

## Pneus que estouram e a estratégia do segredo

Goodyear e a estratégia do segredo (Tradução Chat gpt, não revisada)

Affaire Goodyear - Durante a década de 2010, o fabricante indenizou discretamente dezenas de vítimas enquanto exigia seu silêncio. No entanto, Sophie Rollet, a viúva de um caminhoneiro que morreu em um acidente causado por um pneu defeituoso em 2014, continua investigando a responsabilidade da multinacional.

Uma mulher sozinha, no ar frio de uma modesta casa aquecida a lenha... O amanhecer mal está despontando sobre este canto de Franche-Comté, e Sophie Rollet examina mais uma vez a tela de seu computador antigo. Geney (Doubs), o vilarejo onde ela mora, está localizado em uma área sem cobertura de rede, um pouco fora do mundo digital. Às vezes é preciso subir a colina para enviar uma mensagem de texto. Para navegar na internet, é melhor esperar até a noite, quando as conexões são mais confiáveis. Então, esta antiga assistente maternal fica acordada até tarde, muito tarde, no início de 2016, passando horas vasculhando a web em busca de pistas que possam confirmar sua intuição, a de que pneus Goodyear defeituosos são a causa de múltiplos acidentes, incluindo aquele que tirou a vida de seu marido, Jean-Paul, em julho de 2014.

No andar de cima, os três filhos ainda estão dormindo. Em breve, ela terá que acordá-los e levá-los para a escola. Já faz mais de um ano e meio desde que seu marido morreu em um acidente na rodovia A36, bem próxima. Outro caminhoneiro, Pascal Rochard, vítima do estouro de um pneu, um Marathon LHS II fabricado pela Goodyear, perdeu o controle de seu caminhão, que colidiu com o de Jean-Paul Rollet. Ambos morreram instantaneamente.

Do ponto de vista judicial, a investigação sobre o acidente foi encerrada antes mesmo de realmente começar: o pneu dianteiro esquerdo realmente estourou, mas o que se pode deduzir, além de que foi "uma questão de azar", como pensa todo o vilarejo? Sophie Rollet, por outro lado, tem a convicção oposta, e essa certeza a ajuda a continuar, mesmo que algo tenha se apagado dentro dela com o desaparecimento de seu marido. "Era Jean-Paul que me equilibrava", diz ela hoje. "Eu existia através do olhar dele. Enfrentar os outros, sair daqui, tudo isso é difícil para mim." Confrontar a Goodyear por seus erros, ou melhor, seus crimes, torna-se seu único objetivo. Ela escolhe lutar, em vez de se fechar no luto

No mundo, na época, não se sabe nada sobre sua luta quando ela decide nos escrever um e-mail, como uma mensagem numa garrafa ao mar. Uma mensagem emocionante, onde transparece a angústia mas também uma esperança louca. Ela nos conta sobre seu mundo, um pouco, pelo menos o que resta dele, e sua certeza de ter descoberto um escândalo sem precedentes. Muitos acidentes, em muito pouco tempo, com os mesmos pneus. Isso não pode ser uma coincidência. Este e-mail, datado de 3 de fevereiro de 2016, começa assim: "Olá, permito-me esta correspondência para lhe fazer uma pergunta: qual é o ponto comum dos acidentes abaixo?" Segue-se uma lista de seis colisões ocorridas desde 2011, aquelas mencionadas nos dois primeiros episódios desta série. Todos têm em comum a explosão de um pneu Goodyear Marathon. "Um olhar, uma sugestão seria apreciável de pessoas como você", ela termina. Ela contratou um

advogado, o Sr. Philippe Courtois, mas ele está longe, em Bordeaux, e então a justiça reluta. Ela se sente perdida.

Então, quase automaticamente, nós respondemos a ela, algumas palavras bem pouco empáticas, para dizer que achávamos isso "muito triste e interessante". Um jornalista nunca está à altura da angústia daqueles que o solicitam. No entanto, esse breve retorno cria em Sophie Rollet - ela nos confessará mais tarde - uma forma de encorajamento, o sentimento, sobretudo, de ser subitamente ouvida, até mesmo levada a sério. Trinta minutos depois, ela nos escreve novamente: "Boa noite, agradeço o interesse dado ao meu e-mail. Que possibilidades vocês têm, sabendo que estou enfrentando algumas limitações..." Mas ainda serão necessários mais quatro longos anos antes de irmos até Geney... Para chegar lá, é preciso pegar o trem até Besançon, depois seguir de carro pela parte da estrada onde Jean-Paul Rollet perdeu a vida, antes de estacionar em frente ao monumento aos mortos da vila, encantadora mas tristonha, onde esse casal originário de Oise havia se instalado alguns anos antes.

Quatro anos é muito tempo, tempo demais. Culpa da atualidade, é claro, mas principalmente da falta, na época, de elementos comprovativos. Para ser sincero, nós não acreditávamos tanto nessa história estranha quanto ela. Ela nos cobra isso mais tarde, gentilmente mas com firmeza: "Os mortos estão mortos. Todos vocês chegam tarde demais. Meu problema é que não consigo ser insistente, respeito as pessoas. Então, me esquecem." "Insistente", essa mulher, hoje com 50 anos, sabe ser, no entanto, quando necessário. Goodyear vai aprender isso em breve...

Mas voltemos primeiro a este inverno de 2015-2016, este período em que Sophie Rollet se volta para o Le Monde, um pouco desesperançada. Ela persiste, sempre e sempre, com os olhos fixos na tela, dedicada à sua investigação, examinando os obituários no site Libra Memoria para identificar as vítimas de acidentes com caminhões, traduzindo documentos tchecos que falam de pneus estourados... Sem saber que, há alguns meses, na Goodyear, a alta cúpula tenta apagar os incêndios emergentes, para evitar o desencadeamento de um escândalo global, concedendo compensações em total discrição às vítimas.

## **FAZER AS PECÚNIAS**

Para a empresa americana, foi especialmente complicado resolver o caso de Luis Lesmes, provavelmente o mais problemático. Em 17 de julho de 2014, perto de Roye, na Somme, na autoestrada A1, um caminhão da empresa de transporte Dubois, vítima de um estouro de pneu, colidiu com o BMW dirigido por esse trader de alto nível, funcionário em Londres do grupo Glencore. Ele morreu instantaneamente. No ano anterior, Luis Lesmes havia recebido cerca de 4,5 milhões de euros em salários e bônus. Em termos claros, para o possível responsável por sua morte, isso poderia custar uma fortuna em indenizações para sua viúva, Elvia Campins Sanchez.

Neste caso, várias ações foram iniciadas, tanto civil quanto criminal. Mas quem é o responsável? O pneu Goodyear? A transportadora Dubois? A empresa MAN, fabricante do caminhão? Cabe aos investigadores estabelecer os fatos, e isso leva tempo. A Groupama, seguradora da Dubois, toma a dianteira: entre fevereiro e abril de 2015, ela paga à viúva Lesmes uma primeira quantia de 3,6 milhões de euros como adiantamento. Enquanto isso, a Goodyear está preocupada. Este caso poderia custar muito caro se fosse comprovado que seu pneu estava defeituoso. Desde já, a empresa reservou discretamente uma quantia de 10 milhões de euros, caso necessário.

Ao mesmo tempo, seus advogados estão agindo. Em 22 de julho de 2016, eles apresentam ao tribunal de comércio de Nanterre suas primeiras conclusões por escrito, após uma investigação interna. Eles falam sobre "condições severas de uso do pneu", ou seja, nada que possa comprometer sua fabricação. Não surpreendentemente, a empresa de Ohio se isenta de qualquer culpa e atribui a responsabilidade do acidente à transportadora Dubois.

*No caso do acidente fatal de Luis Lesmes, quem é responsável? O pneu Goodyear? A transportadora Dubois? A empresa MAN, fabricante do caminhão?*

Tornou-se rotina para o fabricante de pneus: primeiro, contestar qualquer implicação no processo de concepção e fabricação dos pneus produzidos em sua fábrica em Luxemburgo; em seguida, se os fatos se tornam muito teimosos, indenizar a vítima, em troca de seu silêncio, tudo detalhado em contratos com cláusulas de confidencialidade. Ao acumular esse tipo de litígio relacionado ao pneu Marathon, o departamento jurídico da Goodyear domina o processo. A batalha legal é longa, é um duelo silencioso. Basta ser paciente, discreto e financeiramente capaz de contratar os advogados certos.

Ao longo do tempo, desde 2014, os litígios têm se acumulado. Por exemplo, em 3 de abril de 2015, um caminhão da empresa francesa STIM foi seriamente danificado devido a uma falha em um pneu Marathon. O chefe da STIM, Joaquim Pinto, atribuiu isso ao acaso... até 8 de julho de 2015, quando recebeu uma carta registrada instando-o a trocar os pneus Goodyear de sua frota de caminhões como parte de um programa preventivo de substituição, o famoso programa Tango. Joaquim Pinto fez a conexão com o incidente de 3 de abril de 2015, que transformou seu caminhão em uma pilha de sucata. Ele então solicitou ajuda à Goodyear, mas não obteve resposta. Em 18 de dezembro de 2015, ele se viu obrigado a escrever ao fabricante: "Como não recebi resposta de vocês por todos esses meses, (...) saibam que preparei um dossiê de imprensa com sua carta nos alertando sobre a periculosidade dos pneus."

A ameaça da mídia muitas vezes é eficaz. O combativo empresário também pede a seus advogados para enviar uma intimação à gigante americana. Os conselhos da STIM esclarecem que, durante as negociações entre seu cliente e a Goodyear, "não foi negada a responsabilidade de sua empresa". A STIM exige 144.655 euros como compensação pelo prejuízo sofrido. Desta vez, houve agitação no fabricante de pneus. A opinião do engenheiro interno, Michel Marquet, foi solicitada. Trabalhando no centro de análise da Goodyear no Luxemburgo, ele foi bastante claro em sua resposta em 18 de dezembro de 2015: "Se tivéssemos o pneu em nossas mãos, provavelmente teríamos concluído: 'A queixa deve ser rejeitada do ponto de vista técnico, mas uma oferta comercial pode ser feita.' Sugiro seguirmos por esse caminho."

Esta é a abordagem habitual da Goodyear, como vimos: nunca admitir erro algum, mas conceder uma transação quando as vítimas se tornam muito insistentes

Doravante, neste caso, é papel do departamento jurídico agir. Eles têm muito trabalho, na época, já que esses pneus começam a ganhar uma reputação desfavorável... Por exemplo, em 11 de maio de 2015, um caminhão da empresa Aulnay, transportando 3.188 garrafas de vodka, tombou na estrada D438, em Orne. Mais uma vez, a culpa foi da ruptura de um pneu Goodyear. Em 31 de julho de 2015, um caminhão da mesma empresa sofreu um acidente material devido ao estouro de um Marathon. Somados a todos os acidentes, às vezes fatais, que ocorreram em condições semelhantes desde 2011, isso começa a ser demais.

Após uma reunião de especialistas em 20 de maio de 2015, a Goodyear parece admitir que seus pneus têm, de fato, uma falha. O especialista designado pela seguradora da empresa Aulnay destacou isso em um relatório ao qual o Le Monde teve acesso: "A

análise dos pneus realizada pela empresa Goodyear revelou um problema de qualidade na fabricação dos pneus. (...) A empresa Goodyear se comprometeu a arcar com todo o prejuízo." Desta vez, a multinacional é forçada a fazer uma multa honrosa.

Ela vai concluir um acordo confidencial apresentando os fatos a seu favor, ao risco de distorcer a realidade e, mesmo assim, desembolsar grandes somas no processo. O acordo envolvendo o fabricante de pneus é assinado em 24 de março de 2016. "Nenhum defeito de fabricação pode ser identificado no pneu", estipula o protocolo assinado entre Aulnay e o fabricante. Mas a empresa Goodyear, "comprometida com sua política de satisfação do cliente, propôs esta oferta por razões comerciais". Em seguida, vem o seguinte: "O terceiro [a empresa Aulnay] expressamente e irrevogavelmente concorda em renunciar a todos os direitos, reivindicações e ações de qualquer natureza." Este acordo, ainda especifica o texto, não deve "de forma alguma ser interpretado como uma admissão de culpa" por parte da Goodyear. Por fim, o "terceiro concorda que este protocolo permaneça confidencial". Os termos do acordo são claros: mediante uma compensação financeira substancial, não deve ser mencionada a periculosidade do pneu Marathon. No total, a Goodyear vai pagar, neste único caso, cerca de 152.000 euros em indenizações. E este é apenas um exemplo retirado da vasta documentação jurídica relacionada ao gigante global à qual o Le Monde teve acesso...

### **Evitar as associações**

Compreende-se melhor a pressa dos advogados da empresa em discutir sobre cada palavra que possa constranger a empresa em apuros. Em outro caso, eles até conseguem uma pequena vitória muito simbólica. O caso é exemplar. Em 27 de junho de 2015, um tanque de combustível contendo diesel colide com uma barreira de segurança na rodovia A8, perto de Brignoles (Var), devido ao estouro de um pneu. O caminhão desce o acostamento da rodovia, o motorista fica ferido, o combustível polui os arredores. Em 13 de julho de 2015, Séverine Nore, assistente técnica de atendimento ao cliente na sede francesa da Goodyear, alerta seus superiores em um e-mail: "Registramos um novo incidente envolvendo um pneu LHS II +", ela adverte. "Novo incidente": evidentemente, ninguém na Goodyear está ignorando que os problemas relacionados ao Marathon - o LHS II ou sua evolução, o LHS II + - estão se multiplicando.

A empresa americana, ao invés de agir de forma drástica, como por exemplo organizando uma campanha de recall do produto (uma medida que tem caráter obrigatório), parece preferir encontrar uma solução legal e comercialmente aceitável em cada caso. A prioridade: evitar que uma associação catastrófica em termos de imagem seja estabelecida entre todos esses acidentes. Como frequentemente acontece, os advogados do escritório parisiense BOPS - agora ORPA Legal - são incumbidos dessa missão. Entre intenso lobbying e argumentos quantificados, eles sabem o que estão fazendo. A preocupação surge quando, em uma análise preliminar, o especialista encarregado de analisar as causas da colisão na A8 também fala em "pneus com defeitos de fabricação/concepção". Os juristas estão bastante preocupados, pois a responsabilidade da Goodyear está mais uma vez sendo destacada. O descontentamento transparece em um e-mail do escritório BOPS, em 23 de setembro de 2016: "É imperativo que a Goodyear reaja imediatamente." Quinze dias depois, em 6 de outubro de 2016, os advogados se congratulam, em um e-mail enviado à alta gerência da Goodyear França, que os esforços de persuasão da equipe de consultoria da Goodyear

tenham sido recompensados: "O especialista anuncia que vai modificar os termos de seu relatório para remover a palavra 'defeito', conforme nossa solicitação", está escrito. Não se sabe que tesouros de diplomacia foram desdobrados para obter essa simples mudança de terminologia que, na realidade, muda tudo... Isso não impede os juristas, em 9 de dezembro de 2016, de se alarmarem, em outra mensagem, com a possibilidade de os pneus suspeitos de fato terem um "defeito de construção"...

É que, ainda naquela época, enquanto milhares de Marathon LHS II e LHS II + ainda estavam equipando caminhões, fica claro nos documentos internos da Goodyear - que foram consultados pelo Le Monde - que a expressão proibida é de fato "defeito de construção/fabricação". Se fosse estabelecido que os Marathons sofriam de um defeito de fabricação, isso colocaria a empresa em uma situação de risco comercial, civil e penal. Conclusão: como indicado oportunamente por e-mail, em dezembro de 2016, por Michel Marquet, o engenheiro-chefe do fabricante, é melhor se posicionar "apontando as condições de uso" do Marathon LHS II +. Esta estratégia será sistematicamente utilizada.



O Le Monde obteve as cartas enviadas pela Goodyear a várias empresas de transporte francesas vítimas de estouros de pneus Marathon. Em 2014, o encarregado das más notícias era Laurent Vatin, responsável pela assistência técnica ao cliente para a Goodyear France. Em uma espécie de carta padrão, ele explica, em primeiro lugar, que o pneu danificado foi examinado pelo centro técnico da Goodyear sediado no Luxemburgo. Então, ele quase invariavelmente esclarece: "Lamentamos não poder atender positivamente ao seu pedido de garantia", porque o pneu sofreu "subinflação" ou "perda de pressão", quando não foi um "choque acidental com um elemento externo". E o técnico interno enfatiza o ponto crucial: "Nenhuma anomalia de projeto ou fabricação foi identificada."

### **UM NOVO ALIADO DE PESO**

Às vezes, entretanto, a empresa é obrigada a abrir a porta para uma negociação comercial. Em 2015, por exemplo, a empresa Eriktrans apresentou duas ocorrências envolvendo o pneu Marathon. Em resposta, a Goodyear propôs uma "abordagem comercial", oferecendo uma compensação de 14.812 euros. Uma iniciativa que, de acordo com a carta cuidadosamente preparada na sede da Goodyear Dunlop Tires France (GDTF), "naturalmente não pode ser interpretada como um reconhecimento de responsabilidade por parte da GDTF". Naturalmente. Questionada pelo Le Monde sobre essa política de compensações muito direcionadas, a Goodyear se limitou a dizer: "Acordos podem ser feitos entre a Goodyear e seus clientes, por razões comerciais, incluindo cláusulas padrão, incluindo cláusulas de confidencialidade."

*Interrogada sobre essa política de compensações altamente direcionadas, a Goodyear se limita a dizer: "Os acordos podem ser feitos entre a Goodyear e seus clientes, a título comercial."*

No entanto, tudo o que Sophie Rollet, do fundo de sua casa em Doubs, pede é que a Goodyear assuma a responsabilidade, para que ela possa finalmente fazer seu luto e evitar outros dramas. Mas ela não acredita mais nisso, nesta primavera de 2016. Mesmo contando com o apoio de Valérie, sua amiga fiel, seu dia a dia é difícil. Ela precisa cuidar da educação de seus filhos, gerenciar um modesto orçamento da melhor forma possível, lidar com alguns vizinhos agressivos... Então, qual é o sentido de continuar essa batalha perdida? Em 30 de maio de 2016, ela nos envia o que pensa ser sua última mensagem: "Estou colocando um fim definitivo em todas as minhas tentativas pessoais de busca", ela escreve. "Eu sei que já perdi a guerra: meu marido está morto, minha luta é apenas uma questão de consciência, moral e verdade, e talvez aí esteja meu ponto fraco." Respondemos a ela, apenas para manter vivo esse tênue vínculo epistolar.

A "verdade" que Sophie Rollet deseja parece não ser desejada por ninguém, especialmente não pela Goodyear. Considere este depoimento, em 28 de julho de 2016, de Mark Thys, o diretor-geral da Goodyear France. Convocado pela polícia, como parte da investigação sobre o acidente que resultou na morte de Luis Lesmes, em Roye, em julho de 2014, o Sr. Thys não é muito falante. Os investigadores pedem detalhes sobre o programa Tango, que eles chamam - incorretamente - de "campanha de recall". O executivo da Goodyear se irrita: "Na minha opinião, não houve um procedimento de recall. A Goodyear Dunlop Tires Operations [a subsidiária luxemburguesa que produz

os pneus] iniciou uma campanha de troca de pneus. Esta decisão (...) foi tomada devido a uma taxa de retorno que estava acima da média." Ele insiste: "Foi uma campanha excepcional e preventiva porque os testes de produção no Luxemburgo estavam em conformidade com os procedimentos legais." Diante da insistência dos policiais, ele esclarece: "Estou ciente de sete incidentes no total na França, ocorridos antes da campanha de troca e que a justificaram." Segundo ele, seria apenas uma questão de devoluções de produtos, como se devolve um presente indesejado. Nada preocupante, em suma.

Ninguém pode ainda suspeitar disso, especialmente ela, mas Sophie Rollet, no verão de 2016, está cada vez menos sozinha. Ela conta com um novo aliado de peso: Thierry Delannoy, o responsável pela qualidade de suporte técnico da MAN France, um dos principais fabricantes de caminhões. Um homem com uma aparência de aventureiro, que parece não temer nada. Hoje aposentado, ele não quis se pronunciar. Mas seus escritos falam por ele. Na época, ele é quem deve lidar, para a MAN France, com o acidente fatal envolvendo Luis Lesmes, o trader morto em uma colisão com um caminhão fretado pela empresa Dubois. Isso significa que, para Thierry Delannoy, o caso é importante, pois se o pneu Marathon estiver comprometido com uma falha estrutural, a Goodyear terá que assumir suas responsabilidades com a MAN. Sem mencionar todos esses outros caminhões da marca nos quais foram instalados os pneus Marathon...

Le 27 juillet 2016, Thierry Delannoy escreve para o seu departamento jurídico: "A Goodyear está tentando atribuir toda a responsabilidade à Transportes Dubois." Após uma análise técnica cuidadosa, ele conclui, refutando os argumentos habituais apresentados pela gigante dos pneus: "A subinflação não pode ser culpada no dia do acidente!" Ele então critica o programa Tango: "Ainda NÃO SABEMOS exatamente em que consistia" o que ele chama de "ação de oficina", ou seja, o "programa de satisfação do cliente" lançado pela Goodyear na primavera de 2014.

A partir desse ponto, ele também se torna um investigador. Assim como Sophie Rollet. A 450 quilômetros de distância, sem saber, ambos tentam rastrear os diferentes incidentes relacionados ao Marathon. Em 30 de novembro de 2016, Sophie Rollet decide apresentar uma queixa com constituição de parte civil para obter a designação de um juiz de instrução no tribunal de Besançon, pois sua queixa original foi arquivada. Um inquérito judicial por "homicídio involuntário" é aberto.

### **"Agora, é tarde demais"**

M. Delannoy não desiste facilmente também. Em um documento de síntese destinado à sua hierarquia, marcado como "confidencial", datado de 15 de março de 2017, ele lista os retornos dos clientes da MAN. De acordo com sua pesquisa, todos receberam as mesmas respostas da Goodyear: "A Goodyear destaca condições severas de uso", resultando em "um aumento na temperatura do pneu". Também é mencionado "subinflação" ou "velocidade excessiva". Nenhuma falha de fabricação é considerada, observa Thierry Delannoy, que depois refuta os argumentos da Goodyear: os caminhões envolvidos nos acidentes não ultrapassam os 90 quilômetros por hora regulamentares e, frequentemente, a temperatura não excede os 25 °C. Em resumo, há algo suspeito acontecendo.

O técnico decide então consultar seus colegas da Scania, outro fabricante de caminhões - ambas as marcas fazem parte do grupo Volkswagen. Em 22 de março de 2017, ele entra em contato com um de seus contatos: "Eu gostaria de poder conversar com a Scania sobre os acidentes causados pelos pneus Goodyear em 2013-2014. (...) Obrigado pela sua ajuda nesta investigação!" Com o tempo, Thierry Delannoy fica cada vez mais convencido de que a Goodyear está escondendo algo. Ele logo avisa os Transportes Dubois: "A Goodyear está tentando de todas as maneiras provar que os pneus estavam subinflados!" Em julho de 2018, ele até lamenta, em um relatório técnico interno da MAN, que a empresa americana tenha demorado "213 dias para informar os fabricantes sobre a existência de uma campanha de troca para os clientes".

Nessa mesma época, Sophie Rollet está a quilômetros de distância dessas considerações. O cansaço prevalece mais uma vez. Em 4 de julho de 2018, ela nos envia um e-mail de despedida, desapontada por não termos abordado seu caso com mais determinação. "A alguns dias do aniversário do acidente... estou encerrando minhas investigações. Apesar de todos os esforços empreendidos, nada foi resolvido. Eu realmente sou muito 'pequena' e, hoje, é tarde demais." Ela descobriu que as investigações preliminares ordenadas na França após acidentes relacionados aos pneus Marathon foram arquivadas uma após a outra. Em seu próprio caso, a justiça mal consegue encontrar o pneu em questão! "Com os recursos muito limitados que eu tinha", ela conclui, "parece que esgotei minhas opções. Com cansaço e amargura, mas sem arrependimentos. Agradecendo pelo seu interesse..." Sempre cortês, Sophie Rollet. Mais isolada do que nunca, ela ainda não foi ouvida pelo juiz instrutor, a quem ela entregou um resumo de suas descobertas. Ela só tem a cortesia do desespero. A menos que...

**gérard davet et fabrice lhomme**