

ECONOMÍA Y TRABAJO

LOS ARCHIVOS SECRETO DE UBER

Una filtración desvela los detalles de cómo la empresa afrontaba su aterrizaje en nuevos mercados: intentaban sortear las leyes mientras hacían 'lobby' para presionar a políticos

“Somos jodidamente ilegales”

kioskoymas#r_lozano@udlibros.com

kioskoymas#r_lozano@u

J. GARCÍA / M. HIDALGO
D. GRASSO, Barcelona / Madrid
“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 afrontar las protestas de los taxistas de medio mundo. 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 analizar 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 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 ignorando el marco legal, sin permisos, eludiendo el pago de impuestos, enfrentándose a la industria del taxi y exigiendo a conductores precarios y sin licencia facturas cada vez mayores para conseguir más beneficios. *Uber Files* revela la historia de cómo Uber, una startup de Silicon Valley fundada en 2009, se convirtió en un gigante mundial del trans-



PATRICIA BOLLINCHES

porte con el respaldo de fondos de inversión y de multimillonarios: irrumpió en los nuevos mercados y sólo 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 12 miembros de la Comisión Europea, que no hicieron públicos esos encuentros.

Intentaron hacer llegar su mensaje a políticos de primer nivel, como el entonces presidente Mariano Rajoy o el italiano Matteo Renzi, e incluso hay detalles de reuniones privadas para discutir la ley que regularía el sector

La firma desarrolló “tácticas para enfrentarse a las autoridades”

“La violencia garantiza el éxito”, decían sobre los choques con el taxi

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 de Davos, entre otros líderes mundiales. Uber buscó y consiguió aprovechar su relación con ex funcionarios públicos, como por ejemplo Neelie Kroes, exministra de Transporte holandesa

que se desempeñó como 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 vinculados al nivel de penetración alcanzado 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 están contra 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 en-

frentarse a las autoridades”, escribió 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 querrelas 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”.

Narrativa de la violencia

En esa estrategia utilizaron 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. Este botón ya era conocido, 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 qué hacer cuando las autoridades locales entraran en sus oficinas para hacerse con material comprometedor.

En abril de 2014 Uber aterriza en Barcelona con la misma estrategia que en el resto de capitales: en lugar de obtener licencias o tra-

El crecimiento de la compañía en Barcelona y Madrid ha estado acompañado por problemas en los tribunales

El periplo judicial de la compañía en España

D. G., Madrid
Uber Files es una investigación periodística que analiza más de 124.000 archivos internos de la compañía estadounidense Uber. En su mayoría se trata de correos electrónicos, pero también hay mensajes de WhatsApp, SMS, presentaciones y documentos de texto o imágenes. La documentación abarca el período entre 2013 y 2017. Son años clave para Uber, que solo en 2014 se estrenaba en 31 países (España, entre ellos) con un colchón económico casi infinito que le garantizaban inversiones de fondos como Goldman Sachs o multimillonarios como Jeff Bezos. La compañía, que salió a Bolsa en 2019 en EE UU con una de las mayores valoraciones jamás registrada (75.000 millones de dólares), nunca ha generado beneficios: en 2021 registró 496

millones de dólares de pérdidas, a pesar de contar con casi 120 millones de usuarios, facturar casi 18.000 millones de dólares y ser ya un actor clave en la movilidad.

La empresa hizo público que su crecimiento en los primeros seis meses en Barcelona o Madrid fue incluso más rápido que en Londres o París. Pero la llegada de Uber a España fue compleja y ha estado plagada de problemas judiciales.

2014. Uber, ya ilegalizada en países como Bélgica y en plena lucha legal en Londres o Berlín, se estrenó en Barcelona y luego en Madrid. Tras las huelgas de taxis y los intentos de regulación en Cataluña, un juez da la puntilla a Uber y ordena el cese de sus operaciones. El 31 de diciembre cierra sus servicios en España.

2015. Uber pelea en los tribunales españoles mientras prueba su

servicio de entrega de comida Uber Eats en España.

2016. Vuelve a Madrid con precios muy bajos y publicidad agresiva. Ofrece el servicio UberX, con conductores con licencia VTC. La Comisión Nacional por el Mercado y la Competencia (CNMC) emite un informe a su favor.

2017. Los tribunales autonómicos emiten sentencias con distinto

sentido sobre un elemento clave: la liberalización de las licencias de VTC. ¿Es legal o no limitarlas, como pide el taxi? El Gobierno presenta un borrador para regular las VTC e incluir algunas demandas de los taxistas, como que las licencias no puedan transmitirse hasta dos años después de su concesión. En noviembre, el Supremo da vía libre a que se concedan licencias de VTC en Madrid y Barcelona y sienta jurisprudencia.

2018. En varias ciudades europeas se permite que haya más licencias VTC. En septiembre, el Gobierno español aprueba un real decreto que cede a las comunidades la competencia para dar licencias y la regulación de los vehículos. Equipara así niveles administrativos en la ordenación del taxi y de los servicios de Uber

ECONOMÍA Y TRABAJO

bajar para encontrar un nuevo marco para servicios similares al taxi, capta de forma agresiva a miles de consumidores para que, una vez instaurado, a las autoridades les resulte 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—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". "Utilizarle 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 Pátima Báñez se propusieron seducirla con escenarios beneficiosos para el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, que entonces encabezaba. "Puede influenciar a otras autoridades si se la convence de que Uber creará empleos y favorecerá el emprendimiento", recoge el mapa de 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 Fomento, (definida "intervencionista" y "dura negociadora") en los correos; a Artur Mas, presidente de la Generalitat, o a Pere Aragonés, entonces encargado de estudiar la nueva economía colaborativa.

Pero en verano de ese primer año de actividad la situación en España sigue "compleja" para la



Vehículos y conductores de Uber en un polígono industrial de Vallecas (Madrid), el pasado jueves. / KIKE PARA

empresa, como reconocen los directivos europeos en un documento interno. Se suceden las huelgas de taxistas y 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 marketing, mostrándose como una víctima para lograr que el discurso público 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.

Uber 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 cual-

En España, la empresa clasificó a 116 "personas de interés"

Los directivos contrataron espías para vigilar a una asociación del taxi

quier "información relevante de tipo peyorativo", dicen los correos. No son frases anecdóticas, sino parte de una estrategia de presión que observa desde la India hasta Europa, releva *Uber Files*: "Tenemos que mantener viva la narrativa de la violencia durante unos días", escribía un directivo en Países Bajos mientras planeaba la estrategia mediática durante las protestas de los taxistas locales. Igual que en Bélgica: "Te-

nesmos que usar esto a nuestro favor..." la violencia en Francia ha llevado la cuestión al ámbito regulatorio".

Otro 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.

Los usuarios de Uber 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 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 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 del Mercado y de la Competencia (CNMC): 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, actual 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 que las empresas desarrollan su actividad y encargado del resultado de la consulta.

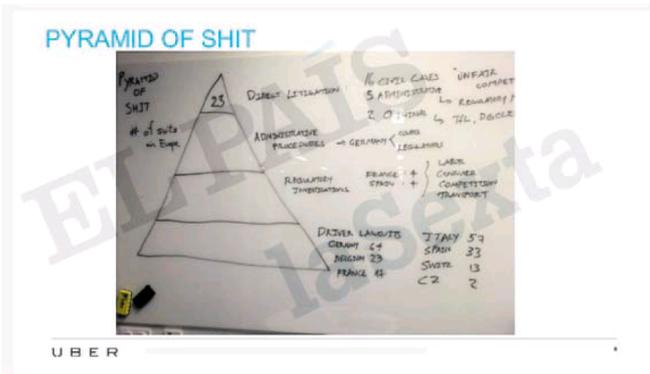
Afinidad con la CNMC

Estas afinidades terminaron por levantar ampollas dentro de la 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 a EL PAÍS que "no había relaciones cercanas con ningún administrador" 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".

y Cabify. Las dos empresas llevan la norma al Constitucional.

2019. El año arranca con largas y masivas huelgas de taxistas en Madrid y Barcelona, ciudad donde Uber y Cabify dejan de operar tras la norma de la Generalitat que obliga a reservar el coche con 15 minutos de antelación. La mayoría de comunidades siguen el ejemplo catalán, pero no Madrid. Varias empresas de VTC presentan ERE de sus conductores. Aun así, cerrará el año facturando en España cinco veces más que el año anterior. Y en Estados Unidos sale a Bolsa.

2020. Los confinamientos golpean a Uber, pero UberEats no para de crecer. En España, los ingresos por este servicio se multiplican por cuatro.



Detalle de una presentación de Uber en la que se describía la "pirámide de la mierda".

2021. El Tribunal Superior de Justicia de Madrid tumba parte del decreto de 2018 que permitía a las autonomías y Ayuntamientos retirar permisos de VTC tras una moratoria de cuatro años.

2022. Uber vuelve a ofrecer sus servicios de coche con conductor en Barcelona, tras un año donde solo operó como aplicación intermediaria para conseguir un taxi, a pesar de las protestas. Mientras, el Tribunal Supremo lanza la pelota a Europa: será el Tribunal de Justicia Europeo el que dicte si imponer limitaciones a las licencias de VTC para asegurar su "complementariedad con los taxis" y si es compatible con la libertad de establecimiento, de decidir donde se desarrolla la actividad.

Uber espió a los taxistas y buscó usar en su favor las protestas de Barcelona

La empresa trató de utilizar los actos de vandalismo de taxistas contra sus coches para forzar un cambio legislativo en España

J. G. B., **Barcelona**
En octubre de 2014, miles de taxistas protestaban en Madrid y Barcelona por la llegada de Uber, cuyos coches circulaban ya sin permisos. Los directivos de la compañía creían que mostrarse como víctimas era clave para convencer a la opinión pública: "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, Mark MacGann, en un correo interno. Días antes, según revelan los *Uber Files*, la compañía habían contratado a una empresa de espionaje para descubrir las debilidades de los taxistas que se manifestaban en Madrid.

Uber pensó que presentarse como perjudicado ayudaría a que las autoridades dieran luz verde a una actividad que iniciaron a golpe de "hechos consumados". En ese convulso otoño en Barcelona, cuando la presión de los taxistas expulsó a Uber del patrocinio de un evento, Carles Lloret, entonces director de Uber en España, veía algo positivo en el incidente: "La buena noticia es que este tipo de situaciones, especialmente cuando aparecen en la prensa, arroja luz sobre la mafia que existe en el sector del taxi y probablemente mejora nuestros apoyos".

MacGann, que pedía fotos de la violencia en Barcelona, necesitaba las imágenes porque preparaba un encuentro con un área de la Comisión Europea dedicada a economía digital. La petición de material gráfico se trasladó a la agencia de relaciones públicas Burson-Marsteller. "Estamos trabajando en la cobertura internacional sobre este tema y reuniendo fotos y videos que muestran la violencia de los taxistas", escribió uno de ellos. Recibido el material, MacGann lo pidió en color "con

las imágenes de violencia en la portada del archivo" que iba a entregar a la Comisión.

Barcelona era la ciudad donde había logrado una implantación más amplia sin amparo legal. La plataforma Élite Taxi capitaneó una manifestación con cientos de taxistas. Varios coches particulares que daban servicio para Uber aparecieron con destrozos o calcinados. La empresa difundió un comunicado: "Estos actos de violencia no pueden estar nunca justificados en una democracia".

Alberto Tito Álvarez estuvo al frente de las protestas y defiende

el hostigamiento a Uber: "Había que dar caña. No se iba a tocar a ningún conductor, pero había que quemar coches y no dejarles trabajar", afirma. "La política de Uber fue hacer lo que les daba la gana". En 2014, el Ayuntamiento de Barcelona inició una campaña de multas, mientras que la Generalitat ordenó el cese. El reciente decreto sobre VTC del Gobierno catalán limita mucho su actividad y blinda al taxi.

Los correos revelan que en Madrid Uber contrató a una empresa de investigación estadounidense para husmear sobre la Asoc-

ciación Madrileña del Taxi (AMT), que reunía entonces a medio millar de propietarios de más de una licencia. Si Élite Taxi fue el azote de Uber en Barcelona, la AMT fue su pesadilla en Madrid.

Uber encargó que se identificara a las personas clave de la AMT, pero sobre todo su "financiación", sus "conexiones políticas" e "información relevante de tipo peyorativo", según el correo que la empresa de investigación remitió a Uber con un informe sobre los taxistas. Este señalaba que las declaraciones de la asociación estaban pensadas para presentarse como "víctimas". Recordaba que el ente formaba parte de una "oposición más amplia" que estaba "suficientemente financiada e incentivada para dar la batalla en los tribunales". También subrayaba la gran cantidad de asociaciones de taxis y apostaban por "explotar posibles fracturas entre los grupos".

Los resultados fueron remitidos en diciembre de 2014. El día 9 un juez acordó que, de forma cautelar, cesaran las actividades de la plataforma en todo el territorio nacional. Poco después dictó el cierre de la web. Todo fue conse-

La compañía pidió indagar sobre la financiación de una asociación del taxi

"Sería potente tener fotos de la violencia", escribió un directivo

cuencia de la demanda de la AMT, que acudió a la vía judicial porque la presión no funcionaba. "Cuando hablamos con la Consejería de Transportes, se pusieron de perfil", explica Ramón García, vicepresidente de la AMT. Y añade: "Entraron como elefante en cacharrería y tuvimos que defendernos". La AMT, que ha triplicado socios en estos años, asegura que Uber nunca contactó con ellos y que ignoraba que había sido investigada. Tras el varapalo judicial, la compañía debatió internamente entre continuar el pulso o abrir la puerta a la negociación.



Cartel de protesta por la vuelta de Uber colocado en la ventanilla de un taxi de Barcelona, en marzo de 2021. / ALBERT GARCIA

La firma ideó una lista de estrategias para eludir el bloqueo judicial. "Es momento de ser más agresivos", anunciaba una directiva

"Sería útil tener información sobre el juez, encontrar sus debilidades y aprovecharlas"

M. H., **Madrid**
A finales de 2014, los esfuerzos de Uber para desembarcar en España se toparon con la realidad de la Administración, taxistas y jueces. Pasadas las tres de la tarde del 9 de diciembre de 2014, la socia del departamento de Políticas Públicas de Uber, Elia Ferrer, compartió con sus compañeros en un correo electrónico la noticia de una orden judicial que im-

ponía el cese cautelar de las actividades de la empresa en España. La prensa informaba de que se interrumpirían los servicios de Uber por posible competencia desleal. Aquel primer mensaje marcó el inicio unas Navidades frenéticas para el equipo español de Uber, que una veintena de días más tarde despidió el año con el cierre de UberPOP. Antes, Uber ideó 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 ordenó el cese cautelar.

El español no era el primer encontronazo con la Administración en Europa. En Bruselas un juez ya había prohibido sus coches a comienzos del año, en

Londres y París las batallas judiciales estaban en curso y en París en esas mismas fechas se haría oficial la ilegalidad de Uber. Una situación que para la empresa no solo no era nueva, sino que era parte de su estrategia: enfrentarse a las administraciones e ir escalando la "pirámide de mierda", como detalla una presentación interna contenida en los Uber Files referida a los obstácu-

los que la empresa se iba encontrando.

El de UberPop era el formato predilecto de Uber: particulares que salían con sus propios coches y sin mediar licencia alguna a transportar pasajeros bajo las órdenes de la aplicación. También fue el modelo que más problemas le generó: desde el principio los granjeó multas, coches confiscados y, por supuesto, la animadversión del taxi. Sergio Díaz, que condujo algunos meses con UberPop, recuerda que intentaba esconder el móvil cuando se cruzaba con taxistas y que desde el propio Uber les recomendaban "invitar sutilmente" a los pasajeros a sentarse en el asiento delantero para evitar sanciones o altercados.

El auto del Juzgado de lo Mercantil número 2 de Madrid pareció marcar un antes y un después.



Emmanuel Macron, en una visita oficial al norte de París el pasado 13 de junio. / LUDOVIC MARIN (AFP)

Macron maniobró a favor de Uber ante el rechazo del Gobierno francés

Cuando era ministro de Economía, prometió en secreto apoyar el proyecto de la firma

DAMIEN LELOUP (LE MONDE)

1 de octubre de 2014. Desde medianoche la nueva Ley Thévenoud ha entrado en vigor. Esta regla de forma muy estricta las condiciones para ser conductor de Uber, tres años después de la llegada de la empresa a Francia, y prohíbe de facto UberPop, que permitía que cualquiera se convirtiera en conductor ocasional. Sin embargo, a las 8.30 de esa mañana, un peculiar vehículo de Uber aparca frente a la puerta del Ministerio de Economía, cuyo titular, desde hacía un mes, era Emmanuel Macron. En el interior se

encontraban cuatro pesos pesados de Uber: Pierre-Dimitri Gore-Coty, el director para Europa Occidental, que hoy se encarga de Uber Eats; Mark McGann, el lobbista jefe para Europa; David Plouffe, un ex asesor de Barack Obama que acababa de ser nombrado vicepresidente de Uber; y el fundador y consejero delegado de la empresa, Travis Kalanick.

Una hora más tarde, el equipo salía atónito del despacho de Emmanuel Macron. "En una palabra: espectacular. Algo nunca visto", escribía Mark McGann a sus compañeros. "Mucho curro próxima-

mente, pero vamos a celebrar dentro de poco :)".

Este encuentro no figuraba en la agenda de Emmanuel Macron. Los archivos de *Uber Files* muestran ahora hasta qué punto Macron fue, desde su Ministerio, casi un colaborador: insinuó a Uber que transmitiese unas enmiendas "listas para su uso" a unos diputados amigos; estuvo disponible cuando Uber Francia quiso acudir a algún político mientras registraban sus instalaciones y quería ayudar a Uber a "sortear" la Ley Thévenoud. En los 18 meses posteriores a la llegada al ministerio de Macron, se produjeron al menos 17 contactos significativos (encuentros, llamadas, SMS) entre el entonces ministro o sus asesores cercanos y los equipos de Uber.

En 2014 Uber tenía al Gobierno francés en contra. En el Ministerio del Interior, Bernard Cazeneuve —de quien dependía la regulación del sector del taxi— no ocultaba su hostilidad. En cambio, el actual presidente Macron nunca ha escondido su simpatía por el modelo de Uber, y lo ve capaz de crear un enorme número de empleos no cualificados.

Desde su primer encuentro con Travis Kalanick, Macron se

El mandatario insinuó que diesen enmiendas "ya listas" a diputados amigos

Aseguró a Kalanick que se encargaría "personalmente" de una orden en contra

comprometió a echar una mano a Uber en un asunto muy concreto: el de la Dirección General de la Competencia, el Consumo y la Represión de los Fraudes (DGCCRF) que, bajo la tutela de su ministerio, investigaba a Uber. Los controles a los conductores se multiplicaban y, en París, los directivos de la empresa sospechaban de un inminente registro de sus oficinas. Ese 1 de octubre de 2014, Macron les tranquilizó: se oponía a que los agentes de la DGCCRF fuesen "demasiado conservadores" interpretando la normativa, y solicitó a su gabinete que tuviese

"una conversación técnica" con ellos, según un informe de la reunión escrito por Uber.

Pero seis semanas después, la DGCCRF registró las oficinas de Uber Francia en Lyon y en París. Tres días más tarde, el director de gabinete adjunto de Macron, Emmanuel Lacresse, se reunió con Thibaud Simphal, director general de Uber Francia. "Lacresse ha precisado que las grandes administraciones como la DGCCRF (...) funcionan principalmente con autonomía", cuenta un informe. "Pero ha reconocido que era importante que actuasen de manera cohesionada y, por tanto, ha dicho que hablaría con ellos". En octubre de 2015, Macron respondió un SMS a McGann que se encargaría "personalmente" de la orden que prohibía operar a Uber en gran parte de Bouches-du-Rhône. Tres días después, la prohibición desaparecía y se sustituía por la amenaza de un mayor número de controles a los conductores.

El pacto confidencial que Macron propuso era un intercambio sencillo: a cambio de la suspensión de UberPop, Macron les ofrecía una simplificación drástica de las condiciones para obtener una licencia de VTC. Ese acuerdo se aprobó al más alto nivel. El 3 de julio de 2015, Macron respondía un SMS a Kalanick: "Cazeneuve se asegurará de que los taxis estén tranquilos y yo reuniré a todo el mundo la semana que viene para preparar la reforma y corregir la ley". A las 8 de la tarde, UberPop quedó desactivado en Francia. Cazeneuve ha asegurado a *Le Monde* que nunca le consultaron. A principios de 2016, el Gobierno redujo la formación para obtener la licencia de VTC de 250 a 7 horas.

¿Qué motivos tenía Macron para implicarse tanto a favor de una multinacional estadounidense de dudosa reputación? Una convergencia de visiones políticas, pero también una cierta fascinación por Kalanick. Parece que el futuro presidente del "país de las *start-up*" consideraba que el controvertidísimo fundador de una de las empresas más "disruptivas" de la última década era una especie de doble suyo. ¿Y ahora, con Macron en el Eliseo? Según el registro de la Alta Autoridad para la Transparencia, representantes de Uber se reunieron con colaboradores del presidente Macron en ocho ocasiones entre 2017 y 2022.

"Es momento de ser más agresivos", proclamaba Ferrer después de un esperanzador vistazo a las publicaciones de usuarios de Uber en las redes sociales. "Están incluso comparando esta decisión con el régimen de Chávez, donde a la gente no se le permite elegir lo que quieren", se congratulaba. Además de sugerir explotar la especial "sensibilidad" de los españoles para temas como el desempleo con ejemplos de conductores que no tenían trabajo y conducían en Uber para sobrevivir, Ferrer propuso buscar la manera de desacreditar al magistrado que ordenó el bloqueo, Andrés Sánchez Magro: "Sería útil tener más información sobre el juez. Necesitamos encontrar sus debilidades y aprovecharlas".

El magistrado, contactado por EL PAÍS y La Sexta, no ha querido

hacer comentarios sobre esos mensajes, pero el intercambio de correos posterior al bloqueo deja patente el resentimiento que despertó la orden. "Quiere presentarse y ser conocido como el juez que estuvo en medio de este asunto controvertido. Esto está incluso más claro después de saber que ha sido controvertido en el pasado", continuaba Ferrer. Por su parte, Mark McGann, director de Políticas Públicas de Uber para Europa, se preguntaba sobre las consecuencias de seguir operando y desafiar la orden de "un juez que tiene tendencia a introducirse en casos controvertidos y adoptar sentencias ridículas que son consiguientemente revocadas por tribunales superiores".

Uber se mantuvo firme en su intención de seguir prestando sus servicios hasta que, el 26 de di-

Los mandos de la compañía afirmaban que el magistrado ya era controvertido

La marca intentó esquivar la orden a través de direcciones IP cambiantes

cembre, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid exigió a las operadoras que cumplieren con la orden. La empresa ya había detectado problemas el día antes, entre los usuarios que accedían desde Movistar. "Necesitamos contactar con ellos cuanto antes. ¿Tenemos alguna influencia? ¿Líneas de conductores? ¿Subsidiarias internacionales? ¿Dinámicas de competencia si Vodafone no quiere bloquearnos?", urgía Pierre Dimitri-Gore Coty, director de Uber para Europa Occidental.

Cuando el bloqueo ganó mayor alcance, comenzó la búsqueda de vías de escape por parte de Carles Lloret, entonces director general de Uber en España. El ejecutivo planteó inicialmente buscar maneras de esconder el tráfico de Uber de los operadores o sortear cualquier intento de

monitorización a través de direcciones IP cambiantes. Pasado el día de Navidad, Movistar, Vodafone y Jazztel acataron la orden y a Uber no le quedó más remedio que iniciar un "juego del gato y el ratón", consistente en registrar dominios alternativos para dar acceso a una nueva versión de la aplicación y buscar, sin éxito, la manera de convencer a las operadoras para desactivar el bloqueo.

Tres días después, la abogada interna de Uber, Salle Yoo puso freno a la estrategia de sortear el bloqueo —"Violar una orden judicial es serio y no nos ganará amigos en otros mercados"— y España inauguró el año 2015 sin UberPOP. Cuando los coches de la empresa volvieron a circular por las ciudades españolas, lo hicieron bajo el modelo de licencias VTC que mantienen hoy.