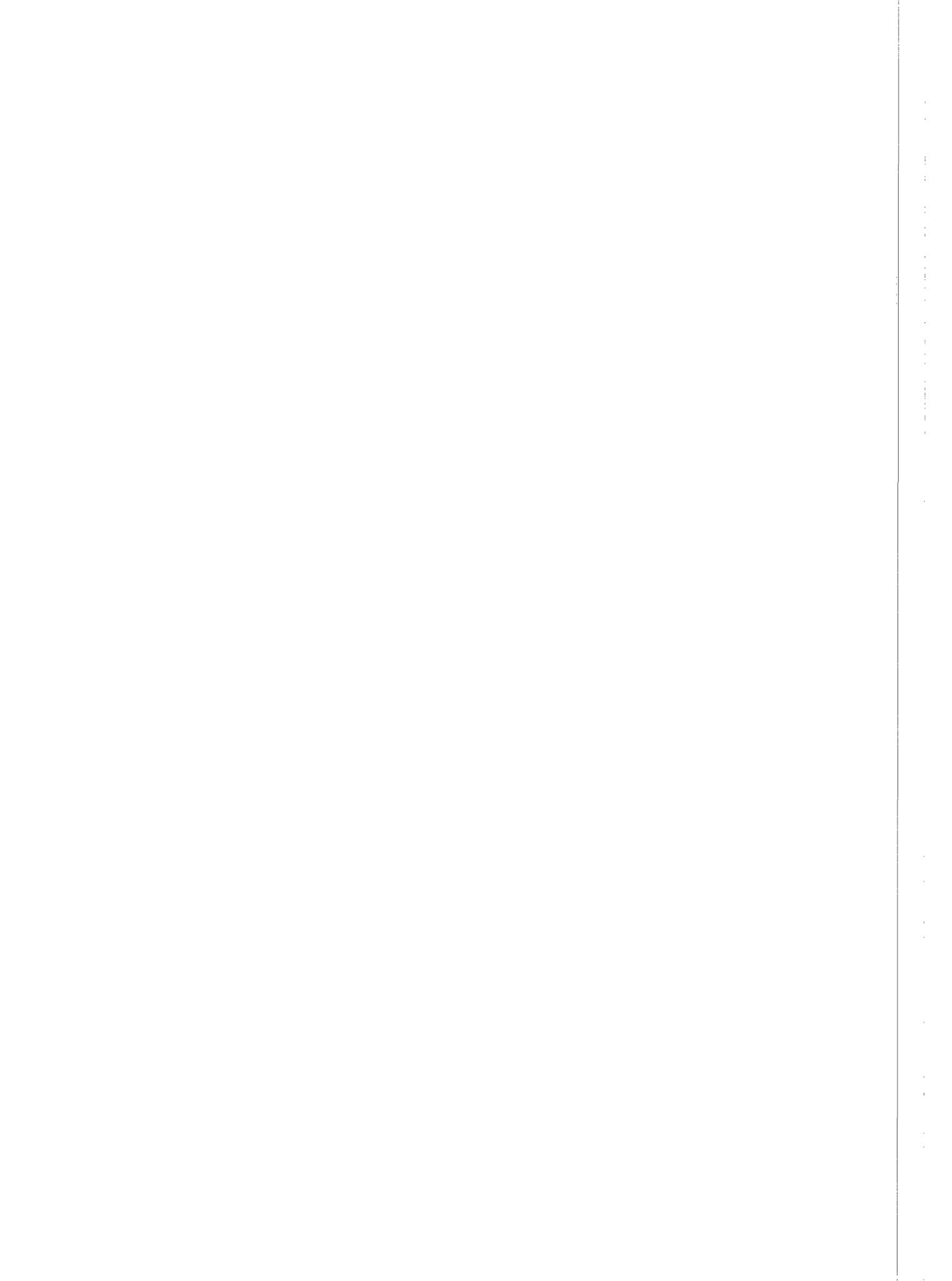
Semana	Día	9:00 – 10:30	11:00 – 12:30	14:30 – 16:00	16:30 – 18:00
	5	Registro de participantes <i>Sra. M. Soledad Pascual</i>	Inauguración y Vino de Honor <i>Srs. Ian Thomson, Edgar Ortegón, Eduardo Aldunate</i>	Presentación de participantes <i>Sr. Eduardo Aldunate</i>	Libre
Primera	8	Crecimiento, Equidad y Ciudadanía <i>Sr. Juan Carlos Ramírez</i>		Equidad y transporte <i>Srs. Ian Thomson, Jan Hoffmann, Sidney Rezende, José María Rubiato</i>	
	9	Elementos de economía para la evaluación de proyectos <i>Sr. Jaime Artigas</i>		Matemática Financiera <i>Sr. Jaime Artigas</i>	
	10	Transporte ferroviario: Evolución y perspectivas <i>Sr. Ian Thomson</i>		Taller: Políticas e instrumentos para la gestión y fomento del transporte ferroviario <i>Sr. Ignacio Echevarría</i>	
	11	Puertos: Evolución y perspectivas <i>Sr. Sidney Rezende</i>		Taller: Políticas e instrumentos para administración y operación de los puertos <i>Sr. Sidney Rezende</i>	
	12	Transporte marítimo: Evolución y perspectivas <i>Sr. Jan Hoffmann</i>		Taller: Políticas e instrumentos para la gestión y fomento del transporte marítimo <i>Sr. Ignacio Vergara</i>	
	13	Visita técnica al puerto de San Antonio <i>Coordinador: Sr. Jan Hoffmann</i>			



**CURSO INTERNACIONAL
POLÍTICAS DE TRANSPORTE Y DE PREPARACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE TRANSPORTE**

PROGRAMA DEL 15 al 19 DE MAYO DEL 2000

Semana	Día	9:00 – 10:30	11:00 – 12:30	14:30 – 16:00	16:30 – 18:00
Segunda	15	Políticas de gestión de la infraestructura de transporte vial <i>Sr. Alberto Bull</i>		Taller: Políticas e instrumentos para la gestión de la infraestructura vial <i>Sr. Jaime Carramiñana</i>	
	16	Transporte urbano: Evolución y perspectivas <i>Sr. Ian Thomson</i>		Taller: Políticas e instrumentos para la gestión y fomento del transporte urbano <i>Sr. Alan Thomas</i>	
	17	Transporte multimodal: Evolución y perspectivas <i>Sr. José María Rubiato</i>		Taller: Políticas e instrumentos para la gestión y fomento del transporte multimodal <i>Sr. Juan Pablo Díez</i>	
	18	Transporte aéreo: Evolución y perspectivas <i>Sr. Guillermo Novoa</i>		Taller: Políticas e instrumentos para la gestión y fomento del transporte aéreo <i>Sr. Guillermo Novoa</i>	
	19	Concesiones de caminos y aeropuertos <i>Sr. Francisco Ghisolfo</i>		Mesa redonda sobre participación privada <i>Coordinadores: Sres. Ian Thomson y Eduardo Aldunate</i>	
	20	Visita técnica al Tren Metropolitano de Santiago <i>Coordinador: Sr. Ian Thomson</i>			



**CURSO INTERNACIONAL
POLÍTICAS DE TRANSPORTE Y DE PREPARACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE TRANSPORTE**

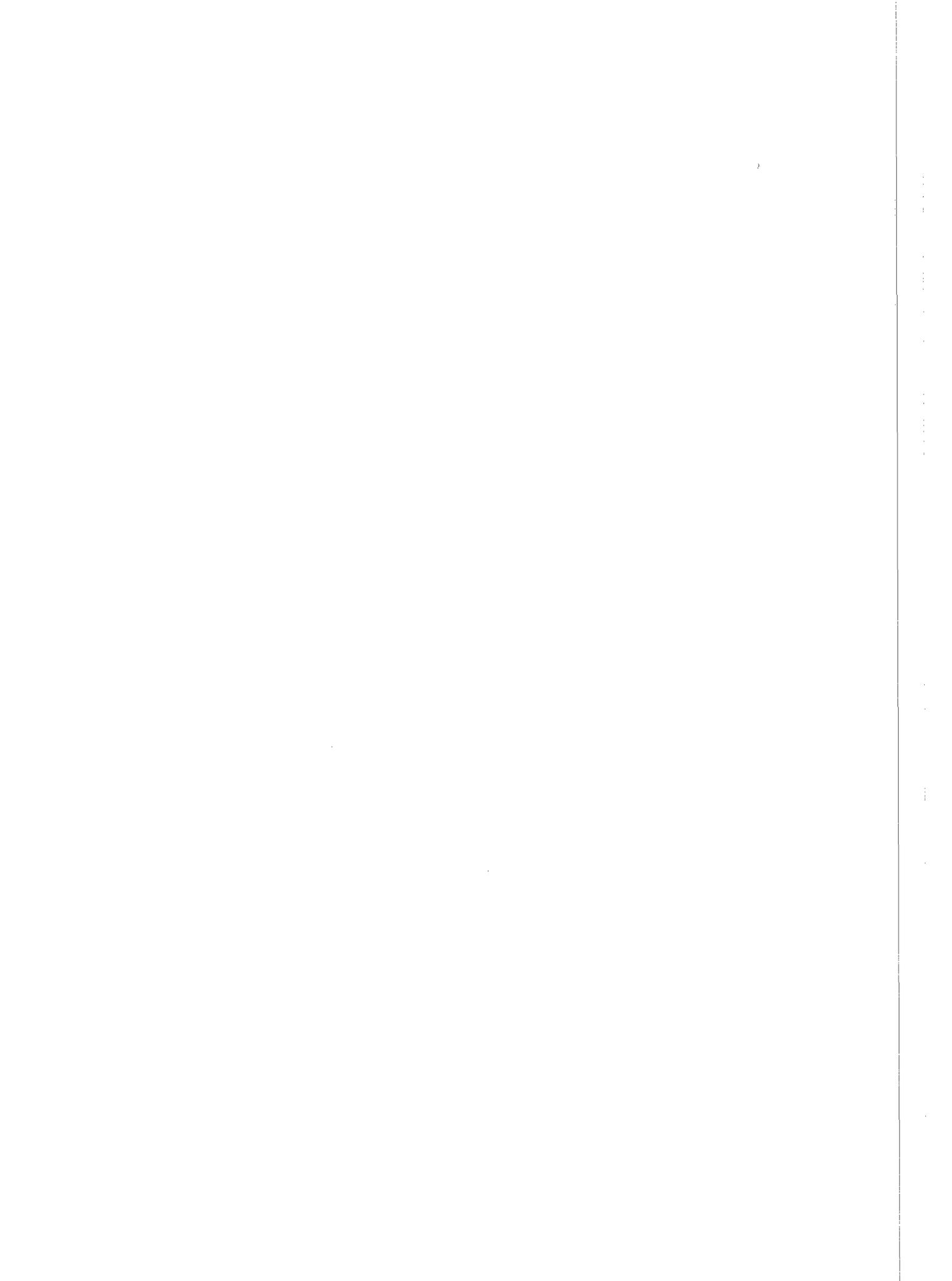
PROGRAMA DEL 22 al 26 DE MAYO DEL 2000

Semana	Día	9:00 – 10:30	11:00 – 12:30	14:30 – 16:00	16:30 – 18:00	
Tercera	22	Examen	Video Conferencia Sustrans	Video Conferencia con el Banco Mundial desde Washington	Presentación de experiencias nacionales de los participantes	
	23	Ciclo de vida de los proyectos <i>Sr. Eduardo Aldunate</i>	Identificación de problemas <i>Sr. Eduardo Aldunate</i>	Taller de identificación de problemas <i>Sr. Eduardo Aldunate</i>		
	24	Preparación de proyectos: Diagnóstico <i>Sr. Eduardo Aldunate</i>		Talleres de preparación de proyectos: Diagnóstico y estudio de alternativas <i>Sr. Eduardo Aldunate</i>	Modelo para Evaluación de Inversiones en Puertos <i>Sr. Jaime Artigas</i>	
	25	Preparación de proyectos: Estudio de Alternativas <i>Sr. Eduardo Aldunate</i>				
	26	Preparación de proyectos: Impacto ambiental <i>Srs. Uwe Breitling y Rodrigo García</i>		Taller de análisis del impacto ambiental <i>Srs. Uwe Breitling y Rodrigo García</i>		
	27	Visita técnica a la Unidad Operativa de Control de Tráfico de Santiago <i>Coordinador: Sr. Ian Thomson</i>				

**CURSO INTERNACIONAL
POLÍTICAS DE TRANSPORTE Y DE PREPARACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE TRANSPORTE**

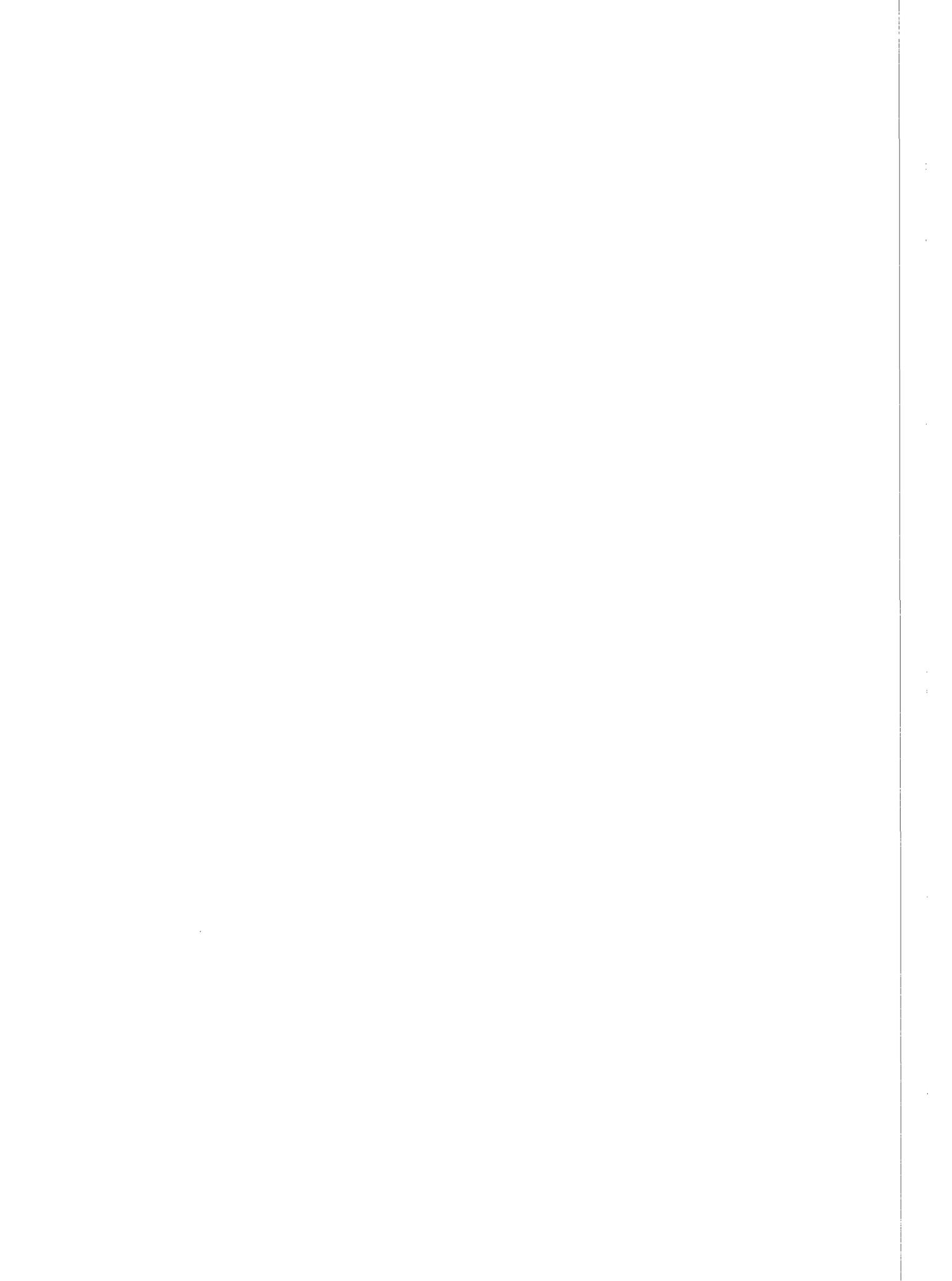
PROGRAMA DEL 29 DE MAYO AL 02 DE JUNIO DEL 2000

Semana	Día	9:00 – 10:30	11:00 – 12:30	14:30 – 16:00	16:30 – 18:00
Cuarta	29	Preparación de proyectos: Costos <i>Sr. Fernando Cartes</i>		Evaluación privada bajo condiciones de competencia <i>Srs. Jan Hoffmann y Gabriel Pérez</i>	
	30	Evaluación privada de Proyectos <i>Sr. Fernando Cartes</i>		Taller de evaluación privada <i>Sr. Fernando Cartes</i>	Modelos Sidra - Transit - Saturn <i>Sr. Juan Pablo Diez</i>
	31	Evaluación social de proyectos <i>Sr. Fernando Cartes</i>		Taller de evaluación social <i>Sr. Fernando Cartes</i>	Modelo HDM 3 y 4 <i>Sr. Ernesto Barrera</i>
	01			Taller de evaluación social <i>Sr. Fernando Cartes</i>	Taller de evaluación privada y social de Ciclovías
	02	Evaluación del Curso	Clausura		

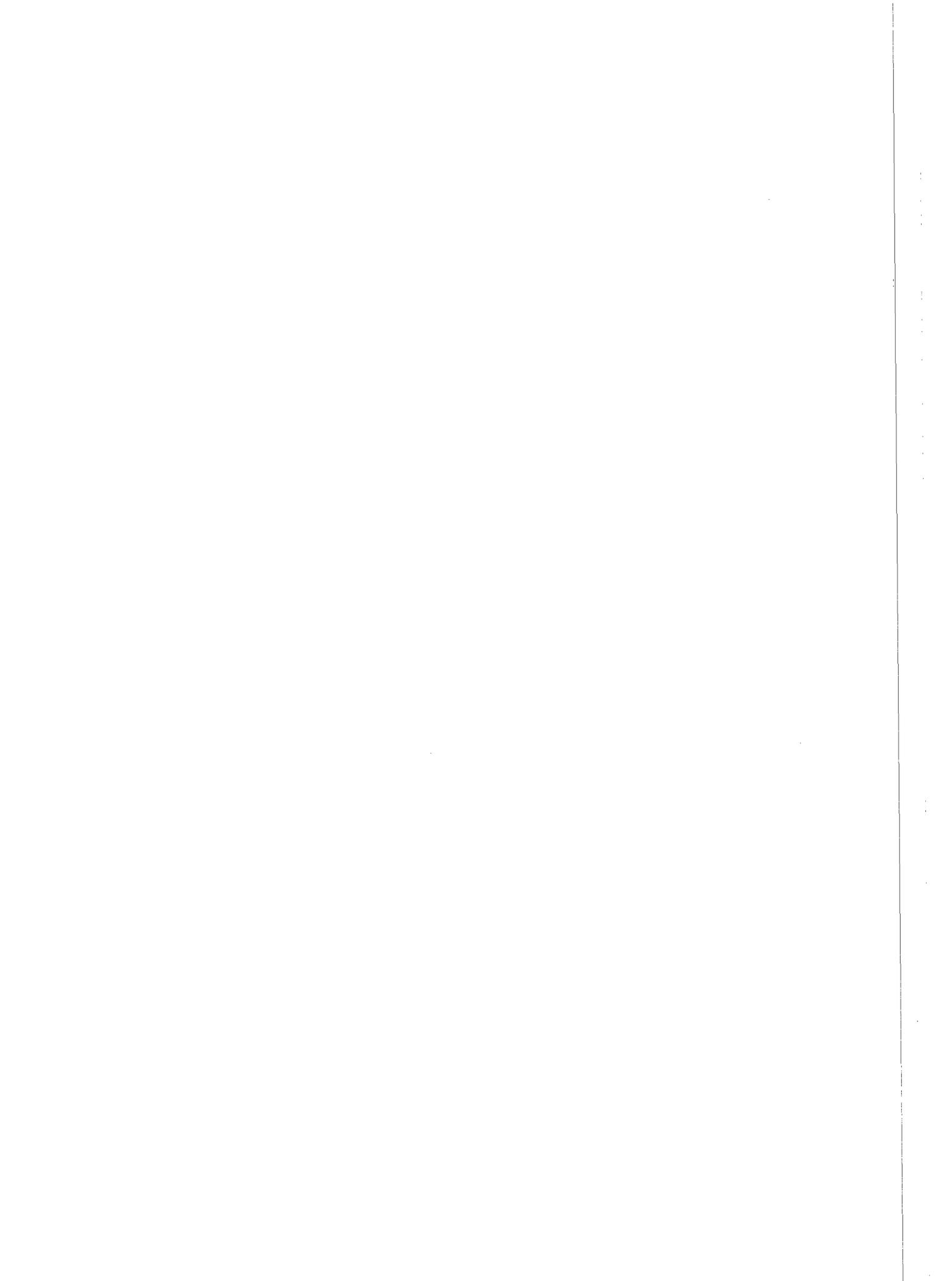


Anexo 4: Listado de profesores

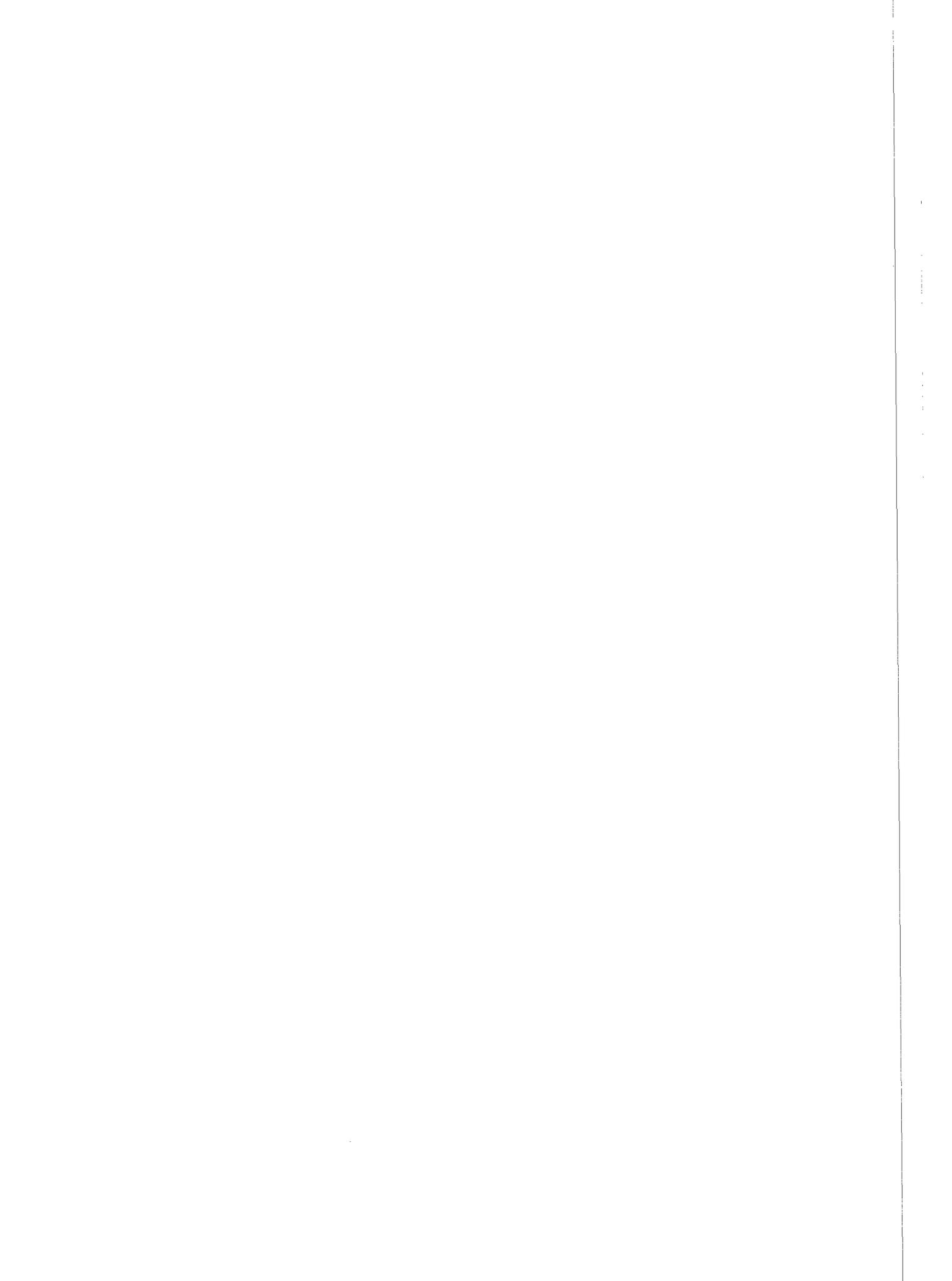
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Aldunate Riedemann Eduardo Chilena ILPES (56-2) 2102344 (56-2) 2066104 aldunate@eclac.cl
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Artigas Moreno Jaime Chileno Consultor (56-2) 2380783 jartigas@entelchile.net
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Barrera Ernesto Chileno Ministerio de Obras Públicas (56-2) 3613221 (56-2) 6985085 ebarrera@mop.cl
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Berrios Luis Chileno Infraestructura 2000 (56-2) 6352984 lberrios@endesa.cl



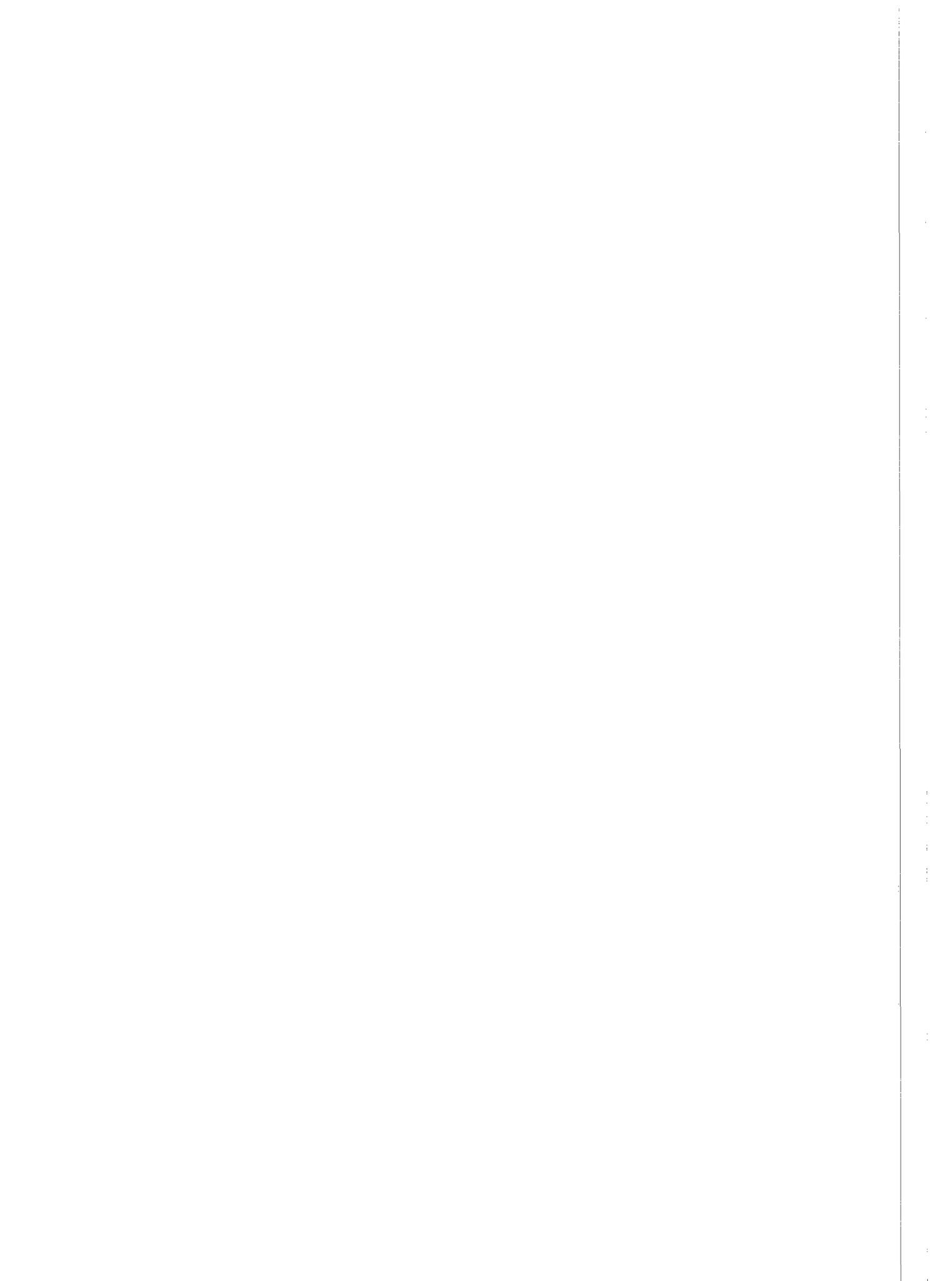
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Bull Alberto Chileno CEPAL (56-2) 2102283 (56-2) 2080252 <u>abull@eclac.cl</u>
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Breitling Uwe Alemán Proyecto GTZ-ATAS (506) 2897416 (506) 2897491 <u>uwebreit@sol.racsa.co.cr</u>
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Carramiña Jaime Chileno CEPAL/GTZ/IRF (56-2) 2339908 (56-2) 2339889 <u>asintota@entelchile.net</u>
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Cartes Fernando Chileno Universidad Católica (56-2) 2115681 (56-2) 3824124 <u>fcartes@siss.cl</u>



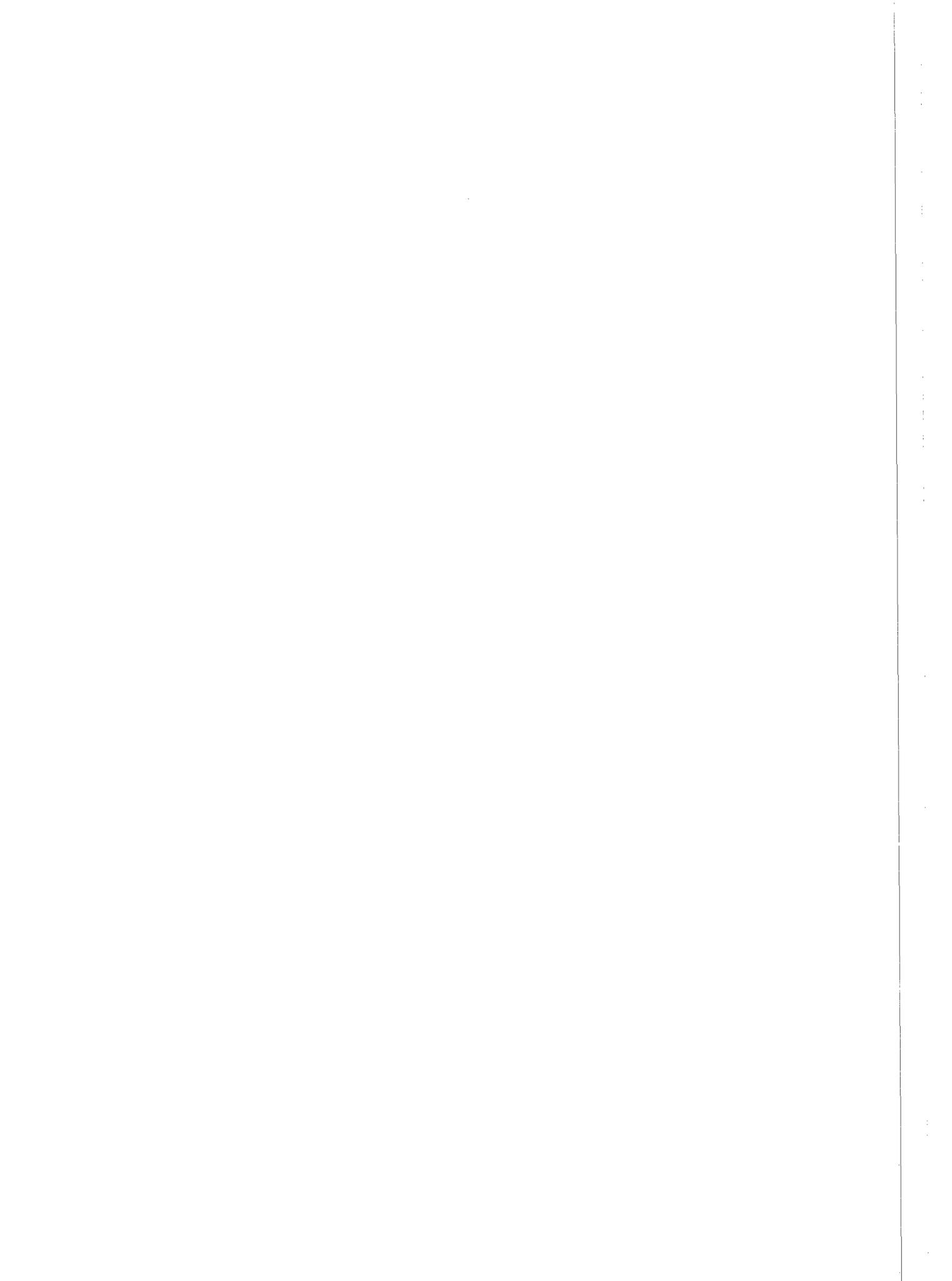
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Diez Juan Pablo Chileno CEPAL (56-2) 2102130 (56-2) 2080252 <u>jdiez@eclac.cl</u>
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Echevarría Ignacio Chileno Empresa Ferroviaria Oriental S.A. (56-2) (56-2) 2300875 <u>Ichevarr@cbt.cl</u>
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	García Rodrigo Chileno TRANSMAR (56-32) 680590 (56-32) 680590 <u>rgarcia@ctc-mundo.net</u>
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Ghisolfo Francisco Chileno Consultor (56-2) 6641778/1292 (56-2) 6644743 <u>ghisolfo@ctcinternet.cl</u>



Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Hoffmann Jan Alemán CEPAL (56-2) 2102131 (56-2) 2080252 jhoffmann@eclac.cl
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Insall Philip Inglés SUSTRANS (44-117) 9268893 (44-117) 9294173 philipi@sustrans.org.uk
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Novoa Guillermo Chileno Junto Aeronáutica Civil (56-2) 6986945 (56-2) 6983148 jac@mtt.cl
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Ortega Ignacio Chileno Puerto de San Antonio (56-35) 212159 (56-35) 219497 iortega@saiport.cl



Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Pérez Gabriel Chileno CEPAL (56-2) 2102240 (56-2) 2080252 <u>gperez@eclac.cl</u>
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Ramírez Juan Carlos Colombiano CEPAL (56-2) 2102297 (56-2) 2080252 <u>jramirez@eclac.cl</u>
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Rezende Sidney Brasileño CEPAL (56-2) 2102285 (56-20) 2080252 <u>srezende@eclac.cl</u>
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Rubiato José María Español CEPAL (56-2) 2102284 (56-2) 2080252 <u>jrubiato@eclac.cl</u>



Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Thomas Alan Chileno SECTRA (56-2) 6710935 (56-2) 6966477 <u>athomas@sectra.cl</u>
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Thomson Ian Norteamericanoa CEPAL, Naciones Unidas (56-2) 2102281 (56-2) 2080252 <u>ithomson@eclac.cl</u>
Apellido: Nombre: Nacionalidad: Institución: Fono Oficial: Fax Oficial: E – mail:	Vergara Ignacio Chileno CEPAL (56-2) 2102367 (56-2) 2080252 <u>ivergara@eclac.cl</u>

Anexo 5: Exámenes

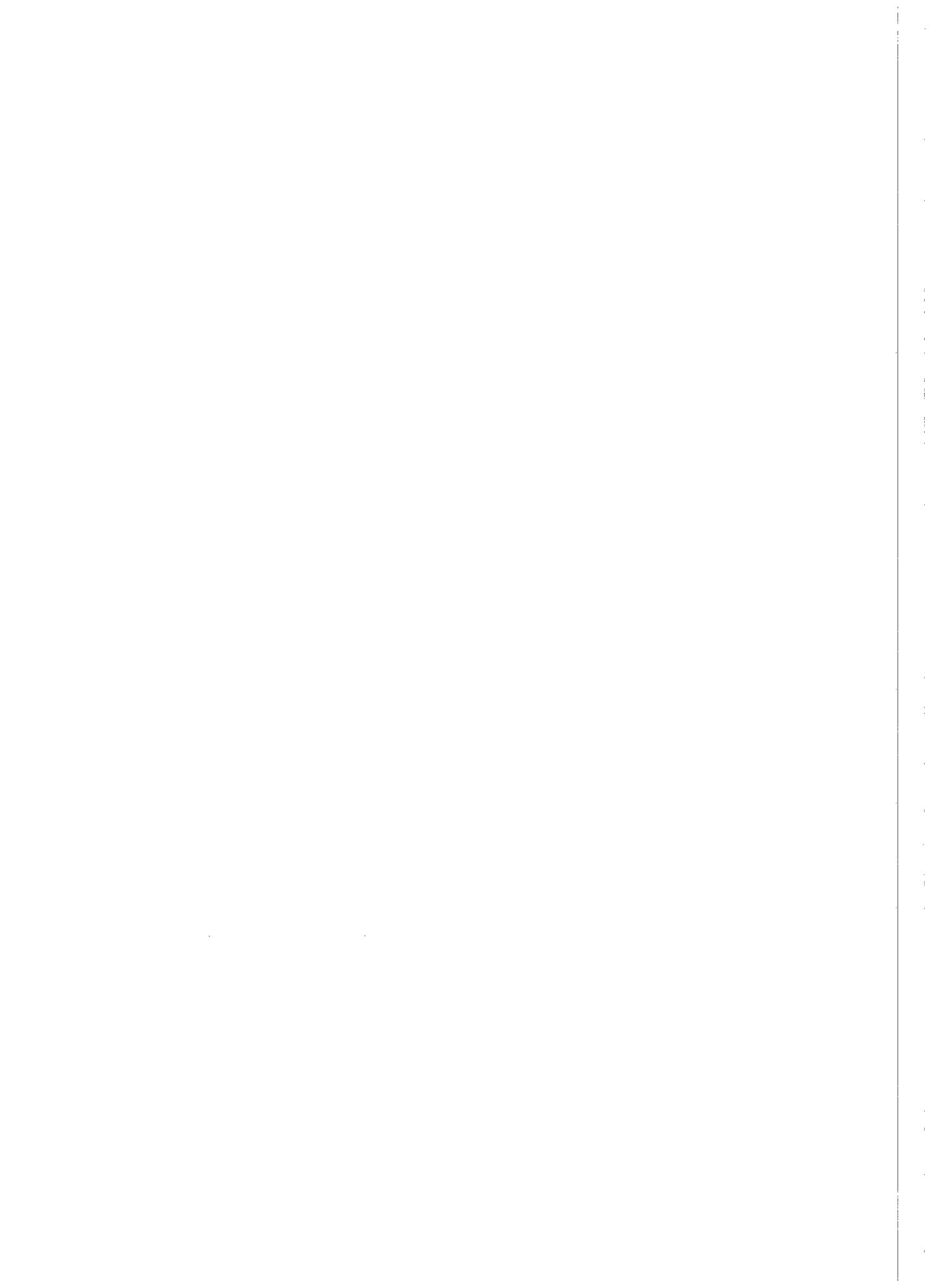
Primer Examen

Instrucciones:

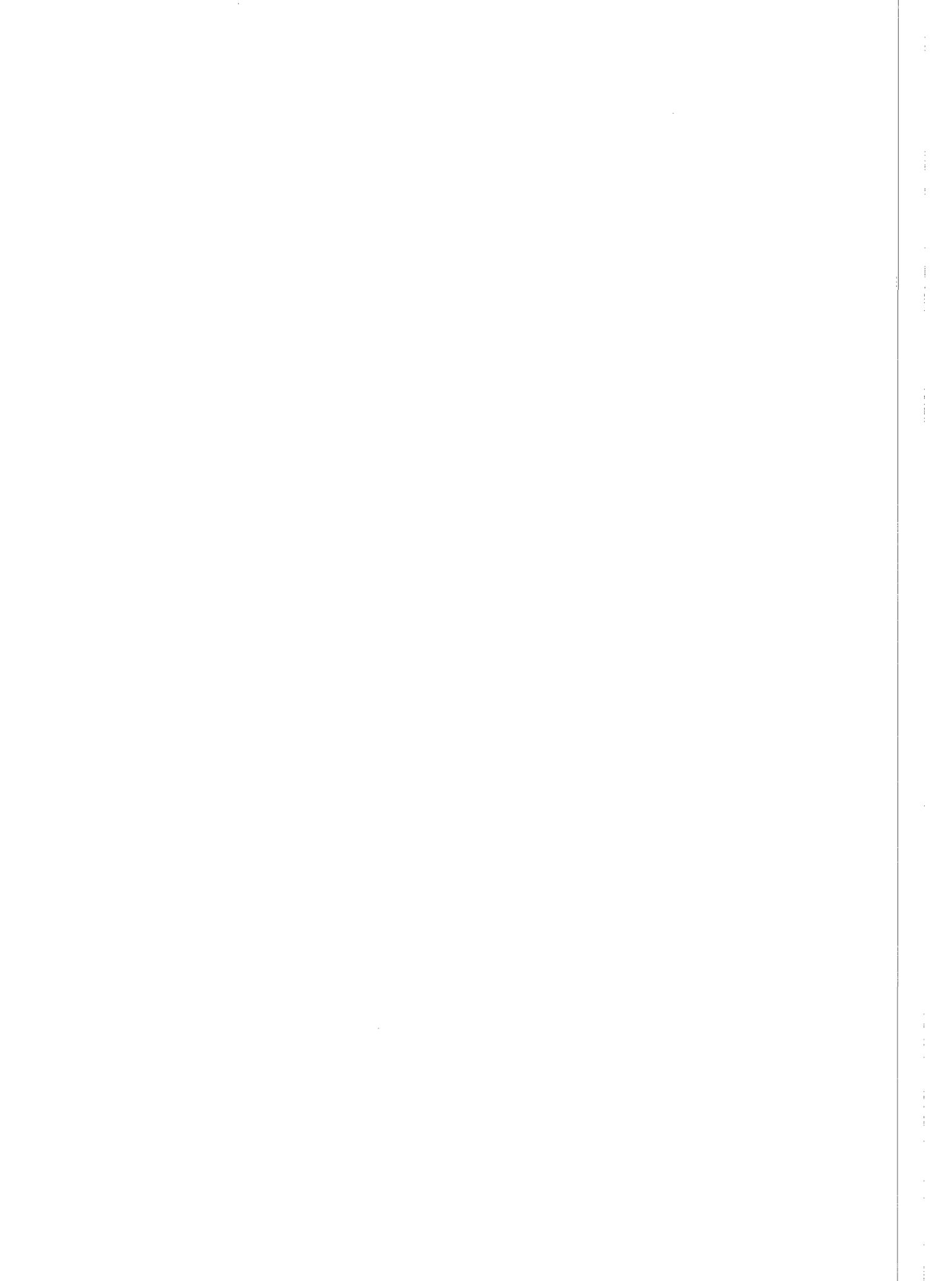
- 1.- Encierre con un círculo la respuesta correcta a cada pregunta.
- 2.- Cada pregunta vale un punto.
- 3.- Por cada respuesta errada se descontará medio punto.
- 4.- Dispone usted de una hora.

Buena suerte!

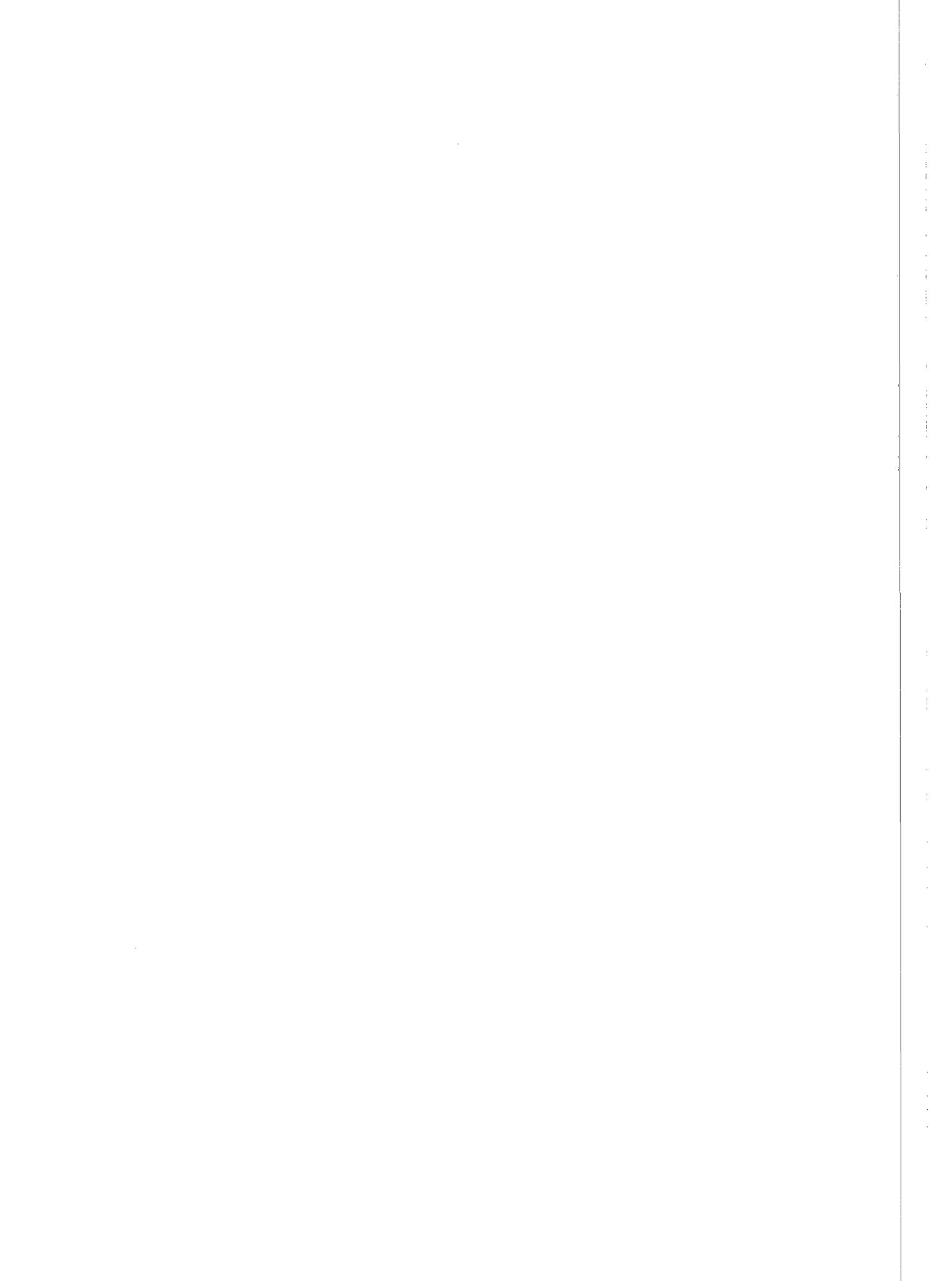
- V F 1. Se entiende por "globalización del comercio" la interdependencia entre los factores de producción de diferentes países resultante de los esfuerzos colectivos por obtener materias primas, producir componentes y proporcionar servicios de montaje y distribución de productos que se venderán en todo el mundo.
- V F 2. La diferencia fundamental entre el comercio internacional y el comercio globalizado es el grado de libertad para seleccionar insumos, bienes terminados, servicios, capitales y mano de obra.
- V F 3. Las señales del mercado siempre indican en qué áreas deberán hacerse reducciones y qué opciones existen para lograrlo.
- V F 4. Actualmente, la eficiencia portuaria alude a la capacidad de operar la maquinaria y las instalaciones portuarias con el rendimiento previsto en su diseño. Por ejemplo, una grúa diseñada para manejar 30 contenedores por hora tiene que ser operada y mantenida para alcanzar estas especificaciones.
- V F 5. Los puertos que con mayor rapidez comiencen a emplear los sistemas más modernos (o sea de uso intensivo de capital) de carga y descarga de buques y de manipulación y almacenamiento de la carga, siempre serán los que tengan los costos portuarios más bajos, menores tiempos de atraque y menor dependencia de la mano de obra.
- V F 6. Los puertos están vinculados a una zona de influencia determinada que, si no resulta apropiada con respecto a los principales productores y mercados de la economía globalizada, las inversiones en nuevas instalaciones y la reducción de aranceles sólo tendrán una incidencia mínima.
- V F 7. Las principales presiones en contra de privatización surgen de cuatro "fantasmas" o presuntos efectos de la privatización, es decir:
- El traspaso de un monopolio del sector público al sector privado;
 - la socialización de las pérdidas y la privatización de las utilidades;
 - la eliminación del movimiento sindical portuario;
 - el sometimiento de la soberanía nacional a los intereses privados o, a los intereses privados de otro país.
- V F 8. Las siguientes medidas jurídicas sientan las bases para la participación privada en los puertos del sector público:
- La desregulación del sector portuario;
 - La descentralización y la autonomía financiera de los puertos;
 - Las leyes antimonopolios que se aplican a los operadores privados de las terminales marítimas; y



- Legislación específica en que se defina la participación del sector privado en los puertos estatales.
- V F 9. Los principales objetivos de la reforma laboral portuaria son:
- Asegurar que las actividades del sector laboral estén sujetas a los mecanismos del mercado a fin de que su rendimiento se rija por el mismo sistema de estímulos y sanciones que las de los demás miembros de la comunidad portuaria;
 - Modificar los regímenes laborales, los convenios colectivos y las prácticas de trabajo a fin de que se adapten lo más rápidamente posible a los mecanismos mencionados;
 - Colaborar con los operadores privados de las terminales marítimas en la adopción de decisiones de tipo operacional.
- V F 10. La capacidad negociadora de los sindicatos portuarios nunca ha sido el resultado de sus alianzas políticas y de su ubicación en la encrucijada del comercio, las finanzas y el empleo.
- V F 11. Es necesario fijar políticas viales que sean de conocimiento público.
- V F 12. Por tratarse de bienes nacionales de uso público y servir a la conectividad y acceso al territorio, el financiamiento de las necesidades del sector vial, salvo las concesiones, es responsabilidad exclusiva del Estado.
- V F 13. Los problemas viales se pueden resolver con la sola condición de contar con recursos financieros suficientes.
- V F 14. La defensa del interés público en torno a caminos y calles consiste, al menos en parte, en fijar límites admisibles al deterioro de las vías y que ellos se cumplan.
- V F 15. La conservación vial es un problema de menor cuantía en relación a la economía de un país.
- V F 16. Aunque difícil de lograr, la experiencia demuestra que con buenos argumentos es posible obtener financiamiento suficiente y estable para la conservación vial de parte del los presupuestos nacionales.
- V F 17. Los contratos de gestión de conservación vial (o contratos por estándares o niveles de servicio), bien controlados, llevan implícito un incentivo al mejoramiento y baja de costos de la conservación.
- V F 18. Resulta relativamente sencillo introducir una amplia rendición de cuentas y "accountability" en los organismos viales, por formar parte de la cultura institucional del sector público.
- V F 19. Los indicadores de gestión ayudan a mejorar el desempeño institucional.
- V F 20. Consultar la opinión de usuarios directos e indirectos acerca de las grandes decisiones viales (presupuesto anual, fijación de límites admisibles de deterioro de vías, (etc.) es inoficioso, pues no entienden de asuntos técnicos.
- V F 21. El otorgamiento de derechos de tráfico en el transporte aéreo internacional se basa en acuerdos multilaterales.
- V F 22. Una empresa aérea es una entidad que tiene la dirección técnica de aeronaves
- V F 23. El tramo Santiago-Madrid, vía Sao Paulo es de quinta libertad para una empresa aérea brasileña.



- V F 24. Las tarifas en el transporte aéreo internacional las fijan las autoridades aeronáuticas.
- V F 25. Las alianzas de líneas aéreas disminuyen la competencia en el transporte aéreo internacional.
- V F 26. La concentración de la oferta se puede contrarrestar alzando las barreras a la competencia.
- V F 27. Una operación de comercio internacional se divide en dos flujos: un flujo físico en un sentido y un flujo financiero en sentido opuesto.
- V F 28. En el transporte intermodal solo la optimización de la eficiencia de cada tramo y para cada modo de transporte garantiza la eficiencia global del sistema.
- V F 29. Un modo de transporte puede hacer uso de varios medios de transporte.
- V F 30. El operador de transporte multimodal es cliente de los transportistas modales.
- V F 31. Tanto los modos como los operadores deben competir para garantizar el desarrollo del transporte multimodal.
- V F 32. Internet no va a tener otras repercusiones en los mercados de transporte que una mejor oferta de información y datos.
- V F 33. En Europa y Estados Unidos, el transporte multimodal no es objeto de planificación.
- V F 34. Los modelos de simulación del transporte usados tradicionalmente en la planificación del transporte se componen de cinco etapas.
- V F 35. Los modelos actualmente usados son capaces de simular una redistribución temporal de los viajes a raíz de cambios relativos en la accesibilidad, entre un período y otro.
- V F 36. La experiencia de la desreglamentación del transporte colectivo urbano señala que esta medida tiende a conducir a un alza en el valor de la tarifa.
- V F 37. La tarificación vial por congestión es una medida ya implantada en varias ciudades latinoamericanas.
- V F 38. Los cambios macroeconómicos experimentados en países como Chile, Ecuador y el Perú en las dos décadas pasadas han incentivado la propiedad de automóviles.
- V F 39. En Curitiba no se permite construir edificios superiores a cinco pisos a lo largo de las vías segregadas para el transporte autobusero.
- V F 40. La congestión de tránsito es, en general, generada por los pobres, pero son los ricos que más sufren de sus consecuencias.
- V F 41. En Buenos Aires y Rio de Janeiro los metros están ya operados por concesionarios.
- V F 42. Se ha comprobado en un gran número de ciudades en el mundo entero que los metros reducen



la congestión de tránsito en el período de punta.

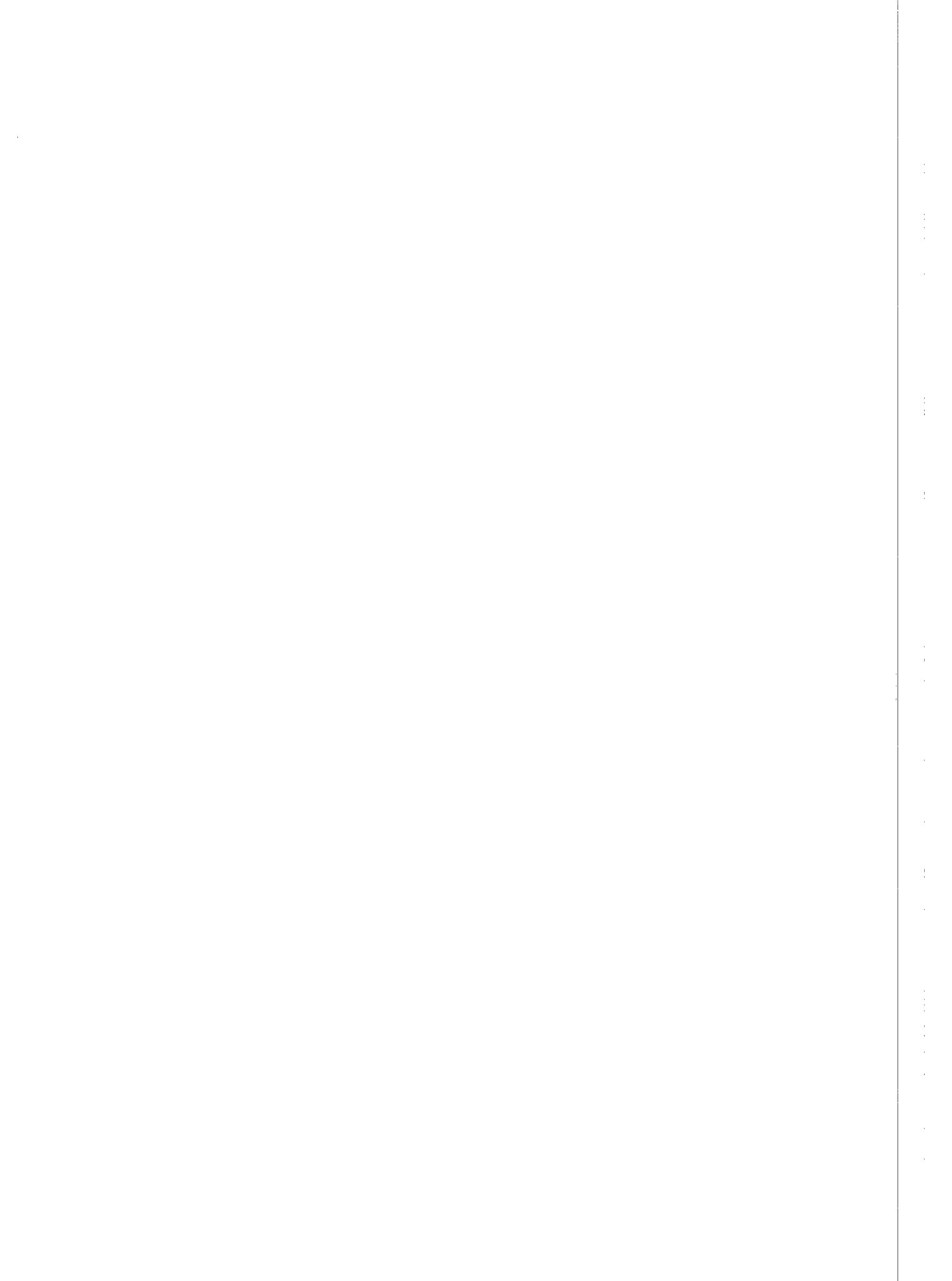
- V F 43. Las pistas segregadas para buses en Porto Alegre no llevan más de una línea por sentido.
- V F 44. El financiamiento de proyectos de infraestructura de transporte en ciudades latinoamericanas mediante impuestos a plusvalía es un principio ya aplicado en varios países.
- V F 45. La concesión resuelve el problema del monopolio natural
- V F 46. La única ventaja de la privatización de infraestructura es una mayor eficiencia.
- V F 47. La infraestructura es una ventaja competitiva de las naciones.
- V F 48. El Estado ha tenido que invertir en infraestructura solo por tratarse de grandes inversiones y largos períodos de recuperación.
- V F 49. La asignación de concesiones de caminos es recomendable realizarla con el criterio de la menor tarifa.
- V F 50. El mayor pago al fisco es un factor de licitación positivo.

Correctas:

Incorrectas:

En blanco:

Puntos:



Segundo Examen

Nota:

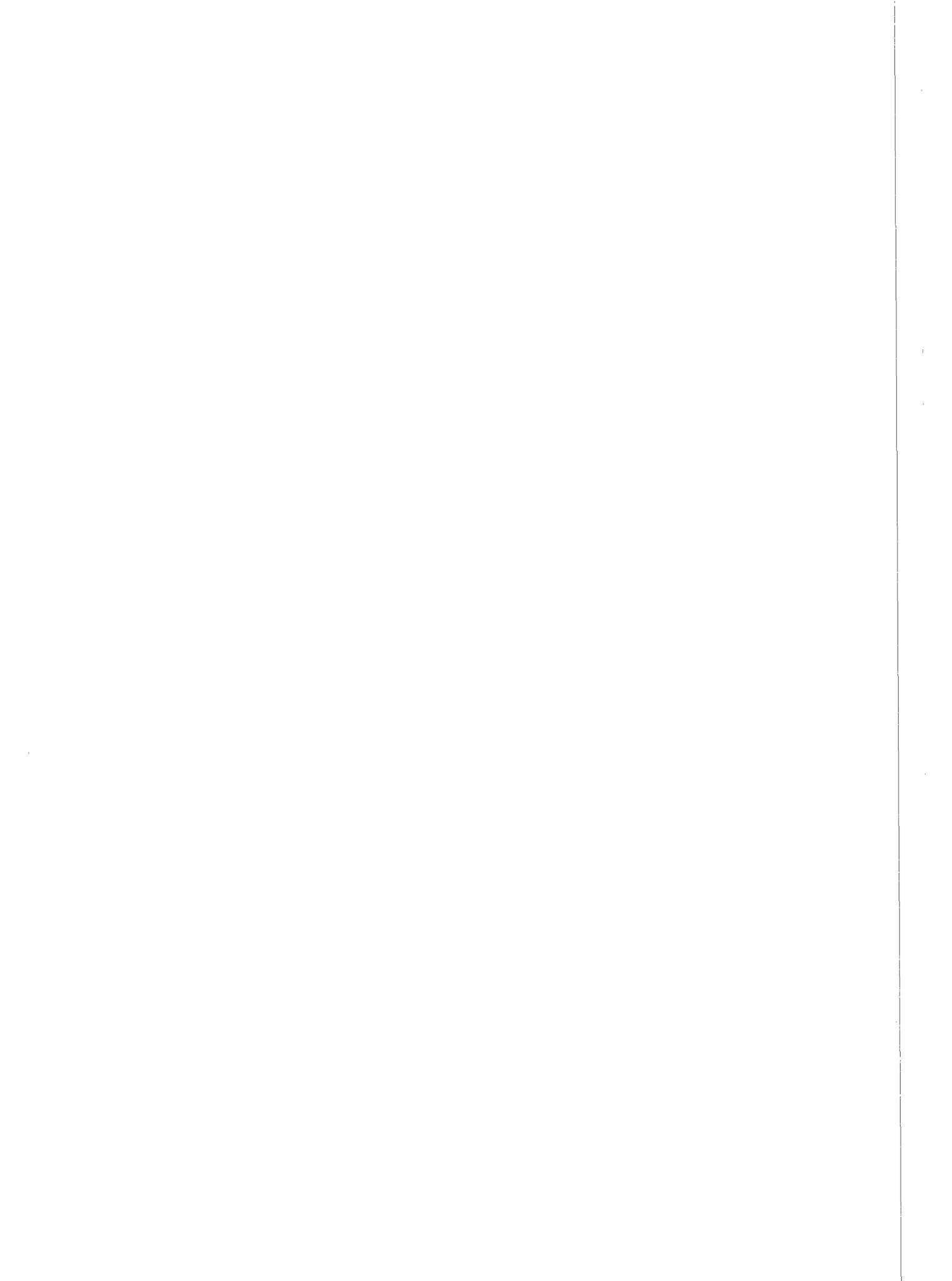
NOMBRE:.....

Instrucciones:

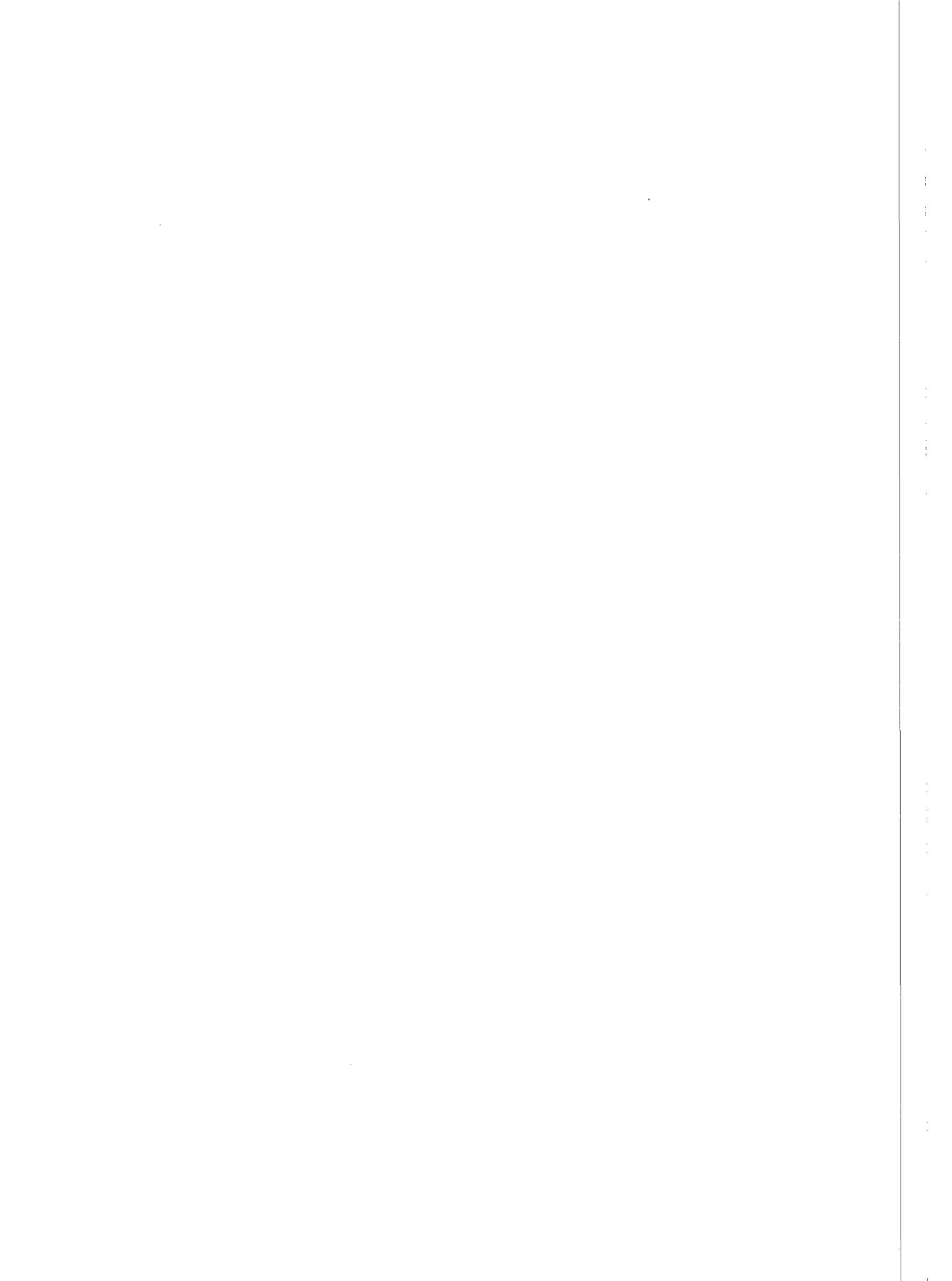
- 1.- Marque con un círculo o una cruz la respuesta correcta a cada pregunta.
- 2.- No de explicaciones.
- 3.- Cada pregunta vale un punto.
- 4.- Por cada respuesta errada se descontará medio punto (No olviden a Murphy!).
- 5.- Dispone usted de una hora y media para completar el examen.

Buena suerte!

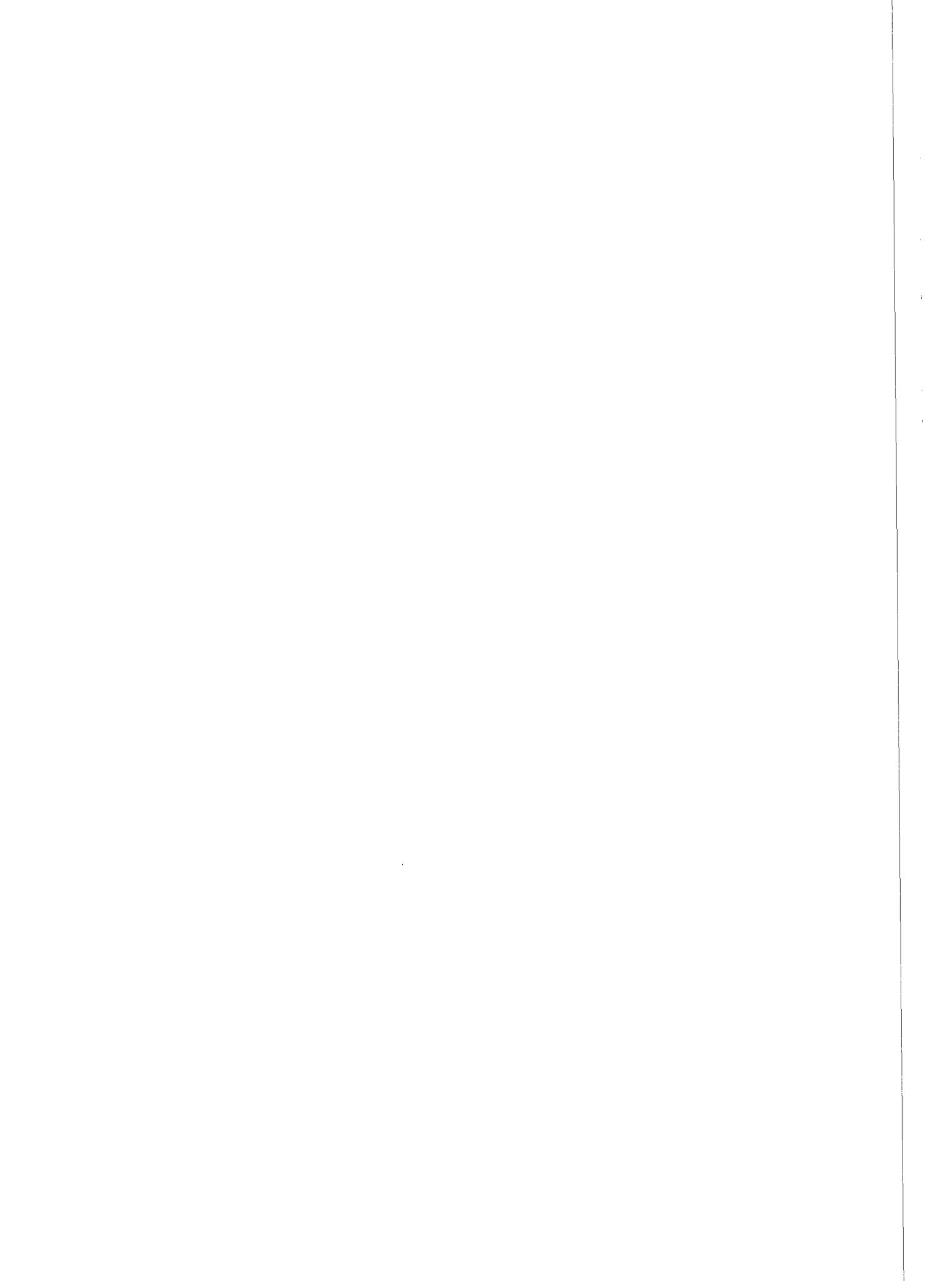
- | | | | |
|----|---|---|--|
| 1 | V | F | En el ciclo de vida de un proyecto se distinguen tres fases sucesivas: preinversión, inversión y operación. |
| 2 | V | F | La preinversión es un proceso de compra de certidumbre antes de tomar la decisión de invertir. |
| 3 | V | F | Para la definición de objetivos del proyecto, el Arbol de Medios Fines se construye con base en el Arbol de Causas-Efectos. |
| 4 | V | F | Una vez construido y consensuado el Arbol de Medios-Fines, éste se utiliza como base para la formulación del proyecto y no debe ser modificado a la luz de los resultados del diagnóstico. |
| 5 | V | F | Generalmente, la demanda se puede estimar multiplicando la población por un estándar de consumo per cápita. |
| 6 | V | F | Por lo general, la cantidad de producto por unidad de tiempo es la medida más adecuada para expresar el tamaño de un proyecto. |
| 7 | V | F | El nivel del déficit y la capacidad de financiamiento son, generalmente, los factores determinantes en el tamaño de los proyectos. |
| 8 | V | F | El precio de la tierra es el principal factor a considerar para tomar decisiones sobre localización de proyectos. |
| 9 | V | F | Al analizar la tecnología a emplear en un proyecto solo se estudia el tipo de equipos y maquinaria que se utilizará y cuando se requieren. |
| 10 | V | F | La optimización de la situación actual o situación sin proyecto se efectúa para no sobreestimar los beneficios del proyecto ni sobredimensionarlo. |
| 11 | V | F | Los aspectos ambientales no influyen en las decisiones de tamaño, localización y tecnología del proyecto y se consideran solo para efectos del estudio de impacto ambiental. |



- 12 V F Las alternativas de solución a un problema se derivan de los fines en el Arbol de Medios-Fines.
- 13 V F Tamaño, localización y tecnología son aspectos independientes que deben ser analizados secuencialmente al formular un proyecto.
- 14 V F Los factores determinantes sirven para seleccionar localizaciones viables del proyecto.
- 15 V F “El problema es que no se dispone de suficientes camiones recolectores” es una buena definición para iniciar la construcción de un Arbol Causa – Efecto.
- 16 V F El cálculo de la oferta existente de un servicio se hace solo con base en las estadísticas históricas de cantidad de servicio entregado o de bienes producidos.
- 17 V F Por lo general, una gran capacidad inicial en relación a la demanda actual es recomendable en proyectos de infraestructura de alto costo de inversión.
- 18 V F La identificación y formulación de proyectos, por ser una tarea sencilla, debe realizarla un solo profesional para evitar pérdidas de tiempo.
- 19 V F La Evaluación de Impacto Ambiental se realiza comparando la situación actual con la situación final con proyecto.
- 20 V F Los Estudios de Línea de Base dan cuenta del estado del medio ambiente antes de que se inicie un proyecto.
- 21 V F El Valor Libro (valor contable) de un activo es una buena estimación del costo de emplearlo en un proyecto.
- 22 V F La existencia de aportes de la comunidad para financiar un proyecto mejora su rentabilidad social.
- 23 V F La evaluación de proyectos aplicando el criterio costo-eficiencia permite determinar la bondad de éste a través del cálculo del VAN y TIR.
- 24 V F En el paso de la evaluación privada a la evaluación social se deben eliminar de los flujos del proyecto todas las transferencias (impuestos, subsidios).
- 25 V F La evaluación privada es aplicable a los proyectos productivos mientras que la evaluación social es la que corresponde aplicar a los proyectos sociales.
- 26 V F El costo anual equivalente por unidad de producto o por beneficiario de un proyecto es una buena medida para decidir entre alternativas de distinto tamaño y distinta vida útil pero que generan productos o servicios de iguales características.
- 27 V F La diferencia entre la evaluación privada y la evaluación social de proyectos está constituida solamente por la corrección de los precios sociales de la mano de obra, divisas y el uso de la tasa social de descuento.
- 28 V F El precio social de la mano de obra no calificada indica cuánto le cuesta al empresario contratar a un trabajador no calificado en un proyecto.
- 29 V F La evaluación social de un proyecto es realizada sólo por el Estado y la evaluación privada sólo por el sector privado.



- 30 V F El VAN indica el aumento en la riqueza que se obtiene por efectuar un proyecto en comparación con no efectuarlo.
- 31 V F Cuando el terreno donde se construirá un proyecto es propio, el costo de éste no debe incluirse en la evaluación privada ni en la evaluación social del proyecto.
- 32 V F Al evaluar la construcción de un puerto para el cual contamos con los diseños y todos los estudios básicos, no debemos olvidar incluir en la evaluación los costos que nos significaron dichos estudios.
- 33 V F Las tasas de descuento altas perjudican más a los proyectos con largo período de gestación, es decir, proyectos en que toma más años obtener beneficios.
- 34 V F La TIR es aquella tasa de descuento que hace que el Valor Actual Neto de un proyecto sea igual a cero y es única para cada proyecto.
- 35 V F Al preparar el flujo de caja de un proyecto la depreciación de los activos aparecerá solo como un costo a descontar de los ingresos.
- 36 V F El VAN privado de un proyecto es distinto según quién lo analice, pero su VAN social es siempre el mismo aunque sea calculado por un empresario privado.
- 37 V F El costo de oportunidad del dinero corresponde al valor de la mejor alternativa sacrificada al realizar el proyecto.
- 38 V F Considerando que el precio social de la mano de obra no calificada es menor que el privado, entonces cualquier proyecto que use intensivamente este tipo de mano de obra será rentable socialmente.
- 39 V F Un proyecto, si está bien definido, tiene un VAN que es independiente de la tasa de descuento que se utilice.
- 40 V F La evaluación de impacto ambiental de un proyecto no se relaciona con la evaluación económica pues no afecta los costos y beneficios del proyecto.
- 41 V F Los precios cumplen con una doble función: racionar la demanda por parte de los consumidores y ayudar a los productores a decidir cuánto producir.
- 42 V F El excedente del consumidor de un bien es igual a la diferencia entre el valor que el consumidor le otorga y el precio que paga por éste.
- 43 V F Si el VAN privado de un proyecto es mayor que cero y su VAN social es menor que cero entonces para incentivar su ejecución se debe otorgar un subsidio a la producción
- 44 V F La existencia de inflación genera una disminución del poder adquisitivo del dinero, por lo que al evaluar un proyecto todos los costos y beneficios deben expresarse en moneda de igual poder adquisitivo.
- 45 V F Si la TIR de un proyecto es mayor que cero entonces conviene implementarlo.
- 46 V F El costo de oportunidad de un recurso productivo corresponde al sacrificio que se hace en la economía por emplear ese recurso en un proyecto.
- 47 V F Para calcular la rentabilidad privada de un proyecto se debe incluir en los flujos de fondos la amortización, impuestos e intereses que se deben pagar.



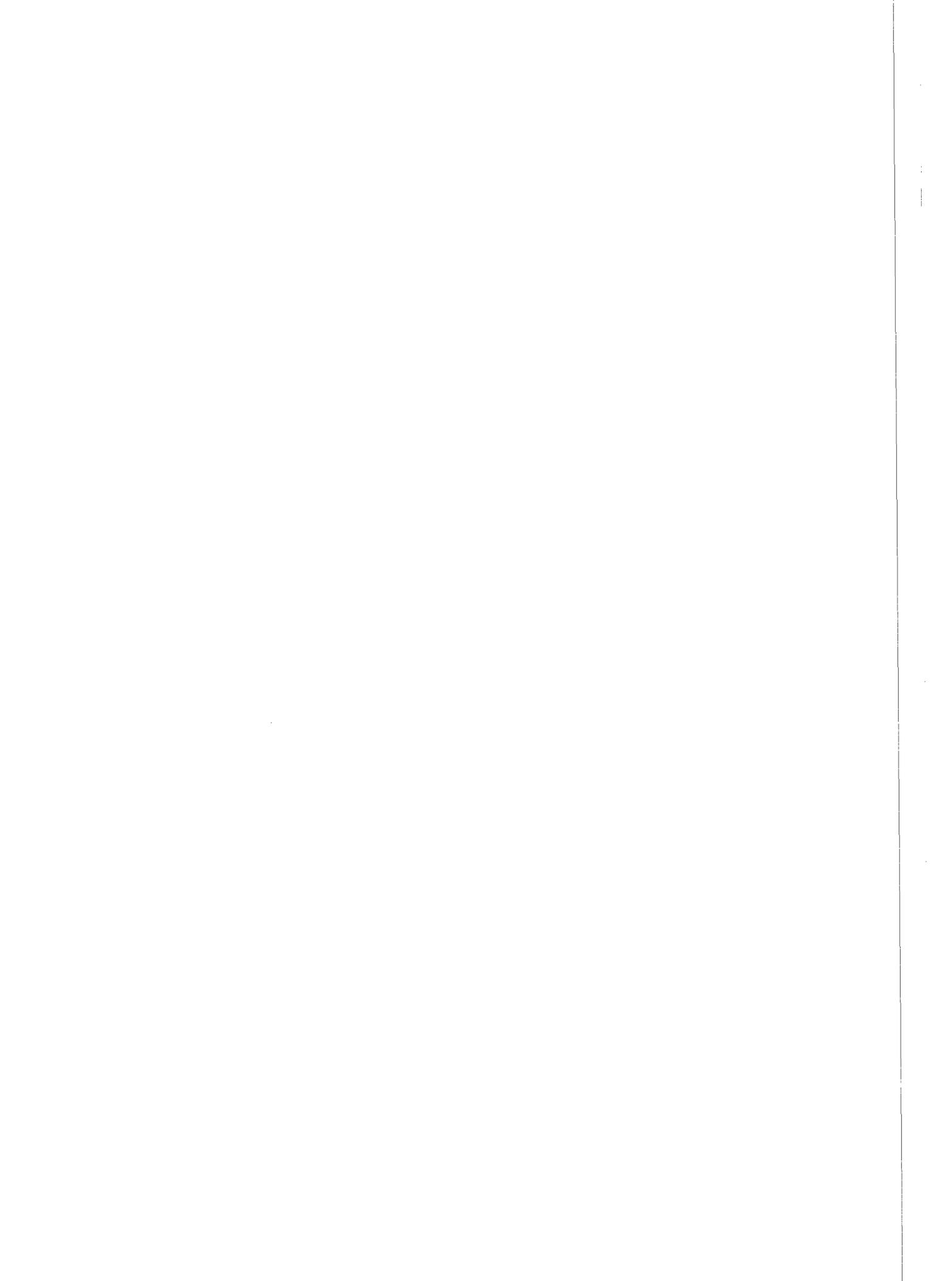
- 48 V F Si el VAN social de un proyecto es mayor que cero significa que el proyecto hace una contribución positiva al crecimiento nacional.
- 49 V F La Tasa de Rentabilidad Inmediata (TRI) puede ser utilizada como criterio de decisión en cualquier tipo de proyecto.
- 50 V F Tránsito Transferido es aquel que no cambia su O-D por efecto del proyecto pero si la ruta.

Correctas:

Incorrectas:

En blanco:

Puntos:



Anexo 6: Resultado de las evaluaciones a los alumnos

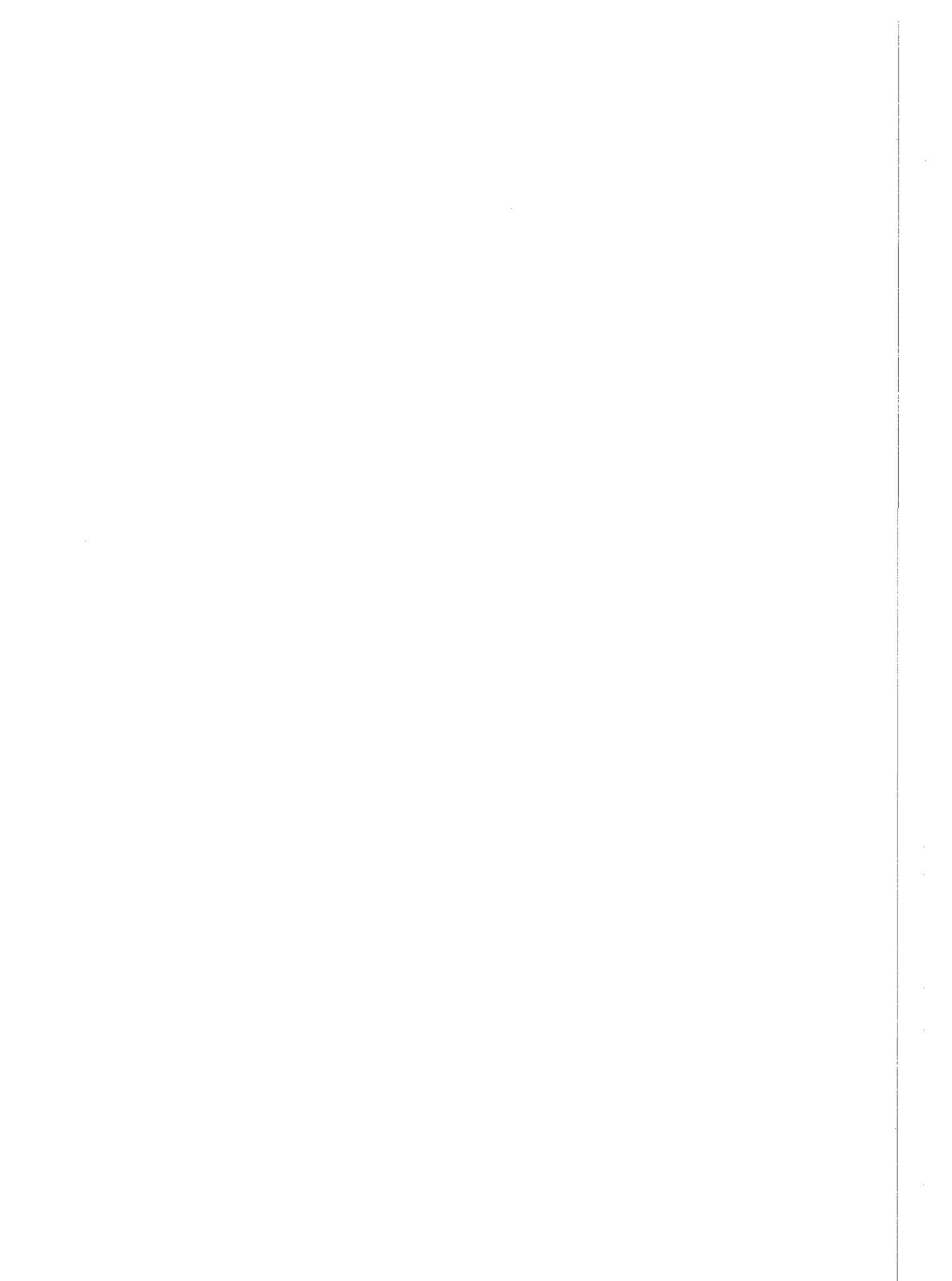
N°	APELLIDOS	NOMBRE	PAÍS	Evaluación		
				1era.	2da.	Promedio
1	Acevedo Blanco	Mario	Argentina	4.4	5.2	4.8
2	Bermúdez Vargas	Hibernón	Bolivia	4.4	5.4	4.9
3	Carrazana Baldivieso	Italo	Bolivia	4.0		
4	Álvarez Mendoza	Patricio Alejandro	Chile	4.5	5.4	5.0
5	Araya Carvajal	Lorena del Carmen	Chile	5.2	4.5	4.8
6	Basoalto	Manuel Jesús	Chile	4.5	6.0	5.3
7	Cabello	Rodrigo	Chile	5.0	4.8	4.9
8	Cárdenas Huentelicán	María Verónica	Chile	3.9	5.7	4.8
9	Echeverría	Miriam	Chile	5.7	5.8	5.8
10	Hortal Sandoval	Rodrigo Gerónimo	Chile	4.2	5.7	5.0
11	Jerez Bermúdez	Luis A.	Chile	4.3	4.4	4.3
12	Villegas Lorca	Carlos	Chile	4.7	2.8	3.7
13	Flechas Camacho	Ana Luisa	Colombia	3.6	4.8	4.2
14	Lyons Barrera	Liliana Lucía	Colombia	4.3	6.5	5.4
15	Domínguez Martínez	Bárbara	Cuba	3.5		
16	Machado Alfonso	Suzzette	Cuba	3.6	3.5	3.6
17	Martín Gutiérrez	Ana Luz	Cuba	2.9	3.8	3.3
18	Núñez Christiansen	José Iván	Ecuador	4.4	5.4	4.9
19	Rosillo Lossa	Jorge Mauricio	Ecuador	4.1	5.9	5.0
20	Posadas Pineda	Mayra Ilene	Honduras	4.4	3.9	4.2
21	Hernández Olguín	Fernando	México	4.3	5.1	4.7
22	Cock Cancela	Alfredo Estuardo	Perú	3.4	5.0	4.2
23	Farromeque Quiroz	Rafael Antonio	Perú	4.8	5.0	4.9
24	Lazo Díaz	Adrián Natividad	Perú	4.5	4.8	4.7
25	Manyari Gamarra	Jesús Constantino	Perú	5.3	5.4	5.4
26	Vargas Yábar	Diego	Perú	4.6	4.7	4.6
27	Askioqli Homesy	Gregorio	Venezuela	4.2	5.4	4.8
28	Mercado Silva	Santiago de Jesús	Venezuela	4.6	6.2	5.4

Promedio

4.3

5.0

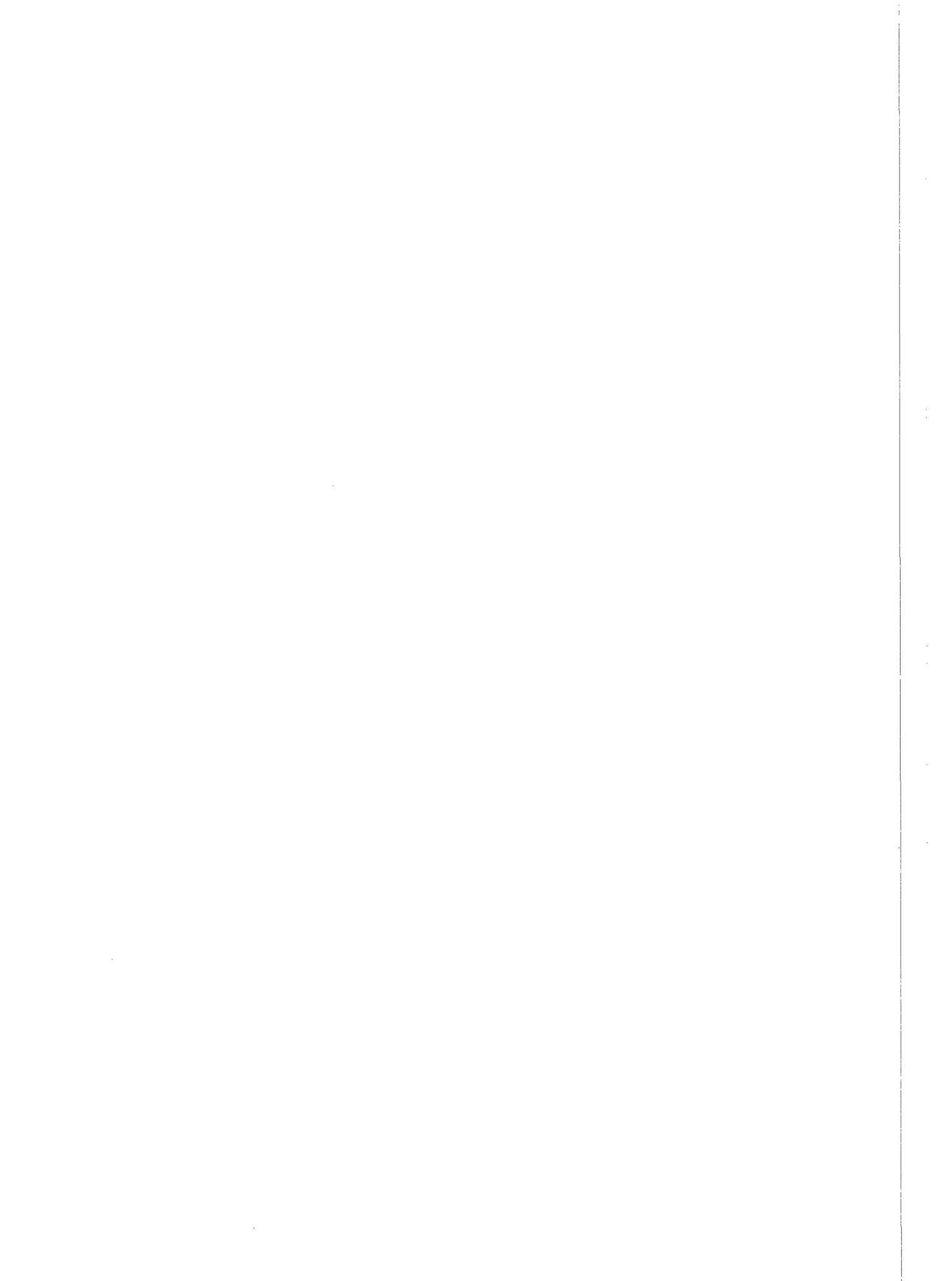
4.7



Anexo 7: Resultado de las encuestas de evaluación del curso

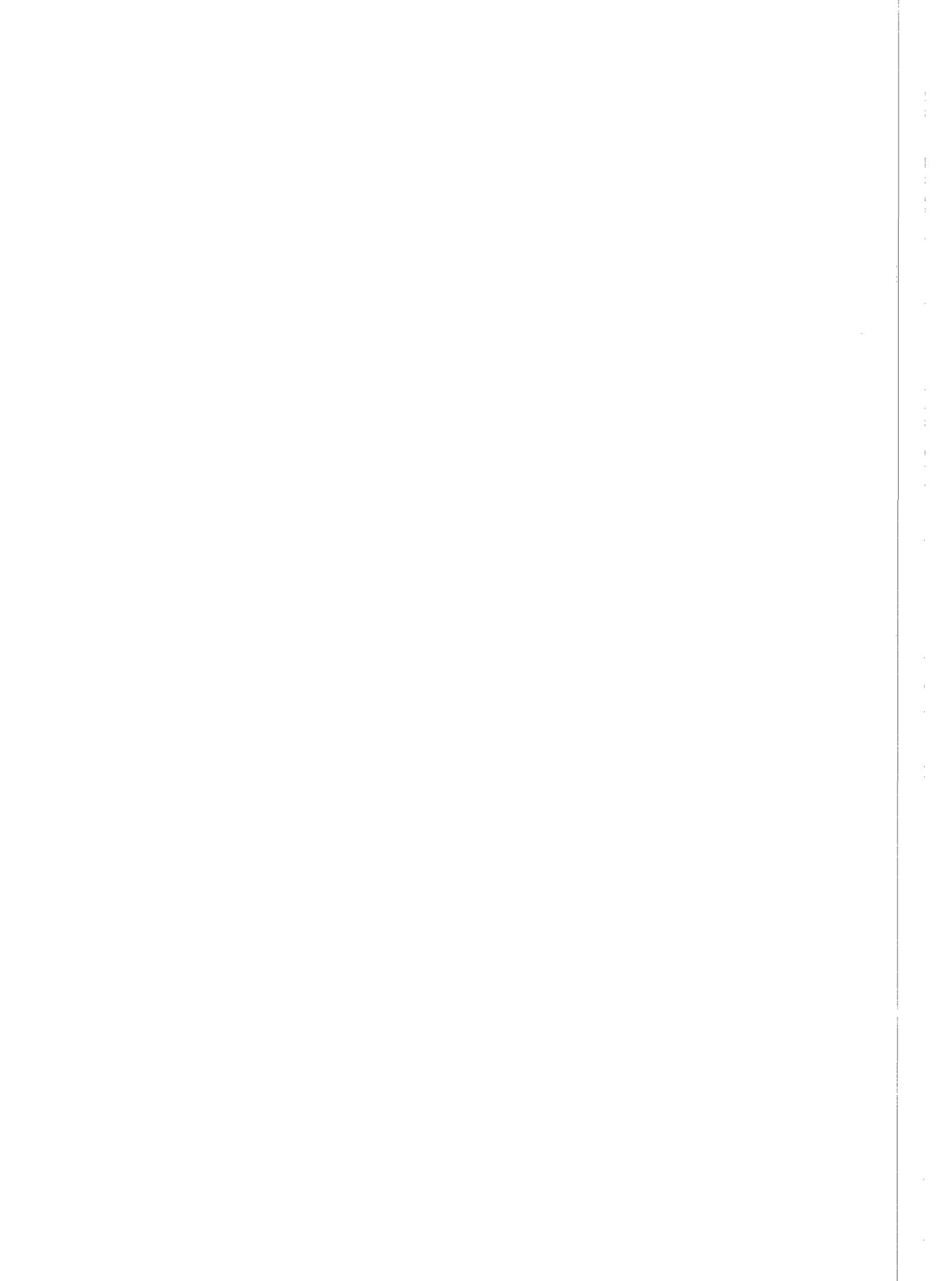
Primera encuesta

	Temas	Crecimiento, Equidad y	Equidad y Transporte	Elementos de Economía	Transporte Ferroviario
	Profesor	Ciudadanía Juan Carlos Ramírez	Varios	Jaime Artigas	Ian Thomson
1. Considera Ud. que el tema fue:	Muy Interesante	53.57%	53.57%	82.14%	60.71%
	Interesante	39.29%	39.29%	14.29%	32.14%
	De poco interés				3.57%
	De ningún interés				
	No responde	7.14%	7.14%	3.57%	3.57%
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
2. Considera Ud. que el contenido dado a la materia fue:	Muy bueno	42.86%	32.14%	64.29%	46.43%
	Adecuado	42.86%	50.00%	32.14%	46.43%
	Regular				
	Malo				
	No responde	14.28%	17.86%	3.57%	7.14%
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
3. Considera Ud. que el dictado de la tema desde el punto de vista pedagógico fue:	Muy bueno	53.57%	25.00%	78.57%	35.71%
	Bueno	28.57%	50.00%	14.29%	57.14%
	Regular	3.57%	7.14%		
	Malo				
	No responde	14.29%	14.29%	7.14%	7.14%
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
4. Considera Ud. que el tiempo dedicado a al tema fue:	Excesivo	3.57%	3.57%		
	Adecuado	85.71%	75.00%	57.14%	89.29%
	Insuficiente		10.71%	39.29%	7.14%
	No responde	10.71%	10.71%	3.57%	3.57%
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
5. El material didáctico de apoyo correspondiente a la asignatura fue:	Muy bueno	25.00%	17.86%	21.43%	46.43%
	Bueno	46.43%	35.71%	21.43%	46.43%
	Regular	17.86%	21.43%	17.86%	
	Malo				
	No responde	10.71%	25.00%	39.29%	7.14%
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
6. Para comprender mejor el tema los trabajos de taller fueron:	Muy buena				
	Buena				
	Adecuada				
	Insuficiente				
	No responde				
	Total				



Primera encuesta (continuación)

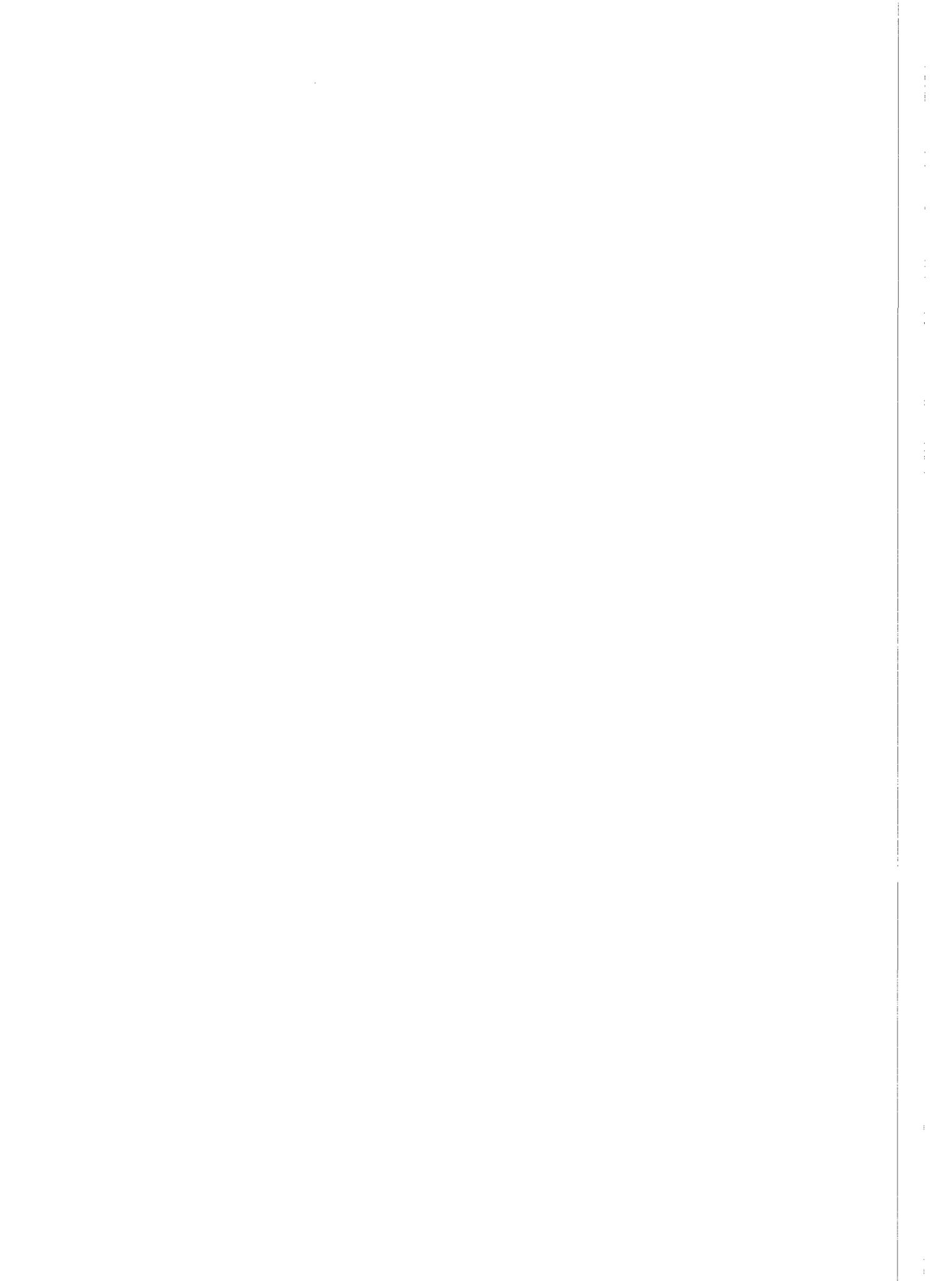
	Temas	Taller Transporte Ferroviario	Puertos Evolución y Prespectiva	Transporte Marítimo	Taller de Transporte Marítimo
	Profesor	Ignacio Echeverría	Sidney Rezende	Jan Hoffmann	Ignacio Vergara
1. Considera Ud. que el tema fue:	Muy interesante	50.00%	85.71%	67.86%	39.29%
	Interesante	50.00%	14.29%	32.14%	53.57%
	De poco interés				7.14%
	De ningún interés				
	No responde				
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
2. Considera Ud. que el contenido dado a la materia fue:	Muy bueno	28.57%	67.86%	57.14%	35.71%
	Adecuado	67.86%	32.14%	42.86%	60.71%
	Regular				3.57%
	Malo				
	No responde	3.57%			
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
3. Considera Ud. que el dictado de la tema desde el punto de vista pedagógico fue:	Muy bueno	57.14%	75.00%	32.14%	28.57%
	Bueno	39.29%	25.00%	60.71%	64.29%
	Regular			7.14%	
	Malo				
	No responde	3.57%			7.14%
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
4. Considera Ud. que el tiempo dedicado a al tema fue:	Excesivo	3.57%	14.29%		17.86%
	Adecuado	92.86%	75.00%	89.29%	67.86%
	Insuficiente	3.57%	10.71%	10.71%	14.29%
	No responde				
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
5. El material didáctico de apoyo correspondiente a la asignatura fue:	Muy bueno	25.00%	64.29%	60.71%	14.29%
	Bueno	46.43%	32.14%	35.71%	32.14%
	Regular	10.71%			10.71%
	Malo				
	No responde	17.86%	3.57%	3.57%	42.86%
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
6. Para comprender mejor el tema los trabajos de taller fueron:	Muy buena	39.29%	57.14%		7.14%
	Buena	42.86%	35.71%		35.71%
	Adecuada				
	Insuficiente				
	No responde	17.86%	7.14%		57.14%
	Total	100.00%	100.00%		100.00%



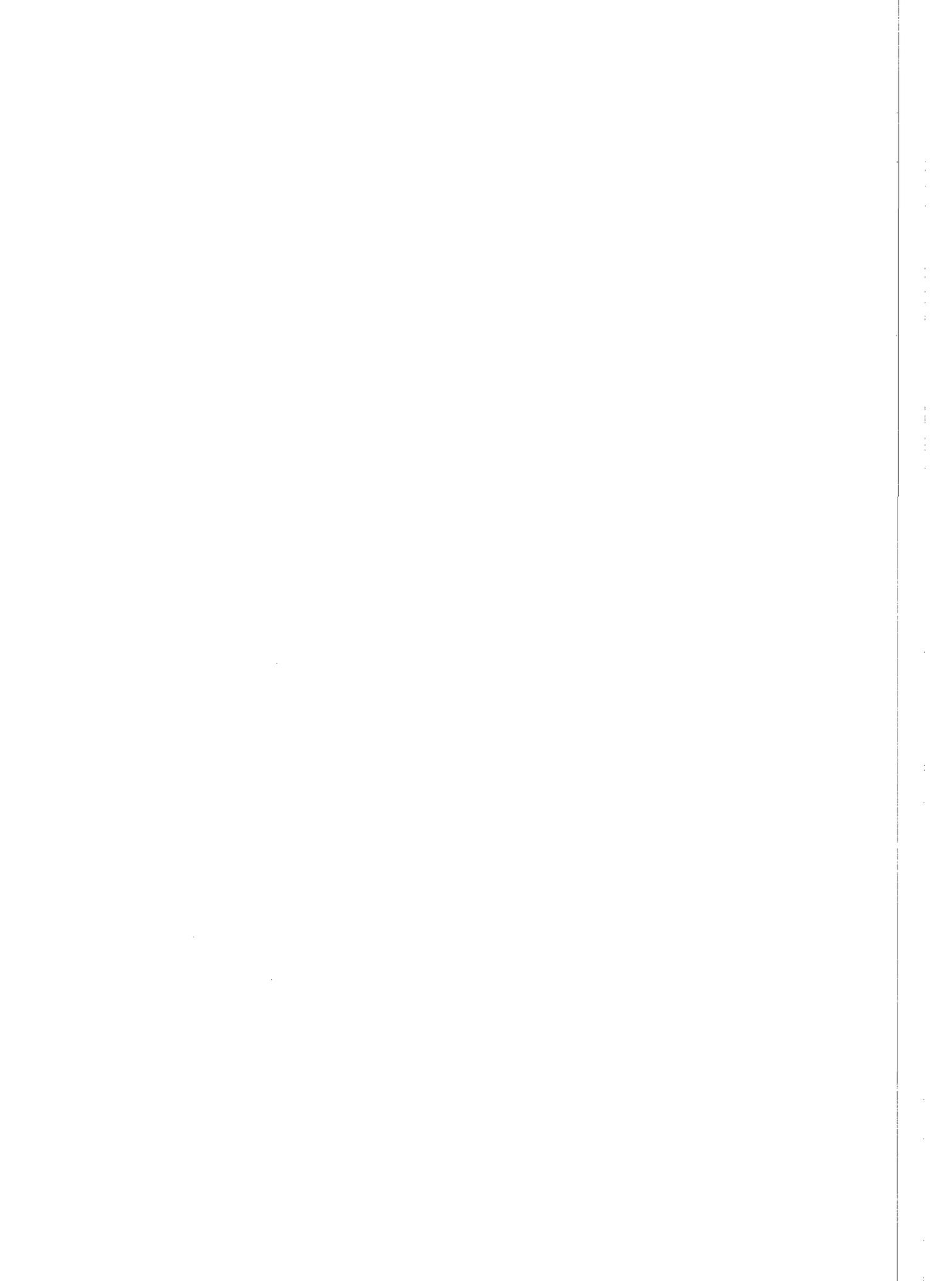
Primera encuesta, (continuación)

7. Comentarios o sugerencias sobre cualquiera de los temas

- Entregar documentos, previamente a la exposición de los temas con el fin de que quien no tenga experiencias en ellos pueda aportar más a las charlas
- Para aquellos temas teóricos, o cualquiera en general, dar información sobre bibliografía básica para consultas.
- Las jornadas excesivamente largas (5 horas continuas sobre un tema) son pesadas y poco eficientes, ya que el cansancio no permite la atención que el tema requiere.
- Para los trabajos de taller, no conformar grupos tan grandes, ya que dificulta el desarrollo de estos, dar la información sobre estos con antelación, con el fin de que todos los integrantes se preparen y puedan participar activamente y no esté limitado a quienes por su experiencia en el área pueden concluir más rápidamente sobre el tema. Ampliar tiempos para preparación y realización de talleres.
- Para cada tema debería contarse siempre con un empresario del sector privado, experimentado en el tema, para contrastar puntos de vista.
- Dentro de las posibilidades, hacer la encuesta seguidamente a la actividad o máximo, al día siguiente, a fin de ser más objetivo, crítico y concreto.
- Sería importante contar con copia de las presentaciones Power Point de cada expositor. Incluir la de J. Carlos Ramírez.
- Es importante contar con una lista detallada de los participantes, nombre, organismo al que pertenecen más email, teléfono, etc.
- Proveer a los participantes con una lista de las publicaciones sobre transporte que existen en la biblioteca, más sus respectivos precios en US\$. Presentar a la señora Bárbara Donoso públicamente.
- En general para todos los cursos, considero que las separatas o material didáctico de lectura podrían entregarse previo al dictado de clases.
- Es interesante que nos proporcionen información electrónica-CD, de las excelentes presentaciones de los expositores.
- Que las presentaciones se manden por email.
- Creo que puede ser una buena idea, reducir un poco el tiempo dedicado al almuerzo, a fin de salir un poco más temprano en la tarde y tener más tiempo para dedicar a otras actividades, especialmente los extranjeros.
- La documentación debiera ser provista con anterioridad a la clase (con al menos un resumen) de tal forma aumentar el debate en clases.

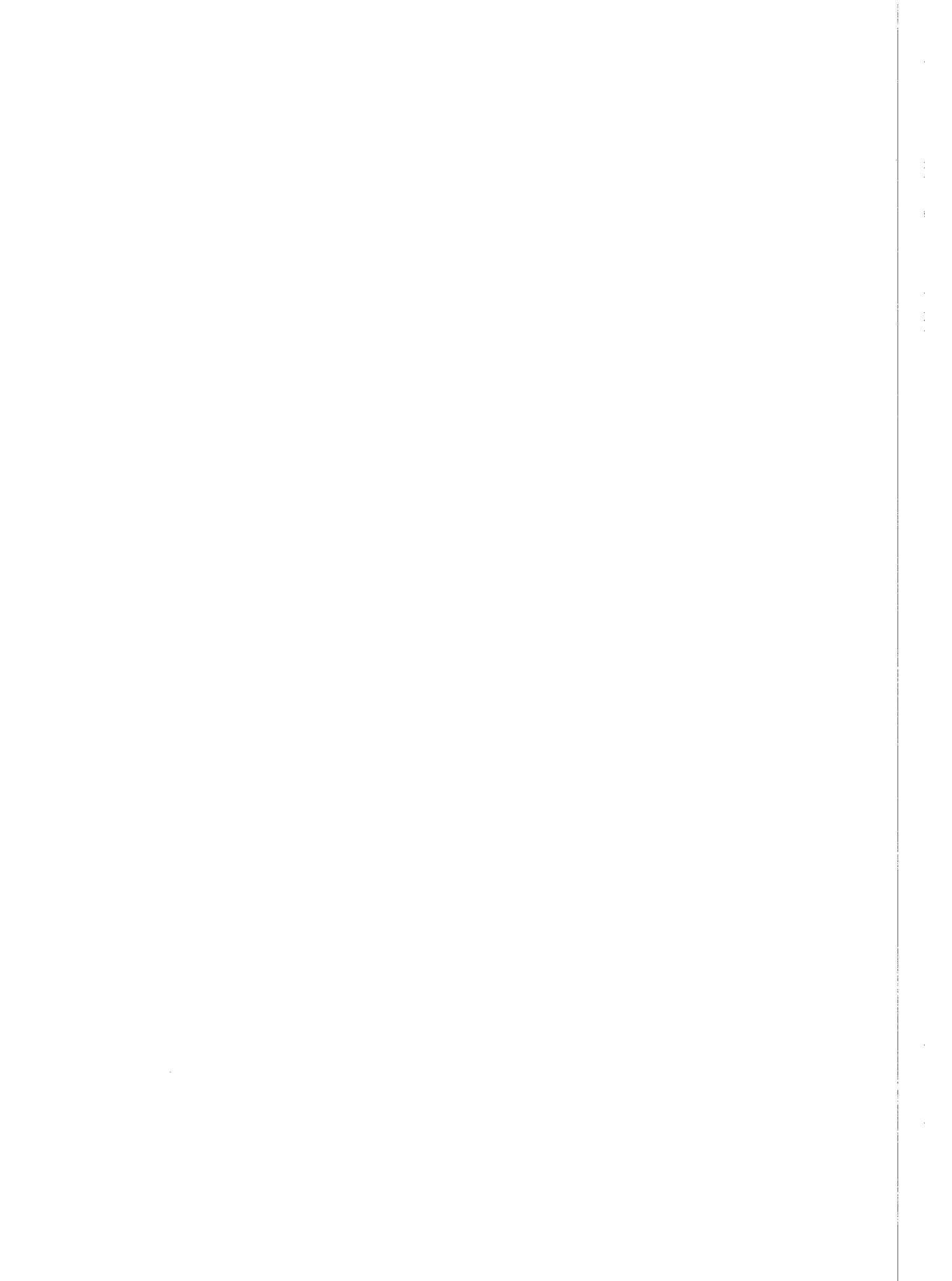


- Felicitaciones a todo el colectivo de profesores por la calidad del curso, así como a todo el equipo de coordinación del mismo.
- Agrandar el material de las diapositivas impresas, son muy pequeñas (ej. material sobre puertos “Evaluación y Perspectiva”.
- Sugerimos que el curso (c/clase) finalice a las 17:00-17:30 hrs, para que surta más efecto. Para esto se deberá reducir el tiempo del receso o aumentar el tiempo de duración del curso a 5 semanas. El curso está demasiado interesante, induce a mayor tiempo de debate, lo que da por resultado que finalice excesivamente tarde y el nivel de captación de los alumnos disminuye.
- El señor Ian Thomson podría dictar la charla en inglés. El señor Jaime Artigas excelente pedagogía.
- Puertos y Transporte Marítimo me parece que el tiempo asignado es excesivo, dos días enteros es mucho.
- Me pareció que el señor Ignacio Vergara fue poco dinámico y repetitivo. Todo pudo haberse leído por cuenta propia. Material recargado.
- Profundizar el tema de Políticas e Instrumentos para la Gestión y Fomento del Transporte Ferroviario.
- Ampliar el tiempo de los talleres para poder analizarlos más a fondo y poner en práctica los conocimientos adquiridos. Es muy agotador llegar a las 18:00 hrs, pero cuando se pasan de esa hora es un sacrificio y cansados se capta menos.
- Si bien el tiempo se ha hecho corto en algunas materias, los temas en sí y el contenido (políticas) han sido muy interesantes.
- La clase de Jan Hoffmann no se pudo aprovechar suficientemente, por su acento idiomático y se agrega que habla bajo, muy rápido y poco claro. Va muy rápido y no enfatiza suficientemente, como que da todo por descontado.
- Para una visión general de las políticas en el transporte, la presentación de los temas ha sido excelente, así como su contenido y la exposición de los profesionales, aunque algunos temas como Elementos de Economía y la presentación final del Sr. Ignacio Vergara, requerían de un margen mayor de tiempo, porque se da muy apresurado el tema.
- Que se cumplan los horarios tanto por los profesores como por los alumnos.



Segunda encuesta

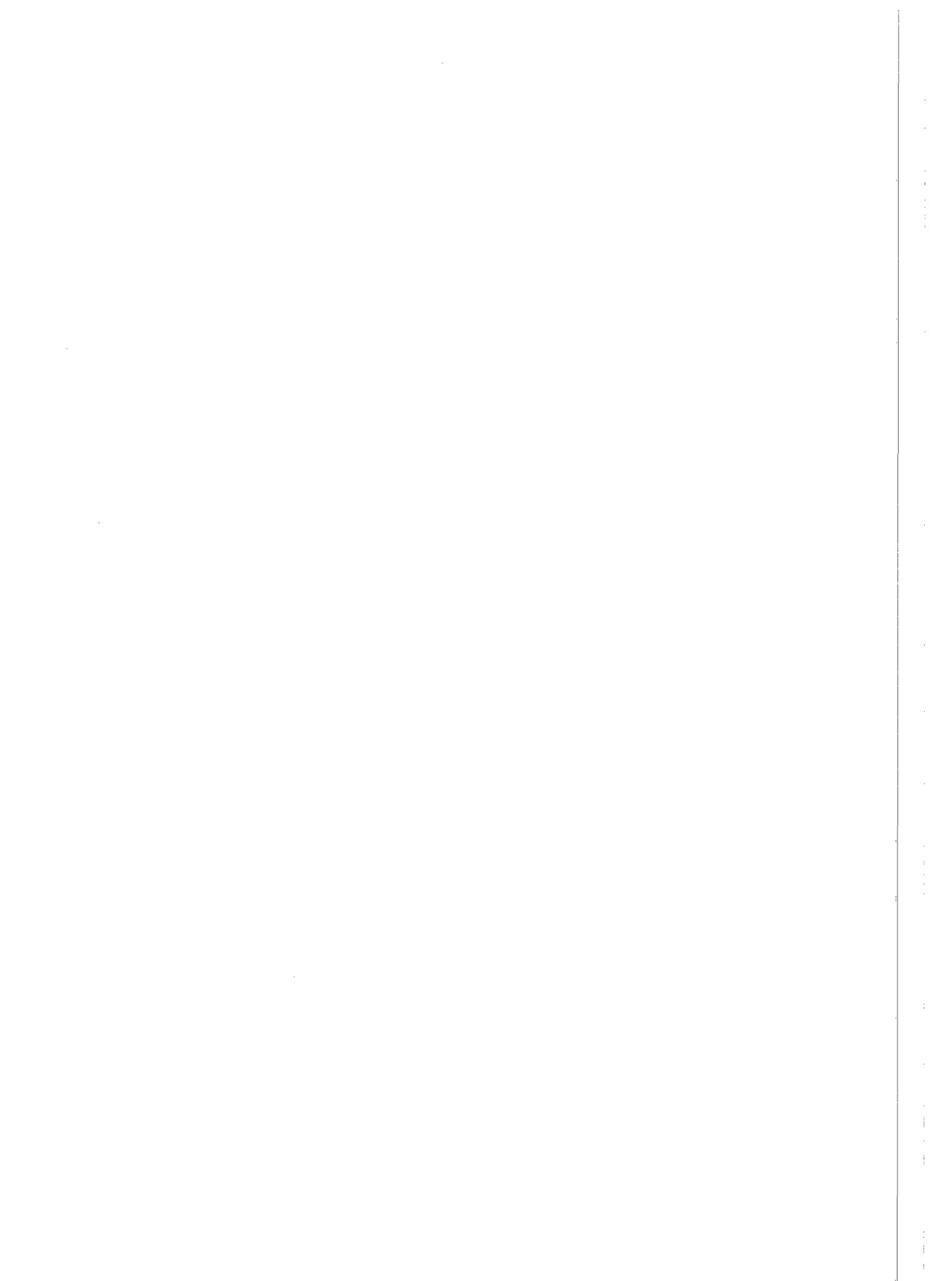
	Temas	Gestión de la infraestructura del transporte vial	Transporte Urbano	Transporte Multimodal	Transporte Aereo	Concesiones de Caminos y Aeropuertos
	Profesor	Alberto Bull	Ian Thomson	Jose María Rubiano	Guillermo Novoa	Francisco Ghisolfo
1. Considera Ud. que el tema fue:	Muy Interesante	57.69%	80.77%	65.38%	69.23%	73.08%
	Interesante	38.46%	15.38%	26.92%	30.77%	26.92%
	De poco interés					
	De ningún interés					
	No responde	3.85%	3.85%	7.69%		
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
2. Considera Ud. que el contenido dado a la materia fue:	Muy bueno	50.00%	50.00%	53.85%	61.54%	42.31%
	Adecuado	46.15%	46.15%	34.62%	34.62%	50.00%
	Regular		3.85%	3.85%		7.69%
	Malo					
	No responde	3.85%		7.69%	3.85%	
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
3. Considera Ud. que el dictado de la tema desde el punto de vista pedagógico fue:	Muy bueno	42.31%	38.46%	65.38%	57.69%	53.85%
	Buena	46.15%	53.85%	11.54%	38.46%	34.62%
	Regular	7.69%		19.23%	3.85%	11.54%
	Malo			3.85%		
	No responde	3.85%	7.69%			
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
4. Considera Ud. que el tiempo dedicado al tema fue:	Excesivo	3.85%	3.85%	7.69%		
	Adecuado	76.92%	84.62%	65.38%	80.77%	80.77%
	Insuficiente	19.23%	7.69%	19.23%	19.23%	11.54%
	No responde			7.69%		7.69%
		Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
5. El material didáctico de apoyo correspondiente a la asignatura fue:	Muy bueno	30.77%	38.46%	7.69%	30.77%	11.54%
	Buena	53.85%	50.00%	69.23%	50.00%	38.46%
	Regular	7.69%		7.69%	11.54%	7.69%
	Malo		3.85%	7.69%		3.85%
	No responde	7.69%	7.69%	7.69%	7.69%	38.46%
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
6. Para comprender mejor el tema los trabajos de taller fueron:	Muy buena	34.62%	26.92%	26.92%	42.31%	
	Buena	57.69%	65.38%	46.15%	38.46%	
	Adecuada	3.85%				
	Insuficiente					
	No responde	3.85%	7.69%	26.92%	19.23%	
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	



Segunda encuesta, (continuación)

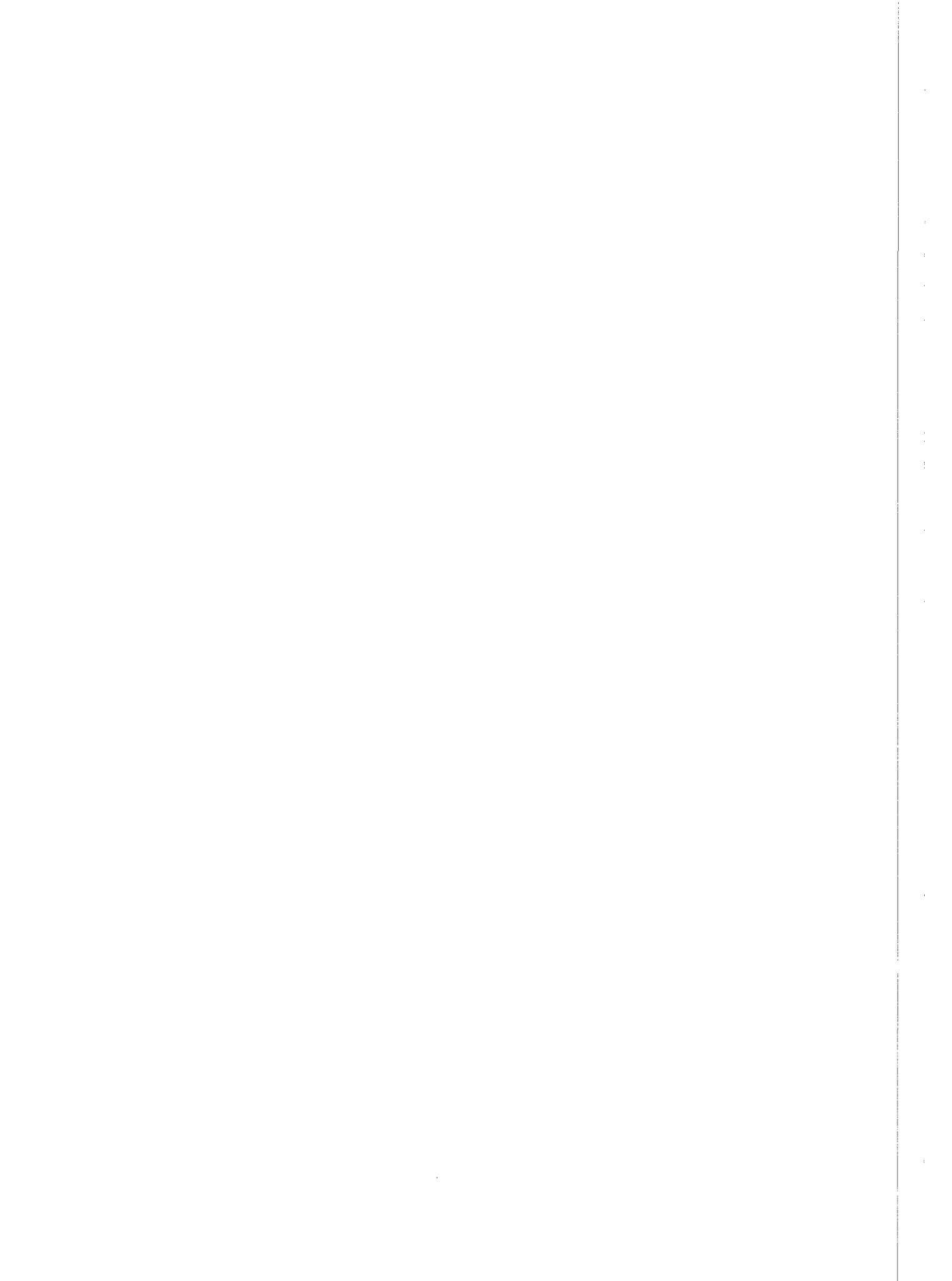
7. Comentarios o sugerencias sobre cualquiera de los temas

- En el tema de Concesiones de Caminos y Aeropuertos, me gustaría que nos proporcionarán datos sobre longitudes, nombres de carreteras y nombres de concesionarias actuales en forma resumida.
- En el tema multimodal, en la presentación pudieron proporcionar una copia o un diskette.
- En general, se citan pocas referencias bibliográficas, para consultar posteriormente en forma individual (no es el caso de Ian Thomson).
- Pobre la exposición de SECTRA y Políticas de Gestión de Puertos.
- Me interesaría mayor énfasis en la Infraestructura Vial.
- El taller de Transporte Multimodal pudo haberse explotado más, ej. repartir el caso antes.
- Podemos robarle una hora al almuerzo, que nos sirva esa hora para aquellos temas donde no ajusta el tiempo, sobre todo al final de la jornada.
- Transporte Multimodal, quizás sería muy útil una mayor profundización en las posibilidades ferroviarias. Además de los puertos (independientemente del muy interesante ejemplo de Bolivia, presentado por el Sr. Diez).
- El señor José María Rubiato debe prepararse más, actualizar sus datos y ser menos sarcástico.
- Es comprensible que haya un sesgo hacia el caso específico de Chile en todas sus charlas, pero sería importante ampliar a ejemplos de otros países.
- Faltó documentación sobre Concesiones, Caminos y Aeropuertos. Faltó expositores por parte del Gobierno, a objeto de enfrentar derechos y obligaciones, ya que las exposiciones fueron muy parciales.



Tercera encuesta

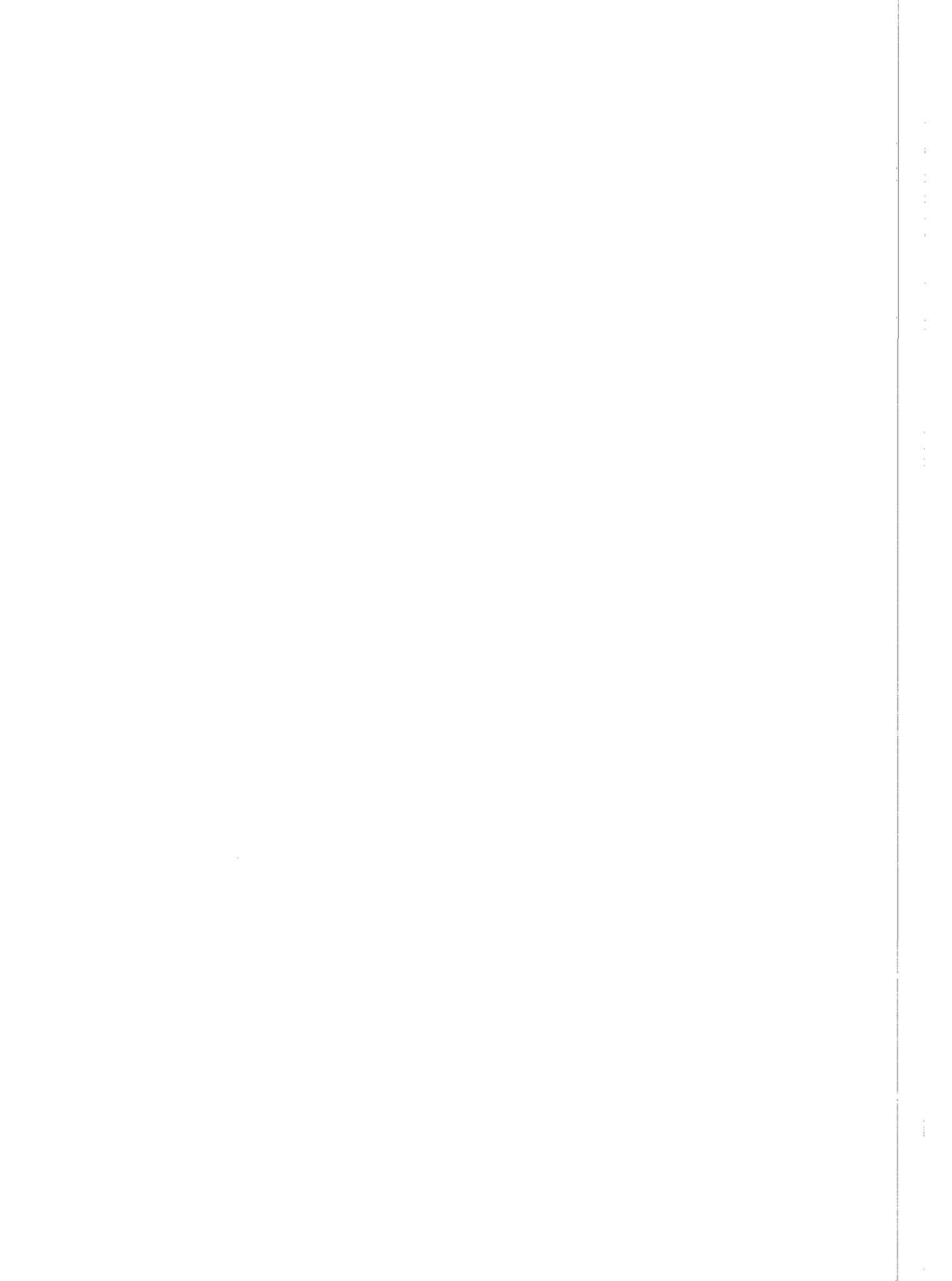
	Temas	Ciclo de vida y preparación de Proyectos	Impacto Ambiental	Video Conferencia SUSTRANS	Video Conferencia Concesiones	Modelo de Evaluación para Puertos
	Profesor	Eduardo Aldunate	U. Breitling R. García	Philip Isall	Gustavo Nonbela	Jaime Artigas
1. Considera Ud. que el tema fue:	Muy Interesante	73.33%	73.33%	20.00%	40.00%	20.00%
	Interesante	20.00%	26.67%	66.67%	60.00%	80.00%
	De poco Interés			13.33%		
	De ningún interés					
	No responde	6.67%				
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
2. Considera Ud. que el contenido dado a la materia fue:	Muy bueno	86.67%	46.67%	13.33%	26.67%	26.67%
	Adecuado	13.33%	53.33%	66.67%	66.67%	60.00%
	Regular			20.00%	6.67%	6.67%
	Malo					
	No responde					6.67%
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
3. Considera Ud. que el dictado de la tema desde el punto de vista pedagógico fue:	Muy bueno	80.00%	40.00%			
	Bueno	20.00%	46.67%			
	Regular		6.67%			
	Malo					
	No responde		6.67%			
	Total	100.00%	100.00%			
4. Considera Ud. que el tiempo dedicado al tema fue:	Excesivo					13.33%
	Adecuado	100.00%	73.33%	86.67%	66.67%	46.67%
	Insuficiente		26.67%	13.33%	33.33%	26.67%
	No responde					13.33%
	Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
5. El material didáctico de apoyo correspondiente a la asignatura fue:	Muy bueno	26.67%	33.33%		20.00%	
	Bueno	73.33%	60.00%		46.67%	
	Regular		6.67%		13.33%	
	Malo					
	No responde				20.00%	
	Total	100.00%	100.00%		100.00%	
6. Para comprender mejor el tema los trabajos de taller fueron:	Muy buena	66.67%	46.67%			
	Buena	33.33%	53.33%			
	Adecuada					
	Insuficiente					
	No responde					
	Total	100.00%	100.00%			



Tercera encuesta, (continuación)

7. Comentarios o sugerencias sobre cualquiera de los temas

- No focalizar en temas portuarios.
- Felicitaciones por la calidad y la organización de la semana y el curso en general.
- El trabajo de grupo para evaluar proyectos (talleres) dispones de poco tiempo, además de descansar en el tiempo extra de los alumnos que es poco. Sugiero revisar esto integrado dentro del horario de estos trabajos y consecuentemente alargar el curso o comentar otros temas, nunca renunciar al método.
- Posibilidad de hacer entrega del material bibliográfico, con mayor antelación a fin de poder conocer su contenido previo a la actividad.



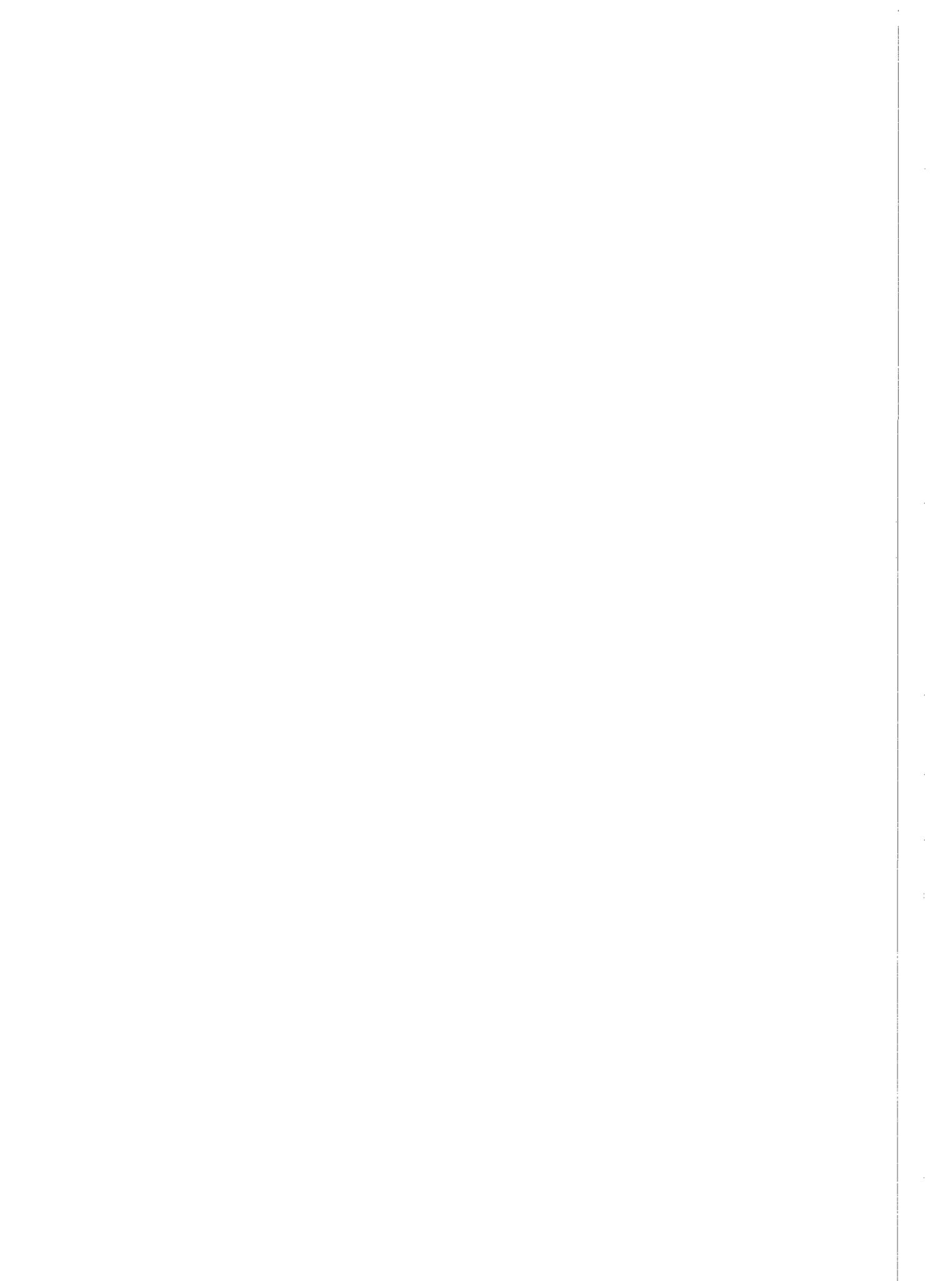
Encuesta final

A. Evaluación general

1. En forma global, que opinión le mereció el curso:	Muy bueno	60%
	Bueno	40%
	Regular	
	Malo	
	No responde	
	Total	100%
2. La importancia para su trabajo de lo aprendido en el curso es:	Muy alta	32%
	Alta	60%
	Regular	4%
	Baja	
	No responde	4%
	Total	100%
3. El curso respondió a sus expectativas iniciales:	Totalmente	40%
	En gran parte	56%
	Algo	
	Nada	
	No responde	4%
	Total	100%
4. Considera usted que las visitas a terreno contribuyeron al curso:	Mucho	68.0%
	Poco	12.0%
	Nada	20.0%
	Total	100.0%

1. En forma global, que opinión le mereció el curso?. Por qué?

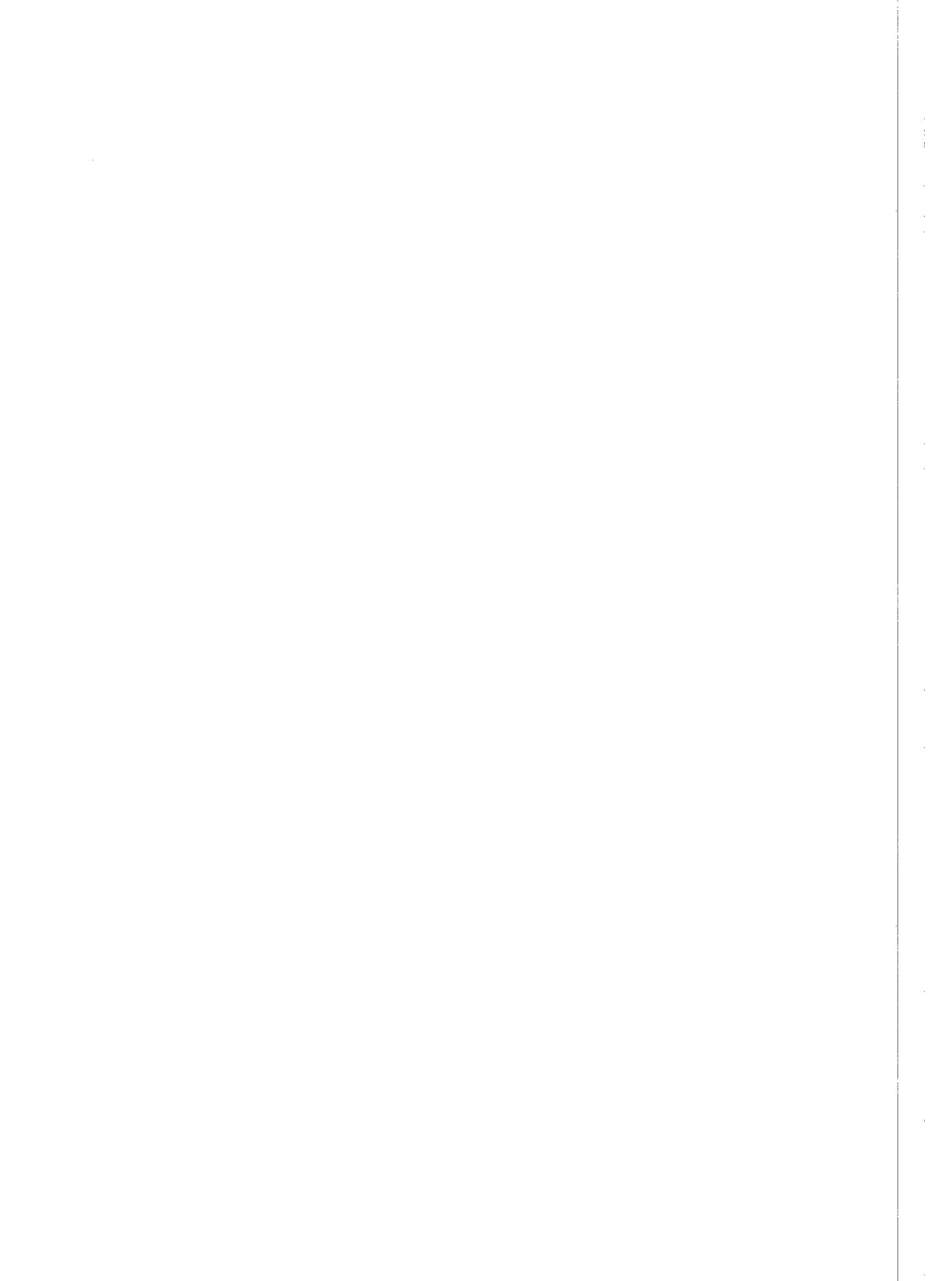
- Muy bueno, porque en poco tiempo se pudo ver una gama de los modos de transporte, aspectos teóricos y prácticos, y , además, con docentes de alta calidad.
- Muy bueno, porque cubre todos los modos de transporte y la Preparación y Evaluación de Proyectos.
- Muy bueno, porque el hecho de reunir a diversas especialidades y de contar con profesores que dieran a conocer resultados de proyecto, mejora enormemente las decisiones futuras que se puedan tener en nuestros trabajos.
- Muy bueno, por su buena organización en general y buenos profesores.
- Bueno, porque recoge experiencias de distintos modos de transporte y de diferentes países latinoamericanos.
- Muy bueno, por el buen nivel de los participantes y profesores y temas expuestos.
- Muy bueno, porque, además, de absorber conocimientos, se compartieron experiencias a nivel internacional.
- Muy bueno, porque se aplicó una metodología nueva en cuanto a la formulación, y fue interactiva.



- Muy bueno, porque fue organizado, de amplia materia y rigor en el contenido.
- Bueno, porque fue muy interesante la actualización en materia de políticas de los diferentes modos; pero considero que falta profundización, en el tema correspondiente a evaluación.
- Muy bueno en organización, nivel de profesores y disertantes, instalaciones disponibles, etc.
- Bueno, porque permitió tener una visión generalizada y global de los sectores del transporte. Un gran esfuerzo de la CEPAL, en brindar conocimientos especializados en la rama del Transporte.
- Muy bueno, por la cantidad de información, así como la integración de su contenido.
- Bueno, salvo casos contados. En general los profesores son de buen nivel y los contenidos tratados, de interés para el sector del Transporte.
- Muy bueno, pues cubrió más allá de mis expectativas en los temas de mayor interés personal.
- Bueno, pero considero que se debió profundizar un poco más en algunos temas.
- Bueno, porque muestra un panorama general del tema en Latinoamérica, y se perciben los avances de los países, frente a temas como la participación privada y futuro del financiamiento.
- Muy bueno, por la buena planificación de los temas y talleres, además de la calidad de los expositores.
- Muy bueno, porque en un mes te da una visión general, pero completa, del mundo del transporte y sus tendencias. Además, el programa ha estado muy bien estructurado, y los profesores y alumnos han respondido muy bien.
- Bueno, pero aún falta ajustar la etapa de los talleres.
- Muy bueno, porque permitió adquirir nuevos conocimientos y reforzar los ya existentes, además de conocer realidades de otros países.

2. La importancia para su trabajo de lo aprendido en el curso es: Por qué?

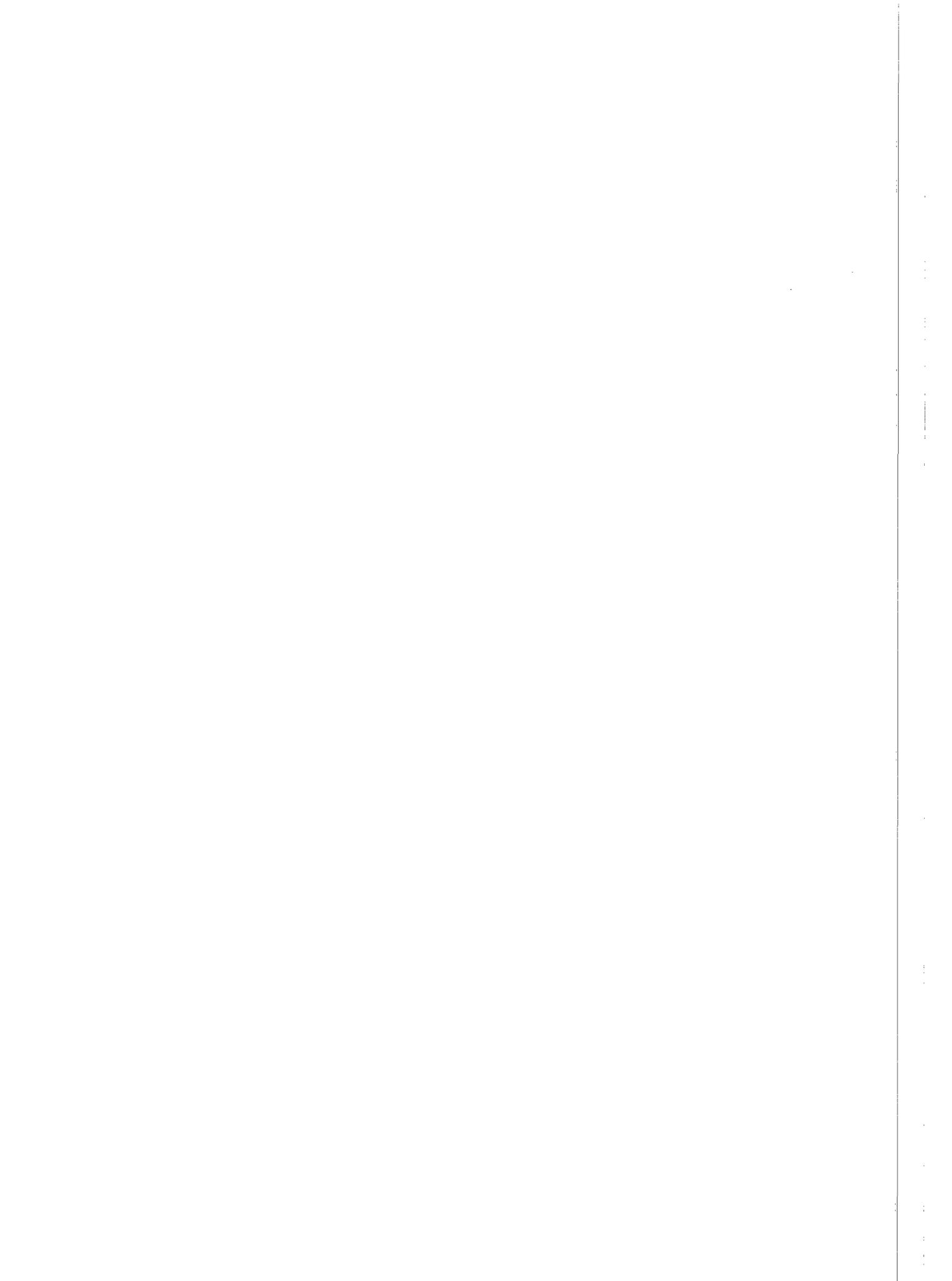
- Muy alta, ya que permitió tomar mejores decisiones basadas en los nuevos conceptos y criterios adquiridos en el curso.
- Alta, porque el aprendizaje de nuevas técnicas y la asimilación de experiencias, me permitirá reformular la concepción de asuntos y temas en mi trabajo.
- Muy alta, porque me ha permitido tener una visión de conjunto del mundo del transporte, y ello facilita detectar carencia y potencialidades de esa área en mi país.
- Muy alta, por la amplitud de temas del Sector Transporte, que se ha cubierto tanto en Políticas (macro), así como en Proyectos (micro).
- Alta, porque me será útil en el ejercicio profesional y provechoso en las cátedras que imparto.
- Alta, porque dentro del proceso de descentralización y ordenamiento territorial por el que está avanzando el país, el transporte, en la medida que se incorpore adecuadamente, es el elemento más estructurante del territorio.
- Alta, porque en los talleres es donde uno pone en práctica lo aprendido, pero considero que el tiempo dedicado, a ello, fue reducido.



- Muy alta, pues cumplió funciones de responsabilidad Gubernamental-Estatal, dónde son requeridas la clasificación y reforma de Políticas Sectoriales.
- Alta, porque, en mi ocupación, es importante estar al día en términos de información relacionada con el Transporte.
- Regular, por las características propias del mismo, ya que, está circunscrito a una sola de las áreas del Transporte.
- Alta, porque tengo mejor visión del área de mi especialidad y, sobre todo, tengo mejor percepción del sector Transporte y los subsistemas.
- Alta, porque muchos de los aspectos del curso serán de aplicación en mis funciones específicas.
- Alta, porque, como Catedrática Universitaria, es importante conocer las tendencias actuales, compartir conceptos e intercambiar experiencias, con el fin de transmitir estos nuevos conocimientos. Adicionalmente, hay aporte para la formación, como profesional.
- Alta, porque capté nuevos enfoques y líneas de acción que aplicaré en mi trabajo.
- Alta, porque podré tener mayores conocimientos que me servirán de herramientas en mi labor de dirección.
- Alta, porque prioriza inversiones y define políticas.
- Muy alta, porque la mayor parte del contenido del curso forma parte de las actividades regulares de mis labores profesionales.
- Alta, porque, el tener una visión ampliada de los temas, ayuda en lo específico del trabajo.
- Alta, porque me desempeño en funciones de evaluación y proposición de proyectos, en el mundo ferroviario, y lo aprendido contiene un alto componente social.
- Muy alta, porque pretendo cumplir funciones de economista en transporte algún día.
- Alta, porque el retomar nuevas metodologías de enfrentar las evaluaciones de proyecto, mejorarán nuestro trabajo.
- Muy alta, porque mi ámbito de trabajo es el sector Comunicaciones y Transportes, y las responsabilidades que tengo encomendadas requieren de una constante preparación y actualización.
- Alta, porque me permite tener una visión global del negocio de transporte y, además, abordar la labor regulatoria, desde una perspectiva ampliada.
- Muy alta, porque mi preparación profesional es, altamente, dirigida a la tecnología, por lo cual, los aspectos sociales, medioambientales, y en general, socioeconómicos, pasarán a integrar mi participación en la elaboración de proyectos de desarrollo.

3. *El curso respondió a sus expectativas iniciales?*

- Totalmente, porque aprendí mucho más de lo que esperaba.
- Totalmente, porque aprendí de las experiencias que contaban los participantes de otros países.
- Totalmente, porque en algunos aspectos, tales como las visitas, fue superada.
- Totalmente, por la visión general en evaluación social de proyectos.
- En gran parte, fundamentalmente, en el componente de políticas.
- En gran parte, específicamente, en la parte de evaluación de proyectos de transporte, con apoyo de modelación, pero considero que hizo falta la parte práctica dirigida.



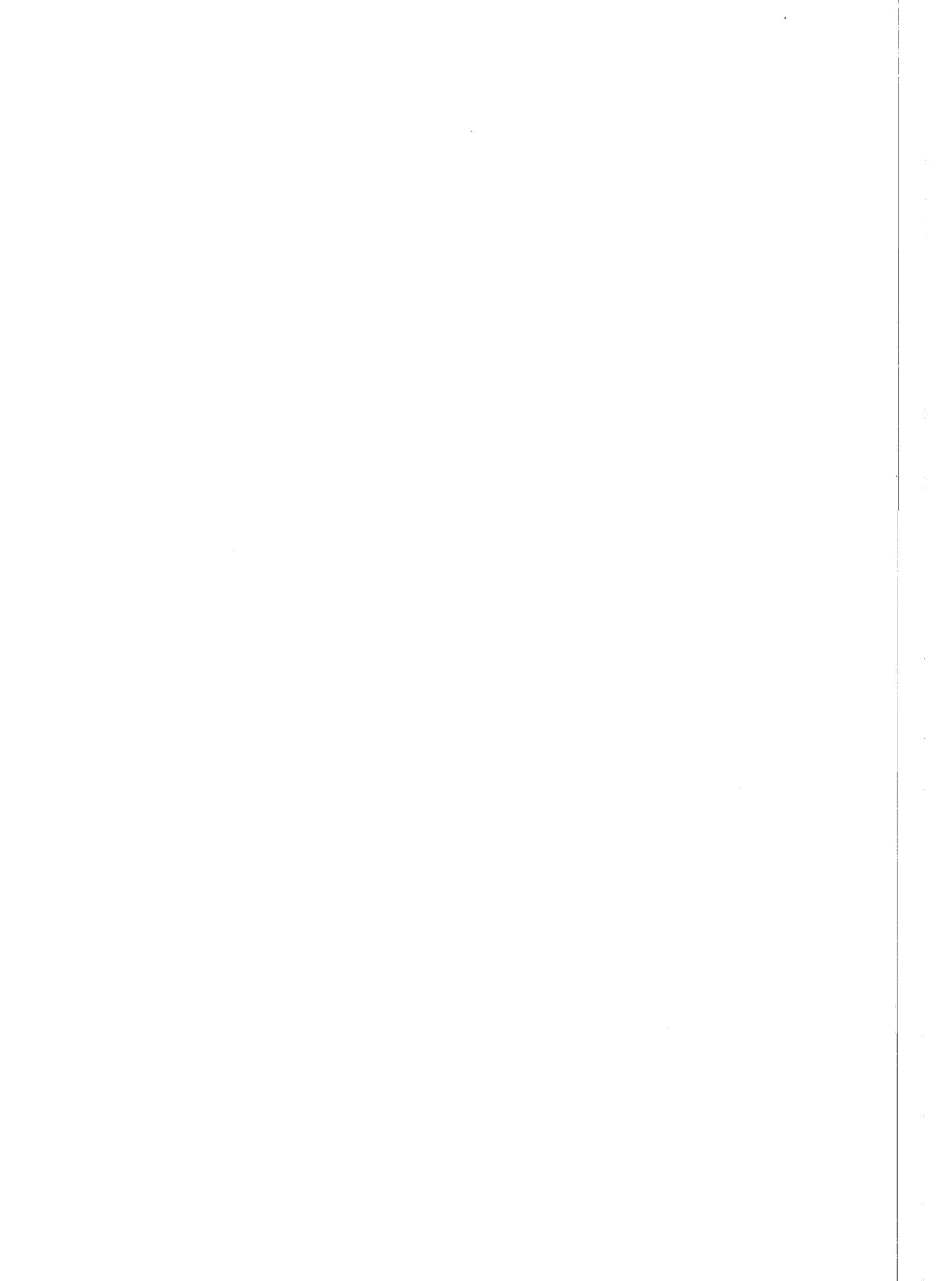
- En gran parte, pero esperé algo más de Transporte Urbano y más ejercicios de proyectos (Evaluación y Aplicación de Transporte).
- En gran parte, ya que me dió una visión global del problema, aunque, en algunos temas, ubiese preferido profundizar un poco más.
- En gran parte, porque se tocaron la mayoría de los temas enunciados en el programa.
- En gran parte, porque se llenaron las expectativas, pero esperaba, en el módulo de Políticas, mayor aporte sobre el estado del arte en los países latinoamericanos.
- Totalmente. Las superó.

4. *Considera usted que las visitas a terreno contribuyeron al curso? Comentarios al respecto:*

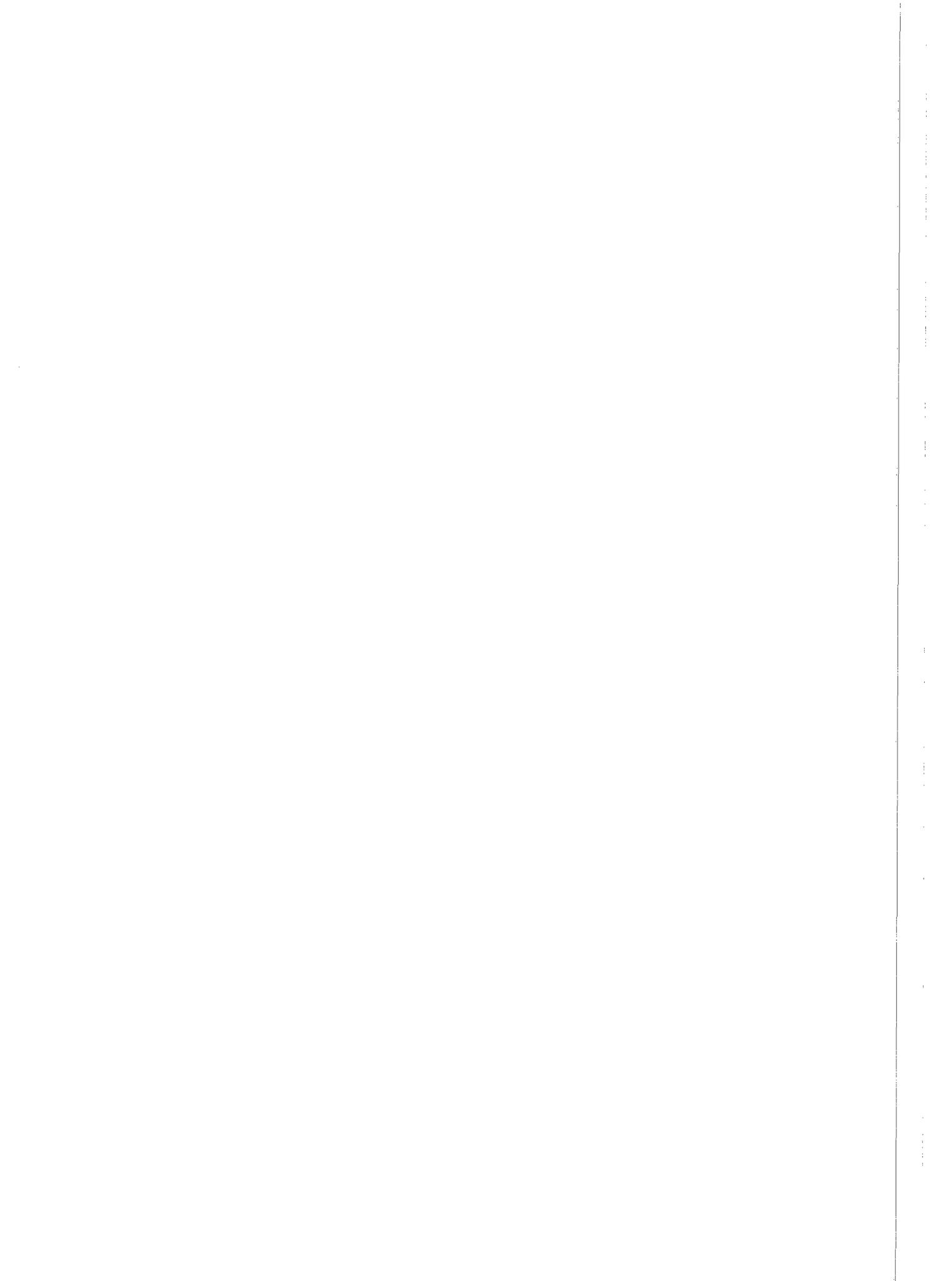
- Mucho, porque se puede ver el desarrollo y los efectos positivos de los concesionamientos.
- Mucho. Muy buena la visita al Pto. Sn. Antonio. Sería bueno si para el futuro se obtiene cita con los concesionarios, también.
- Poco, con excepción de la visita al Pto. Sn. Antonio, donde se pudo apreciar las bondades de la privatización y el proyecto de ampliación. El resto fueron muy particulares.
- Mucho, ya que permite visualizar conceptos teóricos de lo que sucede en la práctica.
- Mucho, sobre todo la visita a Pto. Sn. Antonio y Metro.
- Mucho, ya que la parte práctica siempre es importante en cursos de estas características, para conocer las experiencias del país anfitrión y su desarrollo en materia de Transporte.
- Mucho, porque complementan integralmente los conceptos y las teorías.
- Mucho, ya que exponen de forma real, los conocimientos impartidos en el aula.
- Mucho. La visita al puerto y al metro ayudaron a aclarar conceptos y, mejor aún, conocimientos de lo que, verdaderamente, hacen.
- Poco, porque considero que faltó visitas a concesiones, aeropuerto y ferrocarriles interurbanos o suburbanos, (experiencia de portador de cargas privadas).
- Mucho, porque al ver una operación en terreno y ver los proyectos operando, uno se puede formar una mejor idea de los avances tecnológicos y operativos.
- Mucho, en general, fueron interesantes.
- Mucho, luego de la visita al Pto. Sn. Antonio, todo estuvo relacionado al transporte urbano; pero creo que se debió incluir una visita al aeropuerto o al ferrocarril.
- Mucho, especialmente, Metro y UOCT. Éstas podrían hacerse durante la semana, para poder ver operación completa y que la asistencia no falle, porque se pierde una interesante visita.

5. *Qué parte o módulo del curso eliminaría o reformularía? Por qué?. En que sentido?*

- Específicamente, la Evaluación Social, ya que considero sería provechoso analizar alternativas multimodales y, además, tener hojas de base de datos sobre costos de accidentes, heridos, etc. En general, costos sociales.



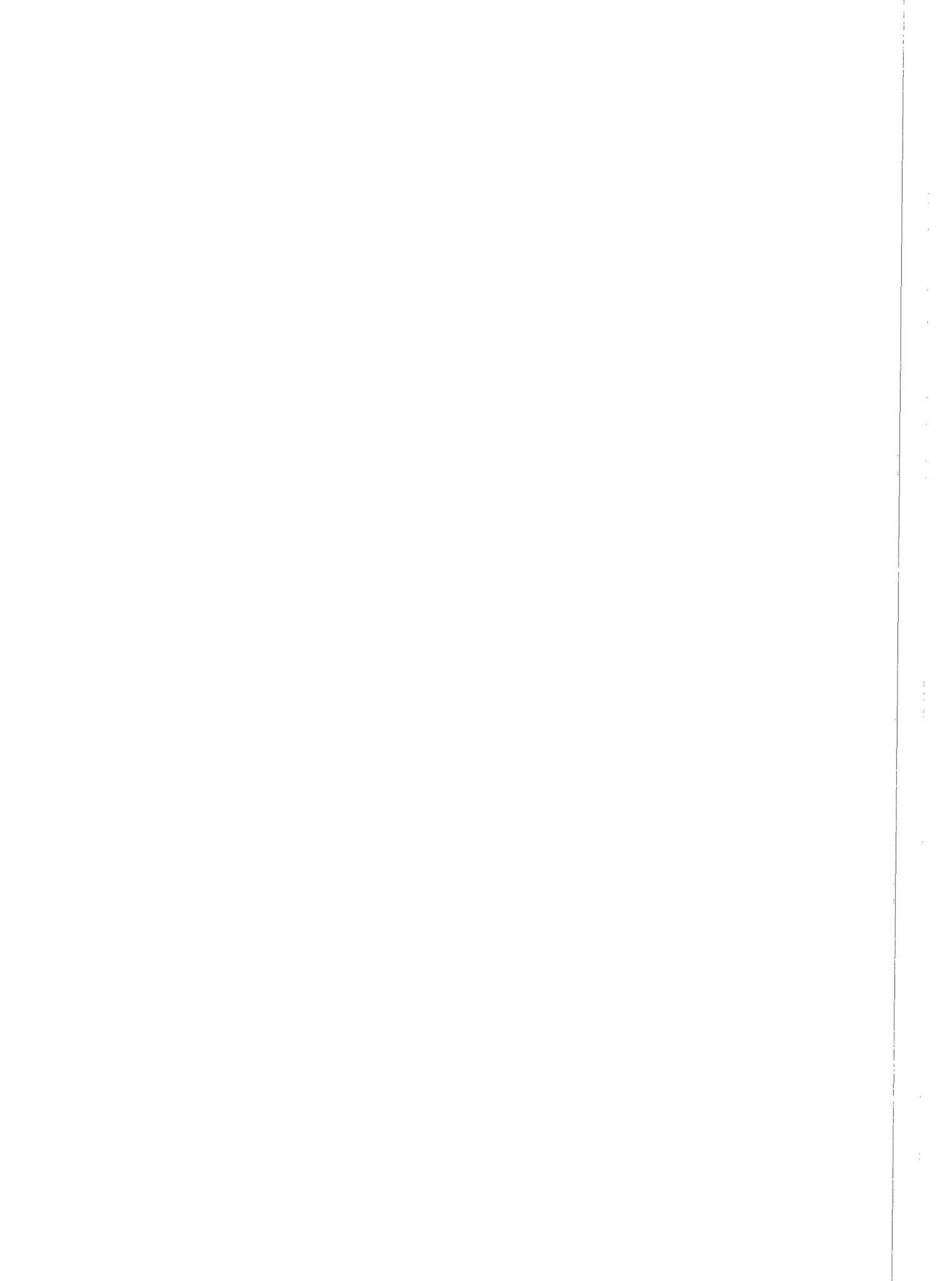
- Reformularía el tema de Evaluación de Proyectos, agregando más tiempo a los talleres e incluyendo más cálculo numérico. Este hecho permitiría grabar mejor los conceptos vía experiencia práctica (aprender haciendo).
- Reduciría el tiempo dedicado a las ciclovías y ampliaría el del HDM 4.
- Reforzaría el tema de utilizar los métodos, incluyendo datos iniciales para trabajo y, luego, interpretar los resultados, como por ejemplo, en los proyectos viales.
- Programaría una segunda parte, profundizando en temas de Economía de Transporte.
- Creo que el tema Ciclovías es de poca importancia, respecto de los otros temas tocados en el curso. Y, además, considero que el tema de Facilitación Portuaria, se basa en análisis económicos mundiales, para tener algo de relevancia; pero no se expuso que porcentaje del costo significa en un solo puerto. Me quedó la sensación que es muy bajo, por lo que perdió importancia, pero considero que el tema tomaría relevancia en un seminario de Burocracia Administrativa y sus costos.
- Reformularía las exposiciones sobre Modelos usados en Transporte, porque es difícil tratar de exponer una teoría en un tiempo tan corto, sobre todo cuando dicen que es motivo de uno o dos semestres universitarios.
- Tal vez, daría mayor énfasis a la parte correspondiente a la evaluación de proyectos, profundizando, un poco más, la parte teórica.
- Agregaría más casos prácticos en tamaño, localización, y evaluación privada y social.
- Creo que algunos temas, aunque son de interés, pudieron concretarse o eliminarse, por ejemplo, los videos conferenciales, que aumentaron el nivel informativo, pero resta tiempo si tomamos en cuenta que es un curso en el cual se toman exámenes, y no provee tiempo para el estudio individual.
- Considero que hubo un excesivo enfoque hacia un tema, y es necesario distribuir de manera más equilibrada los diferentes módulos. Las exposiciones sobre modelos se quedan en la simple información, por lo limitado del tiempo.
- Ampliaría las metodologías de valoración de costos y beneficios de proyectos de Transporte, con aplicación práctica de los modelos de simulación.
- Sugiero reformular los aspectos relacionados al transporte terrestre en cuanto a políticas que deberían implementarse para su recuperación, en particular el Ferrocarril, como el modo más idóneo en cuanto a la protección del medio ambiente.
- Considero que se extendió la parte de Administración Portuaria, sugiero reformular.
- La hora de salida era muy tarde. Podría aprovecharse el tiempo luego del almuerzo, respetándose la hora de salida de las 12⁰⁰ horas. Podría comenzarse a las 13⁰⁰ horas.
- Tal vez reformularía los módulos del curso que se mostraron como largos monólogos, ya que la misma información se puede rehacer con buena bibliografía.
- Trataría de ver si se pone en práctica lo visto con mayor profundidad en los talleres, aunque comprendo que el tiempo era muy reducido.
- En el tema Ciclovías no hubo un enfoque adecuado, me pareció más bien, que se trataba de la venta de un producto.
- La forma en que se abordó el tema de Las bicicletas fue demasiado coyuntural. No lo eliminaría, pero lo sugiero más integral desde las políticas hasta la ejecución de proyectos y las experiencias en latinoamérica.
- Supongo que la mayoría de los alumnos eliminaría la parte de Ciclovías, pero creo que es bueno que se mantenga, porque así, podremos ver por dónde va el mundo moderno, y a que altura deben estar nuestros países.



- La parte de talleres debería incluir la elaboración de un caso de evaluación de un proyecto.
- Ordenaría los módulos por temas y en forma equilibrada, es decir, la misma cantidad de libros, para cada tema.

6. Indique que temas no se trataron en el curso y podrían incluirse en una nva. versión.

- Lo relacionado con la logística y la distribución de bienes o servicios de parte de Empresas.
- Habría que otorgar más tiempo al tema de Evaluación de Proyectos.
- Una mayor presencia de temas legales, siempre se podría agradecer. Ello dependerá de una visión, en conjunto, del curso y sus fines.
- Sugiero incorporar algún expositor de otro país latinoamericano, con temas de alto impacto y de actualidad, sobre cosas exitosas y replicables.
- Introducción al sector, definiciones de conceptos básicos, y aplicación práctica de las políticas imperantes, con la salvedad que en transporte aéreo y urbano, sí se hizo.
- Algunas experiencias prácticas en modernización, como participantes directos, ya sea en concesiones como en empresas estatales, especialmente aspectos de Negociación, Políticas y Técnicas.
- Ampliar la forma de establecimiento de fletes, por los armadores más a fondo.
- Al menos un módulo de Escenario de Transporte y Elección Modal. Y al menos un módulo de tecnología de los medios de transporte.
- Sistemas de transporte rápido masivo (Metro), y corredores viales segregados.
- Ampliación de herramientas para evaluación desde el punto de vista ambiental, tendencias tecnológicas, modelos de simulación, metodologías para valoración de costos ambientales. Control de calidad del proceso de formulación, ejecución y seguimiento de proyectos. Gestión de Proyectos.
- Considero necesario incluir una ronda de evaluación crítica y autocrática sobre el resultado real que se logra en cada uno de los países de los participantes, seguimiento mediante algún informe con 6 meses, por ejemplo, qué destino tuvo la capacitación?.
- Metodologías de precios y cuentas.
- Haber profundizado en externalidades y precios sociales.
- En general, creo que el curso es bastante amplio y abarca todo lo correspondiente al tema en cuestión.
- Como temas creo que estuvieron todos incluidos.
- El efecto futuro que provocan las decisiones políticas de favorecer un modo en los otros modos, es decir, cuando la preferencia de mejorar un modo llevaron a disminuir los beneficios de futuras evaluaciones sociales de otros modos, en una espiral decreciente, hace pensar en desaparecerlo.
- Tema de manejos del transporte público, pero con análisis para recorridos, paraderos, ect.
- El tema de transporte aéreo debería incluir más detalles sobre la operación aeroportuaria y la gestión de empresas o líneas aéreas. El tema portuario debería incluir más detalles de la operación y gestión portuaria.
- Quizás sería muy útil, pero muy difícil, que asistiera algún miembro del Ministerio o representante del gobierno chileno, para indicar qué importancia se le está dando a los temas de multimodalidad y medio ambiente.

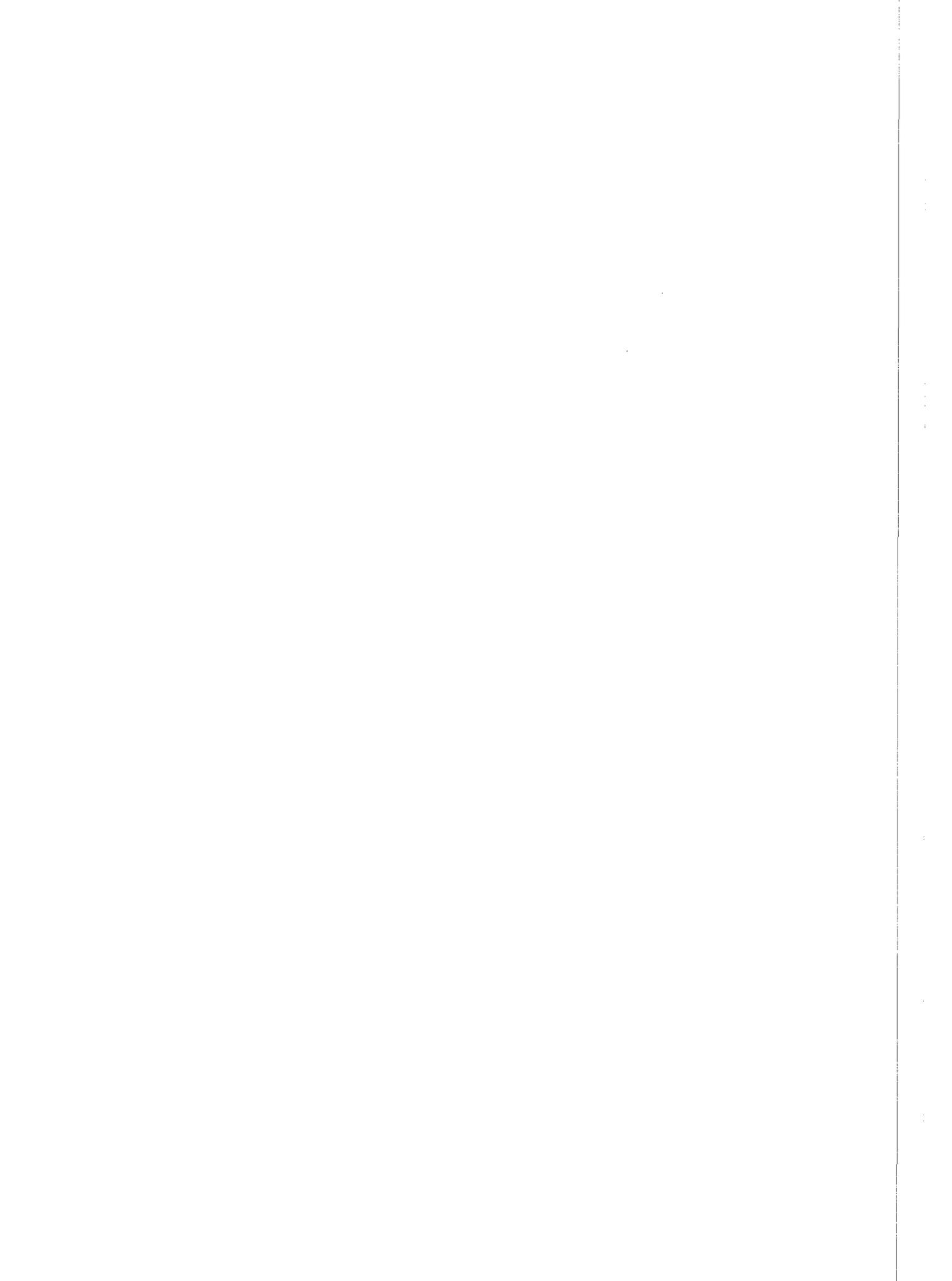


7. *Qué sugerencias haría para mejorar los métodos y material didáctico del curso?*

- Pienso que sería útil disponer de las copias de transparencias antes de cada charla (con uno o más días de anticipación). Para chilenos, sería útil disponer de las copias de leyes vigentes y reglamentos aplicables.
- Se debe entregar a los alumnos uno o varios folders, para que archiven, ordenadamente, sus materiales. Además, es importante que los participantes cuenten con una lista de los materiales bibliográficos disponibles.(2 citas)
- Yo sugiero ampliar los talleres y hacerlo con grupos más pequeños (2 citas.) De todas maneras hubieron grandes aportes en el grupo.
- Tal vez crear un grupo de discusión virtual con los egresados del curso.
- Incorporar más los elementos audiovisuales, ya que permiten mayor tiempo de preparación, y posterior exposición aclaratoria.
- Haría clases e, inmediatamente, el trabajo práctico.
- Pienso que fue utilizada la última tecnología docente disponible, lo cual resulta muy beneficioso. En cuanto al material sugeriría entregarlo antes de las clases para poder comprender mejor los temas.(9 citas)
- Debería haber, aparte de los talleres, apuntes con experiencias de modos más significativos.

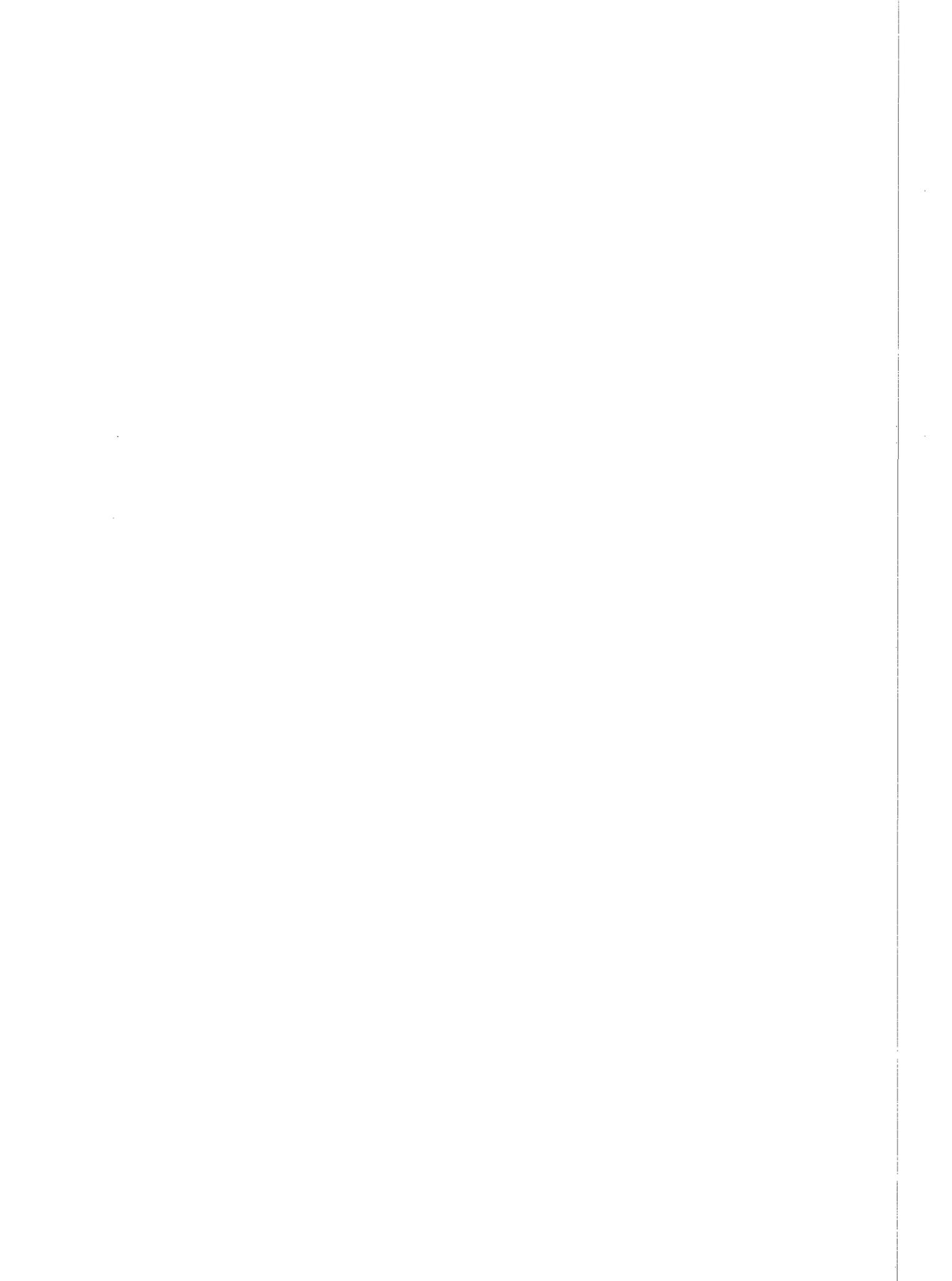
B. Evaluación de la logística y el apoyo general

1. La calidad de las instalaciones utilizadas en el curso fue:	Muy buena	24	96%
	Buena	1	4%
	Regular		
	Mala		
	No responde		
	Total	25	100%
2. El apoyo logístico y secretarial brindado al curso fue:	Muy buenos	24	96%
	Buenos	1	4%
	Regulares		
	Malos		
	No responde		
	Total	25	100%
3. Considera usted que la dedicación y el desempeño del director del curso fue:	Muy bueno	23	92%
	Bueno	2	8%
	Regular		
	Malo		
	No responde		
	Total	25	100%



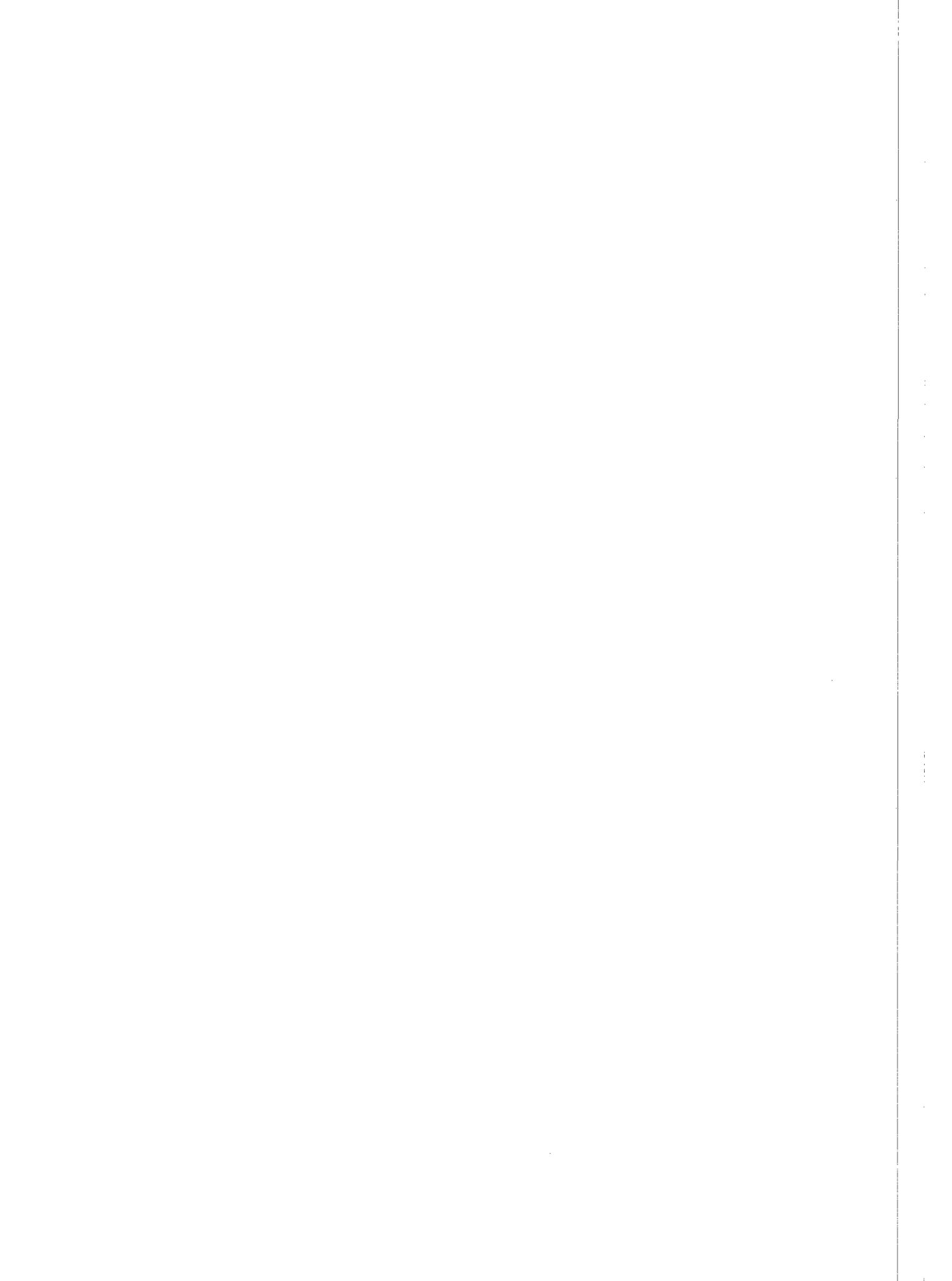
C. Comentarios Finales

- Rogaría que en lo posible cuando se dicten cursos relacionados con el transporte lo hagan saber, ya sea en Chile o en cualquier parte del planeta
- Agradezco las atenciones y dedicación de los integrantes del ILPES, por hacer mi estadía agradable y por transmitir muchos conocimientos y experiencias.
- Definitivamente, mis palabras tienen que ser de agradecimiento y felicitaciones por la labor desplegada por todo CEPAL/ILPES. Todo el equipo humano organizado, ha demostrado un gran profesionalismo y una excelente calidad humana en cada acción y detalle. Al escribir estas líneas he intentado evocar algún detalle reprochable a la gente del ILPES y me ha sido imposible. Felicitaciones, y sobre todo sinceros agradecimientos. (El señor Aldunate tiene una gran capacidad expositiva).
- Sería conveniente, como aporte a la integración, realizar algún taller de técnicas de trabajo en equipo. Adicionalmente, valorar de alguna manera los trabajos en grupo para que tengan mayor importancia y motivación dentro del grupo. También, considero que sería importante hacer un taller de discusión sobre un tema central, donde se recomienden lineamientos de política para desarrollar, por parte de la CEPAL, con el apoyo de los delegados, en cada uno de los países. Considerar la posibilidad de precisar el énfasis del curso en algún tema, con el fin de aprovechar el aporte de los participantes en temas específicos.
- Considero que el Seminario fue de mucho provecho profesional. Únicamente, observaré que la secuencia de los temas tuvo una leve desarmonía, lo que me permitió detectar una cierta desorganización que desorienta a los alumnos. Lo demás fue excelente, los temas y el material, así como las visitas.
- El tratamiento del curso fue excelente; las clases en la mañana y los trabajos grupales en las tardes.
- Espero nos mantengan informados de los futuros cursos relacionados al transporte y la evaluación de proyectos.
- Felicitaciones al ILPES, por la organización y el alto nivel, reconocido por los compañeros de los demás países. Espero tengan continuidad en los cursos, y yo, personalmente, tenga la oportunidad de participar. Sugiero, si es posible en el futuro, organizar visitas turísticas para los extranjeros, el día sábado, por ejemplo.
- Pienso que siendo el primer curso internacional sobre un tema tan controvertido, pero poco asimilado, todavía, por sus principales actores o protagonistas: el Estado, el Gobierno y el sector privado (representado por inversionistas, empresarios, agentes financieros y operadores especializados); se debería difundir o publicar de manera efectiva los conceptos y tendencias, experiencias y resultados; pues con políticas institucionalizadas o no, habrán resultados. El ciudadano y la sociedad deben dejar de ser sólo expectadores de la obra, pues es a quién en definitiva se le pasa la factura la mayoría de las veces inconciente. Pienso que el tema es tan importante, y CEPAL/ILPES tiene oportunidad de difundirlo, de manera dirigida, a los protagonistas y expectadores, segregando o focalizando los intereses y así hacer más variable la participación futura, pues la duración podría ser más corta. Muchas gracias y Felicitaciones.
- Sería interesante mantener contacto con el grupo que participó en el curso y los profesores que dictaron las clases, a fin de generar una red de contactos en latinoamérica que permita



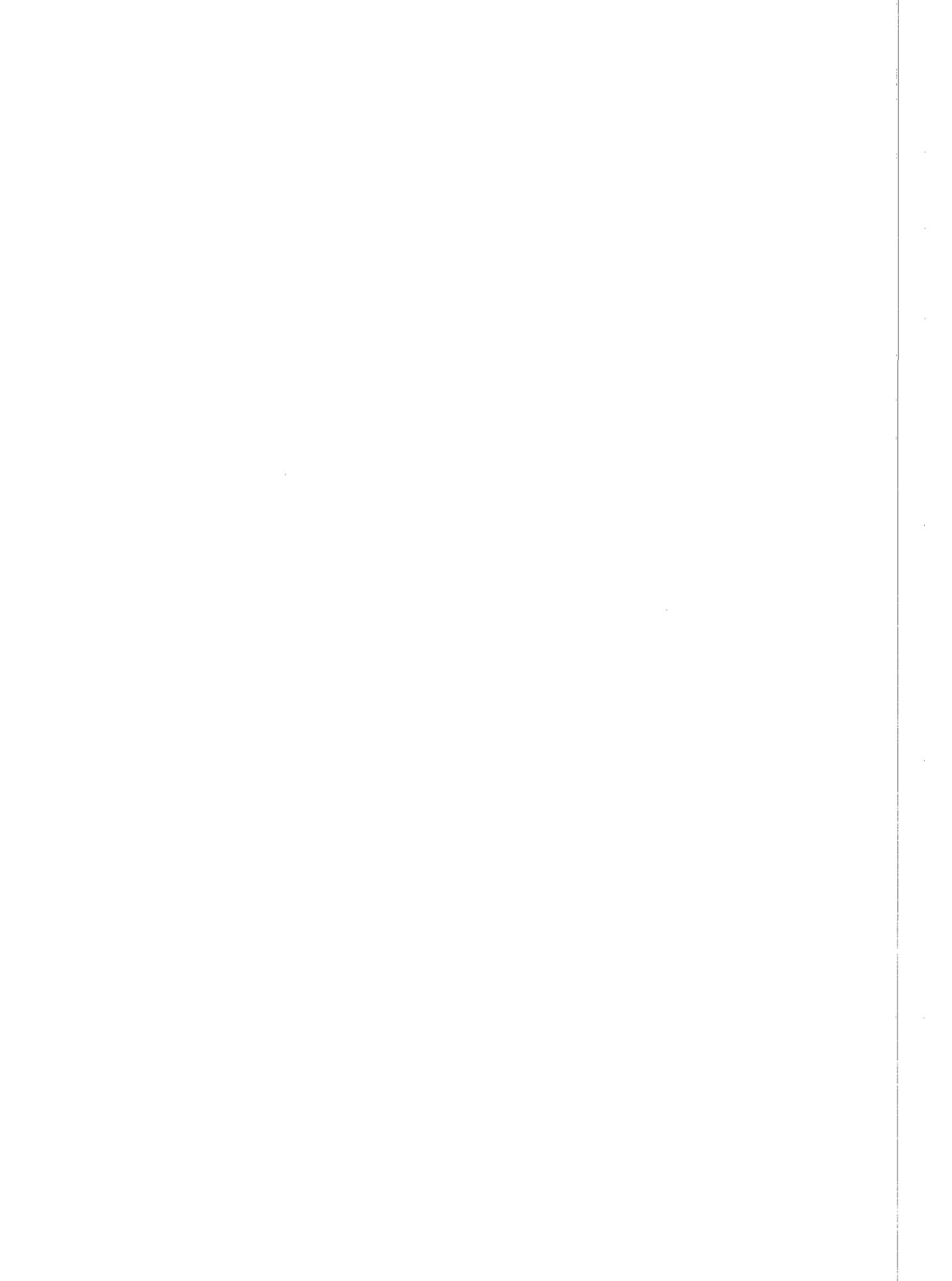
mantenemos constantemente actualizados de las realidades en los distintos países que sean interesantes de conocer. De la misma forma, sería un gran aporte que la biblioteca de la división de Transporte nos incorporara en una lista de reparto de información. Finalmente sería muy importante contar con una base de datos bibliográficos, con la cual poder consultar ante una duda.

- En el futuro, los modelos mostrados pueden ser respondidos a los alumnos, para fomentar su difusión en los países de origen. La CEPAL podría liderar el tema de transporte urbano en latinoamérica (que es un tema no priorizado en muchos países de latinoamérica), y organizar un curso con las características y duración del presente; hacerlo en forma periódica en distintos países como lo viene realizando el curso de Evaluación de Proyectos.
- Considero que el curso es un gran aporte para quienes trabajamos en el área de transporte, ya que brinda la oportunidad de actualización e intercambio de experiencias. Sin embargo, considero que dada la experiencia y formación de los participantes se habría podido profundizar algo más en los módulos de evaluación de proyectos y en la utilización de las herramientas de apoyo.
Sería interesante para los participantes que la presentación de experiencias nacionales fuera obligatoria, con el fin de conocer las características de cada país. Sería conveniente que al momento de la aceptación de los participantes, incluir este requerimiento, ya que quienes voluntariamente lo hicieron nos brindaron grandes aportes.
- Teniendo en cuenta que los participantes del curso son profesionales, en su gran mayoría, con experiencia, me parece inoportuno la aplicación de exámenes, que en definitiva no miden el conocimiento asimilado, sobre todo si tenemos en cuenta el poco tiempo que se dispone para el estudio individual. No puede obviarse que cuando se asiste a un país se trae también la expectativa de conocerlo, y eso lleva tiempo. Creo que sería más rico sugerirle a los próximos participantes, temas, para que traigan trabajos con Las experiencias de sus respectivos países, y después otras formas individuales y colectivas participativas rondan la evaluación. Qué sucedería a los que no aprueben los exámenes?...después de un mes de intenso trabajo no es eso lo que mide los resultados. Sugiero piensen en esto. Se podría ampliar los ejemplos a otros países, además de Chile.
- Considero que el curso es un gran aporte para quienes trabajamos en el área de transporte, ya que brinda la oportunidad de actualización e intercambio de experiencias, sin embargo, considero que dada la experiencia y formación de los participantes, se habría podido profundizar algo más, en los módulos de evaluación de proyectos, y en la utilización de las herramientas de apoyo. Sería interesante para los participantes, que la presentación de experiencias nacionales fuera obligatoria con el fin de conocer las características de cada país. Sería conveniente incluir este requerimiento en el momento de la aceptación de los participantes, ya que quienes, voluntariamente, lo hicieron, nos brindaron grandes aportes.
- El tiempo dedicado a la comida debería ser menor y así poder salir más temprano. Sin embargo, en términos generales el curso tuvo un buen nivel y un excelente apoyo logístico y secretarial. Es una lástima que no haya cursos más seguidos, relacionados con el Transporte y en especial de Infraestructura Vial. Gracias por la oportunidad de estar presentes en éste curso, y por conocer personas como ustedes.
- Personalmente, quisiera agradecer al ILPES por esta experiencia enriquecedora, tanto en el plano profesional como personal. Para mí ha sido una etapa importante y decisiva, que me ha permitido, además, conocer al ILPES "por dentro", y, realmente, creo que es una gran



institución con un staff de profesionales del más alto nivel. Como cepalina me siento muy orgullosa de contar con el ILPES dentro de nuestro sistema, y dar a conocer su calidad en la región, será uno de mis objetivos a futuro. Muchas gracias.

- Considero que las exposiciones son realizadas desde el punto de vista del expositor, por lo tanto las preguntas de pruebas no se deberían presentar como afirmaciones para validar con un verdadero o un falso. Además algunas preguntas fueron expuestas de manera muy ambigua, yo creo que son discutibles, como por ejemplo:
 - a) El metro descongestiona?. (si no existiera, habría igual nivel de congestión)
 - b) Los procesos de licitación de carreteras deben ser o adjudicarse al menor precio?. (Por qué no hacerlo al menor valor presente de los ingresos?)
- ⇨ Recomendación de Texto: "Licitación de Carreteras en Chile" de Eduardo Engel, Ronald Fisher, Alexander Galetovic.
- Ha sido una valiosa experiencia, me sirvió, además, para situarme en un contexto más globalizado, ya que dónde trabajo, se pueden hacer más y mejores cosas para ayudar a otros países. Una de las cosas que me parece no ayuda a fijar conceptos, es la no revisión de los exámenes en conjunto, o que se den las respuestas correctas al menos. De todas maneras estoy contenta de haber podido asistir y compartir. Agradezco a quienes hicieron posible mi estadía en la ciudad y participación del curso.
- Diría que realizar éste curso fue una gran experiencia desde todo punto de vista, docente, académico, contenido, comparable a los mejores. La atención a cualquier solicitud fue inmediata y eficaz. En resumen, de tener, nuevamente, la oportunidad de realizar otro curso de naturaleza similar, no dudaría en tomarlo, teniendo en cuenta la calidad demostrada. Quiero felicitar al personal, que de una u otra forma, hizo posible la realización de éste curso, fomentando el intercambio enriquecedor entre todos los participantes. Felicidades!
- No sé si existen otras evaluaciones aparte de los controles, pero creo que la manera no fue la más adecuada, teniendo en cuenta que el promedio fue bajo. Diría que la prueba fue mal hecha, que la materia se paso mal, o bien, no fue estudiada; pero no creo, ya que las clases fueron claras y muy interesantes. Sólo queda concluir que la prueba fue mal formulada.



Anexo 8: Opiniones de los alumnos en la reunión final de evaluación

(recogidas por el Sr. Ian Thomson)

1. Dificil separarse de las obligaciones profesionales durante un período tan largo como cuatro semanas. Preferible minicursos, de una duración de alrededor de una semana c/u, sobre un subsector del área transportes. (Ecuador)
2. Tomando en cuenta las ventajas medioambientales y otros del ferrocarril, dar mayor énfasis en el transporte ferroviario en el curso. (Argentina)
3. Mejor distribución temática de las visitas técnicas. (Hubo una a un puerto, una relacionada con el transporte urbano, otra con el tránsito urbano.) Una al aeropuerto habría sido interesante. (Perú)
4. Falta de atención adecuada a la convivencia, y actividades sociales, etc.. (Chile)
5. En general, buena organización. (Varios)
6. Generalmente muy interesante y provechoso el Curso. (Varios)
7. La cobertura de puertos fue demasiado generosa. (Perú)
8. Falta de sesiones dedicadas a elementos básicos, como terminología.
9. La sesión sobre la ciclovía y uso de bicicletas fue innecesaria, por constituir un tema de importancia relativa reducida.
10. Las sesiones sobre los aeropuertos y el transporte aéreo fueron convenientes, por la relevancia de los conceptos presentados a otros medios. (Varios, respondiendo a IT, tomando en cuenta que ningún participante provino del subsector aéreo)
11. Algunas materias deberían haber sido cubiertas con mayor profundidad, como los modelos de simulación y evaluación. No hubo tiempo para explicar realmente como funcionan, solamente para describir qué hacen. Fueron tratados básicamente como cajas negras.
12. Debería haber habido más cobertura en la prensa local, tomando en cuenta la buena calidad de las presentaciones y la buena fama de la CEPAL. Habría sido interesante la presencia de periodistas en las sesiones. (Chile)
13. No se presentó las políticas generales de la CEPAL. (No tengo claro si este punto se refiere al sector transportes, o al pensamiento de la CEPAL en general.)
14. Los participantes pidieron ser incluidos en las listas de distribución de documentos de la CEPAL, tanto sobre el sector transportes como en general. (Chile)

