

COMPANIA ARRENDATARIA DEL
MONOPOLIO DE PETROLEOS, S. A.

Departamento: DISTRIBUCION

Sección: ESTADISTICA

Registro general número 20.216

AÑO 1928

Núm. - 4 -

EXPEDIENTE concerniente a las mermas de productos monopolizados desde origen hasta las factorías, manipulación en estas y distribución a los clientes.

Madrid, 9 de A b r i l de 1928.

Sr. Director :

La Delegación del Gobierno cerca de esta Compañía, ha dirigido con fecha 27 último, la siguiente comunicación al Sr. Presidente del Consejo de la misma :

» Excmo. Sr.: Con fecha 23 del cte. se ha dictado por esta Delegación del Gobierno el siguiente acuerdo: Coincidiendo la Delegación del Estado y esa Compañía, el considerar del máximo interés, el problema de la disminución de las mermas, se impone abordarlo resueltamente una vez pasado el periodo de implantación y organización previo, señalando de un modo concreto, los porcentajes admisibles para las pérdidas de carácter inevitable que proporcionan por diferencia, la cuantía de los que no lo son. A este fin iba ensaminado el oficio de esta Delegación N^o 210 del 29 del pasado y conociendo ya el régimen a que se encuentran sometidas las factorías por la relación detallada que acompaña al oficio de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos S.A. N^o 578, interesa que se fijen los tantos por ciento de las mermas admisibles :

1^a.- En el transporte desde el punto de embarque a la factoría española.

2^a.- Durante el almacenamiento de la misma.

3^a.- En los transportes desde la Factoría receptora a

.....

las estaciones subsidiarias: a) cuando se emplean vagones cisternas, b) cuando se emplean camiones cisternas.

4ª.- Durante el almacenamiento en las estaciones subsidiarias.

5ª.- En las entregas a los expendedores o revendedores.

6ª.- En las entregas efectuadas por éstos al consumidor, en envases.

Se prescinde del conocimiento de las mermas que puedan tener las Factorías arrendadas en el almacenamiento de los productos por el régimen especial a que están sometidos y del mismo modo las de las entregas efectuadas por aparatos surtidores, porque su limitación está fijada en los Reglamentos de la verificación oficial de contadores de líquidos.- Por cuanto antecede se acuerda disponer que la Compañía Arrendataria facilite los datos anteriores.- Lo que traslado a V.E. para conocimiento de esa Compañía Arrendataria y demas efectos.- Dios guarde a V.E. muchos años. Madrid 27 de Marzo de 1928.- El Delegado del Gobierno.”

Antes de entrar al estudio de la propuesta correspondiente, entendemos procede informen las Secciones interesadas:

Aprovisionamiento, acerca el Nº 1.

Técnica, acerca el Nº 2.

Petróleos ligeros y pesados, Nº 3 ampliado a transportes por vía marítima de Factoría a Depósito secundario, especialmente al Norte de Africa; Nº 4, 5 y 6.

.....

Una vez recogidos los informes expresados, devuélvase a DISTRIBUCION para la propuesta definitiva con carácter general.

Madrid, 9 Abril 1928.

INFORME DE LA SECCION DE APROVISIONAMIENTO

MERMAS EN EL TRANSPORTE DESDE EL PUNTO DE EMBARQUE A LAS FACTORIAS ESPAÑOLAS

Los cuadros adjuntos expresan, por separado para cada barco, las mermas habidas en las importaciones hechas desde el Mar Negro y desde América.

De ellos se deduce que nuestras importaciones acausan hasta la fecha, los promedios siguientes de mermas referidas a lo cargado según facturas:

CARGAMENTOS PROCEDENTES DEL MAR NEGRO:

Petróleo.....	0,79	1/2%
Gasolina corriente.....	1,26	1/2%
Gasolina aviación.....	1,14	1/2%
Gas-oil.....	1,18	1/2%
Fuel-oil.....	0,80	1/2%

CARGAMENTOS PROCEDENTES DE AMERICA:

Petróleo.....	2,00	1/2%
Gasolina corriente.....	0,98	1/2%
Gasolina aviación.....	No importada	
Gas-oil.....	No importado	
Fuel-oil.....	0,49	1/2%
Petróleo crudo.....	0,68	1/2%

Saltan a la vista varias anomalías :

.....

1ª.- Para gasolina y Fuel-Oil, es mayor la merma del Mar Negro que la de América.

2ª.- En el Mar Negro es mayor la merma en gasolina corriente que en la de aviación y ésta, menor que la de Gas-Oil.

3ª.- La merma de petróleo en los cargamentos procedentes de América, es mayor que la de gasolina de igual procedencia.

Estos resultados tan anómalos, son explicables por las dificultades inherentes a toda nueva organización, por lo cual entendemos no deben tomarse como norma para ulteriores resoluciones.

Con todo, la experiencia adquirida en ésta clase de importaciones durante años anteriores, nos permite dar como aceptables las mermas siguientes :

CARGAMENTOS PROCEDENTES DEL MAR NEGRO:

Petróleo.....	0,75	7%
Gasolina corriente.....	1,00	10%
Gasolina aviación.....	1,25	12%
Gas-oil.....	0,50	5%
Fuel-oil.....	0,50	5%

CARGAMENTOS PROCEDENTES DE AMERICA:

Petróleo.....	1,25	12%
Gasolina corriente.....	1,50	15%
Gas-oil.....	1,00	10%
Fuel-oil.....	1,00	10%
Petróleo crudo.....	1,25	12%

Madrid, 17 de Abril de 1928.

.....

INFORME DE SECCION TECNICA

Las mermas dependen de las condiciones actuales de nuestras Factorías y de los medios de que cada una dispone para la recepción de los diversos productos debiendo fijarse los tantos por ciento que han de considerarse como admisibles en la actualidad, los cuales podrán eventualmente reducirse a medida que se vayan mejorando los servicios a Instalaciones, así como los elementos de transporte marítimo, descarga, almacenaje, manipulación, envasado, transporte terrestre, acarreo y suministro.

Partiendo de estas bases, ha estudiado esta Sección Técnica los porcentajes de merma que puedan admitirse para cada uno de nuestros productos, teniendo en cuenta la diferente naturaleza y volatibilidad de los mismos, en las distintas etapas de su camino, desde el punto de origen al consumidor, especificándolos en el adjunto cuadro previamente razonado en el siguiente informe :

1º.- MERMAS DESDE EL PUNTO DE EMBARQUE AL DE DESCARGA.- Son las que se producen en los barcos tanques durante el viaje desde el Puerto de carga al de descarga. . Dependen, para cargamentos de igual naturaleza, del tiempo invertido en el viaje, de las condiciones climatológicas que encuentre el barco en su camino, de que los tanques de aquel sean mas ó menos estancos y de que sus cierres y válvulas sean ó no herméticos dependiendo estas últimas condiciones de la calidad de los materiales y mano de obra empleados en la construcción del

.....

barco, del tiempo que lleva de servicio, de su estado de conservación, etc. etc.

Todos los antedichos factores varían notablemente para distintos cargamentos, lo que hace muy difícil fijar un límite para las mermas admisibles por este concepto. Sin embargo, se han consultado antecedentes de las antiguas Compañías Petrolíferas, y con arreglo a los mismos se han fijado las mermas límites admisibles que figuran en el adjunto cuadro.

2º.- MERMAS DURANTES LA DESCARGA DE LOS PRODUCTOS PETROLIFEROS EN LA FACTORIA.- Se refieren a los que se originan durante la descarga de dichos productos y su transporte hasta dejarlos almacenados en los tanques de la Factoría.

Dependen dichas mermas de la forma en que se efectúa la descarga y el transporte, sea por tubería, por gabarras ó pequeños barcos tanques, ó bien por camiones cisternas. En cualquiera de estos casos, influyen en las mermas las condiciones en que se hallan los elementos que se emplean en la descarga, la duración de ésta, las condiciones climatológicas en que la misma se efectue, etc.

Se comprende que sea también poco menos que imposible fijar límites precisos de las mermas por este concepto, ya que los antedichos factores, las hacen variar extraordinariamente. Las cifras que indicamos en el adjunto cuadro, se han fijado con arreglo a los datos obtenidos en la práctica, aunque su exactitud no pasa de ser muy relativa por las razones antedichas.

3º.- MERMAS DURANTE EL TIEMPO DE ALMACENAJE EN LA FACTO-

.....

RIA RECEPTORA.- Se refiere a las que se producen en los tanques de almacenaje y servicio, y las que se originan en los trasiegos, envasado y demás manipulaciones que se efectúan en la Factoría receptora, durante la permanencia de las mercancías en la misma.

Las mermas en los tanques dependen de las siguientes circunstancias:

- a).- De las condiciones climatológicas de la factoría.
- b).- Condiciones de estanqueidad del fondo, cuerpo cilíndrico y cubierta ó tapa de los tanques, y estado de conservación en que se encuentran.
- c).- Condiciones de hermetismo de los cierres y válvulas en las entradas de hombre, bocas de entrada y salida de líquidos, etc. etc.
- d).- Condiciones en que se encuentran las entradas de hombre, bocas de registro y agujeros de ventilación de las cubiertas de los tanques, indicando el sistema de sus cierres.
- e).- Aparatos o dispositivos de que se hallan provistas las cubiertas de los tanques para evitar en los mismos sobre presiones interiores ó exteriores, tales como cierres hidráulicos, válvulas de doble efecto, etc. etc.
- f).- Recuperadores de gases ú otros dispositivos para recoger los que se producen por evaporación en el interior de los tanques, condensándolos convenientemente.
- g).- Dispositivos para la refrigeración de los tanques, con objeto de evitar la elevación de temperatura en los mismos en los días calurosos, con las consiguientes pérdidas por

.....

evaporación.

h).- Pintura interior y exterior de los tanques, la primera para evitar la oxidación de las paredes del tanque y las consiguientes fugas por las juntas, y la segunda con el mismo objeto que el anterior, y además para facilitar la reflexión del calor solar, pintando exteriormente el tanque en blanco ó tono claro.

Como las antedichas circunstancias son muy distintas en las diversas factorías, incautadas y que utiliza el Monopolio, se comprende que tampoco puedan precisarse con carácter general las mermas que se producen durante la permanencia de las mercancías en los tanques de almacenaje y servicio. Por análogas causas, es difícil precisar las mermas que se originan en los trasiegos, envasado y demás manipulaciones que se efectuen en las Factorías receptoras, por lo que englobamos aquellas con las mermas en tanques, fijando para ambas los límites prudenciales que figuran en el adjunto cuadro.

4º.- MERMAS EN EL TRANSPORTE DESDE LA FACTORIA RECEPTORA A LAS ESTACIONES, SESIDIARIAS Y DEPOSITOS O ALMACENES.- Dependien de la forma en que se lleve a cabo dicho transporte, de los elementos que en el empleen y de los que se utilizan para la carga y descarga. Las mermas en el transporte por vagón cisterna son en general, menores que por camiones cubas, y en uno y otro caso, varian según la duración del mismo, condiciones climatológicas en que se efectuen, etc. Como además es imposible precisar las cantidades de mercancía que se habrán de transportar en una u otra forma, nos

.....

limitamos a fijar el indistintamente porcentaje de mermas admisibles en el transporte desde la Factoría receptora a las Subsidiarias y Depósitos, sea este en camiones-cubas o en vagones-cisternas.

5º.- MERMAS DURANTE EL ALMACENAMIENTO EN LAS ESTACIONES SUBSIDIARIAS.- En términos mas restringidos, influyen en estas mermas, las mismas causas estudiadas en el párrafo dedicado a las mermas en Factorías receptoras.

6º.- MERMAS EN LOS TRANSPORTES Y ENTREGAS DE MERCANCIA A GRANEL.- Dependen de las condiciones de los camiones-cisternas, de la duración del transporte, de la forma en que se hagan las operaciones de carga y descarga, de la duración del viaje y de las condiciones climatológicas en que se verifica éste.

7º.- MERMAS EN LOS TRANSPORTES Y ENTREGAS DE MERCANCIAS EN BIDONES.- Influyen en ellas las condiciones de estanqueidad de éstos, el tiempo que dure el transporte y las condiciones climatológicas en que se efectúe éste.

8º.- MERMAS DURANTE LA PERMANENCIA DE LOS PRODUCTOS EN LOS TANQUES DE LOS APARATOS SURTIDORES.- Dependen de las condiciones del tanque, de la forma en que está instalado, del clima en el lugar del emplazamiento, y de las condiciones generales de la instalación del aparato surtidor.

Los porcentajes consignados en el adjunto cuadro se refieren y deben aplicarse al total de mercancías suministradas ó vendidas durante el año, como si en su totalidad hubieran pasado por las ocho fases que producen dichas mermas. El porcentaje sobre la cantidad que real-

.....

mento pase por una de dichas fases se determina dividiendo por dicha cantidad la merma total anual por tal concepto, calculada por este cuadro :

EjemPlo : Supongamos que la cantidad total de gasolina auto vendida ó suministrada por CA.FSA durante un año, haya sido de 200.000 toneladas. La merma total durante el año por el concepto octavo, o sea por permanencia de los combustibles líquidos en los tanques de los aparatos surtidores será de $200.000 \times \frac{0'25}{100} = 500$ toneladas. Si la cantidad suministrada ó vendida en los aparatos surtidores ha sido, por ejemplo: 4/5 de la total ó sean $4/5 \times 200.000 = 160.000$ toneladas, el tanto por ciento de mermas por este concepto, sobre la cantidad de combustible líquido suministrada ó vendida en los aparatos surtidores, será de $\frac{500}{160.000} \times 100 = 0'31 \%$.

COEFICIENTES DE MERMAS LÍQUIDAS AL PASAR LAS DIVERSAS FASES, APLICADOS SOBRE LA CANTIDAD TOTAL DE VENTA ANUAL POR CADA PRODUCTO, CALCULADO EN EL MOMENTO DE LA MANIPULACIÓN Y DISTRIBUCIÓN, TENIENDO EN CUENTA LA PERMANENCIA CONSTANTE EN EL TANQUE DE LOS RESERVARIOS REGLAMENTARIOS

Tipo del Combustible	COEFICIENTE DE LAS MERMAS								Totales
	12.	22.	32.	42.	52.	62.	72.	82.	
Gasolina aviación	1'50%	0'15%	1'75%	0'35%	1'40%	0'30%	0'35%	0'35%	9'15%
Gasolina auto	1'30%	0'10%	1'75%	0'25%	1'30%	0'20%	0'25%	0'25%	7'30%
Petróleo refinado	1'00%	0'05%	1'35%	0'17%	1'00%	0'10%	0'15%	0'00%	4'85%
White Spirit	1'00%	0'08%	1'35%	0'17%	1'00%	0'10%	0'15%	0'00%	4'85%
Gas - Oil	0'75%	0'05%	1'50%	0'10%	0'75%	0'05%	0'10%	0'10%	3'40%
Fuel - Oil	0'75%	0'05%	1'50%	0'10%	0'70%	0'05%	0'10%	0'00%	3'15%

Madrid, 26 de Abril de 1928.

.....

INFORME DE DISTRIBUCION
(Petróleos Ligeros)

Los apartados a que corresponde informar a esta Sección son :

3º.- MERMAS DESDE FACTORIA A DEPOSITO SECUNDARIO.-

A) En vagón-cisterna.- Son generalmente imperceptibles, especialmente en las gasolinas pesadas, petróleo, White Spirit, etc., pero la pequeña merma promedio del 0,3 al 0,5 % es inevitable, como lo demuestra la experiencia y modo de proceder de las antiguas Compañías abastecedoras, que consideraban siempre el 0,5 % (medio por ciento) al receptor.

B) En camión-tanque.- Las mermas en el acarreo en camión tanque, sea a Depósitos, sea a surtidores (que no son mas que depósitos individuales, puede conceptuarse exactamente la misma que en vagón-cuba ó sea el medio por ciento que se subsana generalmente en los envíos al consumidor, en el momento del llene en las Factorías ó depósitos, revertiendo como merma en Factoría, para evitar la siempre desagradable y justa reclamación del cliente.

C) En bidones, vía terrestre.- Varían notablemente, las mermas, especialmente según el estado del bidonaje y forma en que haya sido estibado, oscilando en una buena administración y con elementos técnicos debidamente adecuados, entre el 0,75 y el 1,5 % (1 $\frac{1}{2}$ por ciento), entendiéndose que como promedio anual, por este concepto, no debemos admitir mas del 1 % (uno por ciento), tomando las oportunas medidas

.....

para que no revierta esta merma el cliente.

D) En bidones, vía marítima.-La experiencia anterior al Monopolio, así como la que efectuamos desde la implantación de éste con los suministros en bidones por vía marítima a Castellón, Palamós, Garrucha, Cartagena, Aguilas, Motril y muy especialmente a las plazas del Norte de Africa, nos demuestran que la merma es siempre y sin excepción, en este caso superior al transporte terrestre en un 1 %, oscilando entre el $1 \frac{1}{2} \%$ y el $2 \frac{1}{2} \%$ entre la salida de depósito ó Factoría y la entrega a depósito ó consumidor en el punto de destino. Admisible, por tanto, debe serlo imprescindible el 2% por tratarse de una merma completamente inevitable y que en ningún caso puede revertir al consumidor. Por esta causa hemos tenido ya dificultades con surtidores oficiales e Institutos armados, especialmente en Africa que ahora nos exige la facturación y extensión de los vales, a base de las mediciones en el momento de la entrega en sus depósitos.

4º DURANTE EL ALMACENAMIENTO EN LOS DEPOSITOS SECUNDARIOS.-

La merma varía según sea este almacenamiento a granel ó en bidones. En el primer caso, la merma admisible por inevitable, es la del $\frac{1}{2} \%$ en cambio, en el segundo se eleva al 1 %, suponiendo que la existencia permanente no exceda de la que corresponde al consumo de un mes.

5º DURANTE LA ENTREGAS AL CLIENTE.- La merma es la expresada en el apartado 3º, según sea el medio de acarreo:

- $\frac{1}{2} \%$ en vagón cisterna
- $\frac{1}{2} \%$ en camión cuba
- 1 % en bidones, transporte terrestre
- 2 % en bidones, transporte marítimo.

.....

6º ENTREGAS AL PÚBLICO EN ENVASES.- En nuestra opinión debe procurarse reducir estas normas al mínimo, revertiéndola al depósito, en forma de calibrar debidamente las máquinas llenadoras, siendo la merma la mencionada en el punto 5º. Si el revendedor envasa directamente en bidones pequeños para servir al público, debe hacerlo en forma que la cantidad entregada, sea la que el público pague y precintado el bidón no debe admitirse merma alguna, aparte la influencia pequeñísima de la temperatura en cantidades de 5 y 10 litros, que no alcanza al medio por ciento. Los bidones mayores son llenados en nuestros depósitos.

Madrid, 30 de Abril de 1928.

INFORME DE PETROLEOS PESADOS

Las mermas en Gas Oil, Diesel y Fuel Oil, son debidas unicamente a la manipulación, y por tanto, dependen del perfeccionamiento de nuestros medios de transporte, almacenamiento y distribución, tendiendo como lo estamos realizando a los suministros a granel, la merma desde factoría al cliente ó depósito secundario, no alcanza al medio por ciento. En depósito secundario no debe admitirse merma alguna.

En el acarreo al cliente, a granel, el máximo admisible es el $\frac{1}{2}$ %.

Cuando la manipulación y el suministro es en envases, la merma puede alcanzar al 1% máximo, y por tanto,

.....

creemos que en resumen, las mermas que en estos productos pueden admitirse, son:

En Factoría $\frac{1}{2}\%$.

En Transporte a granel hasta Depósito secundario, almacenamiento y manipulación en éste, 1%.

Entregas a clientes, $\frac{1}{2}\%$ a granel y 1% en envases.

Hay que tener en cuenta que estas mermas no se suman siempre, pues de factoría a cliente por ejemplo, no excede del $\frac{1}{2}\%$ a granel y 1% en envases. Y desde Factoría a través de depósito secundario hasta cliente, oscila entre el 1% y el 2%.

Llamamos además la atención de que estas mermas no deben computarse por cada envío, ni suministro, sino revertidas a Factoría o a Depósito secundario, deben registrarse trimestralmente y saldarse anualmente a fin de ejercicio, y en relación con el total de la cantidad de cada producto, manipulada.

Madrid 1 de Mayo de 1928.

INFORME DE PRODUCTOS ESPECIALES

PARAFINAS.- La merma solo es en factoría o depósito, y debida en general, a las condiciones de almacenamiento de recepción, roturas de envases y dificultad de aprovechamiento de partículas sueltas. Puede admitirse en conjunto, desde la recepción en Factoría, a la facturación o entrega al cliente, el $\frac{1}{2}\%$.

ASFALTOS.- Como en el caso anterior, la merma es insignifi-

.....

cante, especialmente en los tipos duros, pues los derrames se solidifican en contacto con el piso o suelo y son recogidos luego con pérdidas mínimas que en relación con la cantidad total manipulada, desde la descarga hasta la entrega al cliente, incluidas las estibas y desestibas en factoría, no alcanzan al $\frac{1}{2}$ %.

DESTILADOS DEL CARBON.- Tratándose de productos similares a los destilados de petróleo, pueden aplicarse las mismas mermas que para estos, suprimida la merma en factoría, por no existir esta, a saber:

a).- En Depósito, (incluido transportes):

Benzoles.....	2 %.
Gas Oil.....	1 %.
Ord Oil.....	1 %.

b).- Entregas a clientes: $\frac{1}{2}$ % en todos los productos.

Conviene se liquide a fin de cada ejercicio, pues en unos envios, o estaciones y recorridos es mas, y en otros menos.

Madrid 1 de Mayo de 1928.

Sr. Director:

De acuerdo con los informes anteriores, puede contestarse la comunicación de la Delegación del Gobierno, fecha 27 de Marzo último a base del siguiente resumen:

Está perfectamente de acuerdo esta Compañía con la Delegación del Estado, acerca de la importancia que entraña el problema de las mermas que sufren los productos petrolíferos desde el punto de origen hasta su entrega al consumidor

.....

coincidiendo asimismo en considerar de interés grande para el Monopolio la reducción de dichas mermas a las absolutamente inevitables y la fijación de los tantos por ciento que deben admitirse para estas últimas.

Sin perjuicio de los trabajos que efectúan las diversas Secciones, orientados en el sentido de ir perfeccionando las instalaciones y servicios del Monopolio de Petróleos, con objeto de que las mencionadas mermas tiendan a reducirse al mínimo ideal, entendemos que por el momento hay que atenerse a las condiciones actuales de dichas instalaciones y de los medios de que dispone esta Compañía para efectuar los mencionados servicios, fijando con arreglo a aquellas, los tantos por ciento que han de considerarse como admisibles en la actualidad, los cuales se procurará ir reduciendo a medida que se vayan mejorando las instalaciones y los elementos de transporte marítimo, descarga, almacenaje, manipulación, envasado, transporte, y suministros etc.

Partiendo de esta base y teniendo en cuenta la diferente naturaleza y volatibilidad de los diversos productos petrolíferos comerciales, los porcentajes de merma que pueden admitirse por cada uno de nuestros productos, en las distintas etapas de su manipulación desde el punto de origen hasta la entrega al consumidor, teniendo en cuenta el almacenamiento permanente de una cantidad equivalente al consumo de cinco meses, (cuatro meses de repuesto y un mes de manipulación), son las siguientes :

1ª.- TRANSPORTE DE ORIGEN A FACTORIA ESPAÑOLA.- La merma

.....

admisible en promedio anual, por este concepto, debe ser como máximo,

a).- <u>Procedencia Mar Negro.-</u>	
Gasolina aviación.....	1,25 ^{1/2}
Gasolina auto.....	1,00 ^{1/2}
Petróleo.....	0,75 ^{1/2}
White Spirit.....	0,75 ^{1/2}
Gas - Oil.....	0,50 ^{1/2}
Fuel - Oil.....	0,50 ^{1/2}
Parafina.....	0,25 ^{1/2}
Asfaltos.....	0,50 ^{1/2}
Crudos.....	1,00 ^{1/2}
b).- <u>Procedencia Báltico, Atlántico ó America.-</u>	
Gasolina aviación.....	1,50 ^{1/2}
Gasolina auto.....	1,30 ^{1/2}
Petróleo.....	1,25 ^{1/2}
White Spirit.....	1,00 ^{1/2}
Fuel Oil.....	0,50 ^{1/2}
Gas Oil.....	1,00 ^{1/2}
Parafina.....	0,50 ^{1/2}
Asfaltos.....	1,25 ^{1/2}
Crudos.....	-

22 - ALMACENAMIENTO EN FACTORIA.- Durante la estancia de los productos en la Factoría y manipulación de los mismos, las mermas aceptables en relación con las salidas totales durante el año, son :

Gasolina aviación.....	4,75 ^{1/2}
Gasolina auto.....	3,75 ^{1/2}
Petróleo.....	2,35 ^{1/2}
White Spirit.....	2,35 ^{1/2}
Gas Oil.....	1,50 ^{1/2}
Fuel Oil.....	1,40 ^{1/2}
Parafina.....	0,50 ^{1/2}
Asfaltos.....	0,50 ^{1/2}
Crudos.....	0,50 ^{1/2}

(La cifra que parece a primera vista elevada, en la gasolina, no lo es, teniendo en cuenta que la pérdida por evaporación revierte sobre la cantidad total manipulada durante el año, que ha permanecido durante cinco meses en stock. Demostrando la experiencia que el coeficiente de merma, viene a ser del 0,01 % diario en la gasolina corriente, sobre la cifra

.....

de salida, con un stock de 50 a 60 días, resulta como coc-
ficiente diario 0,025 % para nuestras factorías, lo que mul-
tiplicado por 150 días, dá 3,75 %).

3º - TRANSPORTE DESDE FACTORIA A DEPOSITO SECUNDARIO.-

a) En vagón cisterna.-

Gasolina aviación.....	1,00	1%
Gasolina auto.....	0,50	1%
Petróleo.....	0,50	1%
Gas - Oil.....	0,50	1%
Fuel - Oil.....	0,50	1%

b) Envasado, vía terrestre.-

Gasolina aviación.....	2,00	1%
Gasolina auto.....	1,25	1%
Petróleo.....	1,25	1%
Gas - Oil.....	1,00	1%
Fuel - Oil.....	1,00	1%
Productos especiales.....	0,50	1%

c) Envasado, transporte marítimo.-

Gasolina aviación.....	2,50	1%
Gasolina auto.....	2,00	1%
Petróleo.....	2,00	1%
Gas - oil.....	1,50	1%
Fuel - Oil.....	1,50	1%
Productos especiales.....	1,00	1%

4º - ALMACENAMIENTO EN INSTALACIONES SECUNDARIAS.- En este

caso, y aplicadas como siempre a las salidas anuales, las
mermas admisibles serían :

Gasolina aviación.....	1,40	1%
Gasolina auto.....	1,20	1%
Petróleo.....	1,00	1%
Gas - Oil.....	0,50	1%
Fuel - Oil.....	0,75	1%
Productos especiales.....	0,50	1%

5º - EN LAS ENTREGAS A EXPENDEDORES O REVENDEDORES.-

Gasolina aviación.....	1,00	1%
Gasolina auto.....	0,75	1%
Petróleo.....	0,50	1%
Gas - oil.....	0,50	1%
Fuel - oil.....	0,50	1%

.....

6º - EN LAS ENTREGAS EFECTUADAS POR LOS AGENTES AL PUBLICO
O CONSUMIDOR.-

Gasolina auto.....	0,50	‰
Petróleo.....	0,50	‰
Gas - oil.....	0,50	‰
Fuel - oil.....	0,50	‰

En lo que se refiere a Destilados del Carbón, el Grupo de los benzoles debe equipararse a las Gasolinas, y los Aceites Pesados, Dieselina, Gas Oil y Ordoil, a las mismas bases establecidas por los mismos productos destilados del Petróleo.

Como se expresa en los diversos informes, conviene establecer las mermas apreciadas por estadística en los balances de existencias en relación con las salidas de cada Factoría ó Depósito, concentrando en lo posible todas ellas en estos dos grupos, y separadamente lo concerniente a los envios de origen en buque-tanque.

Tambien convendria que aunque por el momento se llevara una cuenta de mermas para cada Factoría, a fin de año se refundieran todas ellas en una sola, para apreciar en suma algebraica el resultado global para cada producto. Así por ejemplo, suponiendo una venta general de 50.000 toneladas de Gas Oil, deberian revisarse a fin de año las cuentas de Mermas, desglosando la cuenta concerniente a los envios en buque-tanque, cuyo máximo en promedio deberia ser el 0,75 ‰ y ver luego a cuanto alcanzaban las demás mermas revertidas a Factorias cuyo máximo promedio no deberia exceder del 2,5 ‰ o sean unos 1.250 toneladas en el caso mas desfavorable que a precio de coste representaria unas 125.000 pe-

.....
.....

setas contra 10.000.000 de pesetas que percibe la Renta por las 50.000 toneladas antedichas.

Madrid 4 de Mayo de 1928.