

Uber files

El informante de ‘Uber Files’: “La empresa estaba dispuesta a romper todas las normas, a usar todo su dinero y su poder para impactar”

Mark MacGann trabajó para Uber entre 2014 y 2016. Ha decidido denunciar lo que vio porque cree que fue “horriblemente equivocado”



Mark MacGann, antiguo lobista de Uber

DAVID LEVENE/THE GUARDIAN

THE GUARDIAN

11 JUL 2022 - 11:00 COT

10

La persona detrás de *Uber Files* ha decidido hablar públicamente. En [una entrevista exclusiva con The Guardian](#), compartida con los medios del [Consorcio Internacional de Periodista de Investigación \(ICIJ\)](#), EL PAÍS entre ellos, Mark MacGann revela ser el informante que filtró más de 124.000 archivos internos de la compañía.

MacGann, 52 años, es un *lobista* con una extensa experiencia en corporaciones internacionales que trabajó para Uber entre 2014 y 2016. Allí supervisó las estrategias de presión política de la empresa en más de 40 países entre Europa, Oriente Medio y África. Dejó la compañía porque, a pesar de su experiencia, Uber no le escuchaba, no estaba de acuerdo con la cultura tóxica de la empresa y temía por su seguridad y la de su familia tras las protestas de los taxistas. MacGann ha tenido una disputa legal con Uber sobre su remuneración, que acabó en un acuerdo judicial con la compañía. Tras desvelarse su identidad, Uber ha subrayado que MacGann “no puede hablar con conocimiento de causa sobre Uber en la actualidad”. Recalca además que es “digno de mención” que el lobista no filtró los papeles hasta cerrar su acuerdo judicial.

Él asegura haber decidido denunciar en los medios lo que vio e hizo mientras trabajaba para Uber porque cree que fue “horriblemente equivocado”.

Pregunta. Exactamente, ¿para qué le contrató Uber?

Respuesta. Uber me contrató para liderar el equipo que desarrollaría nuestras estrategias de *lobby con los gobiernos en Europa, África y Oriente Medio*, de forma que pudiésemos entrar en esos mercados y *crecer a pesar de que la mayoría de las veces las normas no permitían a Uber operar.*

P. ¿Cree que usted y otros ejecutivos de Uber eran entonces conscientes de que la empresa estaba saltándose la ley en ciudades y países donde había regulaciones para las licencias de taxi?

R. En la mayoría de países bajo mi jurisdicción, Uber no estaba permitido, no estaba autorizado, no era legal.

P. ¿Entonces se puede decir, sin miedo a equivocarse, que la estrategia consistió en saltarse la ley y luego cambiar la ley?

R. El mantra que la gente repetía en todos los despachos venía desde la cúpula: no pidas permiso, simplemente lanza Uber, presiona, alista conductores, sal, *haz marketing* y rápidamente la gente despertará y verá qué cosa más maravillosa es Uber.

P. Cuando *se reunía con presidentes, primeros ministros, altos cargos, alcaldes*, ¿cómo de difícil era cerrar esos encuentros en nombre de Uber?

R. Creo que nunca, en mi carrera precedente, había tenido un acceso tan fácil a altos cargos de gobierno, jefes de Estado. Fue embriagador. Creo que en ese momento Uber era, en el mundo de la tecnología, pero quizás en general en el mundo empresarial, la gallina de los huevos de oro. Tanto desde el punto de vista de los inversores como de los políticos, la gente se moría por reunirse con Uber y escuchar qué podíamos ofrecer.



Mark MacGann con Emmanuel Macron, en una fotografía recogida por 'The Guardian' THE GUARDIAN

P. En los datos de la filtración hemos encontrado muchísimos ejemplos de cómo usted y otros ejecutivos de Uber se reunían con ministros del Reino Unido [o con miembros de la Comisión Europea]. Pero esos encuentros nunca han sido declarados, y la gente no tenía por qué saber que había ocurrido. ¿Por qué?

R. Bueno, quizás puede haber habido descuidos administrativos o quizás era mejor mantener ciertas cosas entre bambalinas. No lo sé, debería preguntárselo a los políticos.

P. Pero, en su opinión, ¿cuál es la respuesta?

R. Todo el mundo tiene amigos, y la gente aceptaba peticiones de sus amigos, y a nadie le interesaba que eso saliera a la luz, que se hiciera público.

P. Entonces, ¿eran, en la práctica, encuentros secretos?

R. Son las pequeñas redes de influencia que siempre han existido, desde mucho tiempo y todavía, aunque sea cambiando de forma, siguen existiendo. El acceso al poder no es algo que se democratiza.

P. La llegada de Uber generó manifestaciones y a menudo episodios de violencia en muchos países. Cuando algunos ejecutivos advirtieron de que eso podía convertirse en ataques a los conductores de Uber, Kalanick (fundador y CEO de Uber hasta 2017) contestó: “Creo que merece la pena. La violencia garantiza el éxito”. ¿Qué crees que quería decir con esa frase?

R. Yo creo que quería decir que la única forma de convencer a los gobiernos a cambiar las leyes, legalizar Uber y permitir a Uber crecer tal y como Uber quería, era mantener la batalla, mantener la controversia. Y si eso significaba una huelga de trabajadores de Uber, trabajadores de Uber bloqueando las calles de Barcelona, Berlín o París, entonces esa era la vía a seguir.

P. ¿Y no es peligroso?

R. Por supuesto que es peligroso. También es, en cierto sentido, muy egoísta. Porque él no era el tipo que estaba en la calle, siendo amenazado, siendo atacado, siendo golpeado y en algunos casos disparado.

P. Las tácticas agresivas de Uber no solo ponían en peligro las vidas de sus conductores. Como cara pública de Uber en Europa, se convirtió en un objetivo para taxistas, que estaban furiosos por la pérdida de su modo de vida. Ante los ojos de los taxistas, era un criminal internacional.

R. Empecé a recibir insultos en Twitter. Comenzaron a gritarme en aeropuertos, estaciones de tren... Hasta el punto de que los taxistas me seguían por ahí. Estaban grabando dónde vivía, llamaban a mi puerta, publicaban en internet fotos mías con mis amigos o con los hijos de mis amigos. Y empecé a recibir amenazas de muerte en Twitter. Así que Uber dijo: “Vale, tenemos que protegerte”. Entonces me forzaron a tener guardaespaldas en cualquier

momento en que saliese de casa, lo que era todo el tiempo, puesto que siempre estaba viajando.

P. En Roma, después de una reunión con el asesor del primer ministro, su compañero y usted fueron bloqueados en su limusina.

R. Nos metimos en el coche y fuimos bloqueados por una turba de taxistas furiosos que realmente nos trataban como si fuésemos el enemigo.

Eso es algo que nunca había visto. Y no guardo rencor contra la gente que lo hizo por la rabia y el odio que presencié de primera mano. Esta es una compañía que estaba dispuesta a romper todas las normas, a usar todo su dinero y su poder para impactar, para destruir sus modos de vida, así que necesitaban a alguien con quien estar enfadados. Necesitaban alguien a quien gritar. Necesitaban alguien a quien intimidar, alguien a quien amenazar. Me convertí en esa persona.

P. ¿Consideras que Uber es responsable por las amenazas que estabas sufriendo y el entorno hostil en el que estabas trabajando?

R. Considero a Uber responsable del hecho de que la compañía no cambiase el modo en que se comportaba. Su respuesta a la violencia contra uno de sus ejecutivos *senior* era darle guardaespaldas. No había un cambio de comportamiento. No había un cambio de tácticas. No había cambio de tono. Era mantener la lucha, mantener el fuego ardiendo.

P. ¿No podrías haber hecho más en el tiempo en que estuviste trabajando en Uber para quejarte de alguna de esas prácticas internamente?

R. Esta no era una cultura en la que pudieras realmente ponerte en pie y cuestionar las decisiones de la empresa, su estrategia o sus prácticas. Así que al final me di cuenta de que no estaba teniendo impacto, de que estaba perdiendo el tiempo con la compañía y ese sentimiento, en ese punto de mi carrera, combinado con el hecho de que no solo estaba preocupado por mi propia seguridad, sino también la seguridad de mi familia y amigos... Dimití.

P. ¿Cómo responderías a la sugerencia de que estás filtrando este material como venganza contra la empresa?

R. Creo que la gente tiene que fijarse en los hechos que estoy ayudando a exponer. Ciertamente, he tenido mis quejas sobre Uber en el pasado. Lo que estoy haciendo no es fácil, pero creo que es lo correcto.

P. ¿Te sientes parcialmente responsable o culpable por las vidas que ves vivir a los conductores ahora?

R. Sí. Y soy parcialmente responsable, y esa es mi motivación para hacer lo que estoy haciendo al ser un informante. Obviamente, no es fácil, pero porque estuve ahí en ese

momento, era el que estaba hablando con el gobierno, era el que estaba sacando esto con los medios, era el que estaba diciéndole a la gente que cambiase las reglas porque los conductores iban a beneficiarse y la gente iba a tener oportunidades económicas mucho mayores. Cuando resultó que eso no fue así, habíamos vendido una mentira a la gente. ¿Cómo puedes tener la conciencia tranquila si no te pones en pie y admites tu contribución al modo en que la gente está siendo tratada hoy?

P. ¿Así que esto es para enmendar tus acciones?

R. Va sobre enmendar mis acciones. Va sobre hacer lo correcto. Mira, reconozco lo que hice, pero si resulta que aquello para lo que estaba tratando de persuadir a gobiernos, ministros, primeros ministros, presidentes y conductores acabó siendo horriblemente, horriblemente equivocado y falso, entonces es mi deber volver atrás y decir: “Creo que cometimos un error”. Y pienso que en la medida en que la gente quiera que ayude, quiero tener un papel en tratar de corregir ese error

Investigación y entrevista para The Guardian, de [Paul Lewis](#), [Harry Davies](#), [Lisa O'Carroll](#), [Simon Goodley](#) y [Felicity Lawrence](#)

UBER

Uber forjó alianzas millonarias con oligarcas aliados de Putin en su intento fallido de ingresar al mercado ruso

‘Uber Files’ detalla cómo la firma cerró acuerdos con LetterOne, Sberbank o USM Holding, cuyos directivos están hoy en el foco de las sanciones europeas, y contrató a un empresario —hoy diputado local— por su trabajo de “relaciones gubernamentales”.

“Domar al oso”: así definieron los directivos de Uber la estrategia a seguir para entrar en Rusia en un documento interno. El plan trazado preveía identificar a multimillonarios locales con claras conexiones políticas con el Kremlin y cortejarlos con lucrativos acuerdos ligados a acciones de la empresa. Se trata de oligarcas que sufren hoy las sanciones de Occidente tras la invasión rusa de Ucrania.

El documento es parte de *Uber Files*, una investigación de más de 124.000 archivos de Uber obtenidos por [The Guardian](#) y compartidos con el [Consortio Internacional de Periodistas de Investigación](#) (ICIJ) y más de 40 medios asociados, EL PAÍS y La Sexta en España. Los archivos muestran que mientras Uber [eludía o desafiaba las normativas en las democracias occidentales](#), algunos directivos hacían esfuerzos excepcionales para hacer que [creciera el negocio de la empresa en Rusia](#), en aquel momento uno de los mercados más atractivos, pero opresivos, del mundo. Aun así, los esfuerzos de Uber por ganarse el favor y un largo futuro en ese país finalmente resultaron infructuosos.

Hoy en día, Uber asegura que ninguno de los jefes que están en la empresa ha mantenido relaciones con oligarcas. “Nuestra dirección actual reniega de toda relación anterior con cualquier persona relacionada con el régimen de Putin”, manifiesta la portavoz de Uber, Jill

Hazelbaker. “La dirección actual de Uber piensa que [el presidente ruso Vladímir] Putin es reprobable y reniega de toda relación anterior con él o con sus allegados”.

Para “domar al oso” Uber forjó acuerdos con al menos cuatro oligarcas que consideraba “aliados”: los leales a Putin Mijaíl Fridman y Petr Aven con su empresa de inversiones LetterOne Holdings ([el fondo accionista de DÍA en España hasta la guerra en Ucrania](#)); el poderoso director general del banco Sberbank, Herman Gref; o el holding empresarial de la sexta persona más rica de Rusia, Alisher Usmanov (USM). Y llegó a pagar unos 300.000 dólares a un diputado de la Duma, el Parlamento ruso, por su trabajo de “relaciones gubernamentales”.

300.000 dólares por un “trabajo de relaciones gubernamentales”

En los correos filtrados se leen conversaciones sobre un acuerdo con el fondo LetterOne ya a finales de 2015. Poco después, Travis Kalanick (fundador y CEO de la empresa hasta 2017) se reunió en el Foro Económico Mundial de Davos (Suiza) con Alexei Reznikovich, consejero delegado de LetterOne. “Muy buena reunión”, se afirma en un resumen del encuentro. “Parece que estamos cerca de un acuerdo”. En febrero de 2016, la firma de inversión había comprado una participación de 200 millones de dólares en Uber como parte de una “asociación estratégica”.

Parte de ese acuerdo se mantuvo confidencial. Uber había ofrecido a la empresa de inversión 50 millones de dólares en *warrants* sobre acciones, es decir: garantizaban el derecho a comprar acciones de Uber a un precio determinado. La oferta se hizo a cambio de que LetterOne ayudara a Uber políticamente en Rusia y también para avalar “el pesado trabajo del día a día que realizarían en nuestro nombre en la Duma [el Parlamento ruso] y con la administración presidencial”, según un correo del entonces director de políticas públicas para Europa, Mark MacGann.

Los documentos muestran que los directivos de LetterOne ayudaron a poner en contacto a Uber con otros rusos influyentes. Por ejemplo, con Vladímir Senin, entonces vicepresidente del Banco Alfa y hoy miembro del parlamento ruso: según un memorando interno de Uber, consiguió introducir disposiciones clave favorables a Uber en un proyecto de ley federal de taxis, que, sin embargo, no llegó a aprobarse.

Uber firmó un acuerdo con Senin, ahora miembro de la Duma, para que este le ayudara tanto en el frente legislativo como en el normativo, se lee en los archivos. Benjamin Wegg-Prosser, asesor de la empresa, aparece citado en un documento señalando que Senin “había recibido un pago adecuado por su apoyo”: en respuesta a las preguntas, la portavoz de Uber confirmó que se pagó al menos 300.000 dólares por el “trabajo de relaciones gubernamentales” de Senin.

Mientras tanto, los abogados de Uber estaban preocupados por la contratación de Senin y por los *warrants* sobre acciones otorgados. El entonces director de negocios de Uber en Europa,

Oriente Próximo y África, Fraser Robinson, comentó a sus colegas que esas prácticas podría infringir la ley estadounidense contra el soborno de funcionarios extranjeros. Los abogados advirtieron de que los pagos podrían ser vistos como sobornos para “lubricar la maquinaria”, señaló Robinson.

“Una línea directa con el Kremlin”

El memorando donde se habla de “domar al oso” señalaba que Uber contaba con el “apoyo personal” de Fridman, Aven y Gref. “Con su apoyo tenemos, en teoría, una línea directa con el Kremlin”, se afirmaba en el memorando. “La implicación personal de Mijaíl Fridman y Petr Aven (L1) y Herman Gref (Sberbank), todos ellos muy cercanos a Vladímir Putin, significa que (en principio) tenemos acceso a orientación y apoyo político de alto nivel”.

“Dios ama a Rusia, donde los negocios y la política son tan... cercanos”, decía el jefe de política pública europea de Uber, Mark MacGann, en un correo electrónico de marzo de 2016 a dos directivos de la empresa antes de una cena de tres platos en el Club de Golf de la Ciudad de Moscú, un exclusivo punto de encuentro cerca del río Moscova.

El mismo MacGann, de Uber, afirmó que los directores de LetterOne también acordaron ayudar en Bielorrusia, un antiguo satélite soviético que permanece bajo la fuerte influencia del Kremlin. Mientras las autoridades de la capital bielorrusa revocaban las licencias de los conductores de Uber y exigían sus datos fiscales, el copropietario de LetterOne, Aven, planeaba intervenir y “presionar al viceprimer ministro de Minsk sobre estos puntos”, se señalaba en el correo de MacGann.

“La implicación personal de Mijaíl Fridman y Petr Aven y Herman Gref, todos ellos muy cercanos a Vladímir Putin, significa que tenemos acceso a orientación y apoyo político de alto nivel”.

Correo interno de Uber

El acuerdo con LetterOne fue organizado en gran medida por Lord Peter Mandelson, un exministro del Gobierno de Reino Unido, y Wegg-Prosser, exdirector de comunicaciones del primer ministro Tony Blair, según muestran los Archivos Uber. Su empresa de asesoramiento estratégico, Global Counsel, proporcionó información sobre personas influyentes rusas con “estrechos vínculos y lealtad al Kremlin”. Wegg-Prosser mantuvo contacto directo con Petr Aven, de LetterOne, para preguntarle si podía organizar una reunión entre Uber y el jefe de gabinete de Putin.

Promoción con el banco

En septiembre de 2015, Uber firmó un acuerdo con Sberbank y su director general, Herman Gref, presentó Uber al alcalde de Moscú. El banco también promocionó a empresa de transporte en su plataforma de banca móvil y lanzó un programa de financiación de vehículos

para los conductores de Uber, según muestran los correos. Los clientes de Sberbank también recibían puntos de fidelidad en sus viajes a través de la *app* de la empresa, una estrategia que aportó unos 20.000 nuevos usuarios solo en 2015.

Los correos indican que la relación entre Uber y Sberbank fue iniciada, en parte, por David Plouffe, jefe de política de la **firma y ex asesor de Barack Obama**, que se reunió con Gref durante un viaje de verano a Rusia en 2015. A lo largo de la relación, Sberbank sufrió sanciones por parte de los Gobiernos de Estados Unidos y de la UE, propiciadas primero por la anexión ilegal de Crimea por parte de Rusia en 2014. Ni Greff ni Plouffe respondieron a las preguntas de los medios de ICJ, mientras que Hazelbaker señaló que hoy Uber no tendría ninguna relación con **Sberbank o Gref**.

Uber también ofreció warrants sobre acciones a USM, el holding del que es copropietario el oligarca de origen uzbeko Usmanov, aunque los documentos no especifican cuántos warrants ni facilitan su precio. Un portavoz de Usmanov afirmaba que el acuerdo carecía de connotaciones políticas. Sostiene que “es absurdo insinuar que el holding o sus accionistas puedan actuar como grupos de presión políticos en favor de Uber”, pero no respondió a las preguntas sobre los *warrants* sobre acciones que Uber ofreció a la empresa.

Pese a sus esfuerzos, la aventura de Uber en Rusia no funcionó. En 2017, la firma acordó fusionar su negocio en el país con la empresa rusa de internet Yandex, que opera un servicio de transporte compartido, en una empresa conjunta de 3.700 millones de dólares controlada por Yandex. Desde entonces, Uber ha vendido más participaciones suyas. Tras la invasión de Ucrania de este año, Uber anunció sus planes de cortar por completo sus vínculos financieros con Rusia.

[“Somos esclavos de Uber”: el coste para los conductores de un modelo de negocio imposible](#)

[MONTSE HIDALGO PÉREZ](#)

[¿Qué es ‘Uber Files’? ¿Es legal Uber en España? Las claves para entender la investigación Hemeroteca](#)

Uber explotó la rivalidad entre Madrid y Barcelona: “Debemos crear un desafío entre Cataluña y el Gobierno nacional”

Los directivos de la empresa vieron en el Mobile de 2015 una oportunidad para “avergonzar” a Barcelona, mientras buscaron complicidades con el PP de Madrid: “Están ansiosos para que entremos en el mercado”

PATRICIA BOLINCHES



JESÚS GARCÍA BUENO

Actualizado: 11 JUL 2022 - 01:41 COT

La trayectoria de Uber en España es también una historia de dos ciudades: Madrid y Barcelona, objetos de deseo de la compañía californiana, que trató de explotar a su favor la histórica rivalidad entre las dos urbes y entre sus gobiernos, de distinto color político y con intereses a menudo contrapuestos. La ciudad catalana fue el campo de pruebas, pero también la principal trinchera de oposición, tal y como muestran los miles de correos electrónicos y documentos incluidos en [Uber Files](#), una investigación internacional liderada por [The Guardian](#) y el [Consortio Internacional de Periodistas de Investigación](#) (ICIJ) y en la que participan EL PAÍS y La Sexta en España.

La resistencia llevó a Uber a amenazar, a través del Mobile World Congress, la reputación internacional de Barcelona como destino de negocios. Y provocó que su labor de presión se centrara en Madrid, donde, si no puertas abiertas, sí halló al menos una actitud más receptiva del Gobierno regional de Ignacio González.

Los archivos secretos de Uber revelan su estrategia en decenas de países: "somos jodidamente ilegales"

Las comunicaciones de Uber con altos responsables políticos en Cataluña y Madrid para lograr cambios legislativos oscilan entre la seducción y la amenaza velada. En 2014, el equipo de profesionales encargado de esa tarea —agrupado bajo la lista de correo *Spain Lobbying*— estableció contactos formales y concertó reuniones en las que ofrecían, aquí y allí, el mismo menú: la “economía colaborativa” y el *ridesharing* como oportunidades para la movilidad urbana, el crecimiento económico, el medio ambiente e incluso para “disminuir la conducción bajo los efectos del alcohol”.

Pronto se descubriría, sin embargo, que el modelo de negocio iba por otros derroteros. [Uber Files](#) destapa una vía de confrontación oculta bajo las buenas palabras: “Debemos crear un desafío entre Cataluña, gobernada por CiU y ERC, y el Gobierno nacional, del PP, a favor de la liberalización, para hacerles competir por ver quién adopta primero una regulación del *ridesharing*”, recoge una presentación que sintetiza la estrategia de presión para España.

Ofensiva política en Cataluña

Los primeros encuentros con la administración catalana no fueron como Uber esperaba. Ante el temor de que nuevas movilizaciones afectaran a la temporada turística, la administración

actuó con mano dura tras el desembarco de la *app* en abril de 2014: El Ayuntamiento dio instrucciones para multar a los conductores que operaban de forma “encubierta” y la Generalitat abrió expedientes sancionadores que culminaron, el 1 de julio, con una carta firmada por Pere Padrosa, entonces director de Transportes y Movilidad del Govern, que exigía cesar sus actividades en Cataluña.

Padrosa, ahora presidente de la Fundación Cetmo, confirma a EL PAÍS que mantuvo relaciones “cordiales” con la empresa, aunque no tuvo respuesta cuando solicitó a la empresa información por carta. También asegura que les dejó claro “que la política de hechos consumados no servía”, recuerda. Es algo que coincide con los resúmenes de las reuniones que elaboraban los lobbistas de Uber. “Parecen abiertos a crear una regulación para el ridesharing, pero no quieren que sigamos con una estrategia de hechos consumados”, sintetizó Elia Ferrer, responsable de relaciones públicas en España. Entre las observaciones del grupo *Spain Lobbying* aparece también jugar la carta del desprestigio. Los planes de la Generalitat “no se adaptan a la evolución del mercado” y atentan contra la “libre competencia”, lo que, señalan, podría tener “un impacto negativo sobre la imagen y reputación de Barcelona” como centro neurálgico de las tecnologías móviles.

El portazo catalán llevó a la compañía a detenerse a pensar ese verano caliente de 2014 para relanzar una ofensiva política en las dos ciudades. En un extenso documento estratégico, Uber se marca como objetivo convencer “a los Mossos d’Esquadra” para que “se abstengan de multar a conductores y tomen acciones contra los taxistas violentos”. Y proponen acercarse a Felip Puig, histórico dirigente de CiU (partido en el Gobierno) que entonces era responsable de Acció, la agencia del Govern que fomenta la competencia. Puig, afirman, tiene “mucho influencia” en el partido y es “muy cercano” al president Artur Mas. También sopesan ganar para la causa al economista Xavier Sala i Martín, por su “cercanía” a CiU y porque podría presionar a favor de la “desregulación del mercado”.

El PP de Madrid “está ansioso para que Uber entre en el mercado”

En el mismo documento, la compañía piensa ya en su próximo destino: Madrid, donde aterrizará en septiembre. Afirma que el Gobierno de la Comunidad, en manos entonces de Ignacio González, representa “la facción más liberal” del PP y está “ansioso para que Uber entre en el mercado”. Con un límite: “No irán a una confrontación abierta con el taxi” y menos “a un año de las elecciones”, coligen los directivos de Uber de las reuniones mantenidas con “autoridades locales y regionales” del transporte. En esas reuniones, los altos cargos sugirieron que la compañía buscara un “resquicio legal” que imposibilitara las sanciones.

El 22 de septiembre, un día antes del lanzamiento de Uber en Madrid (llegaría a Valencia en octubre), la empresa envía un correo a dos cargos de la Comunidad: Borja Carabante (viceconsejero de Transportes) y Federico Jiménez de Parga (director de Transportes) con el título “Uber, una nueva oportunidad para Madrid”. El correo detalla que la plataforma ya funciona con éxito en Barcelona, donde ha “crecido de forma vertiginosa”, sobre todo entre

los turistas. “Creemos que en Madrid nuestra plataforma puede despertar un interés similar o incluso superior”, escriben, tratando de seducir a la capital.

Pero en Barcelona las cosas no van también, y Uber jugó con el prestigio de la ciudad como centro de negocios y destino turístico. “Debemos generar miedo entre los políticos de que Barcelona podría perder su reputación e imagen como un *hub* mundial de innovación y desarrollo si no adopta la política correcta”, según la presentación de Power Point incluida en [Uber Files](#).

El golpe fallido del Mobile

Pero el gran golpe lo reservaban para el Mobile World Congress de marzo de 2015. Meses antes, en pleno despliegue en Madrid, ya estaban planeando la participación en el evento de Travis Kalanick, entonces CEO de la compañía. Rachel Channing, responsable de comunicaciones, sugirió presentar al fundador como un “holograma” en un mensaje al director de Políticas Públicas para Europa, Mark MacGann. Éste respondió que era una buena oportunidad para “avergonzar” a Barcelona: “Me encanta la idea como una posibilidad que avergonzaría a Barcelona, como si no pudiera proteger a los inversores de la mafia local [en alusión a los taxistas]. Barcelona como una zona vetada, etcétera”.

El Mobile trae de cabeza a Uber, pero GSMA -la empresa organizadora- expresa su preocupación de que, “si Travis se anuncia como speaker principal”, los taxistas boicoteen el evento. Lars Fjeldsoe-Nielsen, un responsable de Uber, propone una herramienta de presión para hacerles cambiar de opinión: “Otra solución sería darles un ultimátum y alquilar un espacio masivo en Fira de Barcelona [lugar de celebración del Mobile], donde Travis invitaría a gente a menos que se le dé la sesión inaugural”. Nielsen recordó que, el año anterior, Facebook usó esa táctica y Mark Zuckerberg fue invitado.

Los mensajes se suceden: Kalanick “no quiere compartir escenario” con el CEO de Telekom, Tim Hötting; Telefónica trata de bloquear su participación en la cumbre... Finalmente, GSMA rechaza la propuesta, supuestamente a instancias del Ayuntamiento. “Recibimos orientación de la ciudad de que una sesión inaugural para Uber sería una disrupción seria del transporte durante la conferencia. Es algo que no podemos arriesgar en un evento que atraerá a unas 90.000 personas a Barcelona. Lamentamos que no será posible”, escribe Anne Bouverot, entonces directora general de la organización, en un correo enviado el 27 de enero de 2015.

Dos ciudades, dos destinos

¿Qué queda de todas aquellas luchas que plasma [Uber Files](#)? Ocho años después, los directivos tuvieron buen olfato sobre el destino que las dos ciudades deparaba a la empresa.

En Barcelona, la presencia de Uber ha sido conflictiva e intermitente. Por la presión del taxi y las regulaciones de las autoridades, ha tenido que abandonar dos veces la ciudad. Volvió

por última vez en marzo de 2021, pero como intermediaria (una operadora más de taxis) y con mucha timidez: no hay demasiada disponibilidad de Uber en la ciudad. El Govern acaba de aprobar un decreto que limita los VTC (vehículos con conductor) a servicios puntuales o exclusivos, puesto que sus coches deberán medir un mínimo 4,90 metros, lo que solo vale para turismos de gama alta o furgonetas de pasajeros. El decreto certifica la victoria definitiva del taxi y, tal vez, un nuevo paso atrás de Uber.

En Madrid, en cambio, las VTC nunca pararon aunque toparan inicialmente con la justicia, que ordenó el cese de Uber Pop. “Aquí ha habido compromiso político; allí, libertad total”, resume Padrosa desde Barcelona. Los taxistas intentaron ponerle freno con una huelga de dos semanas en 2019, pero la administración aguantó y desde entonces han convivido a la fuerza con 9.000 VTC. El Gobierno de Madrid aprobó en mayo un decreto que ratifica el estado de cosas sobre las VTC y otro que flexibiliza el mercado del taxi. Unos 3.500 de los 16.000 taxistas de la ciudad, además, operan a través de la plataforma de Uber.

SOBRE LA FIRMA



Jesús García Bueno

Periodista especializado en información judicial. Ha desarrollado su carrera en la redacción de Barcelona, donde ha cubierto escándalos de corrupción y el procés. Licenciado por la UAB, ha sido profesor universitario. Ha colaborado en el programa 'Salvados' y como investigador en el documental '800 metros' de Netflix, sobre los atentados del 17-A.

[¿Qué es ‘Uber Files’? ¿Es legal Uber en España? Las claves para entender la investigación](#)
[DANIELE GRASSO](#)

UBER

“Somos esclavos de Uber”: el coste para los conductores de un modelo de negocio imposible

Los documentos de ‘Uber Files’ revelan cómo la empresa abandonó a unos conductores que soportan sueldos bajos, jornadas maratónicas y hasta atracos y agresiones. Algunos de ellos cuentan a EL PAÍS su día a día en España

Muchos de los conductores de Uber que han contado su historia a EL PAÍS han pedido el anonimato. En la foto, uno de ellos posa en Madrid al lado de su coche. **Foto: JAIME VILLANUEVA | Vídeo: EPV**

MONTSE HIDALGO PÉREZ

Actualizado: 11 JUL 2022 - 00:31 COT

Elena (prefiere usar un nombre falso) toma una buena bocanada de aire antes de empezar a desgranar su rutina diaria. Como para cargarse al hombro el peso de las más de 6.225 carreras que lleva acumuladas conduciendo para Uber. “Mi día empieza a las 5:30 de la mañana. Me levanto, me preparo y salgo, porque a las 6:05 sale el tren que va a Madrid”, arranca esta mujer ecuatoriana de 36 años, que llegó a España hace 20, y a Uber hace tres y medio.

Elena y otros conductores reconocen que ahora están mejor que cuando empezaron. Han aprendido a lidiar con la empresa, con los pasajeros e incluso con la plataforma. En Madrid, tienen un convenio colectivo imperfecto, pero mejor que el laudo de los años setenta que protege a sus compañeros de Sevilla. Y aun así, “la gente sigue haciendo 12 horas porque, por detrás, la empresa lo está exigiendo. Somos esclavos de esto”, lamenta.

Los archivos secretos de Uber: “A veces hay problemas porque somos jodidamente ilegales”

Para conservar un empleo cuyas condiciones ya son por sí mismas arduas -con sueldos bajos, exigencias de facturación y constante presión de los gestores de licencias-, soportan además atracos, agresiones, sanciones y fallos en el funcionamiento de la aplicación. Las condiciones que describen los conductores contrastan con el escenario que refieren desde Moove, una de las principales gestoras de licencias de Vehículos de Transporte con Conductor (VTC) de España en la que Uber posee el 30% del accionariado: “Llevamos más de 4 años ofreciendo empleo de calidad a miles de trabajadores en toda España”.

La investigación *Uber Files*, más de 124.000 documentos internos de la compañía filtrados al diario *The Guardian* y compartidos con el Consortio Internacional de Periodistas de Investigación (ICIJ), revelan que la historia de Elena no es anecdótica, ni las condiciones que cuenta son exclusivas del mercado español. Uber desembarcó en medio mundo sin la aprobación de los gobiernos locales y convirtió a los conductores en el blanco de la ira de los taxistas tradicionales. En Europa, Asia y América del Sur, los taxistas organizaron protestas, hostigaron a los clientes de Uber, golpearon a los conductores y prendieron fuego a sus automóviles. La empresa no solo no les apoyó, sino que algunos ejecutivos quisieron utilizar la violencia a su favor: “hay que mantener la narrativa de la violencia unos días más”, se lee en un correo de un directivo de Países Bajos en lo peor de las protestas. Hay decenas en la misma línea, también en España.

Muchos conductores que empezaron con Uber en 2014 o 2015 han contado a los medios del consorcio que investiga *Uber Files* que fueron engañados, que Uber los atrajo a su plataforma con incentivos financieros que no duraron, mientras elevaba drásticamente su comisión por cada viaje. Uber tardó poco en aumentar su comisión (hoy del 25%) y desde la empresa admiten ahora “errores” y “pasos en falso” en esa etapa.

“Si Uber quisiera, esto no pasaba”

Cuando Elena llega a Madrid se conecta a la aplicación que decidirá su destino durante, al menos, las siguientes ocho horas. “Trabajo sin parar. Por lo general pico algo en el coche”, comenta. Tiene un arsenal de trucos para mantenerse alerta (café, paradas rápidas, caramelos y chicles) y si el sueño llega por sorpresa con un cliente, se “pellizca”, concluye.

Cerca de las 4 de la tarde, se desconecta, reposta, limpia el coche y lo lleva de vuelta a la base de Moove. Si es viernes, tiene que ir también a la sede central para depositar el dinero de los viajes en efectivo. Llega a casa 12 horas después de haber salido: es momento de cocinar, recoger la casa, comprobar que las niñas han hecho los deberes... A las 9 intenta cenar, para irse a dormir media hora más tarde.

Los sueldos de los trabajadores de las gestoras de licencias que conducen para Uber en Madrid, donde tienen convenio, rondan los 1.100 euros al mes, a cambio de que sus facturas alcancen 3.500 euros en viajes para Uber. Su posición está llena de paradojas: se les presiona para alcanzar facturaciones cada vez mayores, pero también se busca que circulen por la ciudad con los coches vacíos, de manera que cuando los ciudadanos solicitamos un viaje, tengamos el vehículo delante en el menor tiempo posible.

Son un eslabón imprescindible en la cadena que une al algoritmo con los pasajeros y los que hacen viable un modelo que sigue sin ser rentable. Como explica Jimena Valdez, investigadora de la City University de Londres: “Lo que puede hacerle daño a Uber es que realmente haya una regulación más fuerte en cómo tratan los trabajadores. Ese es su talón de Aquiles: que es un modelo de negocio que realmente no funciona”.

En España, la mayoría de los conductores de Uber están integrados en flotas asociadas a empresas que a su vez dependen de dos grandes sociedades: Ares Capital y Moove Cars Sustainable Transport. Aunque los trabajadores firman los contratos que determinan sus condiciones con estas dos empresas, Víctor Riesgo, investigador de la UNED, explica que el control que Uber y otras plataformas tienen sobre el trato que reciben los conductores es mayor del que parece. “El sector prácticamente lo crean las aplicaciones: ponen las reglas del mercado, los precios, las jornadas de trabajo...”, subraya. El abogado laboralista Víctor Llanos, que ha llevado varias demandas de conductores contra gestoras de licencias VTC, coincide con Riesgo: “Si Uber quisiera, esto no pasaría”.

“Siempre gana la casa”, confirma Arturo, otro conductor que prefiere reservarse su verdadero nombre. Al poco de empezar a conducir para Uber, cuenta, le entró un viaje hasta Vallecas, “justo debajo del puente de San Cristóbal”. Lo recuerda con nitidez porque, al recoger el pasajero, notó un objeto punzante en el cuello y una voz que le pedía todo su dinero. Intentó explicarle que no llevaba mucho encima, pero no sirvió de nada. El chaval cogió los 220 euros y salió corriendo mientras un grupo de menores rodeaba el coche de Arturo para impedir que persiguiese al ladrón. “Entonces avisé a Moove y me derivaron a Uber”, explica el trabajador.

Arturo intentó en repetidas ocasiones averiguar quién iba a hacerse cargo del dinero que le habían robado, entre el que estaban pagos de los viajes que había realizado durante aquel día. Pero no obtuvo más respuestas. Los 220 euros salieron de su sueldo.

Falta de colaboración y actitud obstructiva

De acuerdo con un portavoz de Uber, los conductores pueden comunicarse con la empresa a través de la aplicación “o acudiendo físicamente a las numerosas oficinas de apoyo a los conductores en toda España, donde los empleados de Uber les atienden regularmente”. La realidad que describen los trabajadores con los que ha hablado EL PAÍS es muy distinta: **en la inmensa mayoría de sus interacciones con la empresa reciben respuestas de un bot y si se presentan en la sede, asegura Juan Fernández, secretario general de la sección sindical de Ares Capital de Comisiones Obreras (CCOO), “te atienden por un telefonillo y no te dejan entrar en las instalaciones”.**

Víctor Riesgo explica **que la estrategia es consistente con la que persigue Uber desde sus inicios: presentarse como una etérea plataforma tecnológica que no es responsable de lo que ocurre en el asfalto y quienes transitan por él.** En los archivos de [Uber Files](#) se incluye un informe de la inspección de empleo y seguridad social, elaborado entre 2014 y 2015, donde se da cuenta de **la “falta de colaboración” y “actitud obstructiva” de Uber.** Un año después, con el lanzamiento de UberEats, **un bufete de abogados asesoraba a la compañía sobre maneras de “minimizar” la relación laboral con los repartidores.**

La estructura corporativa de la marca también refleja esa actitud, con una red de subsidiarias que entorpece y alarga cualquier solicitud de información o procedimiento judicial. Llanos explica que en varias ocasiones ha reclamado a Uber que facilite los registros de conexión de sus trabajadores: **“No contestaban a los autos del juzgado y si contestaban, decían que no se encargaban de eso, pero tampoco decían quién sí”.** Santiago Robledo, secretario del comité de empresa de Aliallemar VTC, comparte la experiencia del letrado y compara la estrategia del unicornio con un juego de trileros: **“Ponen el garbanzo en los barriletes y lo van moviendo”.**

Aunque los atracos son la consecuencia extrema, los pagos en efectivo también abren la puerta a que los clientes se vayan sin pagar. Según explica Javier, un conductor de origen ecuatoriano que lleva ocho meses en el sector **y evita dar su nombre real por miedo a represalias,** cada vez ocurre con más frecuencia que los pasajeros, al finalizar un viaje en el que habían solicitado pagar en efectivo, opten por bajarse del coche sin abonar el precio de la carrera.

Si no registran una tarjeta de crédito, los usuarios no tienen obligación alguna de aportar sus datos reales al registrarse en la aplicación, por lo que no hay manera de rastrearles para hacer efectivo el cobro. El problema para los conductores es que si más de tres clientes recurren a esta artimaña en una semana, el dinero de los siguientes impagos comienza a descontarse de sus ya ajustados sueldos. **“Todos los platos rotos los pagamos nosotros”, resume Javier.**

Por si los problemas por los clientes fueran poco, los conductores se enfrentan también a los caprichos de una aplicación cuyo algoritmo les sorprende a veces con viajes larguísimo justo cuando va a acabar su jornada laboral o con rutas definidas sobre mapas obsoletos y, por tanto, imposibles de recorrer.

Pablo (nombre falso) vio nacer Uber en Sevilla en 2018. Este conductor gaditano recuerda que más o menos en esa época se decidió hacer peatonal la céntrica calle de Mateos Gago, que bordea la parte trasera de la Giralda, una de las principales atracciones de la ciudad. Tres años después de que concluyera el proyecto, el navegador de Uber sigue sin tener integrado el cambio.

“Si yo voy por el Ayuntamiento, me dice, gira a la izquierda, coge Mateos Gago y llegas en cuatro minutos. Por la derecha, la vuelta puede tardar 16 minutos”, explica el trabajador. Mientras los conductores se ven obligados a tomar el camino más largo, los usuarios ven como el coche que en principio iba a recogerles rápidamente se aleja sin razón aparente. “El que es de Sevilla lo entiende, pero el extranjero piensa que estás dando un rodeo para no tener que recogerle”, añade Javier. En una situación parecida, acaba recibiendo malas valoraciones por un fallo que no es responsabilidad suya.

Cuando los conductores intentan que Uber corrija sus mapas, contesta el bot: “Estamos trabajando en ello”. Pero nada cambia.

La mejor manera de sortear las respuestas automatizadas y contactar con una persona de carne y hueso, aunque sea por teléfono, es sufrir intentos de acoso. Ismael Cuadrado (Madrid, 27 años y delegado de UGT en la gestora de VTC con la que trabaja) lo comprobó hace cuatro años, al principio de su periplo con Uber. “Solía salir a las 3:30 o las 4:00 para recoger a gente de las discotecas”, explica.

Una de esas madrugadas, recogió a un chico que empezó el viaje consultándole dónde podía conseguir droga en los alrededores. “Yo le dije que no tenía ni idea de eso”, recuerda. “Y después me dice: ‘Oye, mientras tú conduces, te importaría que te hiciese una paja?’”. Cuando Ismael se negó, el pasajero siguió insistiendo. “Cuando vio que me estaba empezando a molestar, paró”.

El conductor reportó la incidencia. “Normalmente cuando tienes un problema con el cliente te responde el bot y te dice que han ajustado los parámetros para que no vuelvas a coincidir con él en un servicio”, explica. En ese caso, recibió una llamada en la que se le informó que se iban a tomar medidas. “No sé cuáles porque le pregunté y me dijo que por privacidad no podía decirme nada”.

[Documentos secretos desvelan las estrategias de Uber para implantarse en decenas de países: “A veces hay problemas porque somos jodidamente ilegales”](#)
[JESÚS GARCÍA BUENO](#) / [MONTSE HIDALGO PÉREZ](#) / [DANIELE GRASSO](#)

[El informante de 'Uber Files': "La empresa estaba dispuesta a romper todas las normas, a usar todo su dinero y su poder para impactar"](#)

[THE GUARDIAN](#)

[UBER FILES](#)

La oposición francesa exige investigar los lazos de Macron con Uber

El presidente asegura "asumir totalmente" sus gestiones como ministro de Economía tras las revelaciones de 'Uber Files' sobre su estrecho contacto con la plataforma estadounidense



Mark MacGann, jefe del 'lobby' europeo de Uber que ha filtrado los archivos, con Emmanuel Macron en una fotografía recogida por 'The Guardian'**THE GUARDIAN**

[SILVIA AYUSO](#)

París - [12 JUL 2022 - 10:21 COT](#)

Buscar un consenso estos días entre la izquierda y la derecha francesas parece un milagro, pero ha sucedido: [las revelaciones sobre la estrecha relación del presidente Emmanuel Macron con Uber](#), según las cuales, cuando era ministro de Economía, habría intervenido personalmente para facilitar la entrada en Francia de la plataforma estadounidense de transporte privado, ha puesto a toda la oposición de acuerdo en reclamar una investigación parlamentaria de lo que califica, unánimemente, de escándalo de Estado.

El Gobierno, que todavía no se ha quitado el lastre de haber beneficiado durante el primer mandato de Macron [con contratos de la Administración pública francesa a consultorías privadas](#) como la estadounidense McKinsey, ha cerrado filas en torno al jefe del Elíseo. El propio Macron ha roto este martes su silencio para asegurar que "asume totalmente" sus

acercamientos a Uber como ministro de Economía del Gobierno del socialista François Hollande entre 2014 y 2016 y que incluso se “felicita” por ello.

“Fui un ministro de Economía que luchó por la innovación y por atraer a empresas. Y seguiré haciéndolo. Es increíblemente difícil crear empleos sin empresas ni empresarios (...) y hemos creado miles de empleos”, ha declarado Macron a periodistas.

[Los Uber Files son los registros internos filtrados sobre la plataforma Uber](#) y su agresiva manera de implantarse en todo el mundo. Los documentos, obtenidos por *The Guardian* y compartidos con el Consorcio Internacional de Periodistas de Investigación (ICIJ) y su red de medios asociados, entre ellos EL PAÍS, han revelado que **Macron mantuvo estrechos contactos con los máximos directivos de Uber, llegando incluso a intercambiar mensajes de texto con el fundador de la plataforma, Travis Kalanick**. El hoy mandatario incluso actuó a iniciativa propia —“me voy a ocupar de esto personalmente”, le escribió al jefe de *lobby* europeo de Uber y hoy [garganta profunda de los Uber Files, Mark MacGann](#)— para revertir la suspensión de Uber en Marsella tras las fuertes protestas de octubre de 2015.

Macron, que como han recordado sus ministros poco después en la Asamblea Nacional también mantuvo en su momento reuniones con directivos de otras grandes empresas como Netflix o Airbnb, ha subrayado que desde la presidencia ha exigido una mayor regulación en Europa de las plataformas digitales. “[Hemos regulado el sector sin complacencia alguna](#). Hemos sido el primer país que ha regulado las plataformas y, después, hemos presionado a nivel europeo. Así que estoy extremadamente orgulloso”, ha insistido.

Sus declaraciones no han calmado los ánimos de una Asamblea Nacional que ve en las filtraciones de los *Uber Files* una nueva manera de atacar a un Gobierno, que ya no tiene la mayoría absoluta en el hemicycle.

Desde la alianza de izquierdas Nupes a la extrema derecha de Marine Le Pen, la oposición parlamentaria ha reiterado este martes su demanda de una comisión investigadora de la Asamblea Nacional.

“Un ministro de la República habría servido a los intereses de una empresa americana. Exigimos una comisión de investigación parlamentaria”, ha reclamado la diputada de Francia Insumisa Danielle Simonnet en nombre de la alianza de izquierdas, que lleva pidiendo la investigación desde que se conocieron los *Uber Files*, este pasado fin de semana. También el Reagrupamiento Nacional de Marine Le Pen, que con 89 escaños es una de las principales fuerzas de la oposición, ha reclamado una investigación para que los diputados puedan ejercer su papel de “controladores de la acción del Gobierno”.

Por su parte, el excandidato presidencial y hoy diputado comunista Fabien Roussel considera que el caso de Uber “plantea la cuestión de la manera en que se puede interrogar a un presidente en activo” y ha planteado una “modificación” de la Constitución para permitir este paso.

Ninguna de las demandas parece que vaya a tener una respuesta, al menos inmediata. Una comisión de investigación parlamentaria solo podría constituirse rápidamente, este verano, si lo apoya la presidenta de la Asamblea Nacional, Yaël Braun-Pivet, cosa improbable debido a que proviene de las filas macronistas, que [no tienen la mayoría absoluta pero sí la relativa](#). Según recuerda la emisora Franceinfo, a la oposición le queda ejercer su “derecho de giro”, es decir, la posibilidad que tiene cada grupo parlamentario de escribir una propuesta de resolución para abrir una comisión de investigación una vez por sesión parlamentaria. Para ello, sin embargo, deberían esperar hasta el otoño.

Uberfiles

Documentos secretos desvelan las estrategias de Uber para implantarse en decenas de países: “A veces hay problemas porque somos jodidamente ilegales”

Una filtración de archivos internos de la compañía desvela los detalles sobre cómo afrontaba la empresa de transporte su aterrizaje en nuevos mercados. **Intentaban sortear las leyes mientras su red de ‘lobby’ buscaba presionar a políticos de primer nivel. Si no funcionaba y se producían redadas policiales, la solución era pulsar el “botón del pánico”**

“Básicamente, Uber llega y luego empieza la tormenta de mierda legal y legislativa”. Es julio de 2014 y varios **directivos de Uber** discuten en una cadena de correos cómo enfrentarse a las protestas de los taxistas de medio mundo ante su llegada. Su *app* permite pedir un conductor privado y sin licencia, algo que rompe con las normas de todos los mercados. **“No, no hay ejemplos, no hay investigación, no nos paramos a entender el marco legal”**, siguen los mensajes. **“A veces tenemos problemas porque, bueno, es que somos jodidamente ilegales”**, resumirá otra directiva a final de ese año, en el que Uber desembarcó en 31 países. **De nada sirve prepararse ni estudiar la normativa: hay que “abrazar el caos”**, apunta otra ejecutiva de la empresa en ese mismo periodo. En los mercados más complicados, como España o Italia, la estrategia a seguir es clara: **desarrollar “tácticas para enfrentarse a las autoridades”**.

Estos correos son parte de **[Uber Files, más de 124.000 documentos](#)** filtrados al diario *The Guardian* y compartidos con el Consorcio Internacional de Periodistas de Investigación (**[ICIJ, por sus siglas en inglés](#)**) y sus medios colaboradores, EL PAÍS y La Sexta en España. Más de 180 periodistas de 44 medios han analizado los archivos, que abarcan de 2013 a 2017, fechas en las que **Uber se estrenaba en decenas de ciudades, pasando por encima del marco legal, sin permisos, eludiendo el pago de impuestos, enfrentándose a la industria del taxi y exigiendo a conductores precarios y sin licencia facturaciones cada vez mayores para [conseguir más beneficios](#)**. *Uber Files* revela la historia interna de cómo Uber, una *startup* de Silicon Valley **fundada en 2009**, se convirtió en un gigante mundial del transporte con el respaldo de fondos de inversión y de multimillonarios: irrumpió en los nuevos mercados y solo más tarde intentó manejar las consecuencias.

Los archivos muestran las interioridades del *lobby* que Uber iba tejiendo con los políticos locales una vez había llenado las calles de coches. Varias hojas de cálculo recogen más de 1.800 personas de interés para la empresa, cuyos directivos clasificaban según su “hostilidad” o influencia de cara a allanarle el camino de un cambio legislativo. Entre 2014 y 2016, los ejecutivos de Uber tuvieron más de 100 reuniones con funcionarios públicos, entre ellos al menos doce miembros de la Comisión Europea que no hicieron públicos esos encuentros.

Intentaron, no siempre con éxito, hacer llegar su mensaje a políticos de primer nivel, como el entonces presidente Mariano Rajoy o el italiano Matteo Renzi, pero incluso hay detalles de reuniones privadas para discutir la ley que regularía el sector [con el entonces ministro francés de Economía —y ahora presidente—, Emmanuel Macron](#), o de los encuentros con el entonces primer ministro israelí Benjamin Netanyahu, además de Joe Biden en el foro internacional de Davos, entre otros líderes mundiales. Uber también buscó y consiguió aprovechar su relación con ex funcionarios públicos para presionar gobiernos locales, como pasó con [Neelie Kroes](#), ex ministra de Transportes holandesa que ocupó el puesto de vicepresidenta de la Comisión Europea: en mayo de 2016, Kroes se convirtió en presidenta del consejo asesor de políticas públicas de Uber.

En Rusia, los ejecutivos de Uber consiguieron estrechar lazos con oligarcas cercanos a Putin, hoy sancionados por su papel en [la guerra de Ucrania](#). Como desvelarán en los próximos días EL PAÍS y los medios del ICIJ, la empresa intentó comprar su influencia sobre el Kremlin a través de acuerdos confidenciales que enriquecerían a los oligarcas en función del negocio logrado en el país. Hoy, la compañía asegura que esos comportamientos son parte del pasado (de la etapa en la que el fundador Travis Kalanick era todavía consejero delegado de la compañía, hasta 2017) y no están en consonancia con sus valores actuales.

La confrontación era un hábito para Uber en cualquier nuevo mercado: “En Italia, España, Países Bajos y Bélgica han desarrollado tácticas interesantes para enfrentarse a las autoridades”, escribe en un correo Pierre-Dimitri Gore-Coty, director de Uber para Europa Occidental. Para hacerlo, no había un plan, sino más bien una suerte de guerrilla improvisada que generaba lo que directivos de la empresa definen como “la pirámide de la mierda” en una presentación de 2014. En la base, “las querellas de los conductores” en varios países; un peldaño más arriba, las “investigaciones regulatorias”; luego, los “procedimientos administrativos”, y en la cúspide, las “acciones legales directas”.



Presentación que detalla la "Pirámide de mierda" según Uber. EL PAÍS/LA SEXTA/ICIJ

Es en esa estrategia donde encajan fórmulas como [utilizar las imágenes de la violencia de los taxistas](#) sobre los conductores de Uber para vender su discurso: “Creo que merece la pena”, decía en un mensaje sobre las protestas en Francia, en junio de 2016, el entonces consejero delegado Travis Kalanick: “La violencia garantiza el éxito”.

Ante la avalancha de investigaciones y redadas en las oficinas europeas, Uber tenía un plan. Correos electrónicos y mensajes de texto confirman que la compañía disponía de un “botón del pánico” (*kill switch*, en inglés) para desconectar las máquinas de los servidores de la empresa e imposibilitar el acceso a su contenido. La existencia de este botón ya había salido a la luz, pero *Uber Files* documenta su uso en seis ocasiones solo a lo largo de 2015: en Francia, Canadá, Países Bajos, Bélgica, India, Hungría y Hong Kong. En la misma línea, varias conversaciones hablan del “manual para redadas de madrugada”, que decía a los empleados qué hacer cuando las autoridades locales entraran en sus oficinas e intentaran hacerse con material potencialmente comprometedor.

Del ‘lobby’ a la narrativa de la violencia

En abril de 2014, Uber aterriza en Barcelona con la misma estrategia que en los países donde desembarcó ese año: en lugar de pasar por el proceso tradicional y legal de obtención de licencias o de trabajar para encontrar un nuevo marco para servicios similares al taxi, capta de forma agresiva a miles de consumidores para que, una vez instaurado el modelo, a las autoridades les resulte muy difícil dar marcha atrás.

Desde muy temprano, diseñó una intensa y extensa campaña de presión que, coordinada bajo el grupo de correo “Spain Lobbying”, trató de influir en políticos —responsables de cambios

legales que pudieran beneficiarlos—, pero también en empresarios, académicos, representantes de asociaciones de consumidores y *think tanks*. Para hacerlo, siguió un mapa de “personas de interés” (*stakeholders*, en inglés) donde recogía 116 nombres propios —la mayoría, políticos— en los que concentrar su actividad de *lobby*.

“Aislar políticamente [a favor del taxi]”. “Aliado [ha defendido a Uber en su blog]”. “Evitar hablarles de viajes compartidos y economía colaborativa”. “Puede influir en el Ministerio de obras públicas”. “Utilizarlo para contactar a las autoridades de turismo de Madrid”. Son algunas de las definiciones de esa cartografía del poder que Uber preparó para su llegada a España. También aparecen ministros: a [Fátima Báñez](#) se propusieron seducirla con escenarios beneficiosos para el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, que entonces encabezaba. “Puede influir a otras autoridades si se la convence de que Uber creará empleos y favorecerá el emprendimiento”, recoge el mapa de “personas de interés” (o *stakeholders*). A [Cristóbal Montoro](#), al frente de Hacienda, querían prometerle que fomentarían “el ingreso de impuestos procedentes de los conductores”. Uber intentó acercarse al presidente del Gobierno, Mariano Rajoy; a [Ana Pastor](#), entonces ministra de Obras Públicas, (definida como “intervencionista” y “dura negociadora” en los correos); a Artur Mas, presidente de la Generalitat, o a Pere Aragonés, entonces miembro de una Comisión encargada de estudiar la nueva economía colaborativa. Todos ellos han negado haberse reunido con representantes de Uber, con excepción de Aragonés, que mantuvo encuentros “puntuales” en el marco del desarrollo de las actividades de comisión.

“Tenemos que mantener viva la narrativa de la violencia durante unos días”, escribía un directivo de la empresa

Pero en verano de ese primer año de actividad la situación en España sigue siendo “compleja” para la empresa, como reconocen los directivos europeos en un documento interno. Se suceden las huelgas de taxistas y de hecho las protestas se recrudecen en otoño, sobre todo en Barcelona. Los conductores de Uber son perseguidos por los taxistas y a menudo obligados a abandonar los coches. La empresa, lejos de plantearse cómo proteger a quienes llevaban sus vehículos por las calles, siguió otra vía: utilizar esa violencia como *márketing*, mostrándose como una víctima para conseguir que el discurso político y social se pusiera de su lado: “Sería muy potente tener fotos de violencia en Barcelona, de esta semana y también de otros incidentes”, escribía el 23 de octubre el director de Políticas Públicas de Uber para Europa, Oriente Medio y África, Mark MacGann, en un correo electrónico dirigido a los encargados de desarrollar las medidas de presión para lograr una legislación favorable a sus intereses. También decidió pasar al contraataque. En Madrid, contrató una empresa de espionaje para descubrir las debilidades de una asociación de taxistas: quería buscar sus “fuentes de financiación”, sus “conexiones políticas” y cualquier “información relevante de tipo peyorativo”, se lee en los correos.

No son frases anecdóticas, sino parte de una estrategia de presión que se observa desde la India hasta Europa, según se revela en los [Uber Files](#): “Tenemos que mantener viva la

narrativa de la violencia durante unos días”, escribía un directivo de la empresa en Países Bajos mientras planeaba la estrategia de cara a la prensa durante las protestas de los taxistas locales. Igual que en Bélgica: “Tenemos que usar esto a nuestro favor(...) la violencia en Francia ha llevado la cuestión al ámbito regulatorio”.

“La violencia es garantía de éxito”, se lee en una conversación de Whatsapp sobre las protestas en Francia entre Travis Kalanick, fundador y consejero delegado de Uber hasta 2019, una directiva de la compañía y el lobbista Mark McGann. Un directivo de la compañía que ha hablado con los medios de esta investigación ha confirmado la existencia de una estrategia interna para explotar la violencia: “Los ejecutivos de la compañía estaban sentados en sus despachos en San Francisco, la gente que estaba siendo atacada en la calle era la que tenía la valentía de conducir para Uber”, recuerda, pidiendo el anonimato. Un portavoz de Kalanick, por su parte, defiende que el entonces CEO “nunca sugirió que Uber debía sacar ventaja de la violencia a expensas de la seguridad de los conductores”.

Más información

[Uber espió a los taxistas en Madrid y buscó usar en su favor las protestas en Barcelona](#)

Los usuarios de la *app* de transporte no disminuían en España, pero su enfrentamiento con las administraciones dio un vuelco a finales de 2014. Un juzgado de Madrid ordenó el cese de las actividades de la compañía. Los directivos europeos se enteraron por la prensa e idearon una larga lista de estrategias para sortear, desactivar o sacar partido del bloqueo ante la opinión pública: desde registrar dominios alternativos hasta “buscar las debilidades” del juez Andrés Sánchez Magro, que firmaba la orden judicial del cese cautelar (que entraría en vigor el 31 de diciembre).

En el largo camino que llevará a su vuelta a España, Uber vio un aliado clave en la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC): como escribía en un correo Elia Ferrer, entonces en el departamento de políticas públicas de Uber para el sur de Europa, el organismo era “el principal aliado en la Administración Pública española”. La empresa trabajaba entonces con el despacho Cuatrecasas, y en los correos filtrados aparecen también los de la abogada que, entre otros, llevaba también sus asuntos: Cani Fernández, hoy presidenta de la CNMC desde junio de 2020. “Están claramente a favor de Uber, la regulación y la liberalización del mercado [...]. Continuaremos interactuando con ellos y prepararemos un paquete para que lo estudien y refuercen sus conclusiones”, se lee en un reporte del departamento de políticas de Uber sobre una reunión mantenida con Antonio Maudes, entonces responsable del departamento de promoción de la competencia, dedicado a vigilar el marco regulatorio en el que las empresas desarrollan su actividad y encargado del resultado de la consulta.

Estas afinidades terminaron por levantar ampollas dentro de la propia autoridad. Cuando se publicó el informe con el punto de vista de la CNMC sobre Uber, seis de los diez consejeros de la entidad reclamaron el cese de Maudes “por falta de independencia interna”. Permaneció en el cargo hasta su dimisión, un año más tarde. Ante las preguntas sobre esos encuentros y

la postura de la CNMC, Maudes explica ahora a EL PAÍS que “no había relaciones cercanas con ningún administrado” y que el organismo atiende a los grupos de presión cuando interesa para sus propias líneas de investigación. Desde la CNMC defienden que “el hecho de que unas empresas nos perciban como aliados es inevitable, igual que hay otras que nos perciben como enemigos”.

Ocho años después de ese desembarco tumultuoso, los hechos se han consumado y Uber es una realidad en muchas ciudades españolas. Desde hace una semana ha vuelto a operar en Barcelona, aunque con restricciones. En Madrid, se estima que hay más de 3.000 taxistas (de los 16.000 que circulan por sus calles) que ya utilizan la *app* de Uber para conectar con los viajeros. Y hasta tiene competencia: [Bolt](#), la compañía de VTC con sede en Estonia, ofrece agresivos descuentos y se dirige a sus mismos clientes.

Uber asegura haber cambiado

Ante las preguntas de los medios que han participado en *Uber Files*, la empresa asegura no ser la misma de 2017: "Nunca hemos puesto ni pondremos excusas por comportamientos del pasado, que claramente no están en consonancia con nuestros valores actuales", ha contestado Jill Hazelbaker, vicepresidente de Marketing y Asuntos Públicos. "Le pedimos al público que nos juzgue por lo que hemos hecho en los últimos cinco años y lo que haremos de aquí en adelante".

Después de 2017, al salir Travis Kalanick de la empresa, se llevó a cabo una profunda investigación, asegura: "El consecuente reconocimiento de errores dio como resultado un gran escrutinio público, una serie de juicios contra altos cargos, múltiples investigaciones gubernamentales y el despido de varios ejecutivos de la compañía".

Uber contrató a un nuevo CEO, Dara Khosrowshahi: "Cuando decimos que Uber es una empresa diferente hoy en día, lo decimos en el sentido más literal de la palabra: el 90% de los empleados actuales de Uber llegaron a la compañía tras la incorporación de Dara como CEO".

La empresa asegura haber pasado "de una era de confrontación a una de colaboración: trabajamos con los gobiernos a todos los niveles para mejorar la vida de quienes usan nuestra plataforma, y las ciudades en las que operamos".

LOS TRAPOS SUCIOS DE UBER

Entrevista. Audio 19 min.

[Los trapos sucios de Uber | Hoy en EL PAÍS: tu podcast diario | EL PAÍS](#)