

REPORT

OCTUBRE, 2024

Moldeando la competitividad económica de Chile con infraestructura

Basado en la reunión privada entre altos ejecutivos, inversionistas latinoamericanos y autoridades públicas chilenas

REDACCIÓN: BELÉN PALKOVSKY
DIAGRAMACIÓN: MARCOS FRANCIOZI

GRI Club
— INFRASTRUCTURE

Contenido

- Bienvenido a GRI Club Infrastructure & Energy!
- Introducción
- Avanzando hacia la electromovilidad
- Desafíos en el sector de transporte
- Crisis hídrica: reuso y desalación
- Energía para un Chile sostenible
- La barrera transversal: dilatación en la permisología
- Financiamiento: la espina dorsal de la ejecución



BIENVENIDO A GRI CLUB INFRASTRUCTURE & ENERGY!

“Chile, al igual que toda Latinoamérica, se encuentra en un momento decisivo, en el que el crecimiento y el compromiso con la sostenibilidad convergen con desafíos técnicos y financieros que podrían definir su futuro en términos de atractivo económico. Como potencia regional, el país ha trazado ambiciosas metas hacia una economía descarbonizada, apostando por energías renovables y alternativas innovadoras como el hidrógeno verde, además de fortalecer su marco regulatorio para enfrentar la crisis hídrica que afecta al centro y norte del país. Sin embargo, la actual complejidad en los permisos y la necesidad de financiamiento estable en sectores como el agua, el transporte y la transmisión energética continúan retrasando el desarrollo de proyectos estratégicos.

En GRI Club Infra, entendemos que estos desafíos no solo requieren soluciones innovadoras, sino también un enfoque colaborativo que permita alinear las capacidades del sector privado con los objetivos públicos. Conscientes de nuestro papel en este escenario, organizamos la tercera edición del encuentro multilateral anual del Club, convocando a inversores, bancos, actores clave y autoridades públicas para debatir, juntos, el futuro de Chile. Las conclusiones usted las encuentra aquí”.

MOISÉS CONA

Partner Infrastructure & Energy, Gri Club



SECTORAL CLUB PARTNERS LATAM



INTRODUCCIÓN

Chile, destacado en toda Latinoamérica por su estabilidad económica y avanzada política de transición energética, tiene actualmente la necesidad de equilibrar el crecimiento de su infraestructura con desafíos complejos en los ámbitos ambiental y regulatorio.

Con una economía robusta y una industria minera de relevancia mundial, el país ha trazado ambiciosas metas de descarbonización y adopción de energías limpias, incluyendo el hidrógeno verde y la electromovilidad. No obstante, los obstáculos burocráticos y las dificultades en el financiamiento de proyectos han retrasado su implementación, amenazando con reducir la competitividad de la nación frente a otros países y poniendo en riesgo el cumplimiento de estos objetivos.

La permisología en Chile, caracterizada por procedimientos extensos y la participación de múltiples entidades regulatorias, representa una barrera considerable para el desarrollo de proyectos de colaboración público-privada (APP). En sectores como el transporte y la energía, se vuelve cada vez más evidente la necesidad de modernizar los modelos de concesión y crear un entorno ágil para atraer inversión, especialmente cuando el país busca capital internacional para proyectos de largo plazo.

Paralelamente, la creciente frecuencia de fenómenos climáticos extremos, como sequías e inundaciones, ha puesto en relieve la urgencia de incorporar modelos resilientes y sostenibles en la infraestructura actual y futura, lo que añade una capa adicional de complejidad e invita a la innovación en modelos de financiamiento y colaboración.

En este contexto, ejecutivos líderes del área de transportes, energía, agua, entre otros, e importantes inversionistas latinoamericanos se reunieron lado a lado con autoridades públicas, en Santiago, para un día de intensos debates que buscaron solucionar estas y otras cuestiones clave para el desarrollo del país. El presente informe recoge los puntos de vista y conclusiones de la ocasión.

AVANZANDO HACIA LA ELECTROMOVILIDAD

Chile se viene consolidando como un referente en la transición energética y la descarbonización en América Latina, posicionándose entre los 20 países de mejor rendimiento en el índice global de transición energética en 2024. A nivel mundial, el país sobresale por su ambicioso objetivo de alcanzar la neutralidad de carbono para 2050 y su compromiso de eliminar dos tercios de su capacidad de generación a carbón para 2025.

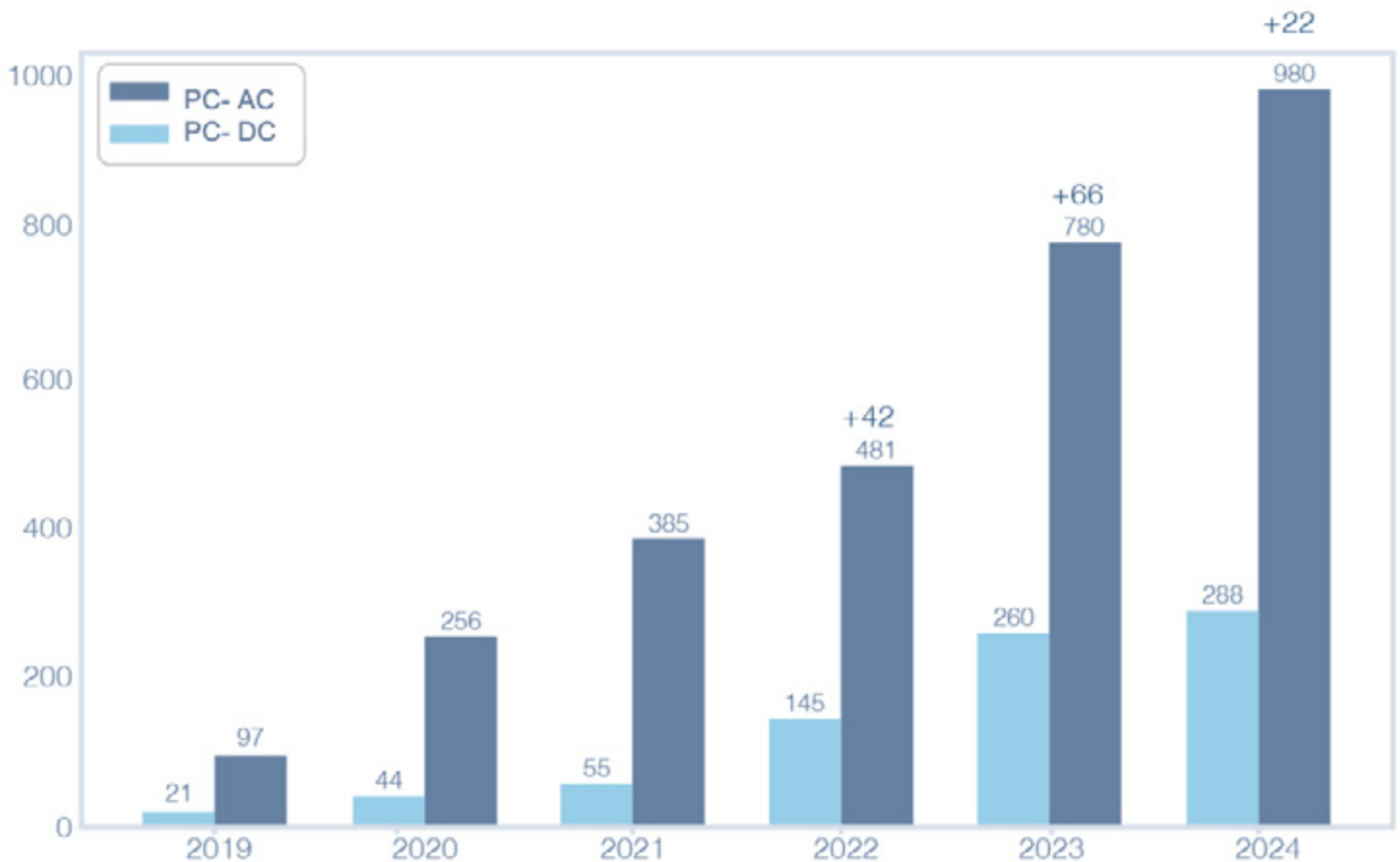
La estrategia chilena se diferencia por su visión energética de largo plazo, que apunta a lograr que el 80% de su electricidad provenga de fuentes renovables para 2030, en línea con su Plan de Energía de Largo Plazo (PELP). Además, Chile ha introducido políticas innovadoras, como la Estrategia Nacional de Hidrógeno Verde y la Estrategia de Electromovilidad, posicionándose como el segundo país del mundo en adopción de buses eléctricos, solo después de China. Actualmente, Santiago cuenta con una flota de 500 buses eléctricos, y se espera que el proceso de licitación en curso permita expandir esta tecnología a ciudades como Copiapó, con la meta de electrificar toda la flota nacional para 2025.



Iniciativas regionales, como la de Puerto Varas, que ha destinado 15 mil millones de pesos a infraestructura de carga, y las acciones de la Agencia de Sostenibilidad Energética, han sido fundamentales para impulsar la electromovilidad en el país. Entre estos esfuerzos destacan el programa “Más Carga Rápida”, que busca instalar al menos un punto de carga rápida en cada región, y el programa de acompañamiento de tres meses para empresas interesadas en la electromovilidad, que les proporciona orientación en temas de tecnología, financiamiento, infraestructura de carga y planificación de rutas.

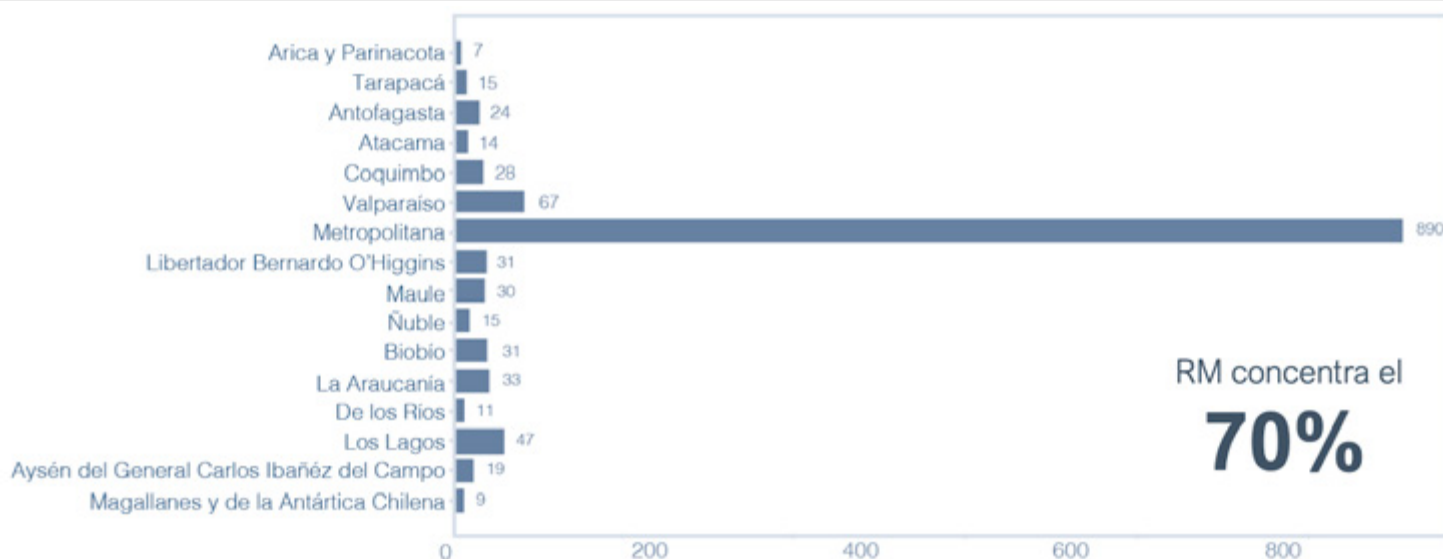
A pesar de que existen más de 1.268 puntos de carga en el país, este número aún es insuficiente para adoptar la electromovilidad a gran escala, siendo que la mayoría está concentrada en la capital del país, y la proporción pública-privada es de 65% para 35%, respectivamente.

Infraestructura de carga instalada en Chile



Puntos de carga lentos = AC - Puntos de carga rápidos = DC - Fuente: Volvo

Distribución geográfica de la infraestructura de carga



Fuente: Volvo

Por otro lado, la banca local se ha mostrado reacia a financiar el sistema de transporte de Santiago, dejando casi toda la carga de financiamiento a bancos extranjeros. Esta reticencia tiene sus raíces en problemas históricos, como las quiebras de tres operadores claves desde 2007, lo que deterioró la percepción de estabilidad del sistema.

Sin embargo, a partir de 2011, el transporte público de Santiago ha mostrado mayor estabilidad financiera gracias a ajustes en los contratos de operación y a un aumento en los subsidios estatales, destinados tanto a la capital como a las regiones. Estas medidas han comenzado a restablecer la confianza y a mejorar las condiciones para el financiamiento en el sector.

La expansión de la electromovilidad en Chile destaca la urgencia de adoptar una visión integral que abarque tanto el desarrollo urbano como el regional, además de enfrentar los desafíos inherentes al sector eléctrico, como el almacenamiento y la transmisión. Según especialistas, el transporte eléctrico debe ser concebido como un sistema interconectado que integre la multimodalidad y otros tipos de infraestructuras estratégicas. Este enfoque permitiría no sólo optimizar los recursos, sino también mejorar el acceso al transporte eléctrico en todas las regiones del país, favoreciendo un desarrollo más equitativo y sostenible.

DESAFÍOS EN EL SECTOR DE TRANSPORTE

La infraestructura vial de Santiago está bien desarrollada, aunque persisten notables desigualdades en calidad y acceso a servicios entre la capital y las demás regiones de Chile, lo que resalta la necesidad de una planificación más equitativa y sostenible que promueva un desarrollo equilibrado en todo el país.

“El Ministerio de Obras Públicas (MOP) ha hecho un esfuerzo súper importante y ahora viene un proceso de licitación que va a incorporar más buses eléctricos y que va a darle un perfil distinto al famoso sistema Transantiago” - ejemplifica un ejecutivo.

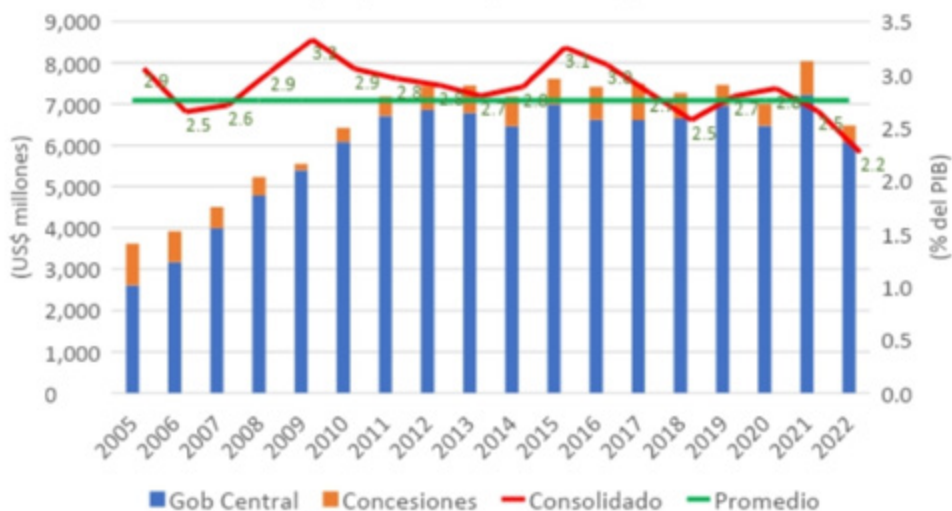
No obstante, datos oficiales indican que la inversión en infraestructura, aunque se ha mantenido prácticamente estable en los últimos años, no está creciendo de forma proporcional al PIB, lo que compromete el desarrollo del sistema de transportes.

Crecimiento del PIB desde 1960 - US\$ Millones



Fuente: The Global Economy

Inversión en infraestructura - US\$ Millones x % PIB



Las cifras muestran que entre 2018-09 y 2021-22 el descenso equivale a un punto porcentual del PIB, lo que se traduce en US\$3.000 millones anuales menos para el sector.

“La concesión ofrece una rentabilidad en el ámbito privado que es clara. Sin embargo, en el caso de inversión estatal, donde no existe concesión, tenemos que poder avanzar” - destaca una autoridad pública presente, haciendo alusión a los casos de licitaciones donde hay pocas o nulas ofertas.

Actualmente, los gobiernos locales están realizando ajustes para optimizar los recursos asignados; sin embargo, el transporte aún no ocupa un lugar prioritario en sus presupuestos. De los 480.000 millones de pesos distribuidos en las 16 regiones para infraestructura, solo un 18% en promedio se destina específicamente al transporte, mientras que el resto se enfoca en proyectos de interés regional. Esta distribución ha dejado brechas importantes en ciudades como Copiapó, donde la congestión vehicular es frecuente. Una próxima modificación legal obligará a que el 50% de estos fondos se asigne al transporte, mientras que el otro 50% se destinará a infraestructura habilitante.

Los ejecutivos resaltaron la importancia de adoptar un enfoque de multimodalidad en la planificación del transporte, es decir, una red que integre el transporte público con estaciones y redes de carga eléctrica, formando una estructura conectada que avance hacia la sostenibilidad. Sin embargo, esta integración enfrenta desafíos debido a la falta de coordinación interministerial y de un enfoque amplio que contemple el transporte como parte de un ecosistema interconectado.

Mientras el Ministerio de Transporte ha logrado avances significativos, particularmente en el sistema de metro y en la incorporación de buses eléctricos en Santiago, otros sectores aún enfrentan retrasos y obstáculos burocráticos que limitan el ritmo de implementación de proyectos de gran envergadura.



En cuanto al financiamiento, Chile conserva uno de los niveles más altos de confiabilidad de la región, con importantes inversionistas extranjeros que siguen apostando por el país. No obstante, para atraer nuevos capitales, es fundamental que las iniciativas gubernamentales mantengan continuidad y seguridad jurídica.

“Los proyectos buenos siempre encuentran financiación” - destaca un participante, siempre que exista una visión clara y un respaldo estatal sólido que permita superar las barreras regulatorias. Para asegurar esta continuidad, se propuso la creación de un organismo autónomo, similar al Banco Central, que garantice la estabilidad de los proyectos y estrategias a largo plazo, independientemente de los ciclos políticos.

Finalmente, los especialistas coincidieron en la necesidad de que el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y otros organismos adopten un enfoque más innovador y coordinado, fomentando una mayor colaboración público-privada. Este esquema de inversión conjunta permitiría a ambos sectores operar de manera sinérgica, evitando la dependencia exclusiva del Estado o de las empresas privadas para cubrir las necesidades de infraestructura de transporte.



CRISIS HÍDRICA: REUSO Y DESALACIÓN

Chile enfrenta una de las crisis hídricas más severas de su historia, especialmente en las regiones norte y central. La intensificación de las sequías, las cuales se combinan con períodos de lluvias intensas que causan inundaciones, ha impulsado la búsqueda de soluciones innovadoras y colaborativas entre el sector público y privado.

En la Región de Coquimbo, por ejemplo, se considera esencial el avance de la primera desaladora en vías de ir para licitación, una unidad multipropósito para abastecer tanto a la población como a sectores industriales. Este modelo es un hito en el sector, pues permitirá la esfera privada comercializar parte del agua desalada a clientes industriales, como las empresas mineras, aliviando parcialmente la carga de subsidios estatales. Esta estructura de financiamiento compartido entre el Estado y el sector privado representa “un antes y un después” en la resiliencia climática de Chile frente a futuros desafíos hídricos.

No obstante, este proyecto enfrenta desafíos en términos de viabilidad económica y aprobación ambiental. Con una inversión estimada en US\$350 millones, la planta implicaría un incremento significativo en las tarifas de agua potable. Según los especialistas, este aumento sería “insostenible y políticamente inviable” sin subsidios estatales, por lo que se ha propuesto un modelo de financiamiento en el cual los costos no recaigan únicamente sobre los usuarios residenciales.



Una estrategia sugerida es un modelo multipropósito en el que grandes consumidores, como la minería, se conviertan en “off-takers” o compradores directos del agua desalada. Esto permitiría que sectores con mayor capacidad financiera absorban parte de los costos, contribuyendo a un esquema económico más sostenible. Actualmente, la iniciativa se encuentra en fase de análisis de antecedentes en la Dirección General de Concesiones (DGC) del MOP.

Además, el reuso de agua se presenta como una alternativa importante para aliviar la crisis. Proyectos de tratamiento de aguas antes de su vertido al océano fueron mencionados como una alternativa a la contaminación, aunque requieren inversiones elevadas y la definición de quién asumirá los costos. “¿Quién paga la cuenta?”, cuestionaron los ejecutivos, subrayando que trasladar estos costos al usuario residencial resultaría igualmente inviable.

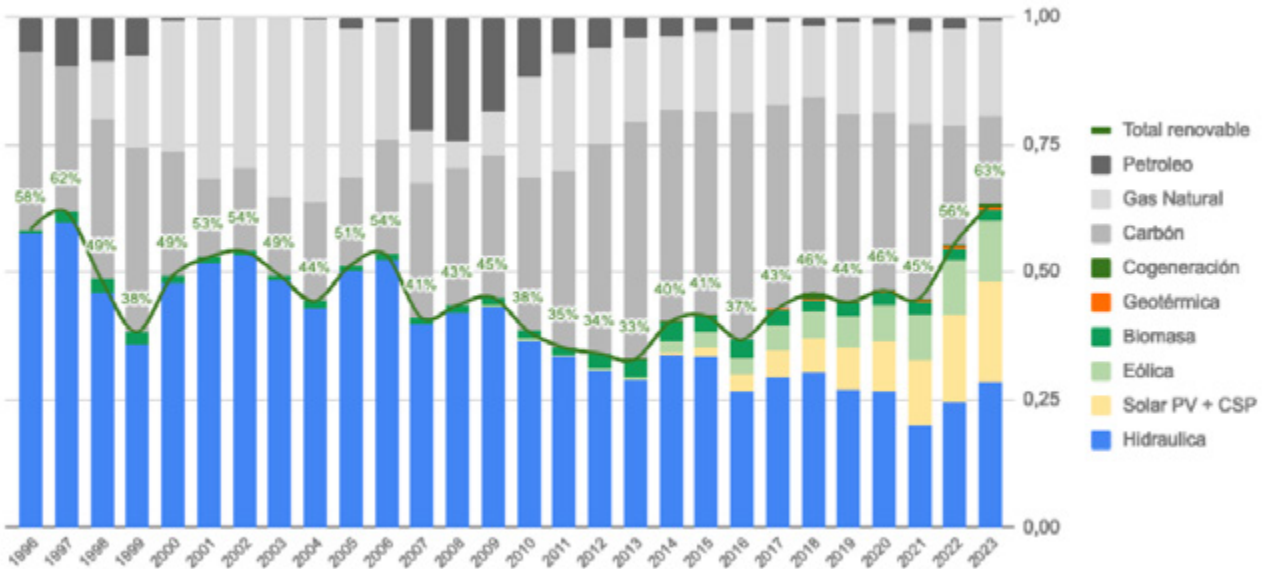
La sesión concluyó con un llamado a fortalecer la coordinación interministerial y agilizar los procesos regulatorios para enfrentar la crisis hídrica de manera eficaz y mitigar sus impactos en el desarrollo del país.



ENERGÍA PARA UN CHILE SOSTENIBLE

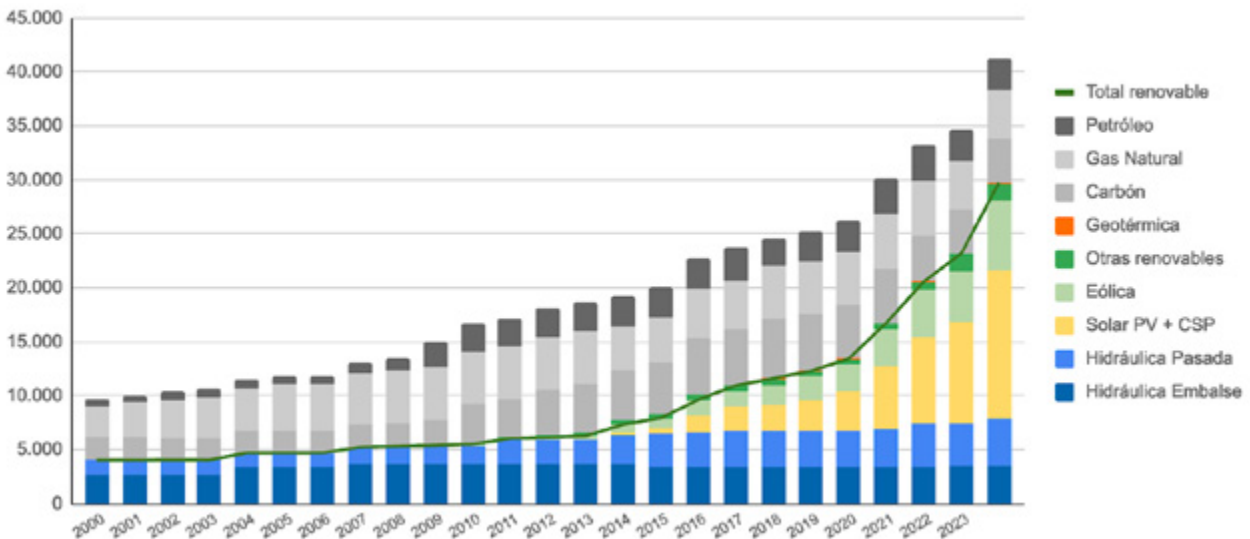
El país ha avanzado notablemente año tras año en la incorporación de fuentes renovables a su matriz energética.

Participación relativa por fuente de generación (%)



Fuente: Generadoras de Chile

Capacidad instalada por fuente (%)



Fuente: Generadoras de Chile

Sin embargo, la capacidad de transmisión no ha crecido al mismo ritmo. Esto significa que, en momentos de baja demanda, cuando la generación supera la capacidad de transmisión, el exceso de energía no puede ser distribuido

eficientemente. Como resultado, las empresas de energía se ven forzadas a vender a precio cero en ciertas horas, afectando su rentabilidad y generando pérdidas para los productores que cuentan con contratos a precio fijo en otras regiones, además de encarecer la inversión en el sector, panorama que, en parte, se pretende combatir con la nueva Ley de Eficiencia Energética.

La extensa tramitación ambiental y la complejidad de permisos han postergado proyectos fundamentales en esta área hasta fechas tan lejanas como 2034.

“La transmisión es el cuello de botella que debemos resolver si queremos un sistema eficiente; no podemos seguir perdiendo energía solar por falta de infraestructura” afirma un especialista durante la discusión.

El almacenamiento de energía, por otro lado, fue un punto central del debate, identificado como pieza clave para estabilizar la matriz renovable y permitir el desarrollo de otros sectores, como la electromovilidad.

Invertir en tecnologías de almacenamiento, como baterías de litio, es visto como una oportunidad concreta para gestionar la generación renovable en horarios de baja demanda y optimizar el sistema energético, principalmente dadas la ventaja del país en cuanto a la disponibilidad del mineral.



En cuanto al hidrógeno verde, Chile lo percibe como una vía estratégica para diversificar su matriz energética y reducir la huella de carbono, con aspiraciones de liderazgo en América Latina e, incluso, a nivel global. Sin embargo, el entusiasmo por este recurso va acompañado de obstáculos en regulación, infraestructura y viabilidad económica.

“El hidrógeno verde es un objetivo interesante, pero hoy es una apuesta que requiere una claridad regulatoria y financiera inexistente”
- advierte un ejecutivo.

El alto costo de producción, sumado a la falta de infraestructura para transporte y almacenamiento, se presentan como retos aún sin solución. Principalmente porque la fabricación del combustible, que se obtiene mediante electrólisis, si bien es más sustentable, demanda una gran cantidad de energía eléctrica renovable, además de una inversión inicial considerable.

Por más que Chile tiene abundantes recursos solares y eólicos, la infraestructura necesaria para convertir ese potencial en producción de hidrógeno a gran escala aún no está completamente desarrollada. Además, el transporte de hidrógeno verde plantea desafíos técnicos. “Para que el hidrógeno verde sea una realidad en el mercado internacional, necesitamos desarrollar una red logística multimodal que hoy no tenemos”, comentó un representante del sector, llamando la atención para la importancia del involucramiento del sector de puertos y carreteras en la Estrategia Nacional del Hidrógeno.



Chile cuenta con alrededor de 42 proyectos de hidrógeno verde, lo que refleja el rápido crecimiento de esta industria en el país. Estos proyectos buscan satisfacer la demanda internacional, con Europa como uno de los principales mercados de consumo. Para facilitar el transporte de hidrógeno a largas distancias, se utiliza el amoníaco (NH_3), un compuesto químico que permite mover y almacenar grandes cantidades de hidrógeno de forma más eficiente. Convertir el hidrógeno en amoníaco ayuda a sortear desafíos logísticos importantes, ya que el hidrógeno puro, al ser un gas de baja densidad y altamente inflamable, requiere alta compresión y temperaturas extremadamente bajas para su almacenamiento.

No obstante, los procesos de permisos y evaluaciones ambientales en Chile han impuesto obstáculos significativos, lo que ha llevado incluso a que algunos proyectos se reubiquen en países con marcos regulatorios más sencillos, como Uruguay.

Chile presenta un costo de producción aproximadamente un 7% menor que el de competidores como Australia. Sin embargo, la ausencia de un marco claro para la fijación de precios y la incertidumbre en la demanda han ralentizado el avance de varios proyectos. Para que estos proyectos sean viables, es necesario establecer mecanismos de precios estables y condiciones de mercado definidas.

En términos de descarbonización, Chile ha alcanzado importantes progresos, con un 27,1% de su matriz energética basada en energías renovables. No obstante, lograr la neutralidad de carbono para 2050 exigirá un compromiso sostenido de inversión y el desarrollo de infraestructura en transmisión y almacenamiento que respalde un sistema energético sostenible y eficiente.



LA BARRERA TRANSVERSAL: DILATACIÓN EN LA PERMISOLOGÍA

Durante los debates, la permisología y la burocracia fueron señaladas como las principales barreras en el desarrollo de proyectos en prácticamente todos los sectores, especialmente en áreas críticas como la energía y el transporte. Los ejecutivos describieron el sistema de permisos como una “maraña” que entorpece y retrasa la puesta en marcha de proyectos esenciales. Un especialista advirtió que, sin reformas, Chile se arriesga a “perder el interés de los inversionistas”, quienes necesitan reglas claras y tiempos previsibles para planificar sus aportes.

Un aspecto clave discutido fue la falta de una estructura de permisos integrada y coherente, en la que distintos ministerios y organismos trabajen de manera sincronizada. Se comentó que los proyectos “no pueden desarrollarse en islas”, ya que la falta de diálogo interministerial prolonga los procesos y reduce la agilidad del sistema. La carencia de coordinación entre áreas interdependientes, como el transporte, la energía y la gestión del agua, fue vista como uno de los puntos críticos, y este enfoque fragmentado “perjudica a todos”, desde los actores privados hasta las comunidades que necesitan soluciones urgentes.

La tensión entre la participación ciudadana y la agilidad en la toma de decisiones también fue tema de discusión. Los especialistas valoraron el papel de las comunidades en el debate público y ambiental, pero señalaron que esto no debería traducirse en una parálisis legislativa.

“Hay un punto en el que el Estado debe tomar decisiones. Los inversores están dispuestos a aportar capital, pero no a perder tiempo en procesos interminables”

observó un ejecutivo, enfatizando que la postergación constante de proyectos puede derivar en problemas graves.



Fonte: Racool_studio/Freepik

Durante el debate, también se planteó la posibilidad de flexibilizar los permisos en proyectos menores y en regiones específicas como una medida eficaz para avanzar en infraestructura sin los tiempos y costos que implican los grandes proyectos nacionales. Un especialista recomendó ampliar el modelo de concesiones y alianzas público-privadas en proyectos regionales, señalando que “lo que se ha logrado en macroinfraestructura también podría beneficiar a regiones y comunidades en proyectos de menor escala”.

Respecto al hidrógeno verde, se señaló que, aunque los desafíos regulatorios en Chile son significativos, no son únicos en comparación con otros países de desarrollo similar. Un panelista compartió una experiencia de consulta con Anglo American sobre por qué el primer camión minero de hidrógeno verde fue implementado en Sudáfrica y no en Chile. La respuesta obtenida fue que, en Sudáfrica, los procesos regulatorios pueden acelerarse mediante acuerdos informales, algo imposible en Chile debido a sus “reglas tan claras”, las cuales prolongan los tiempos de aprobación.

Como contrapunto a estas críticas, un ejecutivo señaló que los procesos de aprobación en el país no difieren significativamente de los de otras economías avanzadas, como Estados Unidos. En su intervención, destacó que la burocracia y los requisitos ambientales son comunes en muchos países que buscan asegurar altos estándares de sostenibilidad y seguridad. “No es que Chile esté particularmente atrasado en este aspecto; en EE.UU., ciertos permisos pueden tardar incluso más”, puntualizó, sugiriendo que el desafío en Chile es más bien encontrar un equilibrio entre agilidad y rigurosidad, sin sacrificar el compromiso con la protección ambiental y la participación ciudadana.

FINANCIAMIENTO: LA ESPINA DORSAL DE LA EJECUCIÓN

“Chile sigue siendo un país estable en el ámbito de la independencia del banco central y de las responsabilidades fiscales” - destaca un inversionista al comienzo de la sesión. Sin embargo, el país enfrenta una competencia creciente en la captación de capitales internacionales, especialmente de naciones que han optimizado sus marcos regulatorios. Aunque Chile ha sido un referente en Latinoamérica, los inversionistas buscan cada vez más destinos con procesos menos burocráticos y tiempos de aprobación más predecibles.

Uno de los problemas principales es la desconexión entre los tiempos de financiamiento y los plazos de ejecución, especialmente en proyectos bajo modelos de concesión, donde los inversionistas enfrentan retrasos de hasta cinco años. Este desfase compromete no solo la rentabilidad esperada, sino también la viabilidad del financiamiento inicial, dado que resulta difícil encontrar empresas que se comprometan a precios fijos en obras cuyo inicio es incierto. *“Competimos con otros países que tienen claro esto y disponen de herramientas para compensar al inversor”* - señala un ejecutivo, subrayando que en Chile los tiempos prolongados crean “riesgos que no tienen garantizados por nadie”, afectando negativamente la bancabilidad de los proyectos.



En cuanto a energías renovables, se indicó que, aunque Chile cuenta con un enorme potencial en solar y eólica, el alto costo inicial y los desafíos de infraestructura requieren un apoyo financiero adicional.

“Sin un marco de incentivos adecuado, el desarrollo de hidrógeno verde seguirá siendo una apuesta de alto riesgo” - advierte un player del sector sobre la necesidad de compensar los elevados costos de producción y almacenamiento de esta tecnología.

Para muchos inversionistas, la existencia de subsidios y beneficios fiscales sería un factor clave al decidir entre Chile y otros mercados en crecimiento. Se mencionó, además, que tales incentivos no solo beneficiarían a grandes empresas, sino también facilitarían la entrada de nuevos actores en el mercado energético.

Asimismo, se abordó la importancia de fortalecer el financiamiento en moneda local para mejorar la viabilidad de proyectos de infraestructura en el país. Los fondos de pensiones y las compañías de seguros fueron destacados como los principales aportantes en financiamiento de largo plazo en pesos chilenos, lo cual permite reducir la exposición al riesgo cambiario y proporciona una estructura de costos más estable. A pesar de la competitividad del mercado financiero chileno, los especialistas señalaron que alinear las expectativas de rentabilidad de los inversionistas con las tasas locales en un contexto de alta competencia es un desafío importante, lo cual limita la participación de los fondos de pensiones en proyectos de largo plazo.

Ejemplos de otros países, como Paraguay, donde las restricciones en operaciones de moneda local dificultan la inversión en infraestructura, resaltaron el avance de Chile en esta área. Sin embargo, los ejecutivos enfatizaron la necesidad de diversificar los productos financieros para hacer competitivas las tasas locales y atraer tanto a inversionistas nacionales como internacionales.

Finalmente, se discutió el impacto positivo que podrían tener ciertos proyectos de ley pendientes en el clima de inversión, facilitando la participación de capital privado en proyectos estratégicos. En particular, la legislación pendiente sobre desalación busca fomentar la inversión en infraestructura de agua en regiones con problemas de escasez hídrica. Esta ley permitiría financiar proyectos a través de alianzas público-privadas e incentivaría la inversión a gran escala en zonas donde el agua es crítica. Un especialista resaltó que este marco regulatorio “abre el camino a inversiones muy necesarias” en infraestructura hídrica, subrayando su relevancia para el futuro de la economía chilena.

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