

# “LONGO PRAZO DEVE NORTEAR INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA”

*“LONG TERM GOALS SHOULD GUIDE INVESTMENTS IN INFRASTRUCTURE”*

Samuel Vieira Gambier Neto,  
Diretor-Superintendente da MWL Brasil / MWL Brasil's CEO



Uma das empresas nacionais mais representativas, a MWL fornece equipamentos para metrô de cidades americanas e tem clientes na Europa, Ásia, Américas e África. Seu diretor-superintendente, Samuel Vieira Gambier Neto, vê o setor atravessando seu melhor momento nos últimos anos e sustenta que os recursos aplicados em infraestrutura devem ser planejados em um horizonte de 30 anos.

**Série Estudos Simefre – Depois de passar por maus momentos durante muito tempo, o setor cresceu de uma forma muito rápida. Como o Senhor vê o momento vivido pelo setor ferroviário hoje e quais as suas expectativas para o futuro?**

**Samuel Neto** – Este momento é a melhor fase dos últimos 30 anos do setor ferroviário para passageiros. Já para o setor de cargas, que atende às exportações, a demanda está restrita em função da crise mundial. Mas acredito que em um curto prazo de tempo a economia mundial volte ao patamar anterior de crescimento e as ferrovias de carga vão precisar de novos equipamentos e linhas férreas para atender a demanda.

**Série Estudos Simefre – Qual o peso das privatizações, iniciadas em 1998, para a consolidação da indústria ferroviária?**

**Samuel Neto** – Foi fundamental para a retomada e desenvolvimento do setor ferroviário brasileiro.

*As one of the most representative Brazilian companies, MWL is an equipment supplier to subways of U.S. cities, having clients in Europe, Asia, the Americas, and Africa. The company's CEO, Samuel Vieira Gambier Neto, says the sector is going through its best moment in the last years and defends that resources invested in infrastructure should be planned on a yearly horizon.*

**Simefre Studies Series – After going through bad moments during a long period of time, the sector has grown quite rapidly. Railway Studies Series – How do you see the present of the railway sector and what are the expectations for the future?**

**Samuel Neto** – For passengers, the Railway Sector's current moment has been the best in the past 30 years. For the freight sector, however, which serves the export market, the demand is being limited by the world crisis. Nevertheless, I believe that the world's economy will get back to its previous growth levels in the short term, and the freight sector will need new equipment and railways to move at the same speed.

**Simefre Studies Series – What is the importance of the privatizations, initiated in 1998, for the consolidation of the railway industry?**

Com as privatizações, as operadoras precisaram investir para ganhar mercado. Isso, acoplado com o crescimento da economia mundial e brasileira até o ano passado, fizeram com que as operadoras realizassem investimentos maciços em um setor que estava sucateado.

**Série Estudos Simefre – O Senhor declarou recentemente que o setor ferroviário no Brasil não foi penalizado pela crise econômica global. Pode explicar porque isso aconteceu?**

**Samuel Neto** – Aqui no Brasil isso aconteceu devido aos investimentos feitos pelos governos Federal, Estadual e Municipal (no caso específico de São Paulo) para ampliação e reforma do sistema de transporte de passageiros. Já nos Estados Unidos e Europa, os investimentos governamentais e da iniciativa privada, não sofreram descontinuidade no segmento de transporte de passageiros.

**Série Estudos Simefre – Quais são os mercados mais importantes para a MWL Brasil?**

**Samuel Neto** – A empresa fornece para os metrô de Nova Iorque, Chicago e Boston, além de outras operadoras nos Estados Unidos, e outras companhias no mundo. Já no mercado interno atendemos a todas as empresas de transporte de passageiros (Metrô de São Paulo e do Rio de Janeiro, CPTM, CBTU entre outras) e de carga (Vale, MRS, ALL entre outras).

**Série Estudos Simefre – Qual o volume anual de produção da WML Brasil e quais são os principais produtos?**

**Samuel Neto** – Fabricamos rodas e eixos ferroviários forjados, rodeiros ferroviários, esboços para engrenagem, rodas forjadas para ponte rolante, roldanas e lingotes em aço carbono, que contam com alta qualidade e atendem aos mais rigorosos padrões das Normas ISO 9001 e AAR M-1003.

**Samuel Neto** – *It has been fundamental for the recovery and development of the Brazilian railway sector. After those companies became private, operators had to invest to win market share. This, combined with the growth of the economy in Brazil and worldwide until last year, led operators to perform massive investments in a sector previously abandoned.*

**Simefre Studies Series – Recently, you said that the sector, in Brazil, has not been affected by the global crisis. Can you explain why?**

**Samuel Neto** – *In Brazil, this was due to investments in expansion and renewal of the passenger transportation system by the Federal, State and Municipal (in the specific case of São Paulo) governments. In the United States and Europe, government and private investments in the passenger transportation segment were not discontinued.*

**Simefre Studies Series – Which are the most important markets for MWL Brasil?**

**Samuel Neto** – *In the international market, the company supplies to subway companies in New York, Chicago and Boston, as well as to operators in the U.S. and worldwide. As to the domestic market, we serve all passenger transportation companies (Metrô, in São Paulo and Rio de Janeiro, CPTM, CBTU, and more).*

**Simefre Studies Series – What is the annual production volume of WML Brasil, and what are its main products?**

**Samuel Neto** – *MWL BRASIL manufactures railroad forged axles, railway wheelsets, gear blanks for locomotives, forged wheels for overhead traveling crane, pulleys and carbon still ingots, which count on high quality and meet the most rigorous*

“ Investimentos garantiram bom desempenho do setor de passageiros durante a crise ”

“ Investments guaranteed the good performance of the passenger's sector during the crisis ”

Desde o final de 2008, a empresa passou a oferecer produtos fabricados em aço desgaseificado de nossa própria Aciaria. Com isso, além de garantir mais segurança ao segmento, a MWL BRASIL atende também as normas Européias EN 13261 e EN 13262, o que permite que ela amplie o seu mercado para Europa, Ásia, Américas e África. Nossa produção anual gira em torno de 72.000 rodas ferroviárias e 12.000 eixos ferroviários. 50% da produção de rodas ferroviárias da MWL BRASIL são destinados ao mercado externo e 90% da produção de eixos ferroviários, destina-se ao mercado interno.

**Série Estudos Simefre – A empresa tem investimentos previstos para os próximos anos ou em curso?**

**Samuel Neto** – A MWL está investindo 15 milhões de dólares por ano, entre 2008 e 2012. Investe 2,5% do faturamento em P&D e 1% em projetos sociais, atendendo ao público interno e externo.

**Série Estudos Simefre – Hoje, a palavra de ordem no meio empresarial é a preocupação com o bem estar social da população. Quais são as atividades desenvolvidas nos projetos sociais da MWL?**

**Samuel Neto** – Fazemos doações às obras assistenciais do município, entre elas creches, asilos, portadores de necessidades especiais, Associações de Caridade. Mais da metade de nossos funcionários participam de trabalho voluntário em várias obras assistenciais. Aproximadamente 90% dos colaboradores da MWL participam quando a empresa promove campanhas de arrecadação. A integração com a comunidade leva benefícios a cerca de 15% da população Caçapavense. Nossas parcerias envolvem a Prefeitura, Escolas, Creches, Asilos, Entidades que recuperam dependentes de drogas, Associações Assistenciais e Obras de Caridade. A MWL BRASIL tem ainda um informativo destinado a seus funcionários e familiares, através do qual, divulga e patrocina conhecimentos sobre saúde, segurança, bem estar.

**Série Estudos Simefre – Como poderíamos analisar o perfil da MWL Brasil?**

**Samuel Neto** – A MWL BRASIL é uma empresa nacional que atua há dez anos no mercado de transporte de cargas e passageiros. Atualmente tem 480

*ISO 9001 and AAR M-1003 standards. In the end of 2008, the company started to supply products with degassed steel. Thus, apart from guaranteeing more safety to the segment, MWL BRASIL also complies with Europe's EN 13261 and EN 13262 standards, which allows for the company to expand its sales toward Europe, Asia, the Americas and Africa. Our annual production is of approximately 72,000 railway wheels and 12,000 railway axles. Fifty percent of MWL BRASIL's railway wheels' output goes to the foreign market, as 90% of our railway axles are directed to abroad.*

**Simefre Studies Series – Does MWL has investments foreseen for the coming years or are they under way?**

**Samuel Neto** – MWL is investing US\$15 million per year, from 2008 to 2012. The company invests 2.5% of its revenues in R&D, and 1% in social projects focused on internal and external audiences.

**Simefre Studies Series – Today, the order of the day in the business métier is a concern for the population's social well being. What are the activities developed in the company's social projects?**

**Samuel Neto** – We make donations to municipal social assistance projects such as nurseries, elderly care homes, disabled people's projects and charity associations. Over 50% of our employees take part in voluntary actions in various social works. Some 90% of MWL's employees participate in the company's donation collection campaigns. Integration with the community results in benefits to approximately 15% of Caçapava's population. Our partnerships include the City Administration, schools and kinder care nurseries, homes for the elderly, entities dealing with drug addiction, social assistance associations and charity projects. MWL BRASIL also publishes a bulletin focused on its employees and their families, with information about health, safety and wellness.

**Simefre Studies Series – How can we portray MWL Brasil's profile?**

**Samuel Neto** – MWL BRASIL is a Brazilian company that operates for ten years in the market of passenger and rail transportation. Currently, it

funcionários diretos e gera, indiretamente, mais de 1500 empregos. Ocupa uma área de 427 mil metros quadrados e usufrui das vantagens de uma localização privilegiada no município de Caçapava, estado de São Paulo, às margens da Rodovia Presidente Dutra, que une as duas maiores cidades do país – São Paulo e Rio de Janeiro. Temos acesso à ferrovia, por meio de ramal ferroviário interno, integrando, assim, um corredor natural de exportação.

**Série Estudos Simefre – O Brasil se comprometeu com dois grandes eventos, a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos em curto prazo. O senhor acha que haverá tempo para o setor metroferroviário cumprir a sua missão no que se refere à mobilidade urbana, como aconteceu na China, por exemplo?**

**Samuel Neto** – A minha expectativa é positiva. Vai depender de uma decisão política de todas as esferas do governo para que os investimentos se realizem, visto que são necessários. Estes investimentos devem ser planejados, tanto pelo governo, quanto pela iniciativa privada, em um horizonte de longo prazo: 30 anos.

**Série Estudos Simefre – Com a aquisição da tecnologia para a construção do Trem de Alta Velocidade (TAV), as indústrias nacionais têm pleiteado junto ao governo que inclua normas para definir o percentual de equipamentos feitos no Brasil. O senhor acha que as empresas nacionais devem ser contempladas com um percentual relevante no fornecimento de equipamentos?**

**Samuel Neto** – Com certeza. Todas as empresas estão capacitadas a fornecer produtos com tecnologia e qualidade. O projeto do TAV é uma oportunidade única para que a indústria ferroviária nacional ingresse num patamar de desenvolvimento de tecnologias para atender este nicho de mercado. ●

*employs 480 direct employees and generates more than 1,500 indirect jobs. It occupies a 427-thousand square-meter area and takes advantage of a privileged location in the municipality of Caçapava, in the state of São Paulo, next to the Presidente Dutra Highway, which links the country's two largest cities, São Paulo and Rio de Janeiro. We are connected to the railroad through an internal railway stretch, integrating a natural export corridor.*

**Simefre Studies Series – Brazil has committed itself to two major events, the FIFA World Cup and the Olympic Games, in the short term. In your opinion, is there enough time for the subway and railway sector to fulfill its mission concerning urban mobility, as seen in China, for example?**

**Samuel Neto** – My expectations are positive. Investments are necessary, but they will depend on political decisions by government members of all levels. These investments should be planned by both,

*government and the private initiative, for the long term: 30 years.*

**Simefre Studies Series – Along with the acquisition of technology for the construction of the High Speed Train, domestic companies have been putting pressure on the government to include rules that define a percentage of equipment to be made in Brazil. Do you think that Brazilian companies should be granted a relevant percentage in equipment supply services?**

**Samuel Neto** – Certainly. All domestic companies are qualified to supply high-technology, quality products. The high speed train project is a unique opportunity for the Brazilian railway industry to advance towards technological development and fill this market niche. ●

“ Projetos sociais da MWL contemplam 15% da população do município de Caçapava ”

“ MWL's social projects benefit 15% of the population of the municipality of Caçapava ”