

ADOLFO DOMÍNGUEZ**Solicitud de adhesión a la plataforma de iniciativas de comercio ético**

El consejo de administración de Adolfo Domínguez ha solicitado entrar en la plataforma de iniciativas para el comercio ético que supervisa la implantación de los códigos de conducta para velar por el respeto a las condiciones de trabajo de los empleados, de la que ya forma parte Inditex. Esta plataforma, de la que forman parte más de 50 miembros, fue creada para establecer un código básico de buenas conductas en la red comercial mundial. La solicitud se produce días después de que el diario portugués *Expresso* publicara un reportaje que revelaba que uno de los proveedores de Inditex en Portugal empleaba mano de obra infantil para la fabricación de calzado; hecho que está siendo auditado por Inditex.

VOLKSWAGEN**Reunión del convenio**

La comisión negociadora del convenio colectivo de Volkswagen Navarra volverá a reunirse hoy, tras dos meses sin contactos. Finalmente, los sindicatos y la empresa no se encontraron el lunes en Barcelona para hablar del futuro industrial de la planta por la incomparecencia de Comisiones Obreras.

RIVA Y GARCÍA**WebCapital invierte 400.000 euros en la tecnológica Agnitio**

WebCapital, sociedad de capital riesgo del grupo financiero Riva y García, ha entrado en el accionariado de la empresa madrileña Agnitio mediante una ronda de inversión de 400.000 euros. WebCapital ha aportado 300.000 euros y Manoin64, patrimonial de la familia Sansalvado, ha inyectado cien mil euros. Agnitio se fundó hace dos años como *spin-off* de la Universidad Politécnica de Madrid, y desarrolla productos y soluciones que permiten identificar y verificar las voces a partir de grabaciones efectuadas por la Policía. La empresa está dirigida por Emilio Martínez y Javier Castaño, ex ejecutivos de Lucent. Los fundadores y los gestores conservan la mayoría del capital.

DBK**Ventas de los parques de ocio**

El volumen de negocio generado por el conjunto de los parques de ocio en España alcanzó el año pasado 548 millones de euros, un seis por ciento más que en 2004, según la consultora DBK. El número total de visitantes se situó en 31,81 millones, un 5,6 por ciento más que en el ejercicio anterior.

CON UNA INVERSIÓN DE 900 MILLONES DE EUROS, ATRAE SÓLO A UN CONSORCIO PRIVADO Y A METRO

La difícil privatización de los tranvías de Madrid

OHL se alía con Comsa, Transdev y Ahorro Corporación para la línea de Pozuelo y Boadilla. La sociedad pública Metro y Caja Madrid pujarán por el trazado que llegará a los nuevos barrios de Sanchinarro y Las Tablas.

C. MORÁN, Madrid

El próximo 12 de junio finaliza el plazo de presentación de ofertas para el concurso de explotación de las dos líneas de metro ligero que discurrirán entre Madrid, Pozuelo y Boadilla, y entre Madrid y Sanchinarro. Ambos tramos ya se encuentran en fase de construcción.

En un principio, el proyecto despertó un gran interés entre los grandes grupos de infraestructuras nacionales, ya que se trata de un gran proyecto por volumen de inversión y la primera experiencia de gestión privada de un ferrocarril en Madrid, con la excepción del tren de Arganda y la conexión con la terminal cuatro del aeropuerto de Barajas.

No obstante, fuentes cercanas a la operación indican que la complejidad del pliego de condiciones del concurso y la dificultad para recabar un índice de rentabilidad en el plan económico-financiero están provocando dudas entre las compañías que, inicialmente, podrían estar interesadas.

Casi todos los grupos constructores y de servicios que cotizan en bolsa coinciden en que se trata de un concurso con unas características "insólitas" y aseguran que sus divisiones de concesiones no están convencidas de la viabilidad de la privatización, con un plazo de explotación de 30 años.

Oferta privada

Sólo OHL, la compañía que preside Juan Miguel Villar Mir, ha tomado una decisión firme al respecto. La empresa, que ya participa en la construcción de un tramo del tranvía por un importe de 92,3 millones de euros, se ha aliado con Ahorro

Un contrato pionero**Los concursos**

- Concesión Madrid-Pozuelo-Boadilla: 598 mil. de euros.
- Concesión Madrid-Sanchinarro: 293 mil. de euros.

Datos de las concesiones

- Tramo Pozuelo-Boadilla: Consorcio OHL, Comsa, Ahorro Corporación y Transdev
- Tramo Sanchinarro: Metro de Madrid y Caja Madrid
- Remuneración: Tarifa técnica (límite 4'53 euros por viajero) por la demanda real (unos 31 millones de viajeros/año)
- Revisión Tarifa: 0'98% del IPC



constituir un consorcio que pujará por el tramo Madrid-Pozuelo-Boadilla, cuyo precio asciende a casi 600 millones de euros. Al consorcio también se ha sumado Comsa, que también participa en la construcción de un tramo del metro ligero a Sanchinarro y Las Tablas, en una Unión Temporal de Empresas (UTE) que completan Ortiz e Isolux.

El otro consorcio es de perfil público. Según el mercado, la sociedad Metro de Madrid, controlada por el Gobierno autonómico, y Caja Madrid se han aliado para pujar por el concurso de explotación del tramo a Sanchinarro, cuyo coste asciende a 293 millones de euros.

Aunque, de momento, no

constituir un consorcio que pujará por el tramo Madrid-Pozuelo-Boadilla, cuyo precio asciende a casi 600 millones de euros. Al consorcio también se ha sumado Comsa, que también participa en la construcción de un tramo del metro ligero a Sanchinarro y Las Tablas, en una Unión Temporal de Empresas (UTE) que completan Ortiz e Isolux.

Operadores tradicionales de transporte de viajeros como el grupo Alsa o la corporación FCC-Connex, que ya

En el sector privado povoca recelos la presencia de una oferta integrada por socios públicos

explota el tranvía de Barcelona, están estudiando la operación con suma cautela debido a las peculiares condiciones del concurso.

Uno de los principales obs-

total de la infraestructura fija y rodante del metro ligero. Según el responsable de uno de los grupos privados que analiza el pliego de condiciones, "es muy difícil presentar una oferta a un contrato en el que recibes una obra sin acabar, construida por otra empresa y en la que asumes todos los riesgos: construcción, demanda, disponibilidad y financiación".

Además, hay otra razón de fondo: la participación en el concurso del operador público Metro de Madrid. "La presencia de la empresa pública que, además, está participada por el órgano licitador no genera confianza en el sector privado", señalan fuentes empresariales.

La Comunidad de Madrid contó con escasas opciones da-

Muchos requisitos

- **Obligaciones del concesionario:** Recepcionar la obra ejecutada. Finalizar la construcción de las infraestructuras subrogándose los proyectos ya redactados. Adquisición y conservación del material móvil. Explotación. Mantenimiento del conjunto de líneas. Renovación.
- **Acreditación de solvencia financiera:** Cifra de negocio de los últimos tres años superior a 300 millones al año.
- **Fondos propios:** 20% de las inversiones previstas.
- **Desembolso necesario para el tramo de Pozuelo:** A la firma del contrato, 120 millones. El resto, hasta los 598 millones, en los 8 meses siguientes.
- **La situación patrimonial de la sociedad concesionaria** deberá estar saneada.

solución que adoptó la Comisión Europea sobre la deuda de Mintra, la sociedad de infraestructuras autonómica encargada de la ejecución de la ampliación de la red de metro. El Gobierno autonómico se vio obligado a aceptar el criterio contable de Bruselas, que obliga a incluir las inversiones de Mintra en el déficit público de la región. Por esta razón, Mintra tuvo que redactar un concurso que traslada al adjudicatario de la explotación todos los costes de construcción y mantenimiento, valorados en unos 900 millones.

Los defensores del proyecto aseguran que se trata de un concesión rentable si se hacen bien las cuentas. Se prevé que, en ambas líneas, se modifiquen

CON EL APOYO DE 31

La nueva GES prevé triplicar su facturación en cinco años

C. LAFRAYA, Madrid

Global Energy Services (GES), antigua Gamesa Energía Servicios (recientemente escindida de su matriz y adquirida por la firma de capital riesgo 3i y el equipo directivo por 170 millones de euros), prevé triplicar su facturación en cinco años, hasta alcanzar los 600 millones de euros. Para alcanzar esta cifra, la empresa tiene previsto empezar a operar a finales de 2006 en Filadelfia y Texas (Estados Unidos), y el próximo ejercicio en China.

La compañía, que facturó 207 millones de euros en 2005 y obtuvo un resultado bruto de explotación de 18,1 millones de euros (ebitda) el pasado ejercicio, pretende que el 50% del negocio proceda del mercado exterior en 2010. Actualmente, está presente principalmente en Europa y México.

Ahora, el 50% de su negocio procede del sector eólico; entre el 7% y el 8% del sector nuclear; un 15%, del petroquímico, entre un 10 y un 12%, de la industria y el resto, del mantenimiento de centrales térmicas, hidráulicas y de ciclo combinado.

Mark Heapey, consejero delegado de 3i, explicó que no está fijada la fecha de desinversión, pero no descartó "que la salida a bolsa sea la alternativa". La firma de capital riesgo ha pagado más de diez veces el ebitda (resultado bruto de explotación del grupo), pero Heapey justificó este precio "por las expectativas de crecimiento, así como por los