

Madrid se sitúa en la movilidad de vanguardia

Waymo, filial de Alphabet, matriz de Google, iniciará las pruebas de sus vehículos autónomos en Madrid, con el objetivo de ofrecer servicios comerciales sin conductor en 2027. La compañía desplegará sus Jaguar I-PACE equipados con sensores LiDAR, radares y cámaras, bajo supervisión humana, para adaptar su tecnología a las particularidades del tráfico madrileño. La nueva iniciativa se suma así a los proyectos de Uber, en colaboración con WeRide, y Bolt, asociada con Lucid, en un mercado que empieza a atraer a los principales operadores internacionales. Waymo, que prepara también su desembarco en Londres, asegura haber completado más de 20 millones de viajes y registrar índices de siniestralidad grave muy inferiores a los de la conducción humana. Madrid reúne condiciones especialmente interesantes para convertirse en banco de pruebas de esta revolución tecnológica, tales como elevada densidad de tráfico, infraestructuras modernas, diversidad de entornos urbanos y un mercado de movilidad de considerable dimensión. La región ha autorizado un despliegue inicial de entre 50 y 100 vehículos, con supervisión humana, apostando por una implantación progresiva. Situar-se a la vanguardia de la conducción autónoma puede atraer inversiones, talento tecnológico y actividades de valor añadido, además de

generar oportunidades para empresas de software, telecomunicaciones, seguros y gestión de flotas. La conducción autónoma representa una transformación estructural de la movilidad, aunque persisten importantes desafíos regulatorios, técnicos y sociales, particularmente en materia de responsabilidad civil y convivencia con los operadores tradicionales. Madrid acierta al facilitar estas pruebas, siempre que se desarrollen con las debidas garantías. España no debe limitarse a importar tecnologías desarrolladas en otros países, sino aprovechar su implantación para construir capacidades propias. La innovación exige prudencia, pero también ambición y voluntad.

Tracción española en el tren de México

Los ferrocarriles de México han sido tradicionalmente una actividad donde las empresas españolas se han sabido defender con bastante soltura y éxito contratista. El país latinoamericano es uno de los grandes mercados de la española CAF. Además, Renfe ha podido desplegar su experiencia como operador en este mercado y las ingenierías españolas, como es el caso de Tyspa, Ayesa e Ineco, entre otras firmas nacionales, han recibido encargos de supervi-

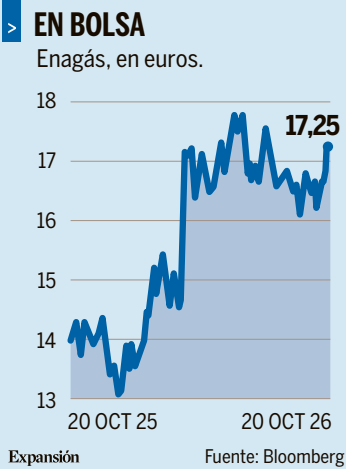
sión y de diseño de proyectos ferroviarios. En la parte constructora, las autoridades aztecas han confiado buena parte de su presupuesto de inversión al *know-how* español en el sector ferroviario. FCC y Azvi, con una sólida base operativa en el país azteca, han ejecutado dos de los lotes más importantes del denominado Tren Maya, el corredor promovido por Andrés López Obrador que ha puesto en operación su sucesora, la presidenta Claudia Sheinbaum. Fueron 6.000 millones de euros de inversión ejecutada que las autoridades quieren multiplicar para poner en servicio 2.400 kilómetros de vías adicionales en el país. En total, el proyecto ascenderá a 36.000 millones de euros de inversión a ejecutar en seis años. Las constructoras españolas están bien posicionadas para tomar una parte sustancial de esa cartera inversora. Prueba de ello es la presencia de OHLA, Azvi y de Rubau en un tramo de 85 kilómetros del corredor entre Querétaro y San Luis de Potosí, un contrato valorado en 1.400 millones de euros.

Anthropic ofrece más datos ante la OPV

Los nuevos datos revelados por Anthropic en el borrador de su folleto para la OPV, adelantados por el diario *The Wall Street Journal*, ofrecen luces y sombras sobre su negocio y sus perspectivas que el mercado, y los inversores tendrán que valorar en una colocación, prevista para noviembre, que se presume histórica. Por un lado, la pujanza del negocio del grupo de IA, dueño del chatbot Claude, se percibe en sus ingresos, que se han multiplicado por quince en el primer semestre del año, hasta 16.300 millones de dólares, lo que podría avalar que la valoración para su estreno en Bolsa alcance los 2 billones de dólares que maneja la compañía. Sin embargo, en el borrador del folleto de Anthropic también hay datos que pueden despertar cierta preocupación, como las pérdidas netas de 80.700 millones de dólares que registró hasta junio, que sextuplican las del primer semestre de 2025, o la potencial inversión de 750.000 millones de dólares que realizará en los próximos años para obtener más capacidad de computación para sus modelos de IA. La magnitud de los acuerdos necesarios para financiar semejante volumen de inversión, con el endeudamiento que conlleva, los temores a incidentes de seguridad que podrían causarle daño económico y reputacional, según reconoce, y una escasa base de clientes que la hacen muy dependiente de pocas empresas son riesgos que los inversores deberán valorar antes del próximo estreno en Bolsa de la compañía.

Enagás modera su rentabilidad tras ganar un 22% menos

Enagás opera 12.000 kilómetros de gasoductos, ocho terminales de GNL y tres almacenamientos subterráneos, y es el principal operador de infraestructuras gasistas de España, desempeñando una función esencial como gestor técnico del sistema y transportista de gas natural. En los nueve meses hasta septiembre, registró ingresos de 697 millones (-2%), ebitda de 492 millones (-2,9%) y beneficio de 204 millones (-22%), afectado por menores resultados extraordinarios, aunque manteniendo su objetivo anual de 620 millones de ebitda y 235 millones de beneficio recurrente. La deuda neta se situó en 2.979 millones, con un apalancamiento de 4,6 veces. La compañía afronta una transformación estratégica de considerable alcance. Por un lado, el gas natural seguirá desempeñando un papel relevante en la seguridad energética europea, aunque su consumo estructural podría disminuir por la descarbonización. Por otro, Enagás pretende aprovechar sus infraestructuras y conocimientos para convertirse



en protagonista del transporte de hidrógeno renovable. Los principales desafíos para esta ambición son la incertidumbre regulatoria, las elevadas inversiones necesarias y el desarrollo incipiente de la demanda de hidrógeno. La estabilidad de sus actividades reguladas y el dividendo respaldan su atractivo defensivo, aunque el crecimiento dependerá de la rentabilidad efectiva de las inversiones en hidrógeno.