

MINISTERIO DE HACIENDA

---

---

DELEGACION DEL GOBIERNO EN LA RENTA DE PETROLEOS

---

---

MEMORIA

DEL AÑO 1965

MEMORIA

EXCMO. SR.:

La Delegación del Gobierno en la Compañía Administradora del Monopolio de Petróleos eleva a V. E. una Memoria-Informe correspondiente al año 1965, con el mismo detalle y apartados adoptados para los años anteriores; si bien en cada uno de ellos se introduce la novedad de destacar el hecho más notable ocurrido en el año finalizado o el deseo para el año 1966 de que se produzcan determinadas mejoras, en beneficio de la Renta de Petróleos.

### PRODUCCION NACIONAL E IMPORTACION

Tal como se anunciaba en la Memoria del pasado año, a fines del año 1965 ha empezado a funcionar la refinería de ENCASO, en Puertollano, pero no se pudo lograr desapareciesen las importaciones de fuel-oil, como en aquella ocasión se suponía, en parte porque las entregas comenzaron en el mes de noviembre y no en el de octubre.

Las entregas de carburantes y combustibles líquidos realizadas el año 1965 fueron, cifradas todas en peso, las siguientes:

PRODUCTOS	REPESA Toneladas	CEPSA Toneladas	ENCASO Toneladas	PETROLIBER Toneladas	TOTALES Toneladas
Gasolina 96 . . . . .	398.475	216.074	—	145.468	760.017
Gasolina 85 . . . . .	246.340	63.253	—	129.474	439.067
Gasolina 62 . . . . .	17.027	8.878	1.378	6.809	34.092
Nafta . . . . .	—	—	—	3.829	3.829
Carb. agrícola . . . . .	10.392	—	—	6.696	17.088
J. P. 4 . . . . .	28.716	2.083	—	—	30.799
R. D. 2494 . . . . .	76.896	2.125	—	43.108	122.129
Keroneso . . . . .	176.329	81.808	—	31.653	289.790
Gas-oil . . . . .	1.360.948	428.594	58.435	568.100	2.416.077
Gas-oil Jumo . . . . .	—	518	—	—	518
Fuel-oil . . . . .	2.658.111	1.731.756	73.926	777.711	5.241.504
TOTALES . . . . .	4.973.234	2.535.089	133.739	1.712.848	9.354.910

Independientemente de las entregas de combustibles hechas por las refinerías nacionales, por CAMPSA se ha recibido durante 1965, de empresas siderúrgicas, 4.512.000 litros de benzol, para su mezcla con gasolina 85 NO.

Las importaciones en ese mismo año alcanzaron las siguientes cifras :

## IMPORTACIONES DEL EXTRANJERO - 1965

PRODUCTO	Metros cúbicos	TONELADAS	DOLARES
Gasolina avión 80/87 . . . . .	2.790	1.975	75.330,37
Gasolina avión 100/130 . . . . .	39.293	28.067	1.285.326,64
Gasolina avión 115/145 . . . . .	62.647	44.120	2.270.071,04
Fuel-oil . . . . .	—	142.679	1.872.170,63
Vaselinas y A. blancos . . . . .	—	1.099	184.788,74
Petrolatum . . . . .	—	388	29.500,12
Parafinas . . . . .	—	3.648	399.054,64
Aditivos . . . . .	—	145	121.774,49
Lubricantes . . . . .	—	7.684	604.946,91
	104.730	229.805	6.842.963,58

La diferencia de 1.449.094,59 dólares en relación con el año anterior no es nada satisfactoria, ni para la balanza de pagos, ni para la evolución de nuestra producción industrial, aun cuando pueda proporcionar un beneficio material para la liquidación de la Renta de Petróleos, en el caso del fuel-oil importado.

Además, en la zona del Monopolio se han importado los siguientes productos refinados, algunos con licencias sin divisas, ni compensación :

Gasolinas de aviación para ESSO y SHELL . . . . .	15.876 m <sup>3</sup>
Petróleo R. D. 2494 para ESSO y SHELL . . . . .	89.324 m <sup>3</sup>
Fuel-oil para Compañías extranjeras y CEPESA para su entrega a buques por intermedio de CAMPSA . . . . .	105.029 Tm
Fracción petrolífera por CALVO SOTELO . . . . .	65.000 "
Bright Stock por CALVO SOTELO . . . . .	32.000 "
Asfaltos por particulares . . . . .	10.342 "

Lo que supone un perjuicio más para nuestra balanza de pagos en las tres últimas partidas que se detallan anteriormente.

### Comentario

Resulta urgente la autorización para instalar una refinería en Bilbao, con destino al mercado nacional y para atender la gran demanda de las tres provincias de Santander, Vizcaya y Guipúzcoa, donde el consumo es ya del orden de los DOS MILLONES de toneladas de productos refinados, más el que en fecha próxima exija la terminación de las grandes centrales térmicas, hoy en construcción.

## CONSUMO

Las ventas realizadas por CAMPSA durante el año 1965, detalladas en la forma acostumbrada, arrojan el siguiente resultado:

PRODUCTOS	AÑO 1962	AÑO 1963	AÑO 1964	AÑO 1965	Comparación 1965/64
	<i>Metros cúbicos</i>	<i>Metros cúbicos</i>	<i>Metros cúbicos</i>	<i>Metros cúbicos</i>	
Gasolina 62 NO . . .	56.856	46.191	38.438	33.886	-11,84
Gasolina 85 NO . . .	415.114	552.828	596.699	621.472	+ 4,15
Gasolina 96 NO . . .	525.817	639.960	808.021	1.001.364	+23,93
Gasolina Aviación . . .	113.743	108.194	122.833	125.884	+ 2,48
Petróleo Aviación . . .	154.228	204.456	246.869	326.091	+32,09
Petróleo corriente . . .	366.981	403.868	398.941	364.087	- 8,74
Petróleo agrícola . . .	27.610	21.962	20.843	23.568	+13,06
Gas-oil . . . . .	1.852.965	2.150.966	2.527.974	2.903.537	+14,85
	<i>Toneladas</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Toneladas</i>	
Fuel-oil . . . . .	3.018.415	3.320.077	4.166.273	5.365.036	+28,77
Parafinas . . . . .	1.340	1.663	3.452	3.942	+14,19
Lubricantes . . . . .	112.654	119.406	141.949	161.985	+14,10

Los consumos, no sólo siguen creciendo más allá de las previsiones del Plan de Desarrollo Económico y Social, sino que la tendencia es cada vez más alarmante, como puede verse en uno de los gráficos que se acompañan a la presente Memoria.

### Comentario

Frente a ese consumo, de crecimiento tan amenazador y lleno de dificultades para las instalaciones de CAMPSA, se pueden ofrecer, no uno, sino dos hechos favorables, ocurridos en el año 1965, ambos con satisfactoria repercusión en la Renta de Petróleos, como son:

1.º Acuerdo de 17 de diciembre de 1965, adoptado por el Consejo de Ministros, como ratificación de los anteriores de 15 de octubre de 1964 y 5 de febrero de 1965, en materia de precios de los productos ex refinera.

2.º Criterio de economicidad iniciado en la Comisión Nacional de Combustibles, para las adquisiciones por CAMPSA de esos productos refinados, cuando se presente un exceso de la producción sobre el consumo, en alguno de ellos.

### BONIFICACION A DETERMINADOS CONSUMOS

El perjuicio sufrido por la Renta de Petróleos como consecuencia de los precios reducidos que abonan determinados sectores económicos es como sigue:

CONCEPTOS	Cantidad bonificada Lts. / Kgs.	Precio consumo general Pesetas	Dif. <sup>a</sup> precio en menos Pesetas	Importe bonificación Pesetas
<b>Gasolinas</b>				
Cuerpo Diplomático . . . . .	2.209.535	10,—	6,25	13.809.593,75
" " . . . . .	2.670	9,25	5,75	15.352 50
Agricultura . . . . .	3.065.650	9,25	3,—	9.196.950 —
" " . . . . .	223.913	9,—	3,—	671.739,—
Pesca . . . . .	678.595	9,—	4,50	3.053.677,50
" (*) . . . . .	5.408.750	9,—	4,25	22.987.187,50
<b>Gas-oil</b>				
Agricultura . . . . .	90.254.689	6,50	3,25	293.327.739,25
" (*) . . . . .	800.233.336	6,50	3,08	2.464.718.674,88
Pesca . . . . .	16.972.135	6,50	4,65	78.920.427,75
" (por tubería) . . . . .	23.761.330	6,50	4,89	116.192.903,70
" (*) . . . . .	141.207.492	6,50	4,55	642.494.088,60
" " " (*) . . . . .	170.250.339	6,50	4,79	815.499.123,81
Instit. Soc. Marina . . . . .	352.191.296	6,50	0,05	17.609.564,80
Navegación (-50 Tm.) . . . . .	30.395.619	6,50	4,50	136.780.285,50
" (+50 Tm.) . . . . .	46.103.484	6,50	4,89	225.446.036,76
Marina Guerra (-50 Tm) . . . . .	2.787.804	6,50	4,50	12.545.118,—
" " (+50 Tm.) . . . . .	17.091.007	6,50	4,81	82.207.743,67
Fábrica de Gas . . . . .	1.557.145	6,50	3,10	4.827.149,50
" " " (*) . . . . .	7.435.270	6,50	2,90	21.562.283,—
<b>Fuel-oil</b>				
	Toneladas			
Pesca . . . . .	32.023	1.815,—	915,—	29.301.045,—
" (*) . . . . .	230.022	1.815,—	865,—	198.969.030,—
Marina Mercante . . . . .	84.816	1.815,—	715,—	60.643.440 —
Marina de Guerra . . . . .	45.697	1.815,—	915,—	41.812.755,—
RENFE . . . . .	603.009	1.815,—	915,—	551.753.235,—
Térmicas, gas, cemento . . . . .	248.745	1.815,—	535,—	133.078.575 —
" " " (*) . . . . .	1.650.910	1.815,—	465,—	767.673.150,—
Total importe de las bonificaciones . . . . .				6.745.096.869,47

\* Precio desde el 17-2-65

Lo que representa un mayor perjuicio en relación con el año anterior de pesetas, 670.226.549,73 no tan elevado como el incremento 1963/64.

## Comentario

No importa tanto la existencia de dos precios distintos para un mismo producto, como el fraude que esta circunstancia provoca mediante la reventa del producto barato al consumidor, que debe utilizarlo oficialmente al precio más elevado. En 1966 se van a ensayar varios procedimientos para evitarlo: A) Dar productos diferentes, para dos precios que sean distintos. B) Si el precio es el mismo, procurar que el beneficio se reciba en metálico por el consumidor que sea acreedor de la protección del Estado. C) Si ello no es posible, que el mismo producto tenga distinto color para cada consumidor. D) Intensificar la actuación del Servicio de Vigilancia Fiscal, como ayuda del Ministerio de Hacienda a los trabajos realizados por los Inspectores de CAMPSA.

## LUBRICANTES

El cuadro detallado de las adquisiciones y ventas, en 1965, se inserta a continuación; con inclusión de los elaborados con marca extranjera:

	AÑO 1964		AÑO 1965	
	ADQUISICIONES Toneladas	VENTAS Toneladas	ADQUISICIONES Toneladas	VENTAS Toneladas
ENCASO . . . . .	72.457	72.296	77.667	77.365
REPESA . . . . .	4.937	41.837	48.398	46.559
CEPSA . . . . .	23.146	23.094	29.236	22.003
CAMPSA . . . . .	1.339	1.349	7.684	8.148
PARTICULARES . . . . .	2.881	2.881	2.935	2.935
REGENERADOS . . . . .	590	492	7.741	4.975
	142.450	141.949	173.661	161.985

Se ha procurado, igual que en el año precedente, dar facilidades a la iniciativa privada para que el mercado nacional se encuentre abastecido de toda clase de grasas, productos mixtos y aceites lubricantes necesarios para el constante desarrollo industrial del país.

En el mercado de aceites nacionales, se han presentado síntomas de competencia ilícita en gran escala, que habrán de ser sancionados reglamentariamente con la debida severidad y con la colaboración de la Organización Sindical.

Para las marcas extranjeras, en la Comisión Nacional de Combustibles, se adoptó el criterio de aumentar el número de las autorizadas, hasta ahora en España, en vez de incrementar las posibilidades de producción a las que desde hace tiempo les estaba permitido esta preparación de sus productos con aditivos importados. El nuevo criterio se adapta más a la variedad de nuestro turismo que acude en automóvil, con la pretensión de encontrar el aceite de su marca preferida.

Las ventas de regenerados, no han respondido a las esperanzas de sus fabricantes, hasta el punto de haber transcurrido un año sin haberse iniciado las obras de la industria autorizada en Cataluña a favor de doña María Luisa Guizy Terres y don Isidro Valls Rusiñol; sin que se pueda decir que los fraudes descubiertos por el empleo de estos aceites regenerados, como si fueran nuevos, hayan sido tan numerosos como por muchos se esperaba.

## Comentario

Supone o puede suponer una mejoría en el mercado español de lubricantes, con beneficiosa repercusión para la Renta:

1.º El descenso de precios ex refinería para los aceites adquiridos por CAMPSA a ENCASO, a tenor de lo solicitado por la Delegación del Gobierno, en escrito elevado al Excmo Sr. Presidente de la Comisión Nacional de Combustibles el día 4 de octubre de 1965.

2.º El cambio de criterio en relación con el aumento en la variedad de las marcas extranjeras, que ya se inició dentro del año 1965, en favor del turista que llega a España por carretera.

3.º La venta del aceite regenerado en laterío y no en bidones con destino a intermediarios, defraudadores en algunos casos, cuya práctica del enlatado ha sido ya iniciada en 1965 por la firma "ULIBARRI, S. A.", después de negociaciones llevadas a cabo por la Delegación del Gobierno.

4.º Una especial vigilancia sobre aquellos mayoristas de aceites que no lo son en realidad y la posibilidad de su sustitución por otros que favorezcan la distribución de los aceites preferidos por los consumidores, en cada caso, con repercusión también beneficiosa, económicamente, para los propietarios de las Estaciones de Servicio, negociación ya iniciada con la Organización Sindical.

## PRECIOS DE VENTA DE LOS PRODUCTOS MONOPOLIZADOS

Por Orden Ministerial de 18 de diciembre de 1965 se ha reducido en 265 pesetas/tonelada el precio del fuel-oil destinado a la industria en general, medida de gran importancia para los fines del Plan de Desarrollo económico y social, aun cuando inexplicablemente no ha sido recogida en la prensa más que para poner de manifiesto el supuesto perjuicio que se ocasiona con esta disposición oficial a la minería del carbón, sin tener en cuenta que en el estudio preliminar de esta Orden, ha colaborado permanentemente la Dirección General de la Energía a la que, en el Ministerio de Industria, corresponde la responsabilidad de la política energética, además de la Presidencia en la Comisión de la Energía en el Plan de Desarrollo económico y social.

Es, por tanto, aplicable cuanto se hacía constar en la Memoria del pasado año, con motivo de la reducción en el precio del gas-oil para la pesca, en el sentido de que los productos monopolizados "desde el año 1959 no se han modificado en alza", circunstancia que no se ha dado en ninguna otra industria.



## Comentario

Proyectos para 1966, en esta política de reducción de precios, destacan los dos siguientes:

1.º Reducción más rápida en el descenso de los fletes para el transporte de los crudos, que tenga repercusión en los precios de los productos refinados destinados a toda clase de actividades marítimas y cuyas negociaciones fueron iniciadas por el Ministerio de Hacienda en comunicaciones de 11 de junio de 1965 dirigidas a los Ministerios de Comercio e Industria.

2.º Precio especial para el fuel-oil destinado a la obtención de energía eléctrica que se exporte a Francia, que bien pudiera concederse a expensas de elevar el precio para el mercado interior desde las 1.350 pesetas/tonelada a que se factura el fuel-oil para las Centrales térmicas con carácter excepcional, hasta las 1.550 pesetas/tonelada a que lo adquiere todo el resto de la industria nacional, menos las fábricas de gas y de cemento, a quienes tampoco debiera durar mucho tiempo ese beneficio tan particular.

## ALMACENAMIENTO

El balance de la capacidad de almacenamiento, en su aumento anual, es algo similar al del año precedente según el siguiente cuadro:

	1964	1965	Diferencia
Entrada en servicio de tanques en m <sup>3</sup> . . . . .	128.000	168.800	+ 40.800
Terminados de montar pendientes de entrar en servicio . .	141.000	159.500	+ 18.500
Contratados pendientes o comenzado el montaje . . . . .	380.000	377.000	- 3.000

Con un total de tanques construidos y montados, aunque algunos de ellos se encuentran pendientes de utilización, de 1.575.758 metros cúbicos, lo que supone para el consumo total de 1965 un almacenamiento de cincuenta y tres días.

Han continuado las gestiones para la adquisición de terrenos con el fin de poder aumentar esa capacidad de almacenamiento, con las dificultades ya conocidas, algunas veces por culpa de organismos oficiales, señalando como ejemplo el nuevo emplazamiento de la factoría de Pasajes, por el cual hubo que pleitear durante más de cinco años con el Ayuntamiento de Rentería hasta que por el Tribunal Supremo se falló por sentencia favorable de 30 de junio de 1965.

En el año pasado, se han autorizado 2.294 instalaciones particulares, con una capacidad de tancaje de 203.120 metros cúbicos que, sumadas a las 7.528 existentes en el año interior, representan una capacidad de 665.300 metros cúbicos y un equivalente de veintidós días de consumo, con un total de setenta y cinco días que, sumados a los tanques de las distintas refinerías nacionales, proporcionan un almacenamiento superior a los cuatro meses de consumo.

## **Comentario**

Sin embargo, gran número de estos tanques no funcionan como un almacén de reserva, principalmente los existentes en las refinerías, por cuanto la demanda creciente del consumo, en varios productos, plantea serias dificultades al incremento imposible de producción, y como consecuencia de ello se producen frecuentes retrasos en la carga de los petroleros de CAMPSA, con el consiguiente perjuicio económico para la Renta de Petróleos. Por esta razón, cada día más sentida, insistimos en el primer comentario de este informe favorable a la urgente instalación de una Refinería nacional en Bilbao o en un lugar próximo a la Factoría de Santurce.

## **ESTACIONES DE SERVICIO**

Se han solicitado 347 instalaciones de Estaciones de Servicio en 1965, frente a las 343 que se interesaron en el año anterior, con un total de 1.536 instalaciones en funcionamiento para el 1 de enero de 1966, en comparación con las 1.290 que existían un año antes.

Los agrupamientos administrados por CAMPSA y los aparatos surtidores aislados, han descendido en número de 30 y 18, respectivamente, siempre por disposiciones de autoridades con atribuciones para solicitar su desplazamiento, o con la conformidad de la Superioridad por diferentes causas, pero iniciándose una rectificación en esta materia de supresiones por cuanto se ha podido comprobar por CAMPSA, que el servicio público encomendado a las Estaciones particulares no mejora, cuando desaparece la competencia de las instalaciones de la Compañía, que ya funcionaban antes de la concesión de Estaciones privadas. Más bien sucede lo contrario.

Con este criterio, se van a sustituir paulatinamente 165 AA. SS. móviles, por otros fijos y se encuentran pendientes de designación de Agentes otros 93 AA. SS. fijos, con lo cual se espera que el saldo para 1966 sea positivo en materia de instalaciones administradas por CAMPSA.

Además, a título de ensayo, se han instalado Agrupamientos de temporada para atender al turismo en Playa de Aro (Gerona) y Oropesa (Castellón de la Plana).

## **Comentario**

Para intensificar el buen servicio de distribución en las zonas de interés especial para el turismo, se ha preparado un proyecto de Orden Ministerial que se ha sometido a la consideración de la Superioridad antes de finalizar el año 1965.

La Mejoría de las instalaciones, a lo largo de nuestra extensa frontera con Portugal, está pendiente de unas negociaciones que se llevan a cabo como consecuencia del acuerdo ministerial de fecha 17 de enero de 1966.

Hasta el momento no se han tomado en consideración otras peticiones ligadas, de algún modo, a inversiones de capital extranjero no permitidas por la Orden Ministerial de 30 de noviembre de 1963.

## INSTALACIONES PARA PESQUEROS

Se han puesto en funcionamiento las instalaciones siguientes:

Motrico (Guipúzcoa), Bayona (Pontevedra), Muros (La Coruña), Cayón (La Coruña), San Esteban de Pravia (Asturias), Roquetas de Mar (Almería), Moaña (Pontevedra), Malpica (La Coruña) y Marín (Pontevedra).

Total nueve en 1965, frente a las seis que aparecían el año anterior. Se dan por terminadas unas obras de mejora en otras ocho localidades durante el año 1965, mientras en el año anterior no se registraba esta circunstancia, tan favorable para los intereses pesqueros.

Por último, se relacionan en la Memoria de 1964 un total de 16 instalaciones en período de construcción, en comparación con las que se encuentran en el mismo estado en 1 de enero de 1966 que son 24, si bien cinco de ellas ya aparecían en la relación del año precedente.

Dada la desproporción entre las obras terminadas cada año y los proyectos iniciados en el mismo, carece de interés proporcionar el detalle de todas esas instalaciones que se encuentran en estudio, siendo suficiente subrayar que esos trabajos de gabinete alcanzaban en 1964 la cifra de 38 y en 1965 han ascendido a 31 estudios, resultando más lamentable que el descenso en número, la repetición en ambas relaciones de las mismas instalaciones en proyecto, cuya construcción se encuentra pendiente, muchas veces, de una tramitación oficial excesivamente laboriosa, tal como ya se indicaba en la Memoria anterior.

En el momento de escribir estas líneas, en 15 de febrero de 1966, la situación es como sigue:

Instalaciones en servicio para pesqueros . . . . .	107
"    en construcción o mejora . . . . .	13
"    con proyectos en tramitación . . . . .	11
"    "    "    sin terminar en factorías . . . . .	31
TOTAL . . . . .	<u>162</u>

## **Comentario**

El único aumento de plantilla solicitado por la Delegación del Gobierno en CAMP-SA ha sido para dedicar un funcionario idóneo, casi exclusivamente, para lograr una mayor rapidez en la tramitación oficial de estos proyectos, así como en la gestión particular o pública para la adquisición de terrenos a que ya se hizo mención en el apartado de ALMACENAMIENTO.

## **SUMINISTROS PARA AVIACION 1965**

En el año 1965 se produce una espectacular desviación en los productos consumidos por las líneas aéreas, pues, mientras en las gasolinas, el incremento de consumo desciende desde el 13,53 por 100 al 2,48 por 100, el queroseno R. D. 2494 utilizado por los aviones a reacción crece desde el 20,74 por 100 hasta el 32,09 por 100 y eso sin contar los 89.324 metros cúbicos importados por ESSO y SHELL directamente.

Han continuado las obras de la instalación fija del aeropuerto de Sevilla y el almacenamiento de 8.000 metros cúbicos en el de Barajas, en la confianza del normal funcionamiento del sistema hidrante para el primer trimestre de 1966, con la ayuda de esta instalación elevada.

En coordinación con el programa señalado por la Dirección General de Infraestructuras del Ministerio del Aire, se tiene prevista una serie de instalaciones fijas en los aeropuertos de Ibiza, Palma de Mallorca, Gerona, Santiago de Compostela, Alicante, etcétera, si bien por necesidades de la mencionada coordinación se ha dedicado atención preferente, en el pasado año, a la modernización de las dotaciones de unidades repostadoras móviles, con adjudicación a la industria nacional de 20 unidades de 39.000 litros y otras 10 unidades de 49.500 litros que han comenzado a ser entregadas con el anuncio de su terminación dentro del primer semestre de 1966.

También la industria nacional ha construido y entregado cuatro remolques de 17.500 litros y otros cuatro de 10.000 litros.

Al amparo del convenio con la "B. P." se han importado otras dos nuevas unidades repostadoras móviles de 36.000 litros para el suministro de queroseno.

## **Comentario**

Dos son las necesidades para el programa de actividades en 1966. La primera, ya puesta en marcha, evitar un desabastecimiento en gasolinas de aviación, forzosamente de importación, como una parte del problema general de distribución que hoy se estu-

dia conjuntamente por CAMPSA y por la Dirección General de Asistencia Técnica Tributaria, a propuesta de la Delegación del Gobierno, con utilización de los ordenadores electrónicos del Ministerio de Hacienda; la segunda necesidad, la de gestionar que todo el queroseno de aviación sea de fabricación nacional, igual que el consumido por los aviones de reacción propiedad de "Iberia" y que se evite ese ahorro de divisas que actualmente se concede a las empresas extranjeras "ESSO" y "SHELL".

## TRANSPORTES

Los transportes desde el litoral al interior, comparados con el año anterior, proporcionan el siguiente estado:

	FERROCARRIL		CARRETERA	
	1964	1965	1964	1965
Número de unidades . . . . .	2.264	2.305	30	36
Capacidad, en m <sup>3</sup> . . . . .	63.512	70.256	600	720
Transportes, en Tm/m <sup>3</sup> . . . . .	3.085.228	3.399.671	190.914	210.487
Portes pagados a Renfe, ptas.	1.135.334.021	1.251.741.821		

Los arrendatarios de los servicios de distribución de las distintas provincias ofrecen el cuadro que a continuación se detalla:

	1964	1965
Camiones cisternas . . . . .	947	1.051
Capacidad total (m <sup>3</sup> ) . . . . .	8.797	10.320
Camiones plataforma . . . . .	236	230
Capacidad total (Tm) . . . . .	1.116	1.109
Compra de nuevas unidades . . . . .	121	98 de gran capacidad
Coste, en millones de pesetas . . . . .	529	666

Del cual se deduce, que han quedado fuera de servicio 17 camiones cisternas y seis camiones plataforma, mientras descienden las nuevas adquisiciones en 23 grandes unidades y frente a un notable aumento del transporte anual de productos, así como de la cifra en pesetas satisfecha a los distribuidores, de cuya actuación, había que pensar en un mayor esfuerzo en el futuro o en modificar alguna de las circunstancias de la concesión que representan un monopolio de hecho.

### Comentario

Durante el año 1965 se ha encargado la construcción de 50 vagones cisternas con capacidad de unos 3.000 metros cúbicos y se encuentran pendientes de adjudicación otros 125 vagones cisternas con 7.500 metros cúbicos de capacidad.

## UTILIZACION DEL OLEODUCTO ROTA-ZARAGOZA

Durante los meses de enero y febrero de 1965 se entregaron por la Misión Militar Americana, en la zona de Madrid, pequeñas cantidades de gas-oil transportado por el oleoducto, como compensación a entregas de este producto en otros puntos de nuestro país.

Su utilización normal comenzó en el mes de marzo, en cumplimiento del convenio establecido por CAMPSA, retirándose de Loeches para su transporte a diferentes destinos 66.332 metros cúbicos de gas-oil y 23.866 metros cúbicos de gasolinas.

### Comentario

En el 1966 se producirán los siguientes hechos de indudable repercusión económica para la Renta de Petróleos:

- 1.º Terminación de las instalaciones de CAMPSA en Rota.
- 2.º Empalme por oleoducto con la refinería de ENCASO en Puertollano.
- 3.º Empalme por oleoducto entre Loeches y Villaverde.
- 4.º Posibilidad de un nuevo convenio para el transporte de productos ligeros desde Madrid a Zaragoza para descargar del trabajo excesivo que pesa sobre la factoría de Tarragona.

### FLOTA

La flota de CAMPSA en servicio en 31 de diciembre de 1965 estaba constituida por:

32 buques de altura . . . . .	264.062 T. P. M.
6 " auxiliares de cabotaje . . . . .	4.007 "
5 " en servicio de puerto . . . . .	4.449 "
<hr/>	<hr/>
43	272.518 T. P. M.

Han entrado en servicio:

El CAMPOAZUR (9.338 toneladas) del primer grupo.

Los CAMPOFRIO (486 toneladas), CAMPORROBLES (486 toneladas), CAMPOCHICO (500 toneladas) y CAMPONARAYA (490 toneladas) y se han retirado del segundo grupo el OPHIR y el PETROLEA y las gabarras G 1 y G 2.

Los CAMPOLARA (1.055 toneladas) y CAMPOSILO (1.069 toneladas) respectivamente en Cádiz y Barcelona, se han unido a los otros tres buques que prestan servicio en los puertos de mayor movimiento de productos con destino a la navegación.

Se han contratado dos buques de 2.300 toneladas, el CAMPOLONGO con astilleros del Cadagua y el CAMPOTEJAR con Juliana, S. A. Constructora Gijonesa, y ya dentro del mes de febrero de 1966 se contrataron otros dos petroleros de 6.200 toneladas de peso muerto con la Sociedad Española de Construcción Naval.

En el entretenimiento y conservación de la flota se han invertido 116.995.315,97 pesetas, y en nuevas construcciones otras 133.644.241,46 pesetas.

Por último, los productos transportados por la flota han sido de 7.336.000 toneladas, con un aumento de 706.000 toneladas y un recorrido de 1.070.487 millas con un incremento de 85.037 millas respecto al año 1964.

Estos dos crecimientos no siguen el mismo ritmo del consumo de productos y buena prueba de ello es la necesidad de transportar fuel-oil desde Tenerife en buques de CEPSA por un total de 535.716 toneladas y un importe de 69.199.129,85 pesetas, con la sospecha de que en 1966 se tendrá que recurrir igualmente, al transporte en los buques de REPESA, mientras los fletamentos percibidos de terceros fueron sólo de 431.762,81 pesetas.

Todo ello, como lógica consecuencia del lento crecimiento de nuestra flota, que en los tres últimos años aumentó con un bajo índice de un 8 por 100 anual, como promedio, y de que en 1965 no nos fue concedido Crédito Naval para la construcción de dos buques de 20.000 toneladas cada uno, como ya se señalaba en la Memoria de 1964.

## **Comentario**

La construcción de buques por CAMPSA, es uno de los problemas más difíciles de resolver, pues no obstante sus elevadas disponibilidades de tesorería, preparadas con estos fines, encuentra serias dificultades para conseguir del Consejo Ordenador de Transportes Marítimos el Crédito Naval conveniente para un mejor aprovechamiento de esos fondos disponibles.

Debido a la última negativa para los dos buques de 20.000 toneladas, un estudio llevado a cabo por el Departamento Marítimo de CAMPSA hace aconsejable el siguiente plan de construcciones:

Plazo inmediato, dos b/t de 33.500 toneladas para el aumento de consumo.

Plazo inmediato, cuatro b/t de 9.000 toneladas para renovación de otros en mal estado.

(1) Antes de dos años, un b/t de 90.000 toneladas, si se decide la participación en el refino.

(2) Antes de dos años, dos b/t de 33.500 toneladas, si no se acuerda una actividad tan fundamental para la Renta de Petróleos.

Las soluciones (1) y (2) constituyen una alternativa a decidir por el Gobierno.

## **INVESTIGACIONES PETROLIFERAS**

En la estructura de Ayoluengo se perforaron durante 1965 los pozos 4 al 18, todos ellos productivos excepto los números 9, 10 y 15, destacándose la producción de los sondeos números 4, 5, 11 y 12.

Dentro del permiso de Ubierna se perforaron en 1965 los pozos Tozo núm. 1, Sal número 1 y Hontomin núm. 1, y en 31 de diciembre estaba en perforación el sondeo Sal número 2, encontrándose en todos ellos indicios muy interesantes pero es muy escasa la permeabilidad de los horizontes en que dichos indicios se presentan.

En total se han perforado 24.259 metros en el campo petrolífero de Ayoluengo y otros 6.259 metros en el resto del permiso de Ubierna del que es titular CAMPSA, como administradora de la Renta, y las Sociedades Calspain y Texspain, con Amospain como operador que ha contratado, a su vez, a las tres compañías especialistas siguientes: Sondeos Petrolíferos, S. A. (SONPETROL), Drilling & Exploration Company (DRILLEXCO) y Kellogg Overseas Corporation, con utilización de dos sondas en los cuatro últimos meses de DRILLEXCO y prescindiendo de la colaboración de la última de las compañías, también a finales del 1965.

Con respecto al programa previsto para el año a que se refiere la presente Memoria, en el anticlinal de Ayoluengo se perforaron cuatro pozos más de los previstos, mientras en el resto del permiso de Ubierna, aun contando con el Sal núm. 2, se trabajó en cuatro sondeos menos de los proyectados, con el mismo total de 19 pozos.

Esta variación ha supuesto un mayor conocimiento de las posibilidades comerciales en la reducida área de Ayoluengo, pero un desconocimiento muy elevado con respecto a las 45.501 hectáreas forzosamente renunciadas en el permiso de Ubierna, en las cuales únicamente se investigó en el pozo Dobro núm. 1 a una profundidad de 1.221 metros.



Se han continuado los trabajos geofísicos de sismica por reflexión, encomendados a United Geophysical Limited y en los meses de noviembre y diciembre se han llevado a cabo programas de carácter experimental con los nuevos procedimientos geofísicos "Vibroseis" y "Dinoseis".

Para una mejor información sobre el campo de Ayoluengo, se han mantenido en producción, a ritmo lento, algunos de los pozos con una extracción de 8.261 metros cúbicos de crudo de densidad de 0,83 a 0,86 a 15,56° procedente de los pozos números 1, 4 y 5, en su 95 por 100 del total.

En Ayoluengo se ha construido una estación colectora integrada por dos tanques de 5.000 barriles cada uno y otro de 1.000 barriles, instalación que se terminará en breve.

El transporte del crudo hasta la factoría de Santurce, se ha realizado en camiones cisternas, existiendo un estudio previo de un oleoducto de 11,5 kilómetros hasta Quintanilla Escalada para poder cargar los camiones sobre la carretera general de Burgos a Santander y un anteproyecto de otro oleoducto hasta la costa cantábrica, ya que con cualquiera de esas dos soluciones, pendientes de superior decisión, se abarataría la salida del crudo.

Además de estos trabajos las restantes compañías que operan en la Península han perforado 13 pozos con un total de 24.247 metros.

Al terminarse en 24 de diciembre la vigencia de varios permisos de investigación para CAMPSA, como administradora de la Renta, y sus asociadas Calspain y Texspain, fue solicitada prórroga reglamentaria para los de Ubierna y Orduña-Zuazo y se renunció voluntariamente a los de Fuentetoba, Graus y Dos Hermanas, de acuerdo con la recomendación del operador.

Conviene destacar el hecho de haber acudido en asociación con las compañías Bannesto-Richfield-Cities al concurso convocado por el Ministerio de Industria para la adjudicación de cuadrículas en Fernando Poo, en mejores condiciones económicas de participación a las que se consiguieron, para una colaboración en el Sahara español con este mismo grupo y que en aquella ocasión ya se consideraron muy convenientes para la Renta.

## Comentario

Para la Delegación del Gobierno las 19 perforaciones en Ubierna y las 13 logradas en el resto de la Península, representan una investigación excesivamente modesta, en vista de los resultados que se lograron en las pruebas de producción francamente optimistas de los pozos números 4 y 5 de Ayoluengo.

Por esta razón, y con independencia de los intentos de Fernando Poo y de los que la iniciativa privada, amparada por el Ministerio de Industria, lleva a cabo en los países árabes, la Renta debe intensificar sus esfuerzos en la Península y con este objeto se iniciaron conversaciones con una empresa nacional y con varias extranjeras para lograr en 1966 un mayor número de sondas en la perforación de nuestro propio suelo.

Hasta el presente existe la posibilidad, autorizada por el Ministerio de Hacienda, para presentar proyectos de colaboración investigadora en parte de la zona renunciada de Ubierna y en dos de los tres permisos a los que se renunció voluntariamente en 24 de diciembre último y se encuentra pendiente de igual autorización otro proyecto de convenio para colaborar en la única licencia peninsular, que ha proporcionado gas de petróleo en cantidad esperanzadora.

---

Como consecuencia de todo lo expuesto, más en los comentarios que en la información sobre las cifras aportadas para las distintas actividades de CAMPSA, la Delegación del Gobierno tiene el honor de elevar a la consideración de V. E. el siguiente

## R E S U M E N

1.º Resulta inaplazable la construcción de una refinería en Bilbao, para cuya participación en el capital necesario, en cuantía conveniente, cuenta la Renta de Petróleos con disponibilidades suficientes, sin precisar ayuda del Tesoro y puede contar CAMPSA con otra posibilidad igual o menor haciendo uso en determinadas condiciones de la autorización de aumento de capital aprobada en la Junta general de accionistas celebrada el 25 de mayo de 1965.

2.º Es indispensable, la intensificación de la investigación petrolífera por cuenta de la Renta de Petróleos dentro de nuestra Península, en la forma señalada en el apartado dedicado a esta actividad primordial, para la existencia indefinida de un Monopolio de Petróleos, aun cuando actualmente se encuentre algo reducido a sus finalidades fiscales.

3.º Se considera urgente la construcción de una flota de la capacidad indicada en el programa expuesto en el oportuno apartado de la presente Memoria.

4.º Si para conseguir todos esos objetivos, de indudable trascendencia, más el cumplimiento riguroso de las obligaciones normales de Campsa en la ampliación y modernización de sus instalaciones y servicios, no fuese suficiente con la actual y excelente situación financiera de la Compañía, se sugiere el estudio de su transformación en un Banco Industrial y de Negocios Petrolíferos, ajustado a la legislación vigente en la materia, y, que le permitiría la emisión de Bonos de Caja, sin necesidad de la ayuda del Tesoro, ni de nuevas ampliaciones del capital social.

Es cuanto esta Delegación se considera en el deber de exponer a V. E. en relación con la marcha, desarrollo y posibilidades del Monopolio de Petróleos, en vista de los resultados obtenidos en el año 1965.

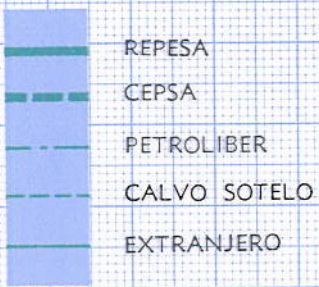
EL DELEGADO DEL GOBIERNO,

Firmado: *José Góngora*

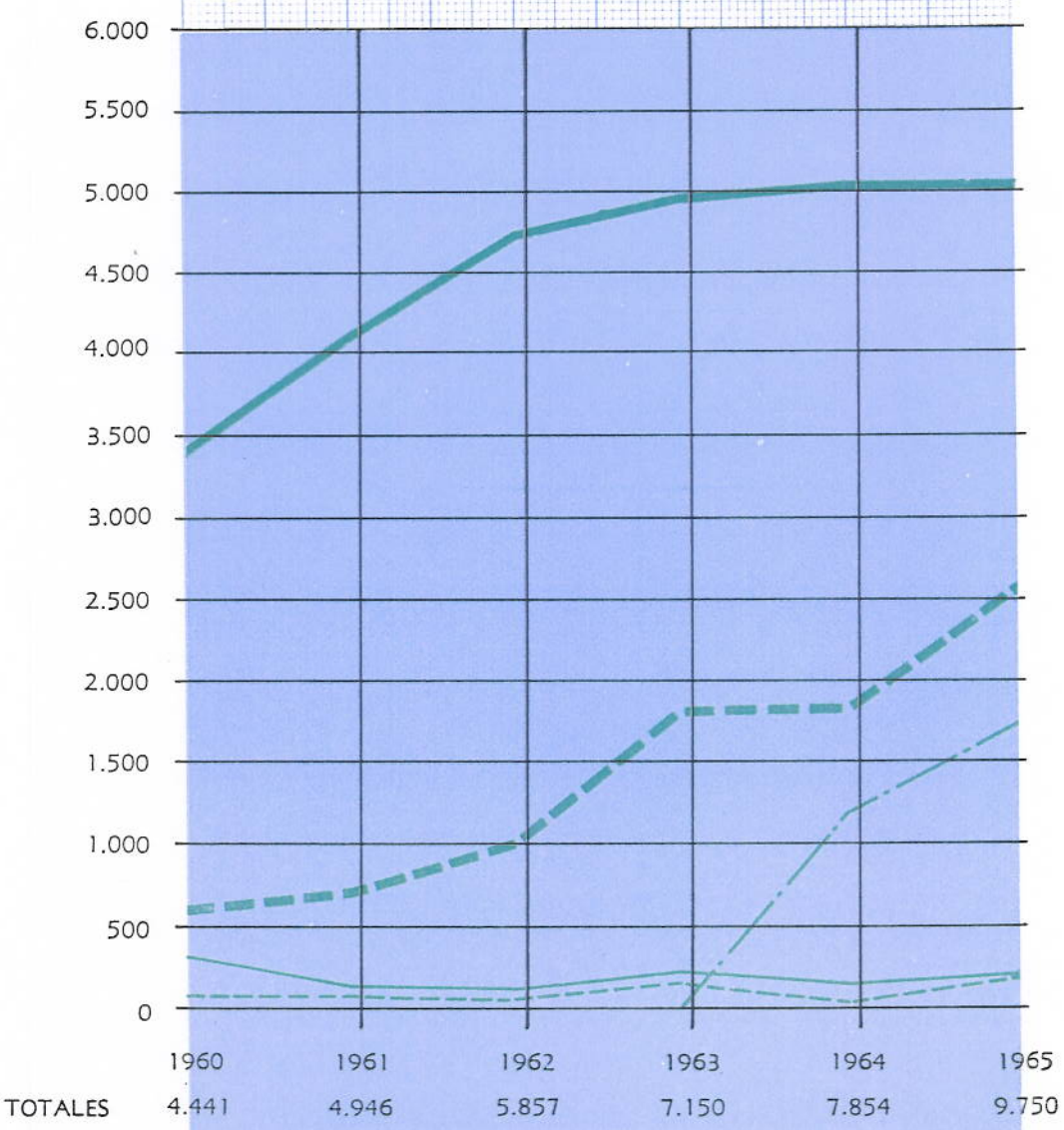
Febrero 1966

EXCMO. SR. MINISTRO DE HACIENDA

# Adquisición de productos en toneladas



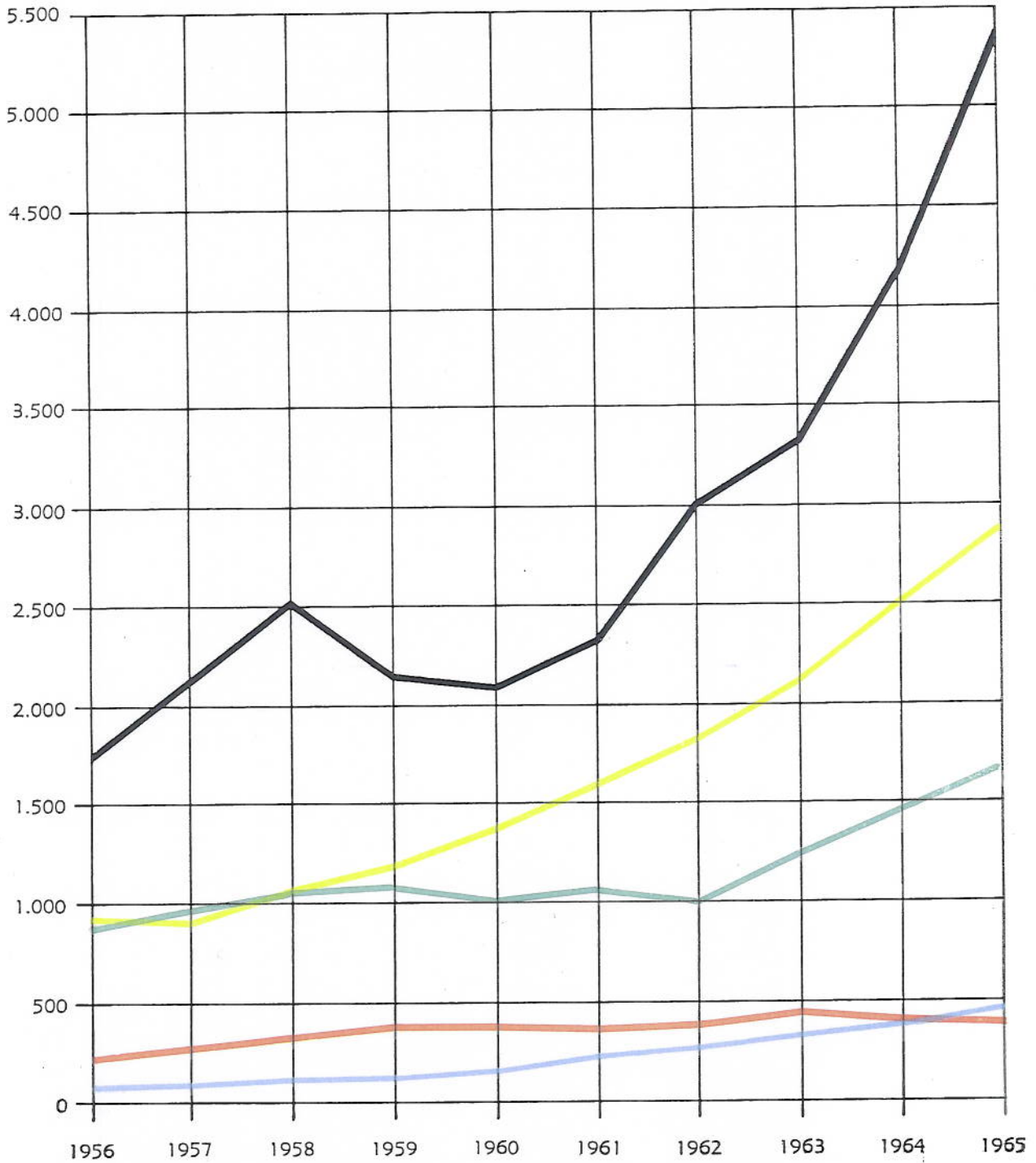
MILES DE TONS.



# CONSUMOS DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS

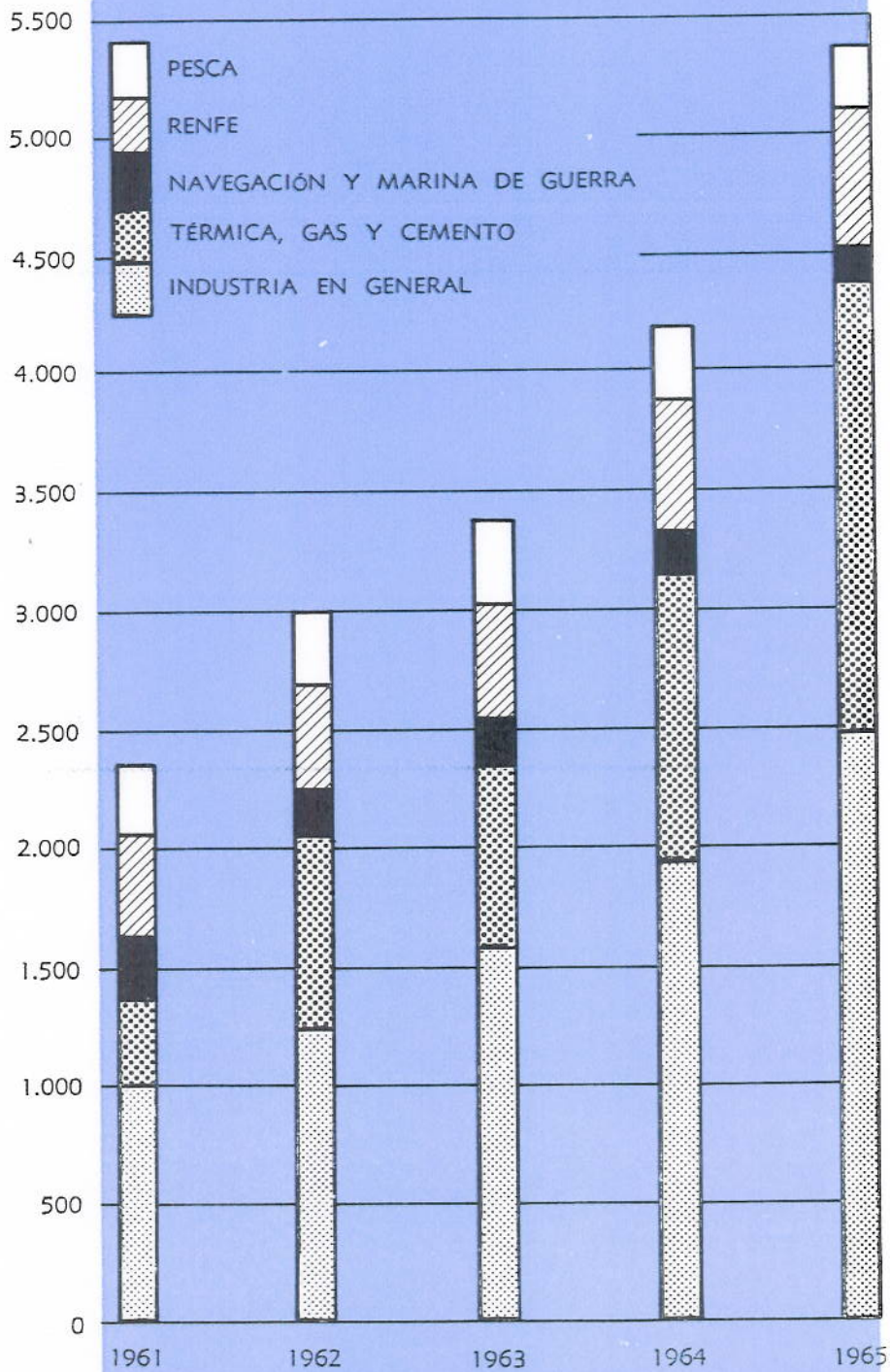
MILLONES DE  
LITROS/KGS.

- GASOLINAS AUTO/LT.
- GAS-OIL/LT.
- FUEL-OIL/KGS.
- KEROSENOS Y PETRÓLEO AGRÍCOLA/LT.
- COMBUSTIBLES AVIACIÓN/LT.



Distribución del consumo  
de  
FUEL - OIL

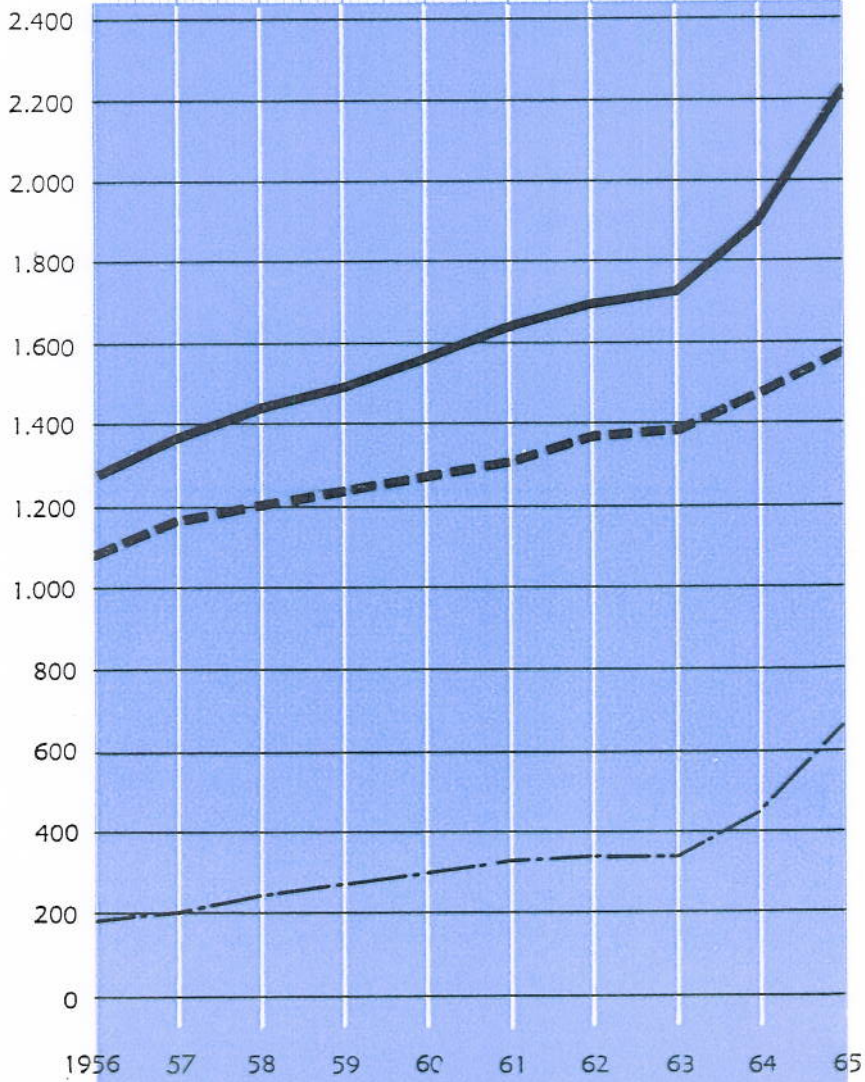
MILES DE TONS.



# Capacidades de almacenamiento

- INSTALACIONES CAMPSA
- .- INSTALACIONES PARTICULARES
- TOTAL INSTALACIONES CAMPSA Y PARTICULARES

MILES DE  
M.<sup>3</sup>



**Capacidad útil de recepción  
en mts.<sup>3</sup> de productos  
en factorías del litoral  
al 31-12-65**



**PRODUCTOS LIGEROS:** — (Red line)  
**» PESADOS:** — (Black line)



Tonelaje  
Flota del  
Monopolio

MILES DE TONS.  
P. M.

