

FRAGMENTO	CÓDIGO EMERGENTE	CATEGORÍA
La inversión debería centrarse en contar con material rodante para poder movilizar diferentes tipos de carga. Actualmente la vía tiene capacidad, pero falta capacidad operativa	inversion en material rodante	condiciones necesarias para la competitividad
Si se tiene el material rodante apropiado para estos tipos de carga a granel en este corredor específico que tú dices de La Dorada – Santa Marta, funcionaría perfecto... El puerto Santa Marta siempre le ha apuntado a este tipo de cargas	inversion en material rodante	condiciones necesarias para la competitividad
Si yo requiero carga refrigerada, tendría que contar con contenedores que tengan autonomía para durar el viaje del tren... eso sería el reto, contenedores refrigerados y con condiciones para climas cálidos.	inversion en material rodante	condiciones necesarias para la competitividad
Primero, contar con un nodo logístico que tenga como todos los servicios que se le puede prestar a la carga, es decir, condiciones de almacenamiento seguras... además porque como estamos hablando ya de alimentos, entonces eso tiene otras connotaciones adicionales	necesidad de nodos logísticos	condiciones necesarias para la competitividad
Ese era el modelo... consolidar la carga en un municipio como Villapinzón, montarla en el tren y que llegara al kilómetro 5 donde había bodegas temporales para luego distribuir con camiones pequeños a Corabastos	necesidad de nodos logísticos	condiciones necesarias para la competitividad
Cuando ya hablamos de otro tipo de cargas... ¿cuántos o si lo voy a hacer muy manual que descargue a hombro? Pues entonces, ¿cuánto personal necesito? Pero ahí sí ya se me van a incrementar los costos... necesito montacargas.	infraestructura de apoyo	condiciones necesarias para la competitividad
La frecuencia del transporte definitivamente dinamizaría los negocios. Hoy son muy bajas las frecuencias.	frecuencia y disponibilidad del servicio	condiciones necesarias para la competitividad
Hoy debemos hacer frente a infraestructuras deficientes, pocas alternativas y otros medios mucho más consolidados y posicionados como alternativa en el mercado	frecuencia y disponibilidad del servicio	condiciones necesarias para la competitividad
Muy seguramente puede ser no poder saber cómo hacer su logística para poder llegar al tren. Eso creo que es la primer barrera	capacitacion y acompañamiento de pequeños productores	condiciones necesarias para la competitividad
Empieza a verse como esas economías colaborativas... tener un punto de consolidación de la carga haría que los campesinos... tengan un punto al cual llegar. Se disminuye la intermediación, y ya no tendrían que contratar ese camión adicional	capacitacion y acompañamiento de pequeños productores	condiciones necesarias para la competitividad
Lo que habría que tener presente son los nodos, tanto de donde es la consolidación como la desconsolidación de la carga... al ser alimentos se involucran otras entidades... no solamente el operador férreo y el productor, sino entidades de control	capacitacion y acompañamiento de pequeños productores	condiciones necesarias para la competitividad
Podría convertirse en un jugador fundamental y parte de la integración, ayudándonos a acercar mercados, productos y soluciones siendo eficientes.	Integración con puertos y modos complementarios	Articulación intermodal y alianzas estratégicas
La vía férrea de La Dorada tiene su salida a puerto en Gamarra hacia Puerto Capulco, que conectaba con Barranquilla y Cartagena. Esta integración fluvial-marítima fue muy eficiente en su momento para productos como acero, palanquilla, alambón	Integración con puertos y modos complementarios	Articulación intermodal y alianzas estratégicas
Lo ideal es que un mismo operador se encargara de hacer toda la operación en conjunto... desde que su carga salga del centro de producción hasta que llega a su cliente. Eso sería muy interesante y le daría un plus grandísimo a la parte férrea	operadores logísticos integrales	Articulación intermodal y alianzas estratégicas
La idea de tener un operador logístico que no solo transporte en tren sino que coordine también la última milla en camión haría que a la empresa le fuera indiferente si su carga va en tren o no, mientras tenga la garantía del servicio completo	operadores logísticos integrales	Articulación intermodal y alianzas estratégicas
Asociaciones Público-Privadas, APP, con un interés genuino del Gobierno y participación de la ANI	alianzas público-privadas (APP) como mecanismo de articulación	Articulación intermodal y alianzas estratégicas
El gobierno juega un papel clave para impulsar el transporte férreo, con la participación de privados que nos pueda llevar a tener resultados rápidos y sostenibles	alianzas público-privadas (APP) como mecanismo de articulación	Articulación intermodal y alianzas estratégicas
No se entiende que el modo ferreo venga a competir, sino a ser un modo complementario. Se requeriría sensibilización con el transporte carretero y tener un aliado para la primera y última milla	Tren complemento no competencia	Articulación intermodal y alianzas estratégicas
Veo que es difícil pensar que el tren va a absorber todo el movimiento de carga de los camiones... la idea es que sean modos complementarios: distancias largas, tren; cortos y óptimos, camiones	Tren complemento no competencia	Articulación intermodal y alianzas estratégicas

FRAGMENTO	CÓDIGO EMERGENTE	CATEGORÍA
Nuestro país es el mejor para generar esos marcos regulatorios, pero es el peor en ponerlos en práctica... tenemos normativas pero falta aplicarlas correctamente. Cada entidad tiene criterios distintos y eso dificulta que se avance	Falta de aplicación normativa / desarticulación institucional	Barreras institucionales y normativas
Lo ideal sería que existiera una sola entidad que aglomerara todo el tema férreo del país... actualmente hay una diversidad de proyectos y cada uno hace como le parece. Eso va a ser un enredo para el Ministerio de Transporte.	Falta de aplicación normativa / desarticulación institucional	Barreras institucionales y normativas
Para mí, yo creo que ya tenemos un diagnóstico claro de todas nuestras debilidades... pero a veces cuesta ir hacia delante en definir lo que le convendría al modo férreo. Incluso es tan difícil que hasta en la misma entidad hay diferentes criterios, diferentes posiciones	coordinacion interinstitucional	condiciones necesarias para la competitividad
Lo ideal, el escenario ideal, es que sí existiera una sola entidad que aglomerara todo el tema férreo del país y que fuera ella misma la que determinara todos los lineamientos... actualmente hay una diversidad de proyectos que va a ser un enredo para el Ministerio de Transporte.	coordinacion interinstitucional	condiciones necesarias para la competitividad
Yo pienso que como está actualmente no funciona. Cada uno se echa la pelota. El Ministerio de Transporte se enfoca en carretera, la ANI en infraestructura, pero nadie controla realmente lo de la carga férrea. Debería existir un equipo que se centre únicamente en la parte férrea	Falta de aplicación normativa / desarticulación institucional	Barreras institucionales y normativas
Lo ideal, el escenario ideal, es que sí existiera una sola entidad que manejara todos los lineamientos del modo férreo, como ocurre en países como España. Hoy hay demasiadas iniciativas fragmentadas por gobernaciones y eso complica la homologación y coordinación	Falta de aplicación normativa / desarticulación institucional	Barreras institucionales y normativas
Totalmente obsoleto. Hay que actualizarlo. Hacerlo maleable y flexible para recibir inversión y manejar una operación eficiente para el sistema ferroviario	marco regulatorio obsoleto	Barreras institucionales y normativas
Regulación obsoleta. Desde 1929 no actualizan la normativa y está bastante obsoleta. La interconexión es limitada y no hay mucha articulación con otros modos	marco regulatorio obsoleto	Barreras institucionales y normativas
La gente dice que la Ley 105 es muy antigua... mentira. La ley es ley. Puede ser la ley uno y si sigue vigente y se aplica, funciona. El problema es que somos buenos creando normatividad, pero malos aplicándola o haciéndola cumplir	marco regulatorio obsoleto	Barreras institucionales y normativas
No tenemos ninguna regulación que nos permita adoptar normas del extranjero. Cada corredor hace sus intervenciones basados en AREMA, FAA, o la AAR, pero en ninguna parte del Ministerio dice oficialmente que esas son las normas aplicables	Ausencia de lineamientos técnicos nacionales	Barreras institucionales y normativas
Hay un vacío grande en normativa y especificaciones. Eso genera temores en los industriales que están desarrollando plataformas o vagones, porque no hay claridad sobre cómo serán homologados por el Ministerio	Ausencia de lineamientos técnicos nacionales	Barreras institucionales y normativas
Ahora la ANI no solo realiza proyectos férreos, también lo hace la OPIT, el DNP... otras cosas las contrata el Ministerio de Transporte. Justo lo que veíamos como una desventaja por duplicidad de funciones, lo estamos haciendo	multiplicidad de actores con funciones superpuestas	Barreras institucionales y normativas
No se entiende que existan departamentos o zonas que promuevan proyectos férreos sin que las entidades que manejan el tema a nivel nacional —como el Inviás, la ANI o el Ministerio— tengan algo que ver. Falta total de articulación	multiplicidad de actores con funciones superpuestas	Barreras institucionales y normativas
Sí lo veo viable, y no lo veo para un futuro. Si se tuviera el material rodante apropiado para estos tipos de carga a granel y en este corredor específico de La Dorada-Santa Marta, funcionaría perfecto	viabilidad del tren para productos agroindustriales	Potencial del tren para el agro y la sostenibilidad
El ferrocarril es una excelente alternativa para transportar materiales con vocación ferroviaria. En distancias largas, el tren ofrece optimización en consumo de combustible y posibilidad de movilizar grandes volúmenes	viabilidad del tren para productos agroindustriales	Potencial del tren para el agro y la sostenibilidad
Se disminuiría también costos porque se disminuye la intermediación... si ya hay sitios donde al campesino le queda más fácil llegar a hacer la consolidación de carga, muy seguramente ya no va a tener que contratar ese camión adicional o ese intermediario	reducción de intermediarios y fortalecimiento del productor rural	Potencial del tren para el agro y la sostenibilidad
Si hablamos de consolidar la carga en Villapinzón, por ejemplo, los productores decían: 'Ah no, si es ahí, yo acerco la carga yo mismo en mi carro'. Ya no necesitan el intermediario para movilizar el producto	reducción de intermediarios y fortalecimiento del productor rural	Potencial del tren para el agro y la sostenibilidad

FRAGMENTO	CÓDIGO EMERGENTE	CATEGORÍA
Se han hecho pilotos con maíz en el corredor La Dorada–Santa Marta. Significa que también puedo tener cargas a granel... no solamente estivadas o contenerizadas.	productos agroindustriales con potencial o experiencia en transporte férreo	Potencial del tren para el agro y la sostenibilidad
El café, el cemento y el acero, adicional al carbón... son productos que se podrían fortalecer en este corredor.	productos agroindustriales con potencial o experiencia en transporte férreo	Potencial del tren para el agro y la sostenibilidad
En ese momento lo que hablábamos era de bultos de papa... se montaba la carga al tren y esa llegaba al kilómetro 5, donde habían unas bodegas que se utilizarían de forma temporal para que luego camiones más pequeños la llevaran a Corabastos.	productos agroindustriales con potencial o experiencia en transporte férreo	Potencial del tren para el agro y la sostenibilidad
Bajo costo por tonelada/km recorrido, movilización de grandes volúmenes, menor impacto al medio ambiente (dependiendo de la visión de la empresa)	impacto ambiental y eficiencia energética del modo férreo	OTROS
La diferencia en el sector logístico puede ser marcada por un cambio de mentalidad logística... el transporte férreo no es hoy una opción real en Colombia, pero con tecnificación puede convertirse en el preferido	Percepción pública y cambio cultural hacia el uso del tren	OTROS
En Boyacá, empresarios están trabajando en la construcción de vagones y plataformas para carga... aunque es más industrial que agro, muestra cómo el modo férreo puede generar desarrollo económico en las regiones.	Desarrollo regional e industrial vinculado al tren	OTROS