El Grupo ISA metió al congelador su entrada al sector vial de Perú

El presidente de la compañía, Bernardo Vargas, dice que sin las concesiones los gobiernos deberán sacar millonarios recursos para evitar el deterioro de la infraestructura.

ÓMAR G. AHUMADA ROJAS - SUBEDITOR DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS | @omarahu

Aunque el Grupo ISA tiene en su plan al año 2030 elevar la participación del negocio vial de un 17 por ciento actual a un 25 por ciento, y en la estrategia están posibles negocios en los países en los que hace presencia, la decisión de hacerlo en Perú está congelada.

Así se lo dijo a EL TIEMPO el presidente de la compañía, Bernardo Vargas Gibsone, quien una vez cerrada la transacción de compra por parte de Ecopetrol, del 51,4 por ciento de la compañía, se refirió a las expectativas futuras que tendrán las dos empresas al encontrar sinergias para acelerar la transición energética y diversificar los riesgos en procura de mantener la generación de valor a los accionistas.

Según el directivo, la decisión no se dio solo por el cambio de gobierno en el país inca, sino porque allí se está poniendo en entredicho el modelo de concesión, dado que se está cuestionando muy duro el cobro de los peajes.

"Si eso se cuestiona, el modelo de concesión no va. Entonces hasta que eso no se aclare, no solo nosotros sino ningún concesionario de autopistas va a estar mirando a Perú", advirtió el directivo, al señalar que en ese país jugadores colombianos como el Grupo Colpatria están teniendo discusiones muy serias por los peajes.

Según el presidente de ISA, Bernardo Vargas, con las sinergias de ISA y Ecopetrol se podrá hacer una transición energética más potente e importante. FOTO: GRUPO ISA

Para el timonel de esta multilatina de transmisión de energía y concesiones viales, sin el esquema de concesiones el gobierno Pedro Castillo va a tener que volcar importantes recursos para vías y no se va a poder hacer gran infraestructura porque no va a haber con qué.

O, peor aún, -señala- porque parte de las vías de peaje grandes como las que ISA tiene en Chile, y desde el año pasado en Colombia con la Concesión Costera, no solo tienen la construcción, sino la operación y el mantenimiento, y para eso se necesita plata. "Si usted no tiene los peajes y tiene que parar esos recursos públicos, imagínese el deterioro de estas vías. Ese es el costo de no creer en las concesiones", reiteró al llamar la atención sobre una polémica similar que se está queriendo dar en Colombia.

Lo anterior porque considera que hay agentes populistas que llaman a destruir todo lo que está funcionando. "Esperamos que en Colombia podamos tener un mejor entendimiento para que las conversaciones sean mucho más profuturo y que nos permitan tener mejor infraestructura. Todos tenemos que poner para que los más pobres sean beneficiados con los recursos fiscales", subrayó.

En cuanto a la transición energética, Vargas sostuvo que tras impulsar en la regulación el almacenamiento de energía y pese a no ganar en el primer proceso, seguirán proponiendo los ajustes que se necesiten.