



servicio de asistencia tecnica

numero • 1

- 3 Editorial
- 4 Entrevista a Alberto Alarcón
- 8 Nota para reflexionar
- 10 Cursos de capacitación
- 10 Fechas para recordar
- 11 Comics para reflexionar

servicio de asistencia tecnica

eduardo tolero 315- neuquen

tel: 0299 - 4472400 / 4472419

Dedicada a todos los empleados

Esta es la primera edición de una revista dedicada a todos los empleados de SAT S.R.L. El motivo de su realización es crear un espacio de información y entretenimiento; en el que revivamos experiencias, compartamos incertidumbres y penetremos cada día más en nuestra empresa y nuestra industria.

Un ejemplar llegará a sus manos cada dos meses y se dividirá en varias secciones. Dependiendo de los temas que se consideren pertinentes en cada período, usted podrá encontrar, entre otras:

Noticias sobre la industria del petróleo

Novedades de la organización

Anécdotas de compañeros

Información sobre eventos y seminarios

Noticias sobre política, economía y sociedad que puedan influir en la empresa o la industria.

Esperamos que disfruten de nuestra primera edición, y si tienen ideas o sugerencias para la próxima emisión, no duden en enviarlas a través de la red interna o vía correo electrónico.

EDITORIAL

editorial@satsa.com.ar

“Tendría que cambiar el precio del petróleo en la Argentina”

Diario Río Negro Sulemento “Energía”-
sábado 26 de julio del 2008

El gerente de Operaciones de Servicios de Asistencia Técnica (SAT), Alberto Alarcón, advirtió que cuando los privados realizan inversiones crece la actividad de las empresas medianas y pequeñas. Sobre esa base, en esta entrevista reclama que se mejore el precio del petróleo en nuestro país.

SAT es una empresa de servicios petroleros que se creó en 1993, con la privatización de YPF, por iniciativa de seis integrantes de la ex compañía estatal. En la actualidad cuenta con 400 empleados y desarrolla sus actividades en las cuencas Neuquina, del Golfo San Jorge y Austral y, desde hace más de dos años, también en Brasil, acompañando un proyecto de YPF.

-¿Cómo fueron los inicios de SAT?

-Comenzamos las actividades en Plaza Huincul, con la asistencia técnica de la exploración. En ese momento había bastante trabajo, ya que la actividad de YPF experimentó un fuerte aumento con la privatización.



Alberto Alarcón

-¿Y cómo fueron creciendo?

-En principio éramos una sociedad de hecho y en 1995 pasamos a ser una SRL. Ya contábamos con 15 empleados. En la actualidad hay 400. El salto fuerte se produjo en el 2000, cuando comenzamos con el servicio de supervisión de perforación con la convocatoria de la Gerencia de Perforación de Repsol-YPF para participar en un proyecto para controlar los equipos de torre. Esto también implicó aumentar la estructura y expandirnos.

-¿Cuál es el mercado geográfico de SAT?

-Desarrollamos nuestra actividad en las cuencas Neuquina, del Golfo San Jorge y Austral y, desde hace más de dos años, también en Brasil acompañando un proyecto de sísmica y de interpretación de la información geofísica de YPF. Ahora nos están pidiendo otro tipo de servicios, lo cual implicaría una expansión.

-¿Cómo es el nivel de actividad de la cuenca Neuquina con respecto a la del Golfo San Jorge?

-Para SAT la actividad es mayor en la Neuquina.

-¿Y a nivel general?

-Es mayor en la del Golfo San Jorge; Pan American Energy es la empresa que más creció y Occidental está con actividad de nuevo, si bien la exploración es poca... en comparación con años anteriores, ahora es mínima.

-¿Cómo analizan el crecimiento del sector de servicios petroleros en Neuquén?

-Creció con la privatización de YPF, ya que se tuvo que salir a contratar todo. Las otras operadoras hicieron lo mismo. Tercerizar demostró ser más conveniente.

-¿Hay disponibilidad de personal capacitado?

-Nosotros hacemos formación de gente, estamos apuntando a técnicos para capacitarlos en el rubro. En función de las necesidades del cliente se orienta la formación, con el riesgo de que el día de mañana la persona capacitada se vaya a otra empresa. Pero es parte del riesgo empresarial; de hecho, este año han tomado algunos muchachos que hemos formado en conjunto.

-¿Cuál es la inversión aproximada que se debe hacer en capacitación?

-El costo de la capacitación en la actividad petrolera es elevado. Un curso de cuatro a cinco días de work control representa una erogación mínima de 2.500 pesos. Se capacita en las condiciones de trabajo que piden las operadoras. Si llega a haber un descontrol en un pozo, se busca que la

“Se llegaron a hacer unos 190 pozos exploratorios al año. En exploración prácticamente no se ha invertido en el último tiempo. Las empresas chicas lo han hecho más.”

persona esté capacitada para enfrentar la situación y sepa cómo desempeñarse.

-¿Cuál es la expectativa de trabajo?

-El tema lo veo bien, han surgido muchas operadoras chicas que han comprado áreas y necesitan apoyo logístico, ya que tendrán que desarrollar la exploración, controlar la perforación de un pozo. De hecho, estas empresas nos han contratado y también contratarán a otras empresas de servicios.

-¿Qué condiciones deberían darse en el marco de la renegociación de las concesiones para alentar la inversión?

-Desconozco los detalles de las negociaciones con el gobierno, pero las operadoras piden una ampliación en el tiempo. Tendría que cambiar el precio del petróleo en la Argentina; las productoras tienen costos a valores internacionales y cobran el precio del barril con la quita de las retenciones a las exportaciones de crudo. También tendría que aumentar el precio del gas, para equiparlo a los niveles internacionales. Se necesitan señales de precios para alentar la inversión.

-¿Desde cuándo se observa una declinación en la actividad exploratoria?

-Comenzó en 1998 y se acentuó en los últimos años. Se llegaron a hacer unos 190 pozos exploratorios al año. En exploración prácticamente no se ha invertido en el



último tiempo. Las empresas chicas lo han hecho más.

-¿Considera que las retenciones a las exportaciones de crudo incidieron en la falta de exploración?

-Sí, totalmente.

-¿Cómo ve el incipiente desarrollo en Río Negro?

-Río Negro creció; por ejemplo, la empresa Golden está invirtiendo en exploración, Apache en Fernández Oro, CGC.... hay pozos en el área de Catriel que estaban prácticamente abandonados y se ha reactivado.

-¿Qué perspectivas hay respecto de las zonas marginales?

-Hay que estudiarlas y correr el riesgo exploratorio. YPF está apuntando mucho al gas: en Loma de la Lata hay un pozo exploratorio llamado Tuareg; los resultados todavía no se ven, pero hasta ahora viene todo bien. Hay otro proyecto llamado "Lajas", en Sierra Barrosa.

-El gobernador Sapag sostuvo que apoyará a las pymes neuquinas, ¿lo está haciendo?

-No lo hemos notado como empresa. De hecho, estamos pagando todos los impuestos provinciales como cualquier hijo de vecino. Tenemos gente capacitada para hacer evaluaciones de las áreas y darle también un apoyo a la provincia en el control.

-¿El conflicto entre el gobierno y el campo incidió en el nivel de actividad?

-No, no notamos la incidencia; la actividad sigue igual.

-¿Qué obstáculos enfrentan?

-Siempre tenemos que estar negociando los precios con las grandes operadoras. Si no invierten mantienen los precios y no se puede crecer en la formación de más personal, nos vemos limitados en la realización de nuevas inversiones. Lo último que se negoció fue el aumento al personal, que representa un costo laboral alto. La cámara de las operadoras reconoce el ajuste, pero con una demora de unos 60 ó 90 días.

-¿Qué aumentos de sueldos se han producido?

-Entre un 40 y un 50% desde el 2007 a la fecha.

-¿Qué variables afectan la rentabilidad de las empresas de servicios?

-Las productoras reconocen solamente los aumentos de los costos salariales de la gente afectada al servicio, pero no del resto de los costos. Esto afecta la rentabilidad y nos limita para invertir en actualizaciones de software, por ejemplo, capacitación o infraestructura.

-¿Cómo afecta la presión tributaria?

-Bastante, y es malo porque nos aplican el Impuesto a los Sellos por cada renovación de contrato y lo cobran sobre el IVA; es una crítica a la provincia. Se ha planteado que cobran impuesto sobre impuesto. A veces nos ha ocurrido que pagamos el sellado sobre el monto total del servicio que se va a

prestar y al tiempo de iniciar los trabajos la operadora decide disminuir la actividad cuando ya se pagó por el trabajo completo, con lo cual hay que renegociar para la devolución de la proporción de ese sellado.

-¿Cómo es la relación con los sindicatos?

-Por nuestra parte hay una buena relación, tanto con los jerárquicos, en donde está afiliada la mayoría de nuestro personal, como con los de convenio. Capacitamos a la gente; buscamos hacerle entender al sindicato que apuntamos a prevenir accidentes para que participen más en las charlas que las operadoras brindan en temas de seguridad. En este sentido, todas las operadoras trabajan para la seguridad de su personal y el medio ambiente. El sindicato está acompañando bastante.

-En el aspecto macroeconómico, ¿qué pautas de gestión les han resultado útiles?

-Somos muy conservadores; hemos crecido gracias a ser cautelosos en las inversiones, cumplir con el servicio en el día a día, darle un valor agregado al servicio, llevar a la gente al pozo, traerla... es decir, trabajar codo a codo con la operadora en el cumplimiento de los objetivos que tiene. Y la calidad del servicio; a pesar de que a veces no se han reconocido algunos ítems de la tarifa, el servicio lo cumplimos de la misma manera.

-¿Qué exigencias les imponen las operadoras?

-En vehículos nos exigen una antigüedad de 5 años, por lo que todos los años tenemos que renovar parte de la flota. Estamos usando mucho el leasing para la compra de unidades, que además tiene ventajas impositivas.

-¿Percibe que hay una relación directa entre cómo les va a las operadoras y a las empresas de servicios?

-Sí, cuando la operadora invierte nos beneficia porque demanda más servicios, más personal, mayor movimiento en los yacimientos... y, a la inversa, cuando se disminuye la actividad baja la demanda.

DANIEL DARRIEUX



Un asunto cotidiano llamado accidente de tránsito

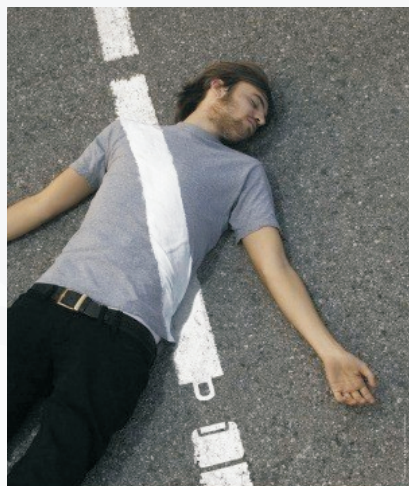
¡Crash!. El sonido del impacto es parte de la fauna urbana en este país. La mayoría corre hacia la ventana más próxima. No pocos se quedan en sus asientos en las oficinas, en el interior de sus casas, en la pieza del hotel como si nada hubiera sucedido. Nada fuera de lo normal, se entiende. ¡Crash! Y verán las cosas que pasan allá fuera. Parabrisas quebrados en mil pedazos, parachoques abollados, puertas retorcidas como viejas tarjetas de navidad. Todo esto en el mejor de los casos. En el peor, estaremos hablando de tristes fallecimientos

Primera postal: la duda

Dos amigos vuelven de un fin de semana en Villa La Angostura. Van detrás de un camión un poco fastidiados hasta que el chofer les hace una señal: despejado, adelante. El que va al volante le pregunta al otro ¿le creo?

La casualidad no es una palabra adecuada para referir la historia de los accidentes en la Argentina. La causalidad es la única respuesta suficiente. La muerte de sus emblemas, de sus ídolos no deja espacio para la duda. ¿En qué circunstancias murió Carlos Monzón? Sí, en un accidente de tránsito. ¿En qué circunstancias murió Rodrigo? Sí, en un accidente de tránsito.

Las calles, las rutas, los pasajes que conducen a las playas o a los bosques en tiempos de vacaciones, están llenos de trampas, de guiños, de enigmáticos laberintos contruídos por los que conducen.



Tal vez ya sea hora de buscar un nuevo concepto para referirse a las muertes que terminan en las rutas. La pregunta no es una hipótesis, ni siquiera es una pregunta que busque respuestas que no estén ya escritas en algún lado. Sin embargo, la hacemos una y otra vez en una búsqueda que quizás nos lleve hacia algún tipo de sosiego o justificación.

Segunda postal: como en Hollywood pero en Buenos Aires

Esto ocurrió hace unos diez años atrás sobre Avenida Entre Ríos a pocas cuadras del Congreso de la Nación. Un colectivo de pasajeros detiene en medio de la avenida imprevistamente su marcha. Atrás, un particular no alcanza a reaccionar y golpea el parachoques de su vehículo. El dueño del auto se baja y furioso le recrimina la maniobra al conductor. Discuten, se insultan. De pronto el chofer del colectivo

arranca dejando parado en la calle al otro. Como en una película norteamericana este comienza a correr detrás del colectivo. Finalmente, se agarra de una baranda, consigue subirse, salta los tres escalones que lo separan de su nuevo enemigo y lo golpea. Son alrededor de las 7 de la tarde y el micro circula por el centro de una de las ciudades más grandes del planeta. A pesar de la lucha de los dos hombres, el transporte público sigue de frente haciendo su ruta como ausente a todo.

Postal número tres: Caballo contra peón

Es una tarde poblada de autos y peatones. Cada cual cruza como puede. Un joven se acerca a la esquina para cruzar la calle. Ve que se acerca muy lentamente un auto conducido por un hombre mayor. Parece que va a detenerse. Cuando está a la mitad de su camino el joven se da cuenta de que se ha metido en una ridícula trampa: ya no puede volver pero el auto tampoco se detiene. Movido por el susto y la adrenalina alcanza la otra vereda. Sorprendido le grita al chofer: “¡Porqué no parás!”. El chofer hace un gesto de “Qué se la va a hacer”.

“Viviendo hace 5 años fuera del país, comprendo con mayor claridad que los argentinos, al manejar:

No respetan (ni entienden por qué hacerlo) los carriles.

No entienden que la cultura de ceder el paso genera tráfico más fluido.

- Tal vez por malgastar el tiempo muchos salen a último momento, apurados.

Muchos sienten placer por ir más rápido que los demás, y frustración cuando van lento “por culpa” de los otros.

En las ciudades tienen que lidiar con cientos de taxistas y colectivos que manejan pésimo y obstruyen la circulación.

Piensan en cómo aprovecharse de la situación o “los huecos” que se abren, para sí mismos, y no piensan, ni formulan la idea, de una posible cultura de trabajo en equipo entre todos los circulantes.

Se olvidan de usar las luces para comunicar sus maniobras.

Pero por otro lado...

Estacionan muchísimo mejor.

Comprenden mejor las cuestiones mecánicas de los automóviles (en los últimos 3 años, en EEUU, he cambiado unas 5-6 cubiertas a gente que estaba en la calle y no sabía cómo hacerlo, 2 de los cuáles ni siquiera sabía que tenían cubierta de auxilio y herramientas incluidas en el auto; también conozco bastante gente que no puede manejar un auto con cambios manuales). Sé que tenemos varias cuestiones positivas acerca del manejo de automóviles”.

CLAUDIO ANDRADE
candrade@rionegro.com.ar



9-11 de julio - Well Control

JORQUERA, Horacio
MONTEOLIVA, Luis Eugenio
ECHEGARAY, Gustavo Sergio
FABRIANI, Osvaldo Luis
ANTE, Bartolome Ramón
MENDEZ, Carlos Dante
BAIDANOFF, Jorge Eduardo
PIUTRIN, Julio Alberto
PAEZ, Miguel Angel
SILVA, Rubén Carlos

24-25 - Concientización y Liderazgo

PACHECO, Oscar Mario
ASTORGA, Jorge Rafael
MEEK, Esteban Hugo
RODRIGUEZ, Raúl Eduardo

6-8 / 13-15 de agosto - Medicina Preventiva

OLIVERI, Cayetano Antonio
MARCHESSI, Jose Luis
GOROSTERRAZU, Jorge Alberto
BENGOLEA, Carlos Vicente
BAZAN, Eduardo Domingo
BOUSSY, Osvaldo Horacio
CAPOMAGGI, Duilio Ernesto
FERNANDEZ, Erminio Gumerindo
JARAMILLO, Jorge Washington
LANA MELLADO, Alejandro Juan
MEDERO, Dimas Alberto

26- 28 de agosto - Company man para Perforación

LOPEZ, Jose Narciso
MALDONADO, Eduardo Alejandro
VALENZUELA, Mario Atilio
MONTES, Oscar Juan
CONTRERAS, Luis Edgardo
CHAUQUI, Nestor Hugo
MAIRÓTTA, Mario Alfredo
CARRASCO, Tomas Guillermo

FECHAS PARA RECORDAR

-17 de junio DÍA DEL INGENIERO
-18 de junio DÍA DEL EMPRESARIO
-20 de julio DIA DEL AMIGO
-4 de septiembre DIA DE LA SECRETARIA

-CUMPLEAÑOS

Zona "El Porton"

23 de junio - Sepúlveda, Armando Ernesto
25 de junio - Cardozo, Pascual Antonio

Zona "Rincón"

18 de junio - Nunes, Pedro Agustín
22 de junio - Miranda, Jesús María
5 de julio - Millan, Juan Hugo

Zona "Loma la Lata"

12 de junio - Valenzuela, Gustavo Manuel
24 de julio Moreno, Nestor Rodolfo
15 de Agosto - Albornoz, Fernando Enrique

