

	Andres Fonseca: Gerente Comercial Maersk	David Barajas: Gerente de desarrollo de negocios	David Lovatt Roton: Gerente de Producto LCL WSA area	Cesar Augusto Gomez: Gerente de transporte Terrestre Centroamérica, Andina y Caribe	Sector Ferreo entrevista 1 Profesional experto en logística y gestión comercial asociado al modo ferreo	Sector Ferreo entrevista 2
9. ¿Cómo evalúa el estado actual de la infraestructura ferroviaria en Colombia para el transporte de carga? ¿Cuáles son las principales limitaciones y necesidades de inversión?	Sin duda, enfrenta desafíos significativos, aunque se volubran oportunidades de mejora enfocadas en la mejora operativa y que permitan de modernizar el sistema y poder habilitar corredores estratégicos como La Dorada-Chiriquaná y Chiriquaná-Santa Marta.	Inoperante, solo el 31% está en funcionamiento. Necesidad de inversión ya que requiere más de \$3 billones para modernizar el sistema y poder habilitar corredores estratégicos como La Dorada-Chiriquaná y Chiriquaná-Santa Marta.	Desde mi conocimiento de la infraestructura colombiana, se que el desarrollo ferreo es muy limitado y que ejemplos que podrían ser muy relevantes son el tren turístico de la Sabana de Bogotá y el tren que saca el carbón de la mina "El Cerrito". Fuera de esto, no se recuerda haber nada del sector ferreo en otros países.	Esta respuesta fue dada en la pregunta 5.	Bueno, en la parte ferrea actualmente digamos que como se ha venido hablando y como lo he escuchado a lo expertos en esta tema en este tema de infraestructura y es que las vías como están funcionando... ¿Y? O funcionan, mejor dicho. Es decir, se tiene la capacidad de se tiene la capacidad de via suficiente para mover. Si no estoy mal en ese corredor, se pueden se podría llegar a mover hasta 5 millones de toneladas entre lo que es año, entre lo que es ahí la dorada chiriquaná. De Chiriquaná a Santa Marta que tienen unas vías de mejor infraestructura, doble vía, ahí si no estoy mal el cálculo está en 50 millones de toneladas año por la doble vía que tienen ahí. Pero, ¿qué es lo que sucede? que lo que tienen a pesar porque una idea. "Pero si la capacidad de la vía es tanta, ¿por qué no se movieron?" Pues porque no se tiene la capacidad operativa, que la capacidad operativa es la que en función del material rodante. Entonces ahí cuando le preguntas en inversión, yo digo, pues inversión le han pensado un montón de plata a la vía. Ahora lo que hay que promover es que si se tiene la carga, pero que para mover la carga hay que tener el material rodante. Entonces la inversión estaría en eso, en contar con un material rodante que sea sino para cualquier tipo de carga o que lleguen nuevas operaciones o que que va a estar, porque pues ya ahora él es el que va, digamos, como a bajar... ¿correcto? en la inversión más a material rodante para seguir movilizándolo hasta hasta tener esa capacidad. Cuando yo se llega por ahí, digamos, hagamos de cuenta que listo, se empezó a mover mucha carga y llegamos a a, no sé, porgomóste como tres millones de toneladas año, pues resulta que ahí yo se requiere pensar en inversión para la vía, porque entonces ahí ya toca pensar en una doble vía para poder mover más trenes, eh, en poder cambiar ese tipo de vía que tienen actualmente. Por eso yo digo lo que le escuchaba a los expertos en cuanto a infraestructura, porque ahí pues eso es los ferros eléctricos si no me los conozco, pero ahí es que si tendría que hacer un cambio de ahí si, lo que te digo, parte eléctrica, no no recuerdo los nombres, pero sé que el habría que hacer un cambio, pero en especial habría que hacer una doble vía porque ya el número de trenes no daría para una única vía. Si, de hecho hasta 1 millón creo que aguantaría con la que se tiene actualmente. A partir de ahí ya tendrían que hacer doble doble línea para poder trabajar eh, por ejemplo, en doble sentido los trenes. ¿Y? O sea, porque ya se tiene otras dinámicas diferentes y además de todo se tendría que actualizar en poder tener no un control como un control eh con tecnología parado como se tiene actualmente, sino ya tecnología actualizada a algo más automatizado como lo que tiene Ferroc, precisamente para poder hacer un mejor control del tren en tiempo real pues de lo que del de digamos de cómo está generalizado el servicio en ese momento. Entonces, eso es lo que tocaría, digamos, como que esa es la evolución de lo que hay y de lo que tocaría invertir primero y pues de cómo podría llegar a desarrollarse. No, es que el modo ferreo ha estado dormido, la verdad. O sea, yo digo que acá se necesita más empuje precisamente porque es un modo es un modo complementario. Si, es un modo complementario, pero que lo han dejado rezagado en la historia, en el tiempo y pues como que ay, no, mucho complejo. Como te lo digo, ay, no, hay que pensar en muchas variables, mejor el cambio y va directo y bien. Pero digamos desde la parte ferrea, esa interacción con los otros modos, por eso es importante, digamos, tratarlo desde la institucionalidad. ¿Por qué? Porque es también empezar a demostrar pues que no el modo ferreo no es una no es un modo que viene a competir, sino a ser un modo complementario y se requería, digamos, ahí es fundamental siempre hacer como esa sensibilización con el transporte carretero y yo digo que lo que más funcionaría es tener un aliado, ¿y? eh en aliado carretero para poder primero hacer esas primeras o últimas millas que siempre se requieren de complementarlo a la parte ferrea. Y frente, digamos, con otros modos como el fluvial, pues también esto es más de organización e interacción entre actores, porque la vía ferrea, de hecho, esa vía de la dorada, pues tiene su salida a puerto eh en Gamarrá hacia Puerto Capulco. Entonces, pues de hecho ahí no se, yo no sé, la verdad, ahorita no sé si funciona todavía esa sociedad, pero allá está la sociedad portuaria de Capulco que maneja todo lo de carbón, pero está tendría una muy buena un muy buen desarrollo. ¿Por qué? Porque esa es parte fluvial conectada con Barranquilla y con y con Cartagena, Con Barranquilla y con Cartagena. Entonces, las importaciones de estos tipos de productos como el arroz, por ejemplo, ahí que más se movía ahí, no recuerdo, bueno, pero estos son como los productos más significativos y porque ese era un tipo de comercio como 18000 toneladas lo que se movía y yo se llegaba por esos puntos. Entonces era muy factible que eh se vinieran por la parte fluvial, llegaran ahí a Puerto Acapulco y ahí lo pasaran a la parte ferrea pues ya llegaba la dorada y después en un complementario pues con el camión. Eso también otro que se me olvidó nombrar en preguntas anteriores y es que, por ejemplo, en la vocación de la vía de las cargas no es solamente en el tiempo del tren, sino en los todos los cargados descargados, los tiempos de carga descargos o de interacción con otros modos transportes. Entonces, si yo te tengo ahí, a sea, si el lit time de la empresa es amplio, funciona también funciona perfecto, pero si es corto, no lo funcionaría para la parte. Bueno, es como generaría a la pregunta que me hiciste anteriormente. Entonces, yo lo venía es que si se requería, para la pregunta que me estáis haciendo es que se requería crear alianzas estratégicas. Eh, ¿qué se pudiera hacer? o sea, en el área es que un mismo operador se encargara de hacer toda la operación en conjunto. Es decir, no un operador ferreo que yo solamente trae la carga en la parte ferrea, sino yo soy un operador logístico que me encargo de desde que su carga sale del centro de producción hasta que llega su cliente. Esa sería muy interesante y así digamos que que lo daría más grandísima porque aparte pues de eso el mismo la misma operador que se encargara de toda la operación de esa carga, pues la empresa ya también digamos que que la veía como ese tipo a la parte ferrea, porque para ellos sería importante hasta donde o de donde viene su carga. Lo importante es que esa empresa operadora pues la va a lo va a entregar a su cliente. Entonces acá vendría a ser es eso, crear alianzas estratégicas o crear un operador que sea, creo que se llama eso es OTM, creo que es el que se creó absolutamente para lo que yo le he estado diciendo, pero pues puedes puedes revisar. Creo que se llama OTM, no estoy mal. Eso sería como lo que podría aportar en esa parte de complementación con los otros modos de transporte.	Incluida en otra pregunta pues es un concepto relativamente nuevo, eh, pero pero digamos en este caso ahí como como paráfrasis de de la entrevista, pero que sirve para la pregunta, eh, agradecerle en su momento a la gerente que tuvimos, Ana María Zambrano, ella venía de trabajar en temas logísticos y fue la que llegó a decirnos. Bueno, yo entiendo acá que ustedes manejan el tema ferreo y que tenemos es importante que que la mercadería y que los trenes lleguen desde un punto A hasta un punto B, pero también el ferrocarril debe integrarse a los temas logísticos. Eh, y precisamente cuando estamos con ella fue que se plantearon como esas esas corredores logísticos de de mover se cómo coordinamos nosotros desde el modo ferreo también un tema carretero, un tema fluvial y un tema en marítimo. Ahí en 2019 se hizo el primer piloto de que carga de Tocancá de del Manzanares y de otros y de otros municipios, pues llegaron por camiones a la Dorada, que desde La Dorada se subían en tren, eh, y que llegaron algunos hasta Cartagena, ahí cargaron en camion y se fueron hacia Barranquilla, Santa en Cartagena y otros eh otra que se llegaba hasta Capulco, a través del ramal Capulco y ahí se subía en Bacazá y se iba por el Magdalena a otros destinos. Entonces, esa fue una esa una un buen inicio de tema logístico eh intermodal eh y que pues ahora lo que se pretende a través de la app es fortalecer con todos esas las obligaciones que tienen ellos de construir un control logístico, de controlar eh instalaciones eh que sirven para todo este tema de la intermodalidad. ¿No? Digamos que se va a ir haciendo, nos falta, de hecho, ahora con con Ferroc estamos pensando como una opción de construir un centro de como de transferencia de eh carga en Ciénega, pero estamos revisando porque precisamente está en trámite que entre a operar el puerto de Río Córdoba, que queda ahí a 3 km de Ciénega y realmente si el contrato eh puede o si implementa un tema que facilite ese tema logístico, pues quizás desde el Estado no valdría la pena invertir. ¿No? Pues está el tema de Capulco, que en algún momento podría retomarse, pues dependiendo de cómo se solucione esa tema técnico ahí de de la falla del del tema del tablistado. En su momento se pensó que en el corredor del Pacífico se usara un centro de transferencia de carga en la zona franca de Pereira, de tal forma que la carga de Buenaventura se trasladara hasta esa zona franca de Pereira y de ahí se distribuyera la carga. ¿No?
10. ¿Qué papel podría jugar el transporte ferreo en la integración multimodal de la cadena logística colombiana? ¿Cómo se podría fomentar una mayor articulación con otros modos de transporte (carretero, fluvial, marítimo)?	Podría convertirse en un jugador fundamental y parte de la integración, ayudándonos a acercar mercados, productos y soluciones siendo eficientes.	Un papel central en la conexión con puertos y carreteras. Colombia necesita una mejor articulación en los diferentes modos de transporte de carga	La combinación de oferta siempre será un beneficio para todos los actores, desde el punto de vista del transporte internacional y sus operarios, esto abre un sin fin de oportunidades para llegar a más exportadores e importadores a nivel nacional.	Esta respuesta fue dada en la pregunta 5.	Entonces, esa fue una esa una un buen inicio de tema logístico eh intermodal eh y que pues ahora lo que se pretende a través de la app es fortalecer con todos esas las obligaciones que tienen ellos de construir un control logístico, de controlar eh instalaciones eh que sirven para todo este tema de la intermodalidad. ¿No? Digamos que se va a ir haciendo, nos falta, de hecho, ahora con con Ferroc estamos pensando como una opción de construir un centro de como de transferencia de eh carga en Ciénega, pero estamos revisando porque precisamente está en trámite que entre a operar el puerto de Río Córdoba, que queda ahí a 3 km de Ciénega y realmente si el contrato eh puede o si implementa un tema que facilite ese tema logístico, pues quizás desde el Estado no valdría la pena invertir. ¿No? Pues está el tema de Capulco, que en algún momento podría retomarse, pues dependiendo de cómo se solucione esa tema técnico ahí de de la falla del del tema del tablistado. En su momento se pensó que en el corredor del Pacífico se usara un centro de transferencia de carga en la zona franca de Pereira, de tal forma que la carga de Buenaventura se trasladara hasta esa zona franca de Pereira y de ahí se distribuyera la carga. ¿No?	Digamos que el tema intermodal se ha venido trabajando ya en cinco o 6 años, pero lógicamente aún nos falta eh pues mayor desarrollo del modo, pero también eso depende de que se haga una revisión de la demanda que pudiera tener esa intermodalidad. ¿No? Eso yo yo que sepa se no ha no se ha trabajado de forma profunda de fondo, pues porque lo primero que uno tiene que hacer para saber dónde debe eh tener centros de transferencia, donde pueda conectarse con el río, con el camión, con el puerto, pues depende también de ese análisis que tenga yo de las de las potencialidades que pueda tener. ¿No? Entonces está el tema de los Puertos del Pacífico mencionaba esa idea de que se tenía de llegar hasta zona franca de Pereira, pero eso nunca se pudo hacer. Eso.
11. Desde su perspectiva, ¿Cuáles son los beneficios del transporte de carga por ferrocarril en Colombia frente a otros tipos de transporte doméstico como el terrestre por camión o el fluvial?	Posibilidad de mover alto peso, eficiencia en combustible, más rápido que el transporte terrestre, menos costoso en el mediano largo plazo, impacto ambiental menor.	Menor costo por tonelada, menor impacto ambiental, mayor capacidad de carga, mayor estabilidad y seguridad tanto en precio como en operaciones	De lo poco que puedo aportar, es que si hay una red ferrea en desuso, debería reactivarse.	Esta respuesta fue dada en la pregunta 5.	SE contestó en preguntas anteriores.	El marco regulatorio es, o sea, yo digo que eh nuestro país es el mejor país para generar esos marcos regulatorios, pero es el peor en tenerlos en ponarlos en práctica, o sea, es decir, creamos y no hacemos. Porque mira que el marco regulatorio yo creía que está bien. La gente dice que los 105 es una ley muy antigua. Mirando, lo que es ley, o sea, es decir, puede ser la ley y así y si sigue vigente y se sigue aplicando, funciona, pero lo que pasa es que te digo, somos muy buenos creando normatividad, pero malos aplicándola o haciéndola aplicar o a aplicamos mal. Entonces tenemos esa ley 105 que es como la que regula todo esa parte del transporte ferreo. Hay otras leyes que han venido cambiando y digamos mm como bueno, ahorita no las no las recuerdo, pero la cuestión es que siguen siendo vigentes para el momento. ¿Cuál es que lo ha venido reformando? Pues todo lo que ha salido en decretos, resoluciones, pero en especial en los planes y programas que cada gobierno ha tenido. Entonces, después de esa ley han habido, sin mencionar, dentro de leyes, decretos regulatorios eh resoluciones eh y cosas, hay aproximadamente unas 150 eh que se ajustan al modo. Entonces, en esta parte, yo ya yéndolos, digamos, como algo más reciente, que está en la parte ferrea, está el plan maestro de transporte intermodal, que justamente le aplica a la pregunta anterior, anterior, anterior, que me hiciste sobre la parte de cómo generar que el transporte ferreo pues está complementado con los otros modos de transporte, está el plan maestro de transporte ferreo, que esa tiene una hoja de ruta de cómo debería funcionar y cuáles son las eh con cuáles son las que los más costoso. Eh, eso lo dicen en porcentaje, ¿y? Entonces ya pues uno le toca ir un poco cuando va a la realidad de cómo, pero ahí hay unos datos interesantes que justamente lo usan de un comparativo que en su momento se hizo con otros países. Y está el congreso de política nacional logística, específicamente el del 2020, que es el 30 del 2020, en donde había del transporte ferreo como eh como ese plan para que el país empezara a haber un intermodalidad. Entonces, por eso te digo, en la parte regulatoria yo tenemos todo, o sea, si yo digo, que habría ahí ¿cuánto un poco es crear una hoja de ruta clara para el generador de carga, para el operador logístico, para hasta para los mismos que la crean, o sea, para las entes gubernamentales y de estado. Pero, pero que como tal que haya marcos regulatorios si hay si hay. Y más, por ejemplo, está lo que te decía en la pregunta anterior, el decreto 1079 me dice qué es lo que debo hacer cuando el hoy ese permiso de habilitación a los operadores ferreos. Entonces creo que es más eso, es crear como una hoja de ruta clara de cómo debería aplicarse, o sea, todo esto que está en compes, en planes, en programas, en resoluciones, en decretos, cómo lo copio yo integro a una hoja clara de lo que se debería hacer desde el rol de cada uno de los actores que que están involucrados con la parte ferrea.
12. Al día de hoy y según su concepto, ¿Qué opina del marco regulatorio de transporte y como integra se integra con el transporte ferreo?	Valoró al menos la iniciativa de cambiar pues el vigente está desde 1920. Hay que buscar alternativas que fomenten la inversión, el desarrollo y sobre todo la competitividad.	Totalmente obsoleto, hay que actualizarlo. Hacerlo viable y flexible para recibir inversión y manejar una operación eficiente para el sistema ferroviario	No tengo el conocimiento necesario para aportar de forma puntal como las leyes de Colombia, pero, en Perú o Chile como ejemplos, ayudaría la flexibilización de las regulaciones para que el transporte sea mucho más dinámico.	Esta respuesta fue dada en la pregunta 5.	Pues si uno lo mira, realmente uno no tiene el conocimiento tan global de esa normativa del tema de transporte, uno pues está más enfocado en la normativa del transporte ferroviario, pero lo que si uno percibe, yo que también estuve trabajando en el modo carretero, es que la atención principal en cuanto a normativa y a política pública generalmente tiene como base más es el tema carretero y los otros modos lo sufren. Pues acá eh no hay una, bueno, si la mencionamos, no hay normativa eh ni técnica ni de otros aspectos del tema ferroviario. Tampoco. Bueno, aunque sí se han generado documentos de de intermodalidad, de logísticas, eh pero tampoco hay un insumario ya definido y claro frente a este a este punto. Se han trabajado muchas cosas, digamos que hay uno, no recuerdo cómo se llaman los eh planes logísticos. Bueno, se ha trabajado en este tema de fortalecer las infraestructuras logísticas especializadas. Ha habido algunos intentos del Ministerio de Comercio Exterior de regular de alguna forma el concepto de zonas francas terminales de ferrocarriles, de tal forma que pudieran existir ventajes para los operadores ferreos y eh para la importación de equipo de transporte que se ha hecho interés y se ha venido trabajando, pero creo que falta como esa última milla de ese último paso de lograr concretar las cosas, eh, y pues que al final también estén acorde a la realidad nuestra. ¿No? A veces se han mencionado ejemplos de otros países pues que tienen un desarrollo muy diferente al nuestro y esa es una de las partes más complejas de lograr legislación y políticas públicas para el tema ferroviario que en otros países pues que tienen un desarrollo muy diferente al nuestro. ¿No?	
13. ¿Cuál debería ser el mayor impulsor del transporte ferreo en Colombia y por qué?	Considero que es una tarea conjunta del sector público y privado.	El gobierno juega un papel clave para impulsar el transporte ferreo con la participación de privados que nos pueda llevar a tener resultados rápidos y sostenibles	El mejor promotor del desarrollo en una primera etapa debería ser el gobierno, ya que es responsable de crear las condiciones necesarias para que las empresas nacionales y de capital extranjero puedan desarrollarse mejor, más rápido y con menores costos logísticos, haciendo más competitiva en el comercio global.	Asociaciones Público-Privadas, APP, con un interés genuino del Gobierno, y participación de la ANI.	No, está mal. Ay, no!! ¿Verdad que esto está obsoleto? Bueno, eh, no, lo que pasa es que yo pienso que como está actualmente no funciona. O sea, es decir, cada uno se echó, ay, perdón, es la ley o decreto colonialmente, se echó la pelota. Si, entonces, como que usted se encarga, no, usted no, usted no. Y al final pues nadie se encarga y nadie se compromete, pero quieren que funcione en modo ferreo. Si, entonces, ¿cómo debería ser? Realmente yo creo que debería existir una entidad que se centre únicamente en la parte ferrea. Claro, el Ministerio de Transporte es el ente rector y debería estar así y así. Si, pero a él le hace falta todavía más fuerza. O sea, todavía no creo en que tiene vías, por eso es que solamente se enfoca en la parte carretera. Entonces, pero eh desparejado, digamos, de ese Ministerio de Transporte, pues debería estar una entidad que se enfoque únicamente en la parte de transporte ferreo, claro la Agencia Nacional de Infraestructura se enfoca, como dicen, en la parte de infraestructura únicamente. Si, pero ellos no tienen esa ni tienen el alcance ni tienen su misión de poder decir cuánto carga mover. Y eso pasa, por ejemplo, con la parte carretera. La Agencia Nacional de Infraestructura hace la vía, carretera, no sé que, pero a la larga, ¿cuánto se está controlando realmente lo de la carga? Pues el ministerio debería ser así por parte del ministerio para el modo ferreo, pero si se construyera y se le se tuviera como entidad sería cómo funciona el modo ferreo, pero al no tenerlo y el ministerio ya se está quedando corto con todo lo que digamos tiene a cargo, pues por eso debería crearse un equipo, un equipo en esa parte ferrea, así como que hay un equipo en el Ministerio de Transporte que se centra en esa parte carretera que es el equipo de logística y carga. El mismo debería estar esa parte ferrea, pero con gente que de verdad digamos se centre en las problemáticas que hay que resolver para la parte ferrea así como creo que debería por lo menos tenerlo, que sea el rector. Si, así cual como se hace en la parte carretera que tienen su RND, eh, en donde deben reportar si sí o sí cada vez que sale un viaje. Así perfectamente, si digamos el contratista quiere dar datos, no los tendría por qué dar porque es que lo hay nada que lo obliga. Mirando que desde el Ministerio de Transporte ya se estuvo revisando y el decreto 1079 cuando se dan la cuando les dan la habilitación y el permiso a los operadores para transportar la carga o los pasajeros por la parte ferrea, ahí dice eh en uno de esos de esos artículos de ese decreto dice que ellos tienen la obligación de tener un sistema de información que sea fácil reportar para eh que sea de fácil reporte. ¿Y? ¿Qué es lo que le hace falta al ministerio? Exigir a través de eso. Listo. Si usted ya tiene un sistema de información en donde tiene que estar reportando esos servicios, ahora compañías, compañías congresos. Entonces, fíjate que si siquiera pasa por la agencia, no pasa por intersección, no pasa por contralistas, así es directamente el operador quien lo debe responder al el ministerio, el operador, perdón, al Ministerio de Transporte. Y es que así es como creo que debería funcionar. Claro, ahora viene otra parte que es lo de datos abiertos, porque entonces cómo la agencia se va a enterar, cómo el contratista va a enterarse, cómo la intersección se va a enterar. Ahí es donde viene esta política que también se tiene a nivel nacional, que es la política de datos abiertos, donde esa información debería estar abierta y pública, así como está en el portal logístico y está perfecto, pero pues es que yo en el portal logístico me entero de lo que están moviendo hacer un mes, pero no de lo que están moviendo hoy. Si, entonces, eso es como la lo que debería empezarse como a mejorar y pero debe ser desde ahí, desde esa cabeza que lo deberían hacer.	
14. El corredor activo del centro del país desde La Dorada – Chiriquaná – Santa Marta de acuerdo con las últimas estadísticas del ministerio de transporte muestra principalmente carbón. ¿Qué oportunidades de desarrollo de manejo de carga de alimentos y cuáles cree (en un escenario ideal) los productos que deberían empezar a manejar?	Es una iniciativa ambiciosa pero bienvenida pues busca la integración con puertos y fortalecer la conectividad del país. Hablamos de un total de 76Tms y un aumento de carga del 350% desde 2023. Como río, el costo por supuesto para generar y transporte eficiente	Tiene todo el potencial para transportar Café, frutas y maíz, con supuesto necesidad adaptarse para garantizar conservación efectiva y transporte eficiente	Si en este momento no se está haciendo, debe ser porque la mercancía principal como lo es el carbón, continúa este tipo de productos.	Desarrollar más el café, otros productos agrícolas que se cultivan/producen en ese corredor y sus productos derivados.	Incluida en otra pregunta	Entonces, lógicamente eso se subsidiaría con con que se revisara bien de qué forma se unifica todo el el tema ferreo en el país. Entrevistador: Interesante, interesante. Conviene con otras personas con las que también he hablado al respecto. De hecho, por ejemplo, hablan de de cómo pues a diferencia de el modo carretero, la integración entre infraestructura y operación aquí va más ligada. O sea, aquí, o sea, para el adecuado funcionamiento del modo sí se es esperada una mayor integración entre esto, entre lo que es el control de la operación y el control de la infraestructura. Por ejemplo, digamos, ahorita la agencia encargada pues más de la parte de infraestructura, pues ahí digamos de pronto logra que se desconecte un poco eso porque todos los permisos de operación de los operadores vienen del ministerio directamente y digamos como que no no terminan pasando por un mismo camino. Entonces eso puede también ser parte del desconectando y pues ya es un tema también super importante del tema de la articulación institucional. eh en general en los proyectos ferros del país. ¿No?