



NOVIEMBRE, 2024

Así afianza Colombia las bases de su desarrollo

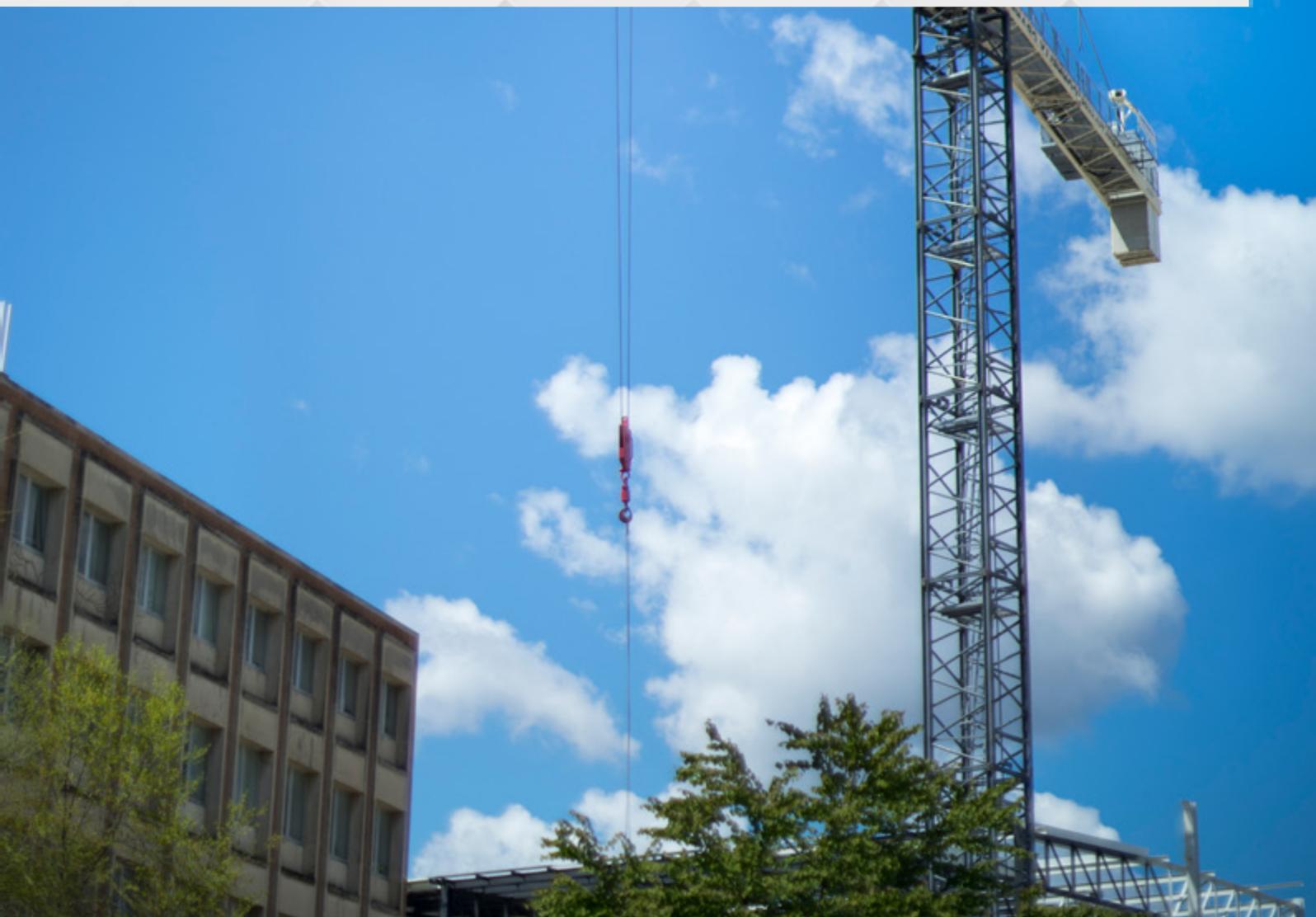
Panorama de inversión y
colaboración público-privada
para la infraestructura nacional

REDACCIÓN: BELÉN PALKOVSKY
DIAGRAMACIÓN: MARCOS FRANCIOZI

GRI *Club*
— INFRASTRUCTURE

Índice Interactivo

- **Bienvenido a GRI Club Infrastructure & Energy!**
- **Introducción**
- **Macroeconomía y su impacto en la infraestructura colombiana**
- **Las arterias de la red de transporte**
- **Quién es Colombia en la ruta de la sostenibilidad**
- **Desafíos para el desarrollo regional**
- **El eje central de la ejecución: inversión y bancabilidad**



BIENVENIDO A GRI CLUB INFRASTRUCTURE & ENERGY!

“Latinoamérica enfrenta un déficit significativo de inversión en infraestructura. Los estudios indican que se requieren alrededor de US\$150.000 millones anuales para atender las necesidades del sector. Sin embargo, actualmente la inversión promedio es de solo el 3% del PIB, una cifra inferior al rango recomendado de entre 4% y 8%, necesario para garantizar un crecimiento sostenible. Esta situación abre oportunidades para las asociaciones público-privadas, que no solo cubren el déficit de financiamiento, sino que también impulsan la creación de proyectos viables y rentables, favoreciendo el crecimiento económico a largo plazo.

A nivel regional, varios países implementan iniciativas concretas para mejorar sus infraestructuras. Perú promueve la expansión de sus redes ferroviarias y portuarias para aumentar la conectividad y reducir costos logísticos. Chile moderniza sus puertos para responder a las crecientes demandas del comercio internacional. En México, el auge del nearshoring impulsa el desarrollo de infraestructura ferroviaria y energética, posicionando al país como un destino atractivo para nuevas inversiones. Estas acciones representan respuestas estratégicas a los desafíos globales y a las oportunidades emergentes.

En Colombia, el enfoque está en mejorar la infraestructura de transporte y logística para facilitar el comercio y reducir los costos operativos. A pesar de contar con ventajas como su ubicación estratégica y abundantes recursos naturales, el país enfrenta dificultades económicas debido a las altas tasas de interés y a la incertidumbre política. Esto ha llevado a una desaceleración del crecimiento económico. No obstante, el marco regulatorio favorable y el interés del sector privado en participar en proyectos de infraestructura ofrecen señales positivas.

Por ello, fomentar alianzas estratégicas que unan la capacidad empresarial con el respaldo gubernamental resulta fundamental para revitalizar el sector y contribuir al desarrollo sostenible. Justamente, ese es el papel de GRI Club: proporcionar el entorno propicio para la colaboración y el diálogo abierto”.



MOISES CONA
Partner, GRI Club Infra

SECTORAL CLUB PARTNERS LATAM



INTRODUCCIÓN

Colombia atraviesa un momento decisivo para el desarrollo de su infraestructura. A pesar de enfrentar un entorno económico desafiante, caracterizado por una inflación del 13% y tasas de interés elevadas, el país continúa captando el interés de inversionistas internacionales, gracias a su ubicación estratégica, recursos naturales abundantes y un marco regulatorio cada vez más sólido. El déficit presupuestario, que se sitúa entre 12 y 24 billones de pesos, genera una necesidad urgente de explorar nuevas fuentes de financiamiento para proyectos de infraestructura y energía, lo que impulsa al gobierno a considerar reformas fiscales.

En el ámbito energético, Colombia muestra avances significativos hacia la sostenibilidad. Actualmente, la capacidad instalada de energías renovables no convencionales (ERNC) alcanza los 1.8 gigavatios, y hay 80 proyectos adicionales en ejecución que añadirán 3.330 megavatios a la matriz energética, en línea con el objetivo de alcanzar un 25% de participación de ERNC para 2050. Estos progresos han sido posibles gracias a incentivos fiscales y a un marco regulatorio que facilita la entrada de nuevos actores al mercado. No obstante, persisten desafíos importantes, especialmente en la modernización de los sistemas de almacenamiento y transmisión, lo que coloca al país en un escenario de vulnerabilidad energética.

A pesar de estos avances, el marco regulatorio, por veces desconectado de las realidades del mercado, la falta de coordinación entre entidades públicas y el diálogo insuficiente con las comunidades locales en torno a proyectos emblemáticos siguen siendo factores limitantes. Estos obstáculos prolongan los plazos de ejecución y aumentan los costos, afectando a todos los sectores de la infraestructura.

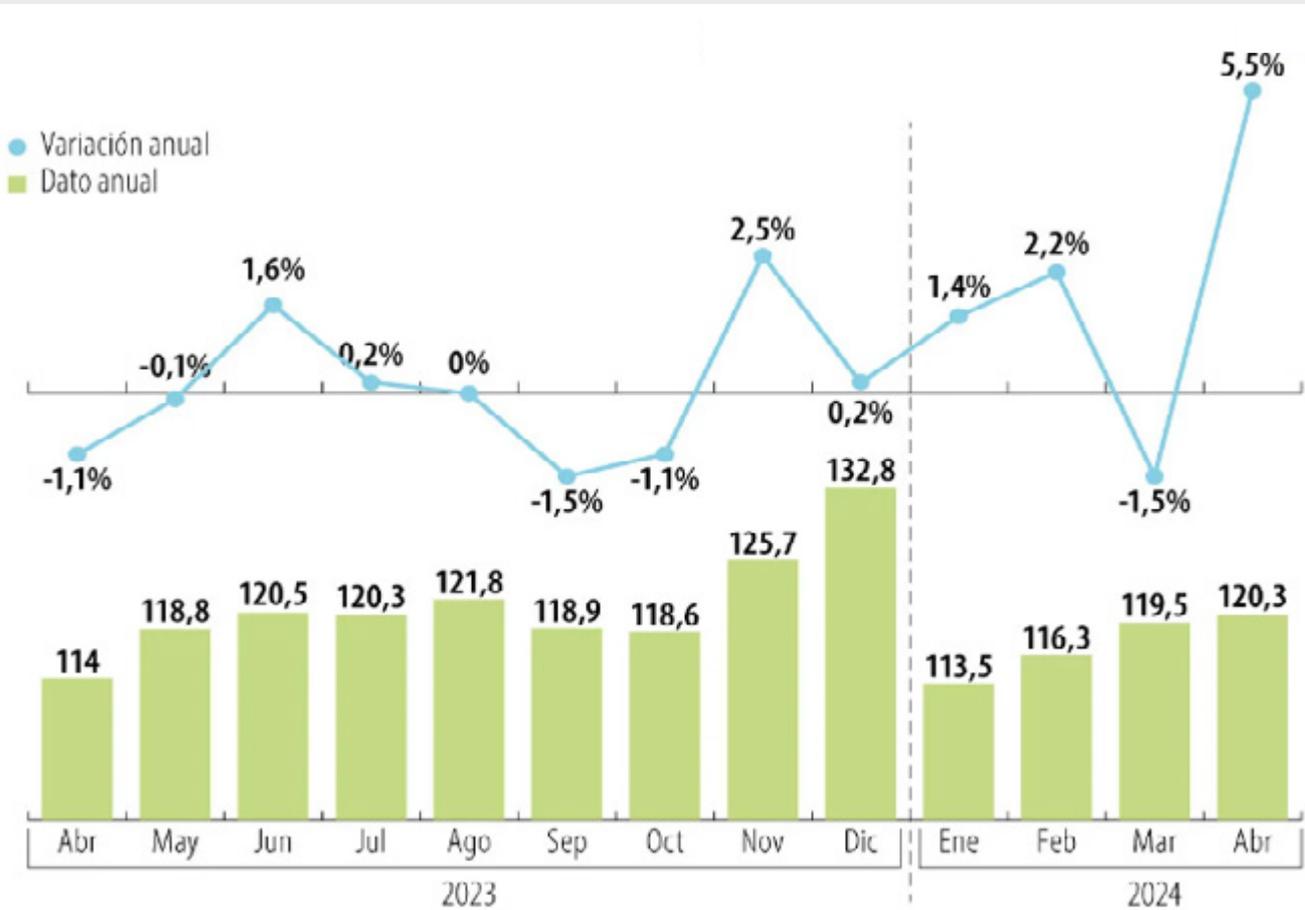
En este contexto, miembros e invitados del GRI Club Infra se reunieron en la conferencia anual realizada en Lima, Colombia, donde se congregaron actores clave del sector público y privado para discutir estas problemáticas. Con la participación de autoridades nacionales, representantes regionales e inversionistas, se debatieron estrategias para acelerar la transición energética, fortalecer la institucionalidad y dinamizar la colaboración, sentando así las bases técnicas y financieras para una nueva etapa de crecimiento y sostenibilidad en Colombia.

El siguiente informe detalla los debates del encuentro y sus conclusiones.

MACROECONOMÍA Y SU IMPACTO EN LA INFRAESTRUCTURA COLOMBIANA

En abril de 2024, el indicador de seguimiento de la economía (ISE) marcó un puntaje de 120,3 y registró un repunte de 5,5% anual, siendo el incremento más importante en los últimos 20 meses. Paralelamente, la curva de largo plazo indica que la actividad económica en el país tuvo un mejor desempeño si se compara con el mismo mes del año pasado, cuando se contrajo 1%, pero no se acerca a la expansión que tuvo en abril de 2022 (10,4%).

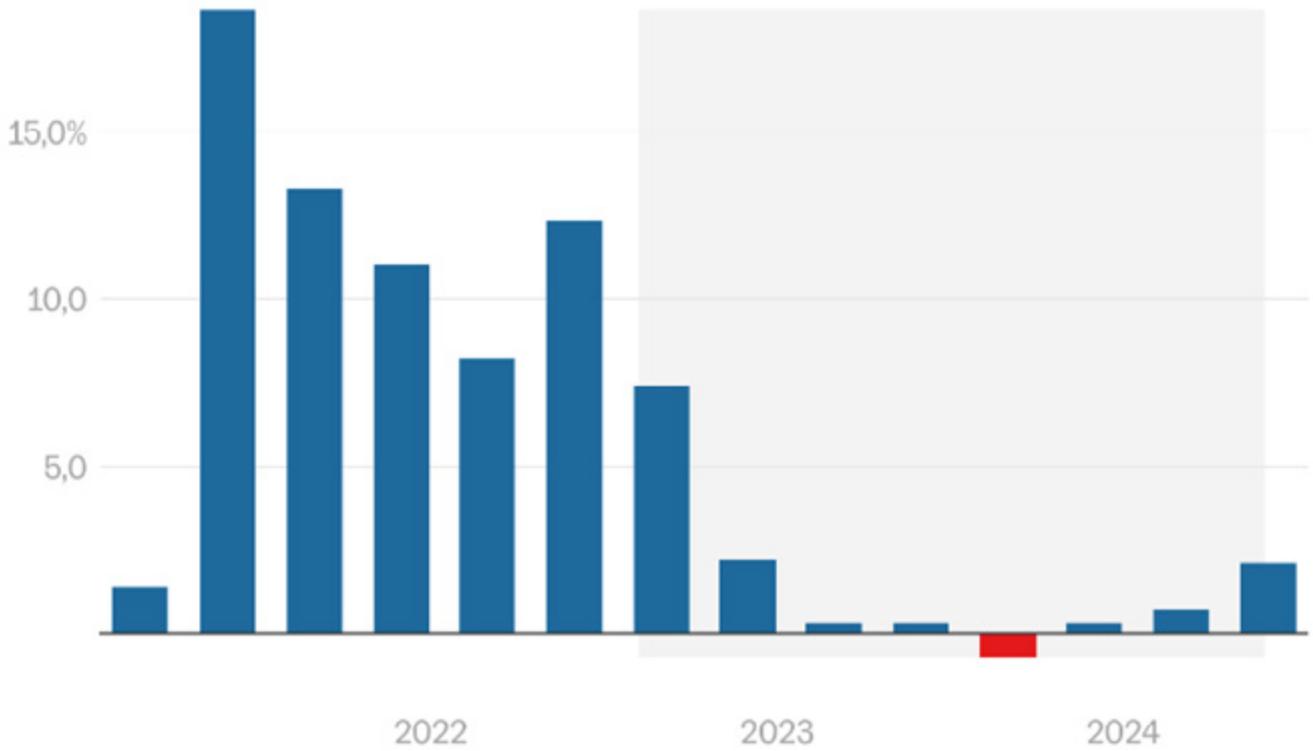
Indicador de seguimiento de la economía (ISE) - 2023 - 2024 (%)



Fuente: Dane

Por otro lado, el crecimiento del PIB en el segundo trimestre de 2024 recuperó vuelo, mostrando el mayor aumento desde mediados del 2022.

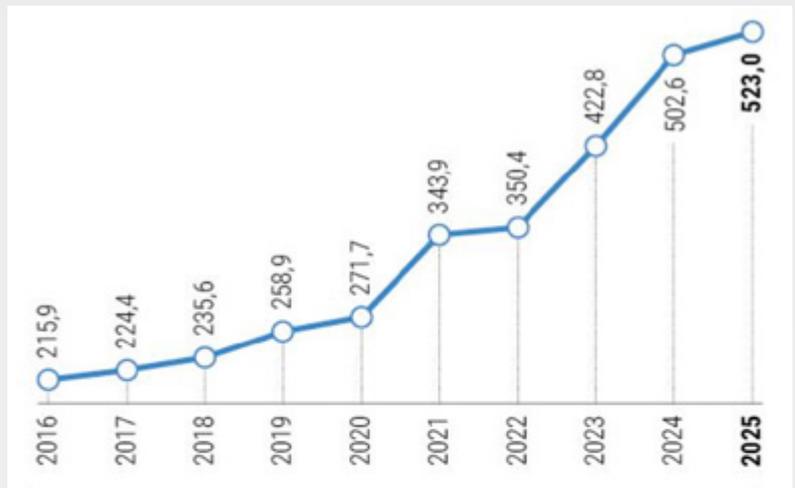
Crecimiento del PIB por trimestre (%)



Fuente: Dane

Evolución del presupuesto general (billones de pesos)

Durante el encuentro, se debatió ampliamente el presupuesto aprobado para 2025, que asciende a 523 billones de pesos, marcando un aumento del 4% en comparación con el año anterior. Sin embargo, este incremento se ve eclipsado por una reducción del 16% en la inversión destinada a proyectos de infraestructura, debido a un aumento significativo en los gastos de funcionamiento y el servicio de la deuda pública.



Los ajustes por rubro Cifras en billones de pesos

	2024*	2025	Cambio (%)
Gastos de funcionamiento	326,7	327,9	0,37%
Servicio de la deuda	100,3	112,6	12,2%
Inversión	105,8	82,4	-22,1%

*Ajustados por inflación de 6% proyectada para 2024

Fuente: Ministerio de Hacienda de Colombia, 2024

La brecha presupuestaria de Colombia es evidente, con un déficit proyectado que oscila entre 12 y 24 billones de pesos. Esta situación obliga al gobierno a considerar una nueva ley de financiamiento o una reforma tributaria para cubrir el déficit, lo que genera incertidumbre entre los actores del mercado.

Los expertos destacan que esta falta de claridad en el panorama fiscal y las constantes revisiones a la política económica alimentan la percepción de riesgo para los inversionistas. En los últimos dos años, mensajes contradictorios emitidos por el gobierno han profundizado esta incertidumbre, afectando la confianza y retrasando la toma de decisiones de capital.

En un contexto de limitaciones fiscales, el país apuesta por innovaciones en la financiación y estructuración de proyectos para mantener el impulso en infraestructura. Durante la charla, se propone una estrategia de concurrencia de fuentes de financiamiento, con el fin de diversificar el origen de los recursos y reducir la dependencia del presupuesto público. Esta propuesta incluye:

- **Uso de regalías:** Fondos provenientes de recursos naturales, dirigidos a proyectos estratégicos de infraestructura en regiones productoras, maximizando su impacto local y fomentando el desarrollo territorial.
- **Obras por impuestos:** Un mecanismo popular en países como Perú, que permite a empresas privadas invertir directamente en proyectos de infraestructura a cambio de deducciones fiscales, facilitando así una rápida movilización de capital y acelerando la ejecución de obras.



Además, se enfatiza la necesidad de flexibilizar la ley férrea para ampliar los plazos de concesión de 30 a 60 años, especialmente en proyectos ferroviarios de gran envergadura que requieren una inversión significativa en CAPEX. Esta extensión ofrece a los inversionistas un ROI más rápido, incentivando así el desarrollo de infraestructura ferroviaria, que es fundamental para mejorar la conectividad y reducir los costos logísticos en el país.

En el actual panorama, el papel del sector privado resulta fundamental para mantener el ritmo de desarrollo de infraestructura.

“El papel del sector privado no es solo financiar; también aporta innovación y mejores prácticas que aumentan la eficiencia y reducen los tiempos de ejecución, algo que no se lograría con financiamiento exclusivamente público” -
apunta un ejecutivo.

Para potencializar las chances de APPs, se propone que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) colabore estrechamente con entidades territoriales para mejorar la capacidad de estructuración y ejecución de proyectos. Entre las sugerencias, destaca la creación de equipos técnicos especializados, dedicados a brindar soporte a los gobiernos locales y garantizar que los proyectos sean estructurados de manera adecuada desde el inicio. Esta iniciativa busca minimizar los riesgos y aumentar la viabilidad de las inversiones, independientemente de los cambios en el ciclo político.

Como mencionó una de las autoridades: *“La clave para avanzar en infraestructura regional es contar con un soporte técnico sólido que pueda respaldar a los municipios en la estructuración de proyectos complejos. Sin esta asistencia, muchos gobiernos locales no tienen la capacidad de negociar adecuadamente con inversionistas privados”*.

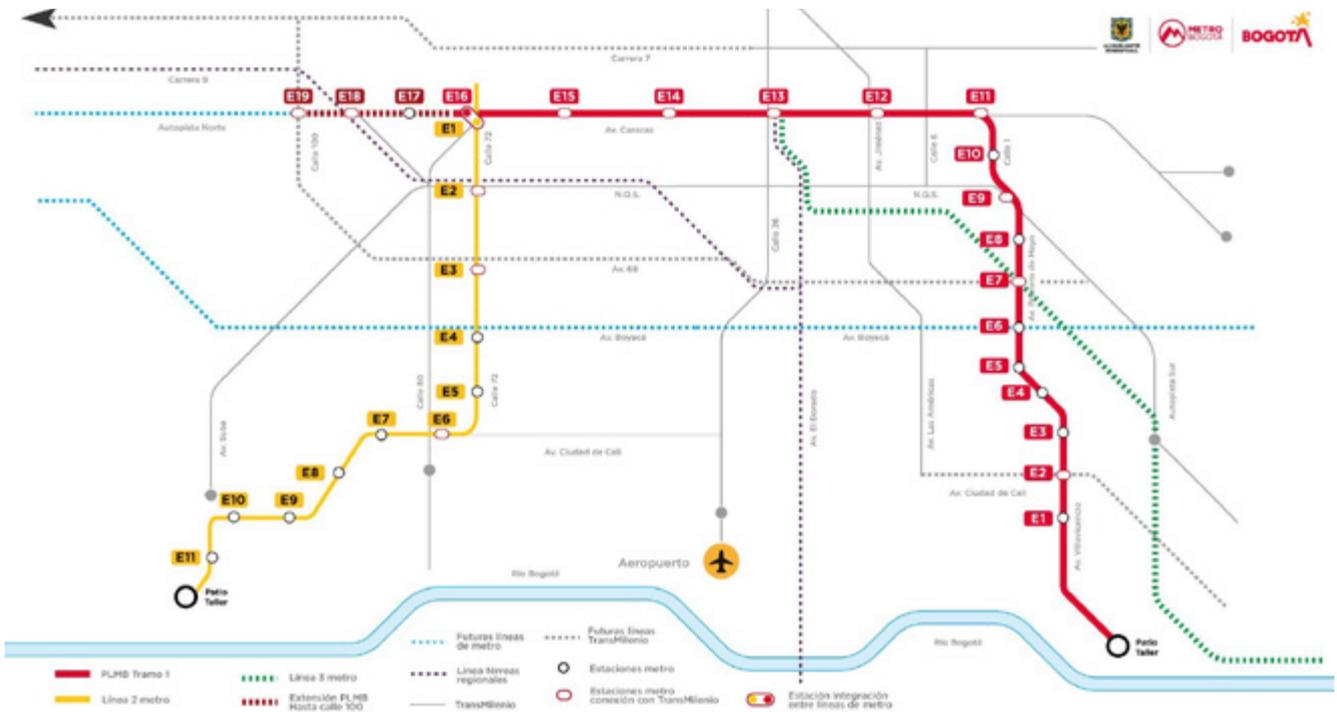
Además, se enfatizó la importancia de esta colaboración para mitigar los riesgos percibidos por los inversores: *“Los inversionistas buscan estabilidad y predictibilidad, algo que se puede lograr cuando la ANI actúa como facilitador, asegurando un proceso estructurado y transparente desde el principio. Esto no solo aumenta la confianza, sino que también acelera los cierres financieros”* - concluyó.

LAS ARTERIAS DE LA RED DE TRANSPORTE

Durante las discusiones, se destacaron varios proyectos nacionales que representan importantes avances para el desarrollo, mejorando la conectividad, la calidad de vida y la competitividad económica de la región.

Entre los más relevantes se encuentra la **Línea del Metro de Bogotá**, una iniciativa que promete transformar la movilidad urbana de la capital. Con un costo estimado de US\$5.000 millones, este proyecto es uno de los más grandes en ejecución en Colombia. La línea tendrá una extensión de 23.9 kilómetros, incluirá la construcción de 16 estaciones y se integrará con el sistema de buses TransMilenio, facilitando la interconexión de los distintos modos de transporte.

Avance de las obras



Fuente: Metro de Bogotá

Su impacto se espera sea significativo, ya que aliviará la congestión vehicular en Bogotá, mejorará los tiempos de desplazamiento y ofrecerá una alternativa más sostenible para el transporte de millones de ciudadanos. Sin embargo, la licitación de la primera línea se encuentra temporalmente suspendida debido a ajustes en el presupuesto y cambios en el diseño, lo que ha retrasado el proceso de contratación. Las autoridades locales están trabajando para reanudar el proyecto en 2025, ajustando las especificaciones para asegurar su viabilidad y éxito.

Otro proyecto destacado es el **corredor ferroviario Dorada-Chiriquaná**: APP

que generará 32.000 empleos tanto directos como indirectos, con un impacto sobre 400.000 habitantes de 25 municipios. La iniciativa busca revitalizar el transporte ferroviario de carga, mejorando la conectividad entre el centro del país y la costa Caribe.

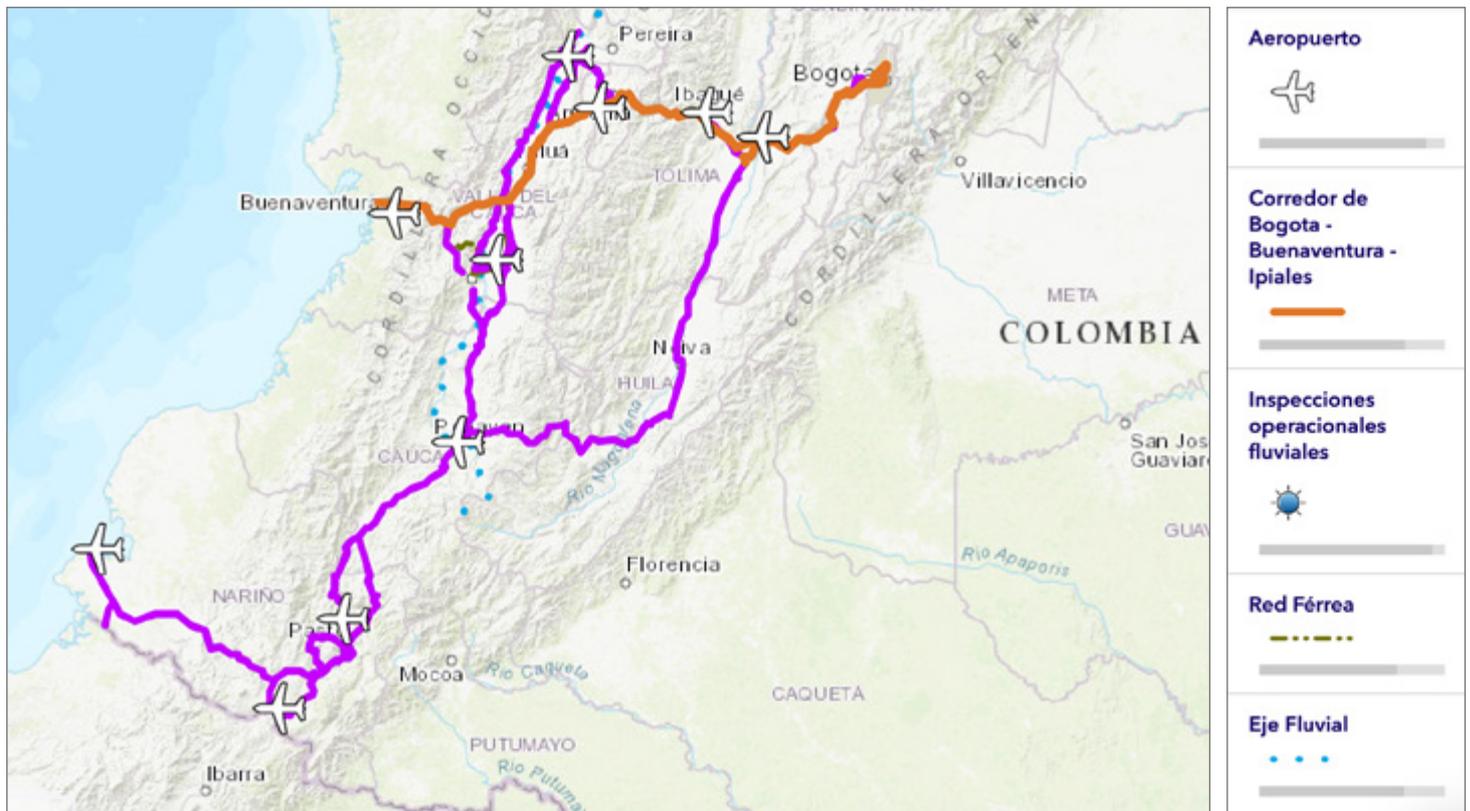


Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura

Con una inversión proyectada de US\$800 millones, el proyecto incluye la rehabilitación y modernización del corredor, lo que permitirá reducir costos logísticos en hasta 20% y facilitar el comercio exterior. La importancia de este corredor radica en su capacidad para ofrecer una alternativa eficiente al transporte de mercancías por carretera, lo que contribuirá a descongestionar las principales rutas viales y a disminuir los costos asociados al transporte de carga. El proceso de licitación se abrió en el segundo semestre de 2024, y tiene previsión de extenderse hasta el 20 de diciembre.

Otro proyecto relevante es el **corredor Bogotá-Buenaventura-Ipiales**, una vía estratégica para mejorar la conectividad logística entre la capital y el principal puerto del Pacífico colombiano. Este corredor tiene una gran importancia estratégica en el marco del intercambio y el desarrollo comercial, al enlazar entre sí importantes ciudades del país (Bogotá, Cali, Popayán, Pasto e Ipiales), como con las zonas portuarias del Pacífico (Buenaventura y Tumaco) y la conexión con el Ecuador.

Como una ruta logística multimodal que facilita el flujo de mercancías hacia mercados internacionales y reduce los costos logísticos hasta en un 25%, existen proyectos vigentes para diferentes trechos y modales, como la Doble Calzada Buga-Buenaventura o el Corredor Férreo del Pacífico, actualmente en fase de captación de capital y estructuración de las licitaciones.



Fuente: Ministerio de Transporte - Colombia

En cuanto a la infraestructura social, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) lidera la estructuración de seis hospitales que fueron ofrecidos por el Ministerio de Salud, obras destinadas a mejorar el acceso a servicios en las regiones más vulnerables del país.

Además, se están planificando varias plantas de tratamiento de aguas residuales, que forman parte de los esfuerzos del país por mejorar la infraestructura ambiental y garantizar el acceso a agua limpia, beneficiando tanto a la población local como al medio ambiente.

Adicionalmente, se priorizarán mejoras en 16 aeropuertos considerados estratégicos para el desarrollo regional y el incremento del turismo. Estas mejoras forman parte del plan nacional de desarrollo, que busca modernizar la infraestructura aeroportuaria y aumentar la capacidad operativa de los principales aeropuertos del país.

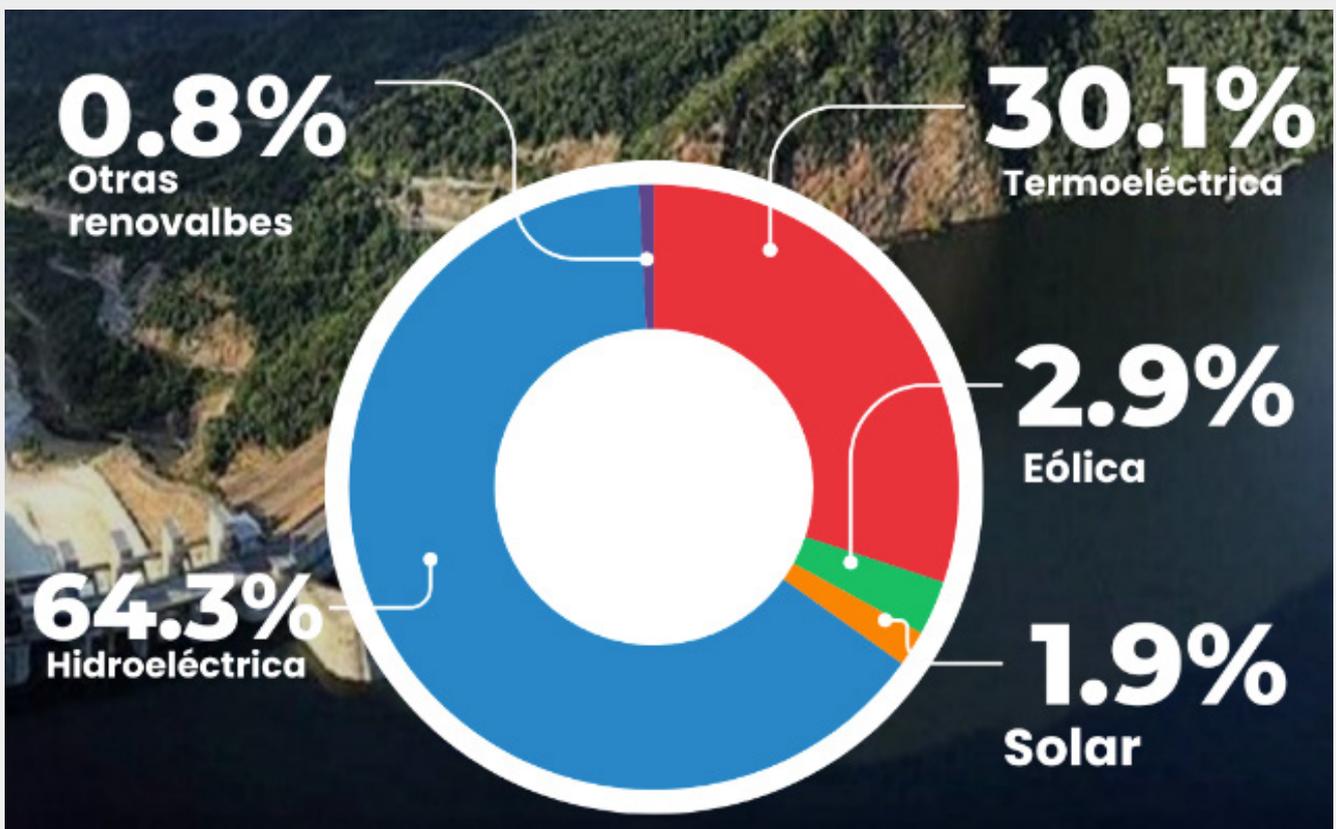
QUIÉN ES COLOMBIA EN LA RUTA DE LA SOSTENIBILIDAD

Colombia busca posicionarse como un líder emergente en la transición hacia una economía más sostenible, impulsada por políticas del gobierno actual y el apoyo de instituciones internacionales como el Banco Mundial.

Uno de los objetivos principales del país es diversificar su matriz energética, que todavía depende en un 84% de la hidroelectricidad, lo que la expone a vulnerabilidades significativas durante eventos climáticos extremos, como el fenómeno de El Niño, o a sequías intensas observadas en toda Latinoamérica debido al cambio climático.

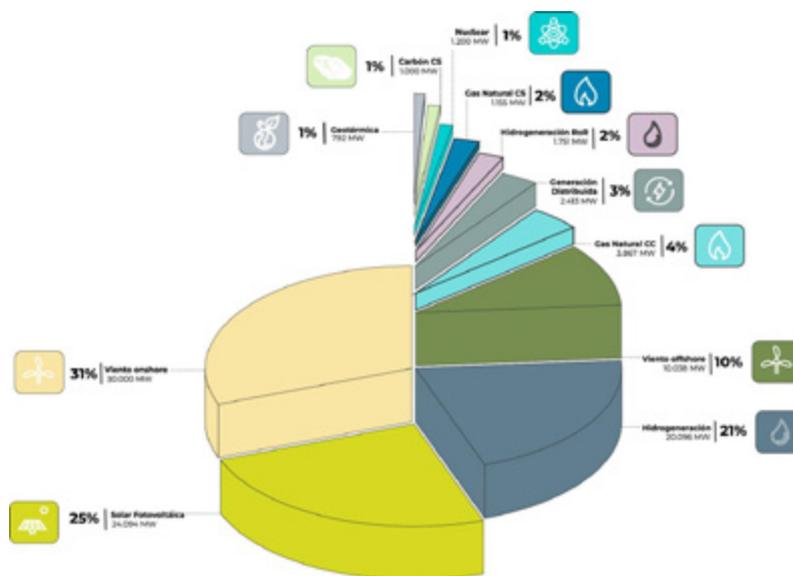
En los últimos años, el país ha logrado avances significativos en energías renovables, con una capacidad instalada de 1,8 GW en plantas de energías renovables no convencionales (ERNC) y la financiación de seis parques solares por BID Invest, sumando 534 MWp. Actualmente, la participación de ERNC está entre 6% y 8% de la matriz energética, con una meta del 25% para 2050 según el Plan Energético. Hasta 2023, había 80 proyectos en ejecución, agregando 3.330 MW a la capacidad instalada, con 24 empresas participando.

Participación por fuente en la matriz energética renovable (%)



Fuente: Sociedad Colombiana de Geología

Escenario para la transición energética 2022-2052



Fuente: UPME

A pesar de estas proyecciones, la plena integración de proyectos de energía renovable enfrenta importantes obstáculos. Como ejemplo de los esfuerzos para aumentar la presencia de ERNC en la matriz, desde 2016 se han subastado aproximadamente 10 gigavatios de capacidad renovable, lo que representa casi la mitad del sistema eléctrico colombiano. Sin embargo, estos proyectos enfrentan retrasos debido a problemas de transmisión y procesos de licenciamiento ambiental.

“Si estas subastas ya estuvieran plenamente integradas en el sistema, no habríamos visto los problemas de abastecimiento que experimentamos a principios de este año” - comentó un ejecutivo, subrayando la urgencia de acelerar su implementación.

La problemática del sistema de transmisión, que se encuentra sumamente envejecido y requiere una modernización urgente, ha generado preocupaciones sobre un posible riesgo de apagón en los próximos años. Los costos para la modernización de estos sistemas y la diversificación de la matriz energética se estiman entre 9 y 10 billones de pesos, con un adicional de 1 billón de pesos destinado a mejorar la infraestructura crítica en la región Caribe.

En este contexto, el hidrógeno verde emerge como una oportunidad para Colombia. El país cuenta con una estrategia que busca desarrollar entre 1 y 3 gigavatios de capacidad de electrólisis para la producción de hidrógeno verde, aprovechando su potencial en energías renovables para convertirse en un actor relevante en este mercado emergente. “El hidrógeno verde es más que una oportunidad; es una necesidad para descarbonizar sectores difíciles, como el marítimo y el acero” - comentó un especialista, subrayando la importancia de esta tecnología para reducir las emisiones de sectores industriales pesados.

Al mismo tiempo, el país ya figura entre los tres principales del mundo en recursos de energía eólica offshore, un componente clave para la producción de hidrógeno verde. Sin embargo, los altos costos de desarrollo comparados con la energía onshore presentan un desafío.

“Sí, la eólica marina es más costosa, pero es una apuesta tecnológica que puede posicionar a Colombia como líder en energías limpias en la región” - mencionó un player del sector.

El potencial del hidrógeno verde también se extiende a sectores industriales como los fertilizantes, donde actualmente el 85% de la demanda en América Latina es cubierta por importaciones. Esto crea una ventana de oportunidad para que Colombia se convierta en proveedor de hidrógeno verde, contribuyendo a la seguridad energética de la región. *“Hay una oportunidad clara en el mercado de fertilizantes, especialmente tras el shock de precios debido a la guerra en Ucrania; el hidrógeno verde puede ofrecer una alternativa competitiva y sostenible para el país”* - apunta un ejecutivo.

Mirando hacia el futuro, se espera que en los próximos 2 años se materialicen nuevas concesiones, involucrando hasta 44 proyectos, lo que demandará una colaboración intensa entre banca local, multilaterales y fondos de deuda.



DESAFÍOS PARA EL DESARROLLO REGIONAL

Un aspecto que surge como eje clave para el éxito de proyectos regionales es el fortalecimiento institucional y la capacitación a nivel regional. La falta de experiencia en la estructuración y manejo de APPs (Asociaciones Público-Privadas) se menciona como un obstáculo recurrente para la ejecución o mismo para la estructuración inicial de los proyectos.

Por ello, se resaltó la necesidad de capacitar a los funcionarios públicos, especialmente en regiones menores y aisladas de las grandes capitales.

“El fortalecimiento institucional de las entidades como la ANI o la FDN es crucial para acompañar a los municipios que quieren levantar la mano y decir ‘tengo un proyecto, pero no entiendo bien cómo estructurarlo ni atraer inversión extranjera’. Este apoyo técnico se vuelve esencial para que los proyectos se desarrollen correctamente desde el inicio” - apunta un ejecutivo.

Por otro lado, se presentaron ejemplos de esquemas de transporte y movilidad implementados en distintas ciudades colombianas, lo que permitió una comparación de modelos y resultados. En Bogotá, el sistema de transporte público ha logrado estabilidad al separar la tarifa técnica de la tarifa del usuario, subsidiando la diferencia con fondos públicos. Por otro lado, en Cali, un modelo basado en el pago por kilómetro inicialmente funcionó bien, pero colapsó cuando las tarifas fueron reducidas sin ajustes en los costos operativos. En Medellín, la informalidad del transporte es aceptada por las autoridades, con operadores privados no regulados que dominan el mercado, lo que presenta tanto ventajas como riesgos en términos de gobernanza y eficiencia.



Un tema recurrente fue la percepción de riesgo al trabajar con entidades territoriales en lugar del gobierno central. Los inversionistas expresan dudas debido a problemas de gobernanza y cambios frecuentes en la interlocución durante el desarrollo de los proyectos. La falta de claridad sobre los subsidios y la dificultad para identificar al interlocutor principal dificultan la toma de decisiones, lo que frena la participación del capital privado, esencial para el desarrollo.

Para mitigar estos riesgos, se sugirió flexibilizar la ley de APPs, permitiendo iniciativas privadas con cofinanciamiento y extendiendo los plazos de concesión, particularmente en proyectos con un alto componente de CAPEX en dólares.

En términos de planificación territorial, se propuso la creación de planes maestros de desarrollo a nivel regional para identificar proyectos prioritarios y facilitar la asignación de recursos. Estos planes permitirían una visión integrada del desarrollo regional, alineando las inversiones con las necesidades locales y atrayendo inversión privada hacia proyectos de infraestructura social, como hospitales y colegios, que podrían beneficiarse de garantías nacionales para mejorar su bancabilidad.



Casos de éxito como el Movistar Arena y el Salitre Mágico en Bogotá, así como proyectos turísticos en Cundinamarca, demostraron la viabilidad de las APPs cuando están bien estructuradas y no dependen excesivamente de aportes nacionales. Además, iniciativas privadas como el túnel de Oriente fueron destacados como ejemplos de proyectos exitosos con alto involucramiento regional, mostrando que la colaboración efectiva entre entidades públicas y privadas puede superar los desafíos financieros y regulatorios.



EL EJE CENTRAL DE LA EJECUCIÓN: INVERSIÓN Y BANCABILIDAD

Uno de los puntos centrales fue la necesidad de diversificar las fuentes de financiación, superando los mecanismos tradicionales basados en ingresos por tarifas y subsidios gubernamentales. Actualmente, entre el 80% y el 90% de los costos de estructuración en algunas regiones provienen de fondos multilaterales, lo que ha permitido avanzar incluso en territorios con limitaciones financieras significativas. Esta dependencia de fondos externos resalta la importancia de movilizar capital local e internacional para reducir la exposición y asegurar un financiamiento más equilibrado.

La participación de este tipo de fondos es esencial para atraer a inversionistas que buscan garantías de retorno, especialmente en proyectos con alto componente de CAPEX y largos periodos de recuperación.

“Uno de los grandes desafíos que enfrentamos es que los fondos de pensiones y otros inversionistas institucionales no se sienten cómodos con los riesgos actuales del mercado de capitales local. Necesitamos trabajar en crear un mercado secundario para refinanciaciones, lo cual brindará mayor liquidez y confianza para financiar tanto la fase de construcción como la operación de los proyectos de infraestructura”

Se discutieron casos exitosos de financiamiento, como el del Túnel de Oriente, donde se implementó una emisión de bonos que incorporó inversionistas institucionales y logró superar barreras típicas relacionadas con la percepción de riesgo. Este modelo destaca la viabilidad de usar el mercado de capitales no solo para refinanciaciones, sino también para financiar directamente la fase de construcción de los proyectos, siempre que se ofrezcan garantías adecuadas y se cumplan con los estándares de calificación crediticia exigidos.

En términos de diversificación del portafolio, se mencionó que la mayoría de los proyectos actuales están concentrados en infraestructura vial y aeroportuaria. Sin embargo, existe un interés creciente por desarrollar proyectos de infraestructura social, como hospitales y escuelas, que presentan un perfil

de riesgo distinto y pueden atraer a un nuevo tipo de inversionista. Este tipo de proyectos ofrece oportunidades para aplicar esquemas de financiamiento innovadores, incluyendo asociaciones público-privadas (APPs) con cofinanciamiento, lo que permitiría extender los plazos de concesión y facilitar la recuperación de la inversión inicial.

Uno de los grandes desafíos identificados es la falta de claridad en la estructuración financiera de las APPs, especialmente en iniciativas privadas. Los inversionistas han expresado preocupaciones sobre la falta de mecanismos claros para mitigar riesgos contractuales y garantizar ingresos estables a largo plazo, lo que ha elevado a la necesidad de ajustar el marco regulatorio para ofrecer mayor seguridad. Desde el Ministerio de Hacienda, se están actualizando aproximadamente 25 planes de contingencia para asegurar que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) cuente con los recursos necesarios para atender estos compromisos. Este enfoque busca dar confianza a los inversionistas, manteniendo el cumplimiento de las obligaciones contractuales y evitando costosos litigios internacionales.

También se subrayó la importancia de mejorar la coordinación entre el gobierno central y los actores financieros, tanto locales como internacionales, para diseñar productos financieros adecuados a las necesidades del mercado. La propuesta de crear un mercado sindicado de deuda secundaria fue recibida con interés, ya que permitiría una mayor liquidez y ofrecería una vía clara para la monetización de activos, lo que fortalecería aún más la bancabilidad de los proyectos.

Finalmente, el sector público y los desarrolladores privados coinciden en la necesidad de flexibilizar la normativa actual y explorar mecanismos creativos para garantizar la sostenibilidad financiera a largo plazo, asegurando así un flujo continuo de inversión en infraestructura regional y de movilidad en Colombia.



GRI Club

Fundado en 1998 en Londres, GRI Club reúne actualmente a más de 18.000 ejecutivos senior en 100 países, que operan en los mercados de Real Estate, Infraestructura y agronegocio.

El innovador modelo de discusiones de GRI Club permite la libre participación de todos los ejecutivos, fomentando el intercambio de experiencias y conocimientos, el networking y generación de negocios.

Los miembros del club también tienen a su disposición una plataforma exclusiva para ver más información sobre los ejecutivos y sus respectivas empresas, organizar reuniones y tener acceso sin restricciones a todo nuestro contenido.

MÁS INFORMACIÓN



MOISES CONA

Partner | Head of Infrastructure
moises.cona@griclub.org



GRI Club

— INFRASTRUCTURE



GRI Club Infra



GRI Club



@griclub.infra

griclub.org