

10 y 12 de diciembre de 2016

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

El arquitecto Palacios firmó los planos de las cocheras de Cuatro Caminos...EL PAÍS, 12 de diciembre

La peatonalización de la Gran Vía empezará con el ensanche de las aceras...EL PAÍS, 10 de diciembre

Fomento rescata el proyecto de reunificación de Adif y Renfe...EL PAÍS, 10 de diciembre

El Canal cierra 12 de las 20 filiales que controla en Latinoamérica...EL PAÍS, 10 de diciembre

» **NEONAZIS OKUPAN UN PALACETE**
El colectivo neonazi Hogar Social ha okupado un antiguo palacete del Ministerio de Defensa en la calle de Velázquez. Pretenden denunciar la "pésima" legislación de este Ministerio.

» **MEJORAS EN NAVACERRADA**
La Comunidad de Madrid invertirá cerca de dos millones de euros en mejorar el tramo de la carretera M-604 entre el Alto del Puerto de Navacerrada y Valcotos y los dos aparcamientos del puerto.

El arquitecto Palacios firmó los planos de las cocheras de Cuatro Caminos

El diseñador del Madrid moderno

MIGUEL ÁNGEL MEDINA, Madrid
La firma del arquitecto Antonio Palacios, autor de edificios emblemáticos como el Palacio de las Comunicaciones, figura en los planos de las cocheras de Cuatro Caminos, según

constata un informe que la asociación Madrid, Ciudadanía y Patrimonio presenta hoy a la Comunidad y el Ayuntamiento y al que ha tenido acceso EL PAÍS. La Dirección General de Patrimonio se negó en septiembre a consi-

derar las cocheras como Bien de Interés Cultural argumentando que no existía documento alguno en el que se encontrara la firma de Palacios. En la parcela se pretenden construir tres edificios residenciales con 443 viviendas.

"Antonio Palacios cambió los planteamientos de la arquitectura de su época, porque introdujo en sus edificios dos corrientes: la de Chicago y la de Alemania", explica el cronista de la Villa Pedro Montoliú.

"Antonio Palacios es un referente para Madrid igual que Antoni Gaudí lo es en Barcelona. Muchos turistas se suelen hacer una foto frente al Palacio de Correos, que es obra suya, igual que en la capital catalana se la hacen con edificios de Gaudí", dice Pedro Montoliú, periodista y cronista de la Villa. "A Palacios tenemos que cuidarlo y ensalzarlo, porque su arquitectura es la muestra del mejor Madrid del siglo XX", tercia el arquitecto Jaime Tarruel, experto en la figura del gallego (Porriño, Pontevedra, 1874-Madrid, 1945).

Incluso la Comunidad de Madrid le ha dedicado, de julio a diciembre, una serie de actividades que incluyen conferencias, conciertos y visitas guiadas para explicar su obra y ha impulsado la web antoniopalacios.es, donde lo define como "el hombre que visualizó el nuevo Madrid". Según la Dirección General de Patrimonio, Palacios es "una de las figuras más representativas de la arquitectura madrileña del siglo XX".

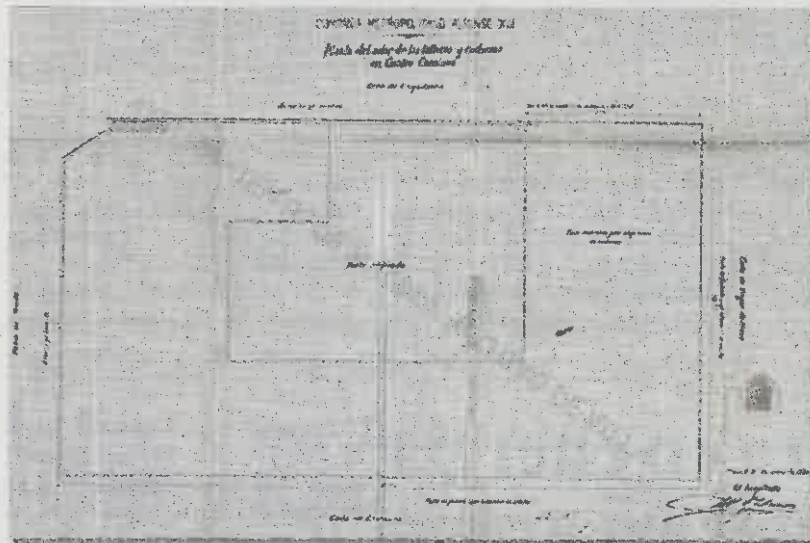
Entre otros muchos edificios, son obra de Palacios el Círculo de Bellas Artes, el Banco Español del Río de la Plata (hoy Instituto Cervantes) y el Palacio de las Comunicaciones (hoy Ayuntamiento), los tres en la calle de Alcalá, además del Hospital de Maudes (hoy Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda), en Cuatro Caminos, y edificios de residencias y oficinas en Gran Vía y calle Mayor.

El arquitecto, junto a un equipo de ingenieros, fue el encargado de poner en marcha la primera línea de metro de la capital, de Sol a Cuatro Caminos. Precisamente allí se encuentran las primeras cocheras del suburbano, un original edificio industrial con dientes de sierra y dos naves gemelas que ocupa unos 10.000 metros cuadrados. Esa parcela está integrada en otra de 40.000 metros, donde la cooperativa Residencial Metropolitana pretende construir una urbanización con 443 viviendas.

En septiembre, la Dirección General de Patrimonio de la Comunidad rechazó considerar las cocheras como Bien de Interés Cultural, lo que supondría salvarlas de la demolición o el soterramiento, argumentando que no existía entonces documento alguno en el que se encontrara la firma de Palacios.



Las cocheras históricas de Cuatro Caminos; abajo, plano de la planta de las cocheras firmada en la parte inferior derecha por el arquitecto Antonio Palacios. / KIKE PARA / ARCHIVO DE LA VILLA



La asociación en defensa del patrimonio Madrid, Ciudadanía y Patrimonio (MCyP) presenta hoy en el registro de la Comunidad y del Ayuntamiento de la capital un informe de 34 páginas con planos y documentos del edificio en los que aparece la firma del arquitecto, lo que permite atribuirle la autoría y puede motivar que el Gobierno regional se plantee protegerlo y modificar el proyecto de viviendas.

"La firma de Antonio Palacios está presente en los documentos de las cocheras de Cuatro Caminos. Ya no se puede se-

guir negando su autoría, con las licitaciones de tira de cuerdas (Archivo de la Villa. Libro Administrativo 900. E-15-197), de la caseta de obras y taller de herrería (Archivo de la Villa. Sig. 24-80-2), o de la alineación de la primera ampliación (Archivo de la Villa. Sig. 42-444-12), apareciendo además en la relación de autores publicada por la propia compañía", señala el informe de MCyP, elaborado a partir de una investigación en distintos archivos, entre ellos el Archivo de la Villa municipal.

El gallego rubrica el plano re-

producido sobre estas líneas, titulado *Planta del solar de los talleres y cocheras de Cuatro Caminos de la Compañía Metropolitana Alfonso XIII* [antiguo nombre del metro de Madrid], con fecha 31 de enero de 1920.

Según el nuevo documento, al que ha tenido acceso EL PAÍS, "siendo [Palacios] el único arquitecto del equipo, dado que su socio se retiró tempranamente, podemos concluir —en base a la documentación y argumentos expuestos— que Antonio

Palacios es el arquitecto de las cocheras de Cuatro Caminos; y que es autor junto al resto de ingenieros ya mencionados a lo largo del informe".

Patrimonio industrial

Para la asociación, este edificio es "patrimonio industrial" y merece ser "recuperado y preservado" por tratarse de "un condensador de la historia del metro y de la revolución del transporte urbano en España. Es una obra única, ahora por fin asociada a la mano de Palacios en colabo-

El experto Jaime Tarruel añade: "Palacios es el arquitecto del Madrid moderno, del siglo XX, es un hombre con una potencia tremenda que crea la impronta del nuevo Madrid monumental. Están plagadas de sus obras las calles de Alcalá, Gran Vía, Mayor... Muchas obras han desaparecido, como un hotel maravilloso que había en Callao".

Ambos coinciden en señalar que la capital no trata bien su patrimonio histórico, a diferencia de Barcelona, donde hacen bandera de sus arquitectos. "Si a las cocheras de Cuatro Caminos se les hiciera un tratamiento como el del mercado de San Miguel, se les podría sacar un rendimiento y uso cultural", señala Montoliú, y pone el ejemplo del cuartel de artillería que, restaurado, se convirtió en el polideportivo Daoíz y Velarde (Retiro).

ración con un gran equipo liderado por Miguel Otamendi", señala.

Por eso, MCyP pide una modificación del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) municipal para proteger el edificio, restaurarlo y darle un uso cultural para toda la ciudad. Coincide el arquitecto Jaime Tarruel, quien además nació en un edificio de Palacios situado en la calle del Marqués de Villamejor y años después se ocupó de restaurarlo. La propuesta de Tarruel y MCyP sería convertir las cocheras en un museo de Metro de Madrid donde pudieran exponerse los vehículos antiguos del suburbano, ya que la empresa pública cuenta con vagones de todas las series.

Según la asociación, salvar las cocheras históricas es compatible con construir viviendas, ya que el solar, vendido en 2014 a la inmobiliaria Ibsa por 88 millones de euros, tiene otros 30.000 metros cuadrados donde se podría construir. Por ahora, el Ayuntamiento ha rechazado la última propuesta de la cooperativa Metropolitana y Metro de Madrid para edificar en el solar por "incumplir" el PGOU. Mientras, las cocheras esperan para saber cuál será su futuro.

MADRID

Condena de 247.000 euros al Sermas por la muerte de una paciente

EFE, Madrid

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) ha condenado al Servicio Madrileño de la Salud (Sermas) a pagar una indemnización de 247.000 euros a la familia de una mujer fallecida por un diagnóstico tardío de una fascitis necrotizante tras una intervención quirúrgica de incontinencia urinaria.

La paciente, de 43 años, cuyo caso ha llevado al Defensor del Paciente, acudió el 1 de septiembre de 2008 a la Fundación Jiménez Díaz para ser intervenida. La operación "se llevó a cabo sin incidencias", pero "sufrió una evolución posoperatoria complicada", ya que presentaba un dolor severo en las extremidades inferiores.

A pesar del tratamiento prescrito con antiinflamatorios y analgésicos, la mujer tuvo fiebre y le salió un hematoma en la ingle, pero no se le realizó ninguna prueba para diagnosticar el origen del dolor "hasta tres días después".

El 4 de septiembre de 2008, fue trasladada a la UVI con "desaturación de oxígeno, cianosis acra e hipotensión", tal y como recoge la sentencia del TSJM, con lesiones purpúricas en los miembros inferiores e hipogastrio y exudado maloliente. Ingresó "en situación de shock séptico severo" con fracaso multiorgánico, y se le diagnosticó fascitis necrotizante. Tras 15 días en la UVI de la Jiménez Díaz y "al verse [sus médicos] completamente incapacitados para resolver la situación", según denuncia el Defensor del Paciente, la enferma fue trasladada a la Unidad de Quemados del hospital La Paz, donde los facultativos se vieron obligados a amputarle ambos miembros inferiores. Tras varios tratamientos, la paciente falleció el 28 de octubre de 2008.

Demora

La familia de la fallecida presentó una denuncia y el 6 de mayo de 2013 se archivó la causa, por lo que se presentó una reclamación de responsabilidad patrimonial con un informe del Servicio de Inspección, que consideró que existió una demora en el diagnóstico, así como deficiencias en la atención dispensada en la UVI.

La sección décima del TSJM estima parcialmente el recurso contencioso-administrativo al considerar que deben ser indemnizados las hijas y la madre de la fallecida, así como una hermana que se quedó con la acogida de su sobrina menor, pero descarta a otros tres hermanos de la mujer que también habían reclamado.



Los peatones llenaban ayer las aceras de la Gran Vía (en la foto, vista desde Callao). / CARLOS ROSILLO

La peatonalización de la Gran Vía empezará con el ensanche de las aceras

L. COSTANTINI / F. J. BARROSO, Madrid
El Ayuntamiento de la capital, dirigido por Manuela Carmena (Ahora Madrid), piensa ampliar las aceras de la Gran Vía en 2017. El proyecto está siendo estudiado por el equipo de Gobierno, según revelaron ayer los responsables de las áreas de

Urbanismo y de Medio Ambiente. Ambos destacaron la intención del Consistorio de avanzar hacia la peatonalización permanente antes de que finalice el mandato de Carmena. La Policía Municipal tuvo que hacer ayer cortes intermitentes para impedir que pasaran taxis libres y evitar un atasco.

El Ayuntamiento lanzó su propuesta de restringir el acceso al centro como una manera de "testar un nuevo concepto" de movilidad, para avanzar hacia una apuesta más ambiciosa: la peatonalización permanente de la calle. El equipo de Carmena está convencido de que los primeros días de cierre al tráfico de la Gran Vía han sido una experiencia positiva.

La alcaldesa calificó esta operación, que se llevará a cabo hasta el 8 de enero, como la más significativa para el futuro de Madrid, y relacionó su política con un fenómeno global que consideró "imparable". De momento, el Consistorio permite el acceso a la Gran Vía a los taxis, los autobuses, motos, bicicletas, vehículos de emisiones cero y los de las empresas de paquetería.

Después de haber valorado el impacto del plan parcial de cierre al tráfico, el Ayuntamiento

procederá a la ampliación de las aceras de la Gran Vía, explicaron ayer Inés Sabanés y José Manuel Calvo, responsables de las áreas de Movilidad y Urbanismo, respectivamente. El planteamiento municipal prevé avanzar en este sentido el próximo año. El Ayuntamiento tiene previsto gastar 3,2 millones de euros, que ya están contabilizados en los presupuestos para el próximo año, según confirmaron fuentes del Área de Desarrollo Urbano Sostenible.

El responsable de Urbanismo explicó en una entrevista en la cadena SER que el Ayuntamiento está redactando de forma urgente "un proyecto de ampliación de aceras imprescindible. Nuestro objetivo", añadió, "es ir progresivamente reduciendo la presencia de coche y eliminar todo tráfico de paso". Calvo considera esta operación como el "objetivo" para el mandato de Ahora Madrid, la confluencia de fuerzas alrede-

edor de Podemos que gobierna la capital desde junio de 2015.

Sabanés, quien dirigió desde el principio el cierre al tráfico en el centro, habló en Radio Nacional de España de un tratamiento "más integrado" de la Gran Vía, que no especificó. Pero destacó que —a falta de datos oficiales— la percepción es que la afluencia e intensidad de peatones en la zona ha aumentado.

Cierre a los no residentes

Sabanés recogió las reflexiones de la alcaldesa para afirmar que los madrileños están mentalmente preparados para aceptar modelos de movilidad menos contaminantes. Su área está trabajando en un plan de calidad del aire que prevé cerrar el centro a los coches de los no residentes para 2017.

En los primeros días de cierre al tráfico en la Gran Vía, no

Los autobuses turísticos también podrán circular

El decreto municipal de cierre al tráfico en la Gran Vía ha sufrido en esta semana varios varapalos en los tribunales. Primero fueron los coches alquilados con conductor los que obligaron al Ayuntamiento a modificar el decreto, agregando a los vehículos llamados VTC entre los autorizados a acceder al centro. Luego fue el turno de las empresas de paquetería, y ahora son las compañías de autobuses privados las que han logrado que los jueces aceptaran su recurso.

En concreto, en el recurso presentado por la empresa BusVision, el magistrado ha entendido que resultan "indudables e incontrovertidos" los "graves e irreparables perjuicios de índole económica" que supondría para esta empresa no poder acceder a la Gran Vía en Navidad. Contra el fallo cabe interponer recurso de apelación en un plazo de 15 días. Se da la circunstancia de que otro juzgado, el Contencioso-Administrativo número 32 de Madrid, rechazó la petición de esta empresa de tomar medidas cautelares de especial urgencia hace una semana.

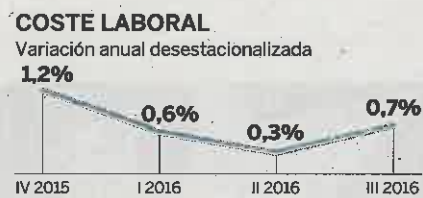
obstante, se registraron colas y congestiones en las calles que rodean la zona restringida. La oposición, y en particular el Partido Popular, criticó la medida, que podría convertirse en una bandera "ideológica" del mandato de Carmena. La portavoz del PP, Esperanza Aguirre, recogió la protesta de los comerciantes de la zona, asustados por si se reducía el volumen de sus negocios tras el cierre.

Fuentes de la Policía Municipal explicaron que los principales problemas se dan en el tramo de Gran Vía entre Callao y la Red de San Luis (el edificio de Telefónica). Allí es donde se produce una mayor afluencia de personas. De hecho, algunos responsables consideran que un punto estratégico para mantener la fluidez es el paso de peatones de Callao.

Los problemas circulatorios se han reducido durante el puente, tras un fin de semana inicial en el que hubo bastante congestión, en parte por desconocimiento de los conductores. En estos días festivos se han realizado cortes intermitentes en la plaza de la Independencia (Puerta de Alcalá) y en la plaza de Cibeles hacia el paseo de Recoletos, por la gran afluencia de coches.

Otro problema con el que se han encontrado los agentes es que la saturación de la Gran Vía ha obligado en algunos momentos, y sobre todo desde las ocho de la tarde, a restringir el paso de taxis libres en ambos sentidos. Se evita así que se agrave el atasco por la afluencia masiva de personas.

ECONOMÍA Y NEGOCIOS



» **AUMENTA EL GASTO POR HORAS**
El coste por hora trabajada subió un 0,7% en el tercer trimestre respecto al mismo período del año anterior en tasa desestacionalizada. Son cuatro décimas más que en el segundo trimestre, según publicó ayer el INE.

Fomento rescata el proyecto de reunificación de Adif y Renfe

RAMÓN MUÑOZ, Madrid

El Ministerio de Fomento ha rescatado el proyecto de reunificación de Adif, el gestor encargado de las vías y las estaciones, y de Renfe en un único holding público. El objetivo es hacer más eficiente el sistema ferroviario español de cara a la próxima liberalización del transporte por ferrocarril en la Unión que tendrá lugar en 2020. La enorme deuda de Adif y su dependencia de las tarifas que le cobra a Renfe hacen que el actual modelo no funcione.

Adif y Renfe pueden volver a unirse en una sola sociedad. El modelo del gestor ferroviario por un lado, y el operador de transporte por otro, creado en 2005 no ha funcionado. La enorme deuda de Adif y su dependencia exclusiva del canon que le cobra a la propia Renfe por el uso de las vías y estaciones ha derivado en una desventaja competitiva que, con la liberalización del transporte ferroviario en 2020 en la UE, se puede agravar. Para atajar esa situación, el Ministerio de Fomento ha iniciado los trámites para que Adif y Renfe se vuelvan a unir en un solo holding público.

El plan del Ministerio de Fomento, que ya ha sido comunicado a los sindicatos tanto de Renfe como de Adif, recupera el modelo anterior pero con una estructura de holding, y con cuentas separadas de las dos sociedades, con el fin de seguir cumpliendo los requisitos previstos en la nueva legislación europea (el llamado cuarto paquete ferroviario), de forma similar al modelo aplicado por Francia y Alemania, informaron en fuentes sindicales.

La enorme deuda de cerca de 15.000 millones de euros que acumula Adif por las costosas inversiones de las líneas de AVE han provocado que en los últimos años el gestor haya aumentado considerablemente los cargos que le cobra a Renfe —prácticamente su único cliente—, en detrimento de la competitividad del operador público.

Guerra fratricida

El último capítulo de esta batalla fue la propuesta de Adif de aumentar el canon por el uso de las vías a Renfe para 2017 en un 15%. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) dio la razón al operador de transporte de viajeros y consideró desproporcionada esa subida, limitándola a un 4,2%.

Desde ambas empresas públicas se guarda silencio al tiempo que se insiste en que se trata solo de una evaluación preliminar para una posible fusión de cara a 2020, pero que no existe aún ningún plan determinado trazado, informaron en fuentes de las sociedades públicas.

Dos balances de cuentas muy diferentes

Los balances de Adif y Renfe son muy diferentes. El gestor de infraestructuras registró unas pérdidas de 140,4 millones de euros en el primer semestre de 2016, lo que supone un incremento del 32,5% con respecto a los 105,9 millones que perdió en los mismos seis meses del pasado año.

Además, los ingresos de Adif bajaron un 2,5%, hasta los 464,6 millones de euros, y el resultado operativo retrocedió un 94,4%, al pasar de los 25,4 millones registrados en el primer semestre de 2015 a los 1,4 millones actuales.

La facturación por el canon que paga Renfe por el uso de las vías bajó un 1,3%, hasta los 210,1 millones, mientras que los ingresos por las estaciones crecieron un 4,6%.

Por su parte, Renfe registró una pérdida neta de 2,19 millones de euros en el primer semestre del año, lo que supone recortar un 96,4% los números rojos contabilizados un año antes. Y todo apunta a que el operador cerrará el ejercicio 2016 en beneficios, encadenando el segundo año consecutivo con ganancias de su historia.

El nuevo ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, cree que esa guerra fratricida no beneficia al sector ferroviario español de cara a la liberalización del transporte ferroviario en la UE en 2020. Francia y Alemania, con el modelo de holding único, han blindado mejor que España a sus operadores SNCF y Deutsche Bahn, respectivamente, de cara a posibles competidores cuando tengan que abrir sus vías.

El plan de Fomento, que ya



Trenes en la estación de Atocha de Madrid. / KIKE PARA

barajaba la anterior ministra, Ana Pastor, deja además la deuda de Adif fuera de las cuentas públicas, una de las exigencias del Ministerio de Hacienda que no quiere sumar nuevas preocupaciones a su objetivo de déficit.

De la Serna ha encargado a los presidentes recientemente nombrados por él en Adif, Juan Bravo, y en Renfe, Juan Alfaro, que pongan en marcha la maquinaria jurídica para hacer realidad esa integración cuanto antes. El propio Bravo ya ha tenido

una reunión con los sindicatos de Adif para comunicarles los planes de Fomento, según fuentes de CC OO.

El modelo del holding con dos sociedades cumpliría con los requisitos comunitarios de la liberalización ferroviaria, porque Renfe y Adif estarían integradas verticalmente, pero manteniendo cuentas separadas, sin posibilidad de que el déficit de una de ellas se compensara con los fondos de la otra, y con tarifas ajustadas y transparentes.

Los directivos de empresas saldrán en la lista de morosos con Hacienda

J. S. GONZÁLEZ, Madrid

El Gobierno publicará el nombre de los administradores y directivos de las empresas morosas con la Agencia Tributaria en la lista de deudores con el fisco. Es una de las medidas que incluye en el plan presupuestario que remitió ayer a Bruselas para garantizar que cumplirá con el objetivo de déficit público fijado en el 3,1% del PIB para 2017.

El Ejecutivo explica, en el documento de 47 páginas, que tendrá que modificar el artículo 95 de la Ley General Tributaria, que establece el carácter reservado de los datos tributarios, "para incluir a los responsables solidarios y subsidarios" en la lista de morosos. El Gobierno explica a la Comisión Europea que espera recaudar unos 150 millones de euros con esta medida. Además, añade que "para fomentar el pago de las cantidades adeudadas, se regulará la posibilidad de no incluir en las listas a los que efectúen el pago, incluso tras comunicarse la propuesta de inclusión. Es decir, que está dispuesto a excluir de la lista negra a todos aquellos que estén dispuestos a liquidar las deudas con independencia de que haya pasado el plazo para hacerlo.

La lista de morosos comenzó a publicarse hace justo un año. El listado estaba compuesto por casi 5.000 contribuyentes que debían más de un millón de euros a la Agencia Tributaria. La deuda acumulada total ascendía a cerca de 15.000 millones de euros.

Subida de impuestos

El Ejecutivo incluye en este plan presupuestario una batería de subidas de impuestos para aumentar la recaudación en cerca de 5.500 millones de euros. Además, añade otras medidas para reforzar la lucha contra el fraude y la gestión tributaria que espera que aporten otros 2.000 millones.

Entre las subidas de impuestos destaca la supresión de deducciones en el impuesto de sociedades (4.655 millones), la subida de impuestos especiales sobre el tabaco y las bebidas alcohólicas (150 millones). Además, creará un nuevo tributo sobre las bebidas azucaradas por el que espera recaudar 200 millones. A esto añade nuevos impuestos medioambientales para recaudar 500 millones más.

» **1,9 MILLONES PARA LIMPIAR SESEÑA**
La Comunidad destinará 1.944.974 euros a los trabajos de limpieza del vertedero de neumáticos de Seseña (Toledo) y Valdemoro (Madrid) tras el incendio declarado el pasado mayo.

» **TORRE PICASSO SE ENCIENDE**
Torre Picasso celebrará el próximo lunes su primer encendido de Navidad, que convertirá el edificio en un abeto. El acto de inauguración contará con pirotecnia y música en directo.



Sede central del Canal de Isabel II en la capital. / ÁLVARO GARCÍA

El Canal cierra 12 de las 20 filiales que controla en Latinoamérica

ESTHER SÁNCHEZ, Madrid

El Canal de Isabel II ha iniciado su reestructuración en Latinoamérica con el cierre de 12 sociedades de un entramado que engloba a una veintena de firmas. La decisión afecta a

empresas con poca actividad o que realizaban trabajos no relacionados con el ciclo integral del agua, según fuentes del ente. El Gobierno regional reflexiona sobre cuál debe ser el modelo de negocio exterior de la empresa, tras

verse inmersa en varios escándalos debido a su expansión por Latinoamérica. El propio Ejecutivo ha enviado a la fiscalía la documentación de la adquisición de la sociedad brasileña Emissao, al encontrar "anomalías".

El Ejecutivo de Cristina Cifuentes continúa "reflexionando" sobre el modelo de negocio que el Canal debe mantener fuera de España, empujado por las polémicas que envuelven algunas de sus operaciones en Latinoamérica. En los últimos meses se han hecho públicas conexiones de dirigentes de la entidad pública madrileña en América con empresas situadas en paraísos fiscales.

El primer paso del proceso de cambio se ha centrado en simplificar el entramado empresarial con la extinción de 12 sociedades ubicadas en Colombia, Venezuela, México, Panamá y Costa Rica. El cierre no afectará, en cambio, a otras ocho en Colombia, Ecuador, Panamá, República Dominicana y Brasil. El Canal ingresó 250 millones en 2015 de sus 20 filiales americanas y 860 de sus negocios en España.

Algunas de las sociedades que se extinguen mantenían poca o ninguna actividad, debido a que se dedicaban a ofrecer asistencia técnica para sustentar otras operaciones financieras. Una vez cumplida su misión, "era más complicado cerrarlas

que dejarlas sin actividad". También eliminan varias filiales cuyo trabajo no tenía que ver con el ciclo integral del agua (captación, tratamiento, distribución y saneamiento). Por ejemplo, R&T de Panamá y de República Dominicana, cuyo origen era la lectura y medición de consumo, pero que al mismo tiempo se dedicaban al cobro de tributos. "Hemos

decidido que sea cual sea la estrategia futura, esa no es", dice la empresa pública. Al tratarse de firmas con poco movimiento, la afección sobre los trabajadores es casi nula, asegura. La misma suerte correrá GIS Colombia, que se ocupaba de comercializar bienes y servicios del agua, como compra de contadores, materiales y asistencia técnica.

Los directivos no dan explicaciones en la Asamblea

Los grupos de la oposición en la Asamblea de Madrid (PSOE, Podemos y Ciudadanos) continúan solicitando información sobre las inversiones del Canal, porque consideran que quedan puntos que esclarecer. Pero en ocasiones se topan con la negativa a comparecer de los directivos.

El pasado septiembre, mes en el que se reanudaba la Comisión de Estudio del Endeuda-

miento, no acudió ninguna de las personas convocadas. Las formaciones políticas pidieron la asistencia a la comisión de Diego Fernández, gerente de Expansión de Inassa, filial del Canal en Colombia, y sustituto de Edmundo Rodríguez (destituido porque compaginaba su puesto con la dirección de compañías en paraísos fiscales); de Adrián Martín, ex director general de la entidad, y de Manuel Jiménez

Torrico, exresponsable de obra de un anillo de distribución en la región.

Las peticiones de información se topan también con la legislación, como ha ocurrido con la brasileña Emissao Engenharia e Construções, que no tiene obligación legal de someterse a una auditoría contable, según las reglas de aquel país. La legislación mercantil de Brasil establece dos tipos de sociedades anónimas, las abiertas (cotizadas) y las cerradas (no cotizadas), y solo exige auditorías para las que cotizan, que no es el caso de Emissao.

Un negocio de 250 millones en 2015

Empresas afectadas. Un total de 12, de la veintena de filiales del Canal de Isabel II en Latinoamérica. Están ubicadas en Colombia, Panamá, República Dominicana, Venezuela, México, Costa Rica y Uruguay.

Razones del cierre. Las que tienen poca o ninguna actividad, por ser sociedades instrumentales creadas para facilitar otras operaciones, como adquirir empresas. Además de otras cuya labor no tiene que ver con el ciclo del agua, sino con actividades como cobrar tributos.

Cifra de negocio. El Canal generó 860 millones en operaciones en España y 250 en Latinoamérica en 2015.

Usuarios. El Canal da servicio a 9,73 millones: 6,63 en España y 3,10 en Latinoamérica.

Empleados. Más de 6.200. Unos 3.000 trabajan en las filiales de América.

además de las fórmulas de pago. La fiscalía aún no ha contestado. El Canal compró Emissao por 21,5 millones y un año después el valor de esta empresa dedicada a la gestión de infraestructuras del agua era de solo 5,1 millones. El Canal estaba presidido entonces por Ignacio González, del PP.

Las supuestas irregularidades de la operación afloraron en la Comisión de Estudio del Endeudamiento que se celebra en la Asamblea de Madrid y que investiga si la gestión y expansión del Canal pueden haber repercutido negativamente en los recursos públicos de la Comunidad. El Ejecutivo de Cifuentes reaccionó tras conocer los datos y el consejo de administración del ente destituyó en junio pasado a la directora financiera, María Fernanda Richmond, así como al director de Recursos, Fernando Cevallos, por "pérdida de confianza".

A pesar de los problemas, el Canal mantiene abierta Emissao junto a otras sociedades como Inassa, con sede en Barranquilla (Colombia), cuyo director gerente hasta abril pasado, Edmundo Rodríguez Sobrino, fue apartado del cargo por el Ejecutivo regional porque compaginaba su puesto con la dirección de compañías en paraísos fiscales. Desde el ente público explican que están "recopilando información", porque muchos de los negocios que gestionan son concesiones por años determinados y es necesario diseñar una estrategia de salida.

El Canal presta servicio a 9,73 millones de personas, de los cuales 3,10 viven en Latinoamérica. Allí emplea a 3.000 trabajadores.