



Julián López Babier, ingeniero de Caminos y empresario, presentó en la Diáspora su propuesta de un anillo para un espacio de desarrollo aragonés descentralizador

“Una línea de tren Zaragoza-Pau por Huesca no sólo es viable, sino un negocio para quien ponga dinero”

Javier GARCÍA ANTÓN

HUESCA.- La Diáspora Altoaragonesa número 40, protagonizada por Julián López Babier, resultó amena y constructiva. En la cena-coloquio, acompañaron al conferenciante el teniente de alcalde Fernando Lafuente, el presidente de la Comarca de La Hoya, Pedro Bergua, los ex presidentes de Ceos-Cepyme Huesca José Luis Estallo y Luis Marco, el representante de la Cámara de Comercio José María Labarta, el responsable regional y el director de la Oficina Principal en Huesca de Caixa del Penedés (patrocinadora de la jornada), Luis Marco y Fernando Blasco, y los presidentes de Fundesa y DIARIO DEL ALTOARAGÓN - organizadores de esta iniciativa-, Manuel Rodríguez Chesa y Mariano Bergua. Todo comenzó la cena en el Restaurante Lillas Pastia, con la simpática y prolija presentación del nuevo vino de Bodega Aldahara, el blanco de esta añada (fue servido también el laureado Crianza), a cargo del enólogo Enrique Castells. Después, el coloquio en el que no faltó de nada, ni profundidad en las exposiciones de Julián López Babier ni notas de humor que conformaron una velada muy edificante. A continuación, reproducimos íntegramente este acto.

FAMILIA LÓPEZ HERNÁNDEZ.- ¿Por qué los ingenieros de Caminos son tan buenos y las carreteras tan malas?

JULIÁN LÓPEZ BABIER.- Es una buena pregunta pero se podría generalizar. ¿Por qué la educación es tan mala si los maestros son tan buenos? Un ingeniero de Caminos proyecta y dirige, pero no hace las carreteras. En el fondo, hace falta el dinero para hacerlas. Y, si el que tiene el dinero, que es el Estado, no lo coloca, pues no se hacen carreteras. Como no se hacen carreteras, da igual que los ingenieros sean buenos o malos. Las carreteras que se hacen nuevas suelen estar bastante bien, y las que están bastante mal es que son bastante viejas.

“Un ingeniero proyecta y dirige, pero no hace las carreteras. Si el que tiene dinero, que es el Estado, no lo coloca, no se hacen”

“Un conductor normal circulando a 120 kilómetros por hora en una autopista tiene riesgo de dormirse”

FAMILIA LÓPEZ HERNÁNDEZ.- ¿Por qué Julián López va a 180 y en las carreteras sólo se permiten 120?

JULIÁN LÓPEZ BABIER.- Es una burrada ir a 120 kilómetros por hora. En el año sesenta y tantos, la Instrucción de Carreteras preveía que la velocidad específica de circulación era de 120 kilómetros por hora. La velocidad específica de circulación se refería a un vehículo que era de 1972 y de características medias tirando incluso a camionetas y furgonetas. En estos momentos, las velocidades de los vehículos, en las mismas garantías de seguridad que en el año 1972 uno de tipo medio, puedes multiplicarlas por 1,4 o 1,3. La garantía de circulación a 180 kilómetros por hora en una autopista que está prevista con la carretera específica a 120 por hora produce todas las condiciones de seguridad diferentes: existe distancia de frenado, etcétera. Lo que pasa es que el gobierno utiliza la táctica de que los malos son los conductores. Ya he dicho antes que las carreteras son malas porque el gobierno no invierte el dinero suficiente. Los accidentes no se producen por exceso de velocidad en el número cuántico. Por exceso de velocidad en carrete-

ras cuya velocidad específica es 80 o 90 y se circula a 120. Pero accidentes de 180 en autopista hay muy pocos, normalmente gente que ha bebido demasiado o porque lleva un coche que no puede circular, pero un coche grande con un conductor normal circulando a 120 kilómetros por hora en una autopista tiene riesgo de dormirse.

RAMÓN COLOM.- La autovía Lérida-Viella y la Lérida-Huesca tienen trazados divergentes que trasladan a Lérida una posición de centralidad del sistema de comunicaciones internacionales. El anillo que circunda el ECA necesita una salida internacional. ¿Qué opinión le merece el que esa salida internacional se estableciese entre Barbastro y Benabarre para además de fortalecer el anillo que ha planteado, mejore la centralidad de Zaragoza. Y, si su opinión es favorable, ¿qué mecanismos deberían de activarse?

JULIÁN LÓPEZ BABIER.- La pregunta está formulada por Ramón, que es un tío listo e inteligente, y además ingeniero de Caminos, que no es baladé el asunto. Tiene mucha enjundia. En líneas generales, tienes razón. Puestos en un estado de competencia, Lérida se coloca en una posición de privilegio, pero si sólo estamos en un estado de autonomías, pero no de competencias. Si empezamos a competir aquí los unos con los otros, esto puede acabar como el rosario de la aurora. Entonces, sí, efectivamente, Lérida se coloca en una posición de privilegio, pero Huesca también se coloca en una posición de privilegio. No vale aquello de decir: “a mí que me saquen un ojo con tal de que al de al lado le saquen los dos”. Eso no vale. La autovía Pamplona-Lérida supone un incremento positivo para la provincia de Huesca y hemos dicho que hay que completarla con una salida a Francia. ¿La salida puede ser por Benabarre? Es una solución. Lo fundamental es, primero, que el Estado decidiera que hay que hacer más



Julián López Babier. PABLO SEGURA

salidas a Francia. La salida de Lérida a Francia es muy mala en estos momentos, y el valle de Arán es algo muy complicado para salir. No se trata de ir al valle de Arán, sino de salir del valle de Arán. Por tanto, la posición de Lérida de especial importancia respecto a las comunicaciones por Francia, sí, pero no. No le encuentro suficiente calado como para contestar así, a bote pronto.

“Puestos en un estado de competencia, Lérida se coloca en una posición de privilegio, pero Huesca también”

PREGUNTA.- Ha hablado varias veces de la N-260 “transpirenaica” y en todas las ocasiones ha terminado describiéndola en “Campo-límite de la provincia de Lérida”. ¿Existe alguna relación entre la nula inversión en el tramo Campo-Castejón de Sos con la definición de un nuevo trazado?

JULIÁN LÓPEZ BABIER.- Sí,

todo el mundo sabe que han existido diversos proyectos. Se está refiriendo al Congosto de Ventamillo. Es una carretera de interés general del Estado y debiera tener un mejor trazado. Existen muchas soluciones. No se han tomado las decisiones por razones equivalentes a todas las decisiones del Estado central respecto a todas las carreteras que pasan por Aragón. Esa carretera tiene una función de carretera de montaña que no se parece en nada al congreso actual. Evidentemente, es un trozo de esa carretera que requiere un trazado diferente, o el mismo trazado ampliándola, sacándola en voladizo... Existen muchas soluciones. Existe la posibilidad de ampliar el túnel por la derecha... Todo puede tener un daño ecológico en función de cómo se haga. Pueden decir que no se toque nada y hablaríamos de otra situación con los verdes, etcétera. Pero estamos en el siglo XXI y no tiene excesiva complicación para generar una calzada de diez o doce metros de anchura y con una velocidad específica de 90 kilómetros por hora. No hay ningún problema. Técnicamente es posible y estaba prevista hace muchos años. Concretamente, ese proyecto lo hice yo personalmente.

Julián López Babier, zaragozano con vínculos en Huesca, es ingeniero de Caminos

Durante su trayectoria ha fundado varias empresas de Ingeniería y Consultoría de gran éxito

Ha sido presidente de la Confederación de Empresarios de Aragón e impulsó el Plan Empresarial

Miembro de varios Consejos de Administración, actualmente tiene un puesto en el de Ibercaja

Entre otras instituciones, es miembro de la Real Sociedad Económica de Amigos del País

PREGUNTA.- Antes habla Eugenio Nadal del mal estado de las carreteras francesas más allá del Somport. Cuando se hace una obra de ingeniería de la dimensión del túnel del Somport, ¿Europa no tendría que preguntar por qué se ha gastado tanto dinero y en una de las dos partes la carretera es tan mala?

JULIÁN LÓPEZ BABIER.- Sí, hace años había mucha gente, y yo los junté en Zaragoza, me refero a empresarios e ingenieros civiles europeos, que apostaba por el hecho de que las comunicaciones entre países dependieran de la Unión Europea, se proyectaran, se construyeran, se mantuvieran y se explotaran por la Unión Europea. Hablaban de diez o catorce kilómetros a cada lado, de manera que la competencia en las comunicaciones entre Estados o naciones diferentes no fuera de ningún estado, sino de la Unión Europea, que era la única forma de garantizar que los pasos estaban abiertos y que funcionaban. El caso que comentas de la continuación por el valle en Francia trajo una situación curiosa: nadie preveía que los franceses fueran a dejar la carretera como estaba. Se escudaron en un movimiento ecologista para no tocar la carretera, pero es una burrada, porque la participación económica de la Unión Europea en los fondos del túnel de Somport llegó a la cifra del 40%. La Unión Europea lo que ha hecho es tirar el dinero. Ha tirado el 40 por ciento de un túnel de máxima longitud, un túnel muy caro, que se ha convertido en la salida dirección a Francia en una carretera idéntica a la que había hace sesenta años. Acabo de decir que los coches de ahora no se parecen en nada a los de hace cuarenta años, no sesenta. No tiene sentido, es absurdo. Por supuesto, las comunicaciones entre estados deberían ser planificadas, proyectadas, dirigidas, construidas y explotadas por el órgano que, en definitiva, es la Unión Europea, entre Estados europeos.

PREGUNTA.- La Confederación de Empresarios de Aragón hizo una apuesta por el trazado de la autovía Pamplona-Huesca por Ayerbe porque vertebraba territorialmente una zona importante y era sencillo el enlace con la que subiera de Sagunto al Somport. ¿Cree que aquella hubiera sido mejor?

JULIÁN LÓPEZ BABIER.- Todas las soluciones son opinables. Mi opinión sobre la solución A o la solución B no me parece importante. Yo creo que la idea co-

recta, pase por donde pase, es que se haga una autovía que comunica Navarra con Huesca y Lérida. La solución depende de muchas cosas, es muy complicado. La solución que planteaba la CREA es una buena solución la de Ayerbe y la que adoptó el Ministerio también es una buena solución. No encuentro una valoración esencial importante. Es aquello de la corbata: ¿me la pongo roja o azul?

NATALIA BLÁZQUEZ.- Como bien sabe, el pasado mes de octubre se constituyó la Agrupación Europea de Interés Económico que gestionará las futuras acciones relacionadas con la Travesía Central Pirenaica ¿Qué recomendaciones le haría y qué prioridades hay que marcar para hacer un trabajo efectivo?

JULIÁN LÓPEZ BABIER.- La cosa es bastante sencilla. Se trata de hacer un túnel transpirenaico. A partir de ahí, cuanto más se sume, mejor. Yo creo que se puede sumar Marruecos. Valencia es muy interesante, porque hay mucha gente. Esta tarde ha recibido al antiguo presidente de la confederación de empresarios de Valencia y uno de los miembros del consejo del Puerto de Sagunto, que están muy interesados en el tema. Las ciudades también, y la Comunidad Valenciana debiera estar muy interesada aunque no lo



Julián López Babier, entre José Miguel Nasarre y Rebeca Labara con el trofeo de la Diáspora. PABLO SEGURA

parezca. El problema vuelve a ser el Estado español. ¿Está metido en esa fundación o no? Si no está metido el Estado español, olvídalo. Clamaremos en el jodido desierto, y perdón por lo de jodido.

PREGUNTA.- Parece que se ha sumado la voluntad de Marruecos. De cara a Francia, al menos aparentemente, es im-

portante. Y a España también.

JULIÁN LÓPEZ BABIER.- Yo soy muy pesado. Mientras no esté el Estado español y el Estado francés en esa unión de interés económico, olvídalo.

PREGUNTA.- Seleccione la correcta: a) Canfranc no; b) Canfranc sí (turístico); c) Canfranc sí (rentable para mercancías, adelanto de la Travesía

Central Pirenaica); d) Canfranc sí compatible con la TCP; e) bueno... no sé... ejem... ya veremos...

JULIÁN LÓPEZ BABIER.- Todas las opciones son válidas, pero vamos a elegir la última. Son todas válidas, pero unas

Continúa en la página siguiente



El ambiente fue distendido y el debate muy interesante. PABLO SEGURA



Viene de la página anterior

mejores que otras. La palabra siempre sería Canfranc sí, para que sea válido. Si es Canfranc no, ya es igual. Esto es como el que tiene un equipo de fútbol en Segunda División, como el Huesca. Perfecto, mejor un equipo en Segunda División que en Tercera. Tenemos un túnel que es el de Canfranc, muy antiguo, pero tenemos un túnel. Es mejor tener un túnel que no tener nada. Por tanto, Canfranc sí. Canfranc sí dentro de un entorno que era el Canfranc, que es un túnel de hace cien años, que hay que mejorarlo. Pero eso no quita un ápice de que lo que hace falta es un tren de alta velocidad, moderno, del siglo XXI y, además, de una acoplación del túnel de Canfranc. Pero, con que tenga un régimen de explotación el Canfranc, ya es suficiente. El tráfico ferroviario no es tan importante como el de viajeros desde el punto de vista de la velocidad. Es fundamental por su bajo coste. No se transportan mercancías perecederas, se transportan bienes de equipo. Por tanto, el tiempo es importante pero no vital. En un desplazamiento de velocidad por carretera para mercancías perecederas, es fundamental el tiempo. El Canfranc debe jugar una misión de mercancías como línea de mercancías e incluso como línea de viajeros desde un punto de vista turístico. Debe jugar ese papel y el túnel está hecho. Es un poco absurdo tirar un dinero que se gastó: mucho dinero, muchas vidas humanas que costó y mucha actividad pública del tren en su momento. Creo que es aprovechable.

MIGUEL LUCAS.- Europa se está quedando muy retrasada en cuanto a infraestructuras de telecomunicaciones de alta capacidad (fibra de vidrio) respecto a Estados Unidos, Japón y Corea. ¿Qué opina de esta situación?

JULIÁN LÓPEZ BABIER.- Tengo muy poca opinión. La próxima vez, le diré a mi hijo Pedro, que ha acabado este año Ingeniería de Telecomunicaciones, que venga y diga algo. De telecomunicaciones, sé poco. Tenemos que o copiar o gastar algo más de dinero en investigación.

MIGUEL LUCAS.- Los últimos tres presidentes del Gobierno han llevado el AVE a su "pueblo". ¿La solución es que el próximo presidente sea de Bielsa o, mejor, de Pau?

JULIÁN LÓPEZ BABIER.- Si es de Pau, será más sencillo. La pregunta es maja desde el punto de vista anecdótico. Pero estamos ahí: o el Estado se hace cargo de la situación, el presidente del Gobierno o el Ministerio de Fomento o quien sea. La sociedad civil clamamos, clamamos y clamamos. Había un artículo esta mañana del Heraldo que decía que el rey de Suecia, que es nieto o bisnieto de un maris-



Mesa presidencial en la cena-coloquio. PABLO SEGURA

"El Canfranc debe jugar una misión como línea de mercancías e incluso de viajeros desde un punto de vista turístico"

cal de campo del ejército napoleónico y era de Pau, comentó al llegar a Zaragoza que le gustaría ir a Pau porque es el lugar de nacimiento origen de mi familia: ¿Cogeríamos el AVE? No, no podemos coger el AVE, podemos coger el Canfrancero. ¿El "Canfra" qué? Tardaremos cuatro horas a la frontera y luego con coche. Y dijo: pues bueno, cogeremos la autopista. Y al explicárselo, debió pensar que esto de Zaragoza está muy bien comunicado.

JOSÉ ALLUÉ.- Fijamos infraestructuras y población, pero ¿qué hacemos con el poder

"El trazado de ese Espacio Central Aragonés propone "desabsorber" respecto a Zaragoza"

de absorción de la capital: Zaragoza?

JULIÁN LÓPEZ BABIER.- El trazado de ese Espacio Central Aragonés (ECA) que proponía trata de "desabsorber". Si generas una línea de dar vueltas a Zaragoza como la Z-40, generas que la ciudad de Zaragoza crezca hasta la Z-40. Si tú generas una línea como la dibujada en ese plano que hay distancias de 140 y de 70 kilómetros, lo que generas es una escisión de Zaragoza hacia fuera. De cualquier forma, hay un tema que es importante y vais a decir que estoy loco y que soy zaragozano,

"El 40% de Aragón lo ocuparía ese anillo muy bien comunicado, con buenas líneas de suministro y proximidad"

pero me da igual porque lo digo no como zaragozano, sino como aragonés. Si Zaragoza no existiera con 600.000 habitantes, Aragón todavía estaría peor. El hecho de que haya una capital que sea la cuarta de España favorece a Aragón. Apparently, lo desfavorece: están todos ahí. Pero es que no estarían, estarían en Barcelona o Valencia. El hecho de tener un foco de atracción potente favorece a Aragón. La ECA que yo propongo descongiona Zaragoza a favor de los alrededores: de Ayerbe, de Ejea de los Caballeros, de Borja, de Cariñena, de

"La situación económica de hoy es complicada y no permite alegrías, pero no a los empresarios, sino a todo el mundo"

Barbastro, de Monzón, de Huesca, de Fraga, de Candanos, etcétera, etcétera. No genera más influencia de Zaragoza. Es una idea que no está ejecutada en el mundo. No hay un anillo a 120 kilómetros de una ciudad sobre un terreno que tiene poca densidad de población. Si tuviera mucha densidad de población, el anillo no cumpliría esta función. El anillo supone 18.000 kilómetros cuadrados, tanto como toda la provincia de Huesca entera. Y ese anillo gravita sobre un centro que tiene 600.000 habitantes, pero los exteriores de ese centro están vacíos. Se tra-



López Babier, entre Fernando Lafuente, Mariano Bergua, Manuel Rodríguez y José María Labarta. PABLO SEGURA



El enólogo Enrique Castells presentó una primicia de Bodega Aldahara. PABLO SEGURA

“El Plan Empresarial para Aragón se ha quedado en papel escrito muy bonito. Quien tiene ideas se cansa de hacerlo”

“El Plan era viable, pero las infraestructuras dependen del Estado y yo no sé cómo se mueve el Estado”

“El Plan Empresarial suponía un gran desarrollo para Aragón, pero nadie quería escuchar”

“Hay un proyecto para la Zaragoza-Pau en el que demostramos que esta línea de ferrocarril era viable”

ta de rellenar esos exteriores. Si rellenas ese anillo con gente, estarías ocupando de una manera importante el 40% del territorio de Aragón. El 40% del territorio de Aragón lo ocuparía ese anillo, muy bien comunicado, con buenas líneas de suministro de todo tipo y con la proximidad de varios espacios que afectan a Huesca: Fraga, Monzón, Barbastro, Huesca... El resto afecta a Zaragoza y a Teruel y muy cerca, a través de hilos de comunicación bastante directos, con la ciudad más grande. Se rellena de gente, se crece demográficamente. No crece Zaragoza,

crece el anillo, que son 18.000 metros cuadrados. Eso no es una ciudad, es un espacio.

PREGUNTA.- En tono jocoso, ¿es cierto que desde que usted ha dejado de presidir la CREA las empresas no van tan bien en Aragón?

JULIÁN LÓPEZ BABIER.- Las empresas se mueven según el momento. Yo tuve la fortuna de entrar en un momento en que la situación económica era boyante y las empresas, aunque no todas, estaban boyantes. La situación económica de hoy es complicada y no permite alegrías, pero no a los empresarios,

sino a todo el mundo. Incluso a la familia le pasa lo mismo.

PREGUNTA.- ¿En qué ha quedado el Plan Empresarial para Aragón?

JULIÁN LÓPEZ BABIER.- En papel. Se ha quedado en papel escrito muy bonito. La gente que tiene muchas ideas -yo no es que tenga muchas, tengo algunas- se cansa de dejarlas sobre papel. En el Plan de los Empresarios para Aragón, y José Luis Estallo aquí presente estaba en aquel lío, y también Luis Marco, cometimos dos torpezas, bueno, las cometí yo que era el presidente: la primera es

explicar a los políticos qué es lo que había que hacer, cosa muy peligrosa porque aunque tengas razón no te van a hacer caso; y la segunda, diseñar un plan que suponía un gran desarrollo para Aragón. Yo creo que hubiera sido interesante, pero nadie quería escuchar: “vaya idea que tienen estos, nos van a quitar el puesto”. Nosotros no pretendíamos quitar ningún puesto. Pero, puestos a decir cosas que se quedan sobre el papel, vamos a ver. Algún compañero y algunos que me conocen saben que hace siete años ofrecí una conferencia, y yo contaba con 120 ingenieros

de Caminos en mi empresa, gente a la que yo pagaba el sueldo y algunos de ellos muy expertos en ferrocarriles, donde daba a conocer que hicimos un anteproyecto donde demostramos que una línea de ferrocarril Zaragoza-Pau pasando por Huesca era rentable. Es decir, que tú ponías un precio de explotación del cliente al mismo precio que trenes con la misma longitud, y salía que se amortizaba la inversión y se ganaba dinero todos los años. Yo lo presenté a la DGA, al gobierno actual, y al Ministerio de Fomento, que también es parte del gobierno actual, alguno de Huesca. Y no me ha dicho nada, ni pío. Me podían haber dicho que esto no vale. No, no, lo deben tener guardado no sé en qué cajón. Esto igual le sirve a la directora de la Fundación Transpirenaica: hay un proyecto que te lo puedo conseguir. Hay un anteproyecto muy serio con muchos ingenieros de Caminos de una empresa que era y es una de las mejores de España en ferrocarriles. Y demostramos no sólo que era viable, sino que era un negocio para el que pusiera dinero. Lo que pasa es que la iniciativa privada no lo podemos hacer por libre, es el Estado el que tiene que decir que va a hacer una concesión aquí. Se demostró que se podía hacer. El planteamiento no es que sea inviable o se puede hacer... Saco a referencia esto porque es lo mismo que el Plan Empresarial para Aragón: era viable. Pero las infraestructuras dependen del Estado y yo no sé cómo se mueve el Estado, no tengo ni idea. Pero, cuando lo he intentado mover, la mayoría de las veces se ha canteado. Correr nunca y andar en contadas ocasiones. Alguien de los sindicatos de Aragón comentaba que un problema, para el gobierno, no es un problema si no es un problema de orden público. Ahora bien, si es un problema de orden público, ya es un problema. Es un absurdo. Esto no puede ser así, ¿cómo es posible?, ¡qué barbaridad! La triste realidad es que no sé cómo se mueve un gobierno o un Estado, no tengo ni idea. En el mismo momento en que estaba comentando utilizar los terrenos adyacentes a las vías de comunicación para poder generar un dinero como consecuencia de que esos terrenos valen más después de hacer la vía y es un sistema que es planteable que presenté en la CREA, me llamaron tres o cuatro presidentes de comunidades autónomas y me dijeron: Julián, es una idea cojonuda. Pues, vale... Habría que hacer un planteamiento de cómo se ganan las próximas elecciones y posiblemente eso sé que les serviría. Pero cómo se adelanta un territorio, como se planifica para hacer obras dentro de diez años y cómo se consigue que la situación empresarial funcione y la economía funcione, entonces no. Se trata de ganar las próximas elecciones, una cosa más simple.