

## **Escândalo de espionagem faz vítima na cúpula da Renault**

*Sebastian Moffett*

Patrick Pélata pediu demissão da diretoria de operações da Renault SA ontem, quando a montadora francesa tentou pôr fim a um constrangedor episódio em que acusou falsa e erroneamente três diretores por suposta espionagem empresarial.

Com sua saída, Pélata, que na hierarquia só estava abaixo do diretor-presidente Carlos Ghosn, arcou com a maior parte da culpa pelos erros, ainda que ele não vá deixar a empresa por completo.

O executivo de 55 anos, que trabalhou bastante próximo de Ghosn por mais de dez anos e era diretor de operações desde 2008, assumirá um cargo na aliança que coordena as operações da Renault com a da sócia japonesa Nissan Motor Co.

Numa reunião especial do conselho ontem, a Renault também demitiu três diretores que trabalhavam no serviço de segurança da empresa, além de outros três executivos nos departamentos de recursos humanos e jurídico.

"Esta reunião extraordinária do conselho vira uma página dolorosa na história da Renault", disse Ghosn, que afirmou que abrirá mão de seu bônus anual na montadora em resposta ao escândalo. Pouco se falou sobre a possibilidade de o executivo franco-brasileiro, de 57 anos, ter de pedir demissão, porque ele é amplamente considerado valioso demais para a empresa e sua aliança com a Nissan.

Executivos de alto escalão da Renault receberam uma carta anônima em agosto que acusava Michel Balthazard, diretor de projetos avançados, como o importante programa de veículos elétricos da montadora, e outros de vender segredos estratégicos.

Diretores do departamento de segurança interna da Renault alegaram que haviam descoberto contas bancárias suspeitas e que Balthazard e dois colegas recebiam subornos. Os três foram demitidos no começo de janeiro, e Ghosn e Pélata disseram à imprensa que tinham evidência de que os três haviam recebido dinheiro em troca da divulgação de aspectos do modelo de negócios da Renault para carros elétricos.

Os três executivos declararam inocência desde o começo, e em março o promotor estadual de Paris disse que o caso não era provavelmente de espionagem, suscitando a possibilidade de uma tentativa de fraude. Em consequência, Ghosn pediu desculpas publicamente aos três executivos demitidos. Pélata pôs o cargo à disposição na época, mas Ghosn não aceitou sua saída.

Uma semana depois, a promotoria de Paris colocou Dominique Gevrey, um empregado do departamento de segurança da Renault, em investigação por fraude. O advogado de Gevrey disse que seu cliente tinha de fato dinheiro da Renault em várias contas bancárias no exterior, mas que os recursos eram destinados ao pagamento de informantes que o ajudaram a resolver casos de violação da segurança.

O comitê de auditoria do conselho relacionou uma série de equívocos da Renault depois que recebeu a denúncia anônima. Entre eles, segundo o comunicado da empresa, estava o de que a investigação do departamento de segurança foi deliberadamente ocultada do conselho e do comitê de auditoria. O comitê de auditoria também declarou que os três diretores da Renault acusados de espionagem foram demitidos sem uma chance de responder.

Os diretores demitidos - Balthazard, seu auxiliar Bertrand Rochette e outro diretor do projeto de veículos elétricos, Matthieu Tenebaum - estavam negociando uma compensação com a Renault. A empresa informou ontem que havia chegado a "um acordo em princípio" com cada um dos três, mas não forneceu detalhes. Os advogados dos três executivos não disseram quanto reivindicavam.

A Renault também informou que vai recontratar outro diretor demitido em circunstâncias similares em 2009. Philippe Clogenson, um ex-diretor de marketing, disse que foi demitido depois de ser acusado de aceitar subornos por meio de uma conta bancária secreta, acusação que ele disse não entender. Na época ele aceitou um acordo com a empresa, mas restaurou seu caso depois da notícia este ano das falsas acusações de espionagem.

Clogenson vai retornar ao trabalho na Renault em 2 de maio como diretor de desenvolvimento de negócios da Renault Consulting, o braço de consultoria da empresa.

### **Ghosn é poupado, mas sua reputação sofre**

*Sebastian Moffett*

Enquanto crescia para sete o número de vítimas no alto escalão da Renault SA, um notável envolvido escapou da degola, o diretor-presidente, Carlos Ghosn.

Ele emergiu do escândalo na Renault com a reputação manchada e um pouco empobrecido. Mas o comitê de auditoria da Renault, que investigou o escândalo e apontou o fracasso dos gerentes em detectar os sinais de alerta da fraude, culpou outras pessoas.

Ghosn disse que vai abrir mão de seu bônus da Renault em 2010, avaliado em 1,6 milhão de euros (US\$ 2,3 milhões). Mas a maior parte do seu salário, que foi de 9,2 milhões de euros em 2009, vem da Nissan, que também preside.

Sua sobrevivência ocorre, em parte, por causa da posição única de Ghosn na indústria automotiva, como líder de duas grandes montadoras sediadas em dois continentes diferentes, que juntas formam a terceira maior montadora do mundo, depois da Toyota e da GM. Além de comandar as duas empresas, ele também coordena suas operações mundiais.

No Japão ele ainda é visto como o salvador da Nissan, que resgatou em 1999 e cujas vendas mundiais têm subido constantemente graças à presença na China e nos Estados Unidos. As vendas da Nissan já subiram 60% desde o início da aliança, há 11 anos.

Mas até as operações da Nissan estão dando sinal de cansaço. Ghosn passou boa parte do ano passado viajando o mundo para promover veículos elétricos, e, principalmente, o modelo totalmente elétrico Leaf.

A Nissan usou praticamente toda a sua capacidade na fábrica de Oppama, no Japão, para construir carros com a direção na direita, voltados ao mercado local, para poder aproveitar um incentivo tributário que estava para acabar. Isso diminuiu as vendas nos EUA justo quando o preço da gasolina começava a subir. Aí o terremoto atingiu o Japão e a fábrica ficou várias semanas fechadas.

A reputação de Ghosn nunca foi tão boa na França quanto no Japão. Pierre Alanche, que integrou o conselho da Renault até pouco antes de Ghosn assumir o comando da empresa, em 2005, disse que a grande mudança introduzida por Ghosn foram as metas numéricas detalhadas para os empregados. Além disso, disse ele, o diretor-presidente parecia inspirar uma admiração que desencorajava debates.

"O alto escalão não se deixou criticar Ghosn, e isso mostra como o alto escalão é problemático", disse Alanche. "É preciso que as pessoas ousem" para dizer o que pensam.

**Fonte: Valor Econômico, São Paulo, 12 abr. 2011, Empresas, p. B11.**