

MINISTERIO DE HACIENDA

DELEGACION DEL GOBIERNO EN LA RENTA DE PETROLEOS

MEMORIA
DEL AÑO 1966

MEMORIA

EXCMO. SR.:

La Delegación del Gobierno en la Renta de Petróleos eleva a V. E. una Memoria-Informe correspondiente al año 1966, con el mismo detalle y apartados adoptados para los años anteriores dado el creciente interés que despierta el conocimiento de las cifras resumidas en este trabajo, tanto dentro como fuera del país y sin que se considere oportuno añadir el juicio que merecen al Centro directivo encargado de su interpretación y de velar por su posible mejoría.

PRODUCCION NACIONAL E IMPORTACION

La plena incorporación de la refinería de ENCASO, en Puertollano, ha permitido atender el aumento de la demanda con su entrega de 1.465.638 toneladas, frente a las 133.739 toneladas recibidas el año anterior. También se han adquirido 103.676 toneladas de fuel-oil a la sociedad ASES A de Tarragona.

Las entregas de carburantes y combustibles líquidos realizadas el año 1966 fueron, cifradas todas en peso, las siguientes:

PRODUCTOS	REPESA Toneladas	CEPSA Toneladas	ENCASO Toneladas	PETROLIBER Toneladas	ASESA Toneladas	TOTALES Toneladas
Gasolina 96	340.351	246.899	164.575	202.619	—	954.444
Gasolina 85	207.927	69.138	89.985	119.233	—	486.283
Gasolina 65	11.247	1.000	481	9.020	—	21.748
Carb. agrícola	7.669	—	519	4.551	—	12.739
J. P. 4	19.257	—	—	6.174	—	25.431
R. D. 2494	66.847	17.131	28.212	22.259	—	134.449
Keroseno	117.627	51.549	32.477	27.459	—	229.112
Gas-oil	1.412.999	408.620	432.985	678.206	—	2.932.810
Fuel-oil	2.481.400	1.799.151	716.404	864.289	103.676	5.964.920
TOTALES	4.665.324	2.593.488	1.465.638	1.933.810	103.676	10.761.936

Con independencia de estos suministros, procedentes de las refinerías nacionales, se han adquirido por CAMPSA, durante 1966, un total de 5.868.227 litros de benzol para su mezcla con gasolina 85 NO, proporcionado por las empresas siderúrgicas.

Las importaciones efectuadas por CAMPSA en ese mismo año alcanzaron las siguientes cifras:

IMPORTACIONES DEL EXTRANJERO POR CAMPSA, AÑO 1966

PRODUCTOS	Metros cúbicos	TONELADAS	DOLARES
Gasolina avión 80/87	5.654	3.989	152.470,86
Gasolina avión 100/130	35.153	25.169	1.153.989,37
Gasolina avión 115/145	51.323	36.098	1.955.753,38
Gasolina 96	11.940	8.886	243.038,40
Fuel-oil	—	11.788	149.963,93
Vaselines y A. blancos	—	900	135.153,93
Petrolatum	—	200	17.778,22
Destilados de petróleo	—	5.205	67.339,42
Parafinas	—	1.325	148.033,10
Aditivos	—	310	263.576,17
Lubricantes	—	6.639	660.325,89
TOTALES	104.070	100.509	4.947.422,67

La reducción de 1.895.540,91 dólares en relación con el año anterior supone una situación aún más favorable que la del año 1964, y sin embargo la necesidad de importar 8.886 toneladas de gasolina 96 NO, con motivo de una corta parada de REPESA, hace suponer para 1967 una mayor inversión de divisas, nada satisfactoria para nuestra balanza de pagos, aun cuando proporcione un beneficio material para la liquidación de la Renta de Petróleos, por el menor precio de las gasolinas y fuel-oil importados.

También en la Península e Islas Baleares se han importado por entidades diversas los siguientes productos refinados, algunos de ellos con licencias sin divisas, ni compensación:

Gasolinas de aviación para Compañías extranjeras	34.938 m³.
Petróleo R D. 2.494 para Compañías extranjeras	178.212 m³.
Fuel-oil para Compañías extranjeras y CEPESA para su entrega a buques por intermedio de CAMPSA	123.730 Tm.
Gas-oil para Compañías extranjeras y CEPESA para su entrega a buques por intermedio de CAMPSA	8.734 m³.
Fracción petrolífera por CALVO SOTELO	49.441 Tm.
Bright Stock por CALVO SOTELO	37.330 Tm.
Asfaltos por particulares	21.799 Tm.

Es satisfactorio el descenso de importaciones de ENCASO en fracciones petrolíferas, pero no lo son los aumentos de cifras de Bright Stock y en asfaltos por particulares, en cantidades reducidas y, sobre todo, la gran cifra de importación de petróleo de aviación que podía ser suministrado por las refinerías nacionales.

CONSUMO

Las ventas durante el año 1966, en la forma acostumbrada, arrojan el resultado que sigue:

PRODUCTOS	AÑO 1963	AÑO 1964	AÑO 1965	AÑO 1966	Comparación 1966/65
	Metros cúbicos	Metros cúbicos	Metros cúbicos	Metros cúbicos	
Gasolina 62 N.O.	46.191	38.438	33.886	29.059	—14,25
Gasolina 85 N.O.	552.828	596.699	621.472	657.694	+ 5,82
Gasolina 96 N.O.	639.960	808.021	1.001.364	1.263.216	+26,14
Gasolina aviación	108.194	122.833	125.884	122.316	— 2,84
Petróleo aviación	204.456	246.869	326.091	383.992	+17,75
Petróleo corriente	403.868	398.941	364.087	313.802	—13,82
Petróleo agrícola	21.962	20.843	23.568	19.681	—16,49
Gas-oil	2.150.966	2.527.974	2.903.537	3.469.731	+19,50
	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	
Fuel-oil	3.320.077	4.166.273	5.365.036	5.940.707	+10,73
Parafinas.	1.663	3.452	3.942	2.123	—46,15
Lubricantes.	119.406	141.949	161.985	182.901	+12,91

La tendencia del consumo cada vez más alarmante, como señalan los gráficos que se acompañan a la presente Memoria, no hace sino confirmar cuantos estudios se han realizado, dentro y fuera de España, sobre el crecimiento del mismo, si bien en el caso particular de las gasolinas auto, pudiera estar próximo el momento de frenar esa tendencia de crecimiento.

BONIFICACION A DETERMINADOS CONSUMOS

La Renta de Petróleos, en los precios reducidos autorizados para determinados sectores, ha sufrido la siguiente pérdida en sus ingresos:

CONCEPTOS	Cantidad bonificada Lts/Kg	Precio consumo general Pesetas	Diferencia precio en menos Pesetas	Importe bonificación Pesetas
Gasolinas				
Cuerpo Diplomático	2.204.280	10,—	6,25	13.776.750,—
" "	2.380	9,25	5,75	13.685,—
" "	60	9,—	5,75	345,—
Agricultura	2.835.113	9,25	3,—	8.505.339,—
" "	193.218	9,—	3,—	579.654,—
Pesca	520	9,25	4,25	2.210,—
" "	5.696.636	9,—	4,25	24.210.703,—
Gas-oil				
Agricultura	1.072.310.155	6,50	3,08	3.302.715.277,40
Pesca	161.993.801	6,50	4,55	737.071.794,55
" (tubería)	220.477.925	6,50	4,79	1.056.089.260,75
Instituto Social Marina	382.471.726	6,50	0,05	19.123.586,30
Navegación	31.538.325	6,50	4,50	141.922.462,50
" (por tubería)	60.256.048	6,50	4,89	294.652.074,72
Marina de Guerra	2.231.703	6,50	4,50	10.042.663,50
" " " (por tub.)	17.696.427	6,50	4,81	85.119.813,87
Fábricas de Gas	29.593.600	6,50	2,90	85.821.440,—
Fuel-oil	<i>Toneladas</i>			
Pesca	221.081	1.550,—	600,—	132.648.600,—
Marina Mercante	89.068	1.550,—	450,—	40.080.600,—
Marina de Guerra	45.425	1.550,—	650,—	29.526.250,—
Renfe	578.662	1.550,—	650,—	376.130.300,—
Fábricas de Cemento	782.805	1.550,—	200,—	156.561.000,—
Fábricas de Gas	68.264	1.550,—	200,—	13.652.800,—
Térmicas	1.083.370	1.550,—	200,—	216.674.000,—
Total importe de las Bonificaciones				6.744.920.609,59

Sensiblemente igual al del año anterior, pero habría acusado un incremento de 760.198.875 pesetas para la comparación 1965/66, en relación con la precedente de 1964/65, si el precio de fuel-oil no se hubiera reducido desde 1.815 hasta 1.550 pesetas por tonelada (O. M. de 18 de diciembre de 1965).

El mayor aumento en las bonificaciones tiene lugar en la venta de gas-oil, y este incremento de 820.427.000 pesetas ha dado lugar a una intensificación en los trabajos para evitar los fraudes, por parte de la Guardia Civil, el Servicio de Vigilancia Fiscal y, en algunos casos, por iniciativa de los Delegados de Hacienda, a quienes en la pasada asamblea anual se les expuso la gran importancia de estas evasiones que suponían una doble pérdida para el Tesoro, tanto en los ingresos de la Renta de Petróleos como en la menor recaudación de la imposición indirecta.

Descubrimientos de alguna importancia en Zamora, León, Alicante y Valencia demuestran la necesidad de intensificar esa vigilancia.

Con independencia de cuanto antecede se han iniciado conversaciones con los representantes de otros Ministerios para la implantación de un sistema de unificación de precios con entrega en metálico del beneficio otorgado a determinados consumidores de los sectores agrícola y de pesca, cuyas negociaciones, no exentas de dificultades, parecen próximas a terminarse en el caso de protección a la agricultura.

LUBRICANTES

El cuadro, para 1966, de las adquisiciones y las ventas se inserta a continuación junto a las cifras de 1965 y con inclusión de los aceites elaborados con marca extranjera:

	AÑO 1965		AÑO 1966	
	Adquisiciones	Ventas	Adquisiciones	Ventas
	<i>Toneladas</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Toneladas</i>
ENCASO	77.667	77.365	83.589	82.799
REPESA	48.398	46.559	45.718	41.036
CEPSA	29.236	22.003	39.655	29.703
CAMPSA	7.684	8 148	10.403	15.233
PARTICULARES	2.935	2.935	4.118	5.462
REGENERADOS	7.741	4.975	9.988	8.668
	173.661	161.985	193.471	182.901

Ya dentro de 1967, cuando no se ha terminado de redactar esta Memoria, se ha aprobado una Orden ministerial que facilita la utilización de primeras materias de origen petrolífero —disolventes y aceites ligeros— por los fabricantes de productos especiales no lubricantes necesarios para el desarrollo industrial del país, lo que completa otra clase de facilidades a las que se hacía referencia en las Memorias de los años anteriores.

En el mercado de aceites nacionales desapareció la mayor causa de preocupación para la competencia ilegal denunciada por la Organización Sindical y el restablecimiento del Comité de Vigilancia de estas actividades, previsto en el vigente Reglamento, permite suponer que con la ayuda de los componentes del mismo, especialmente de las empresas refinadoras, se conseguirá la desaparición total de prácticas incompatibles con la tendencia de libertad de comercialización, cada vez más generalizada en nuestro país. El primer paso se ha dado con la aprobación de la Orden Ministerial de 1.º de agosto de 1966 sobre anulación de licencias para Mayoristas y Agentes de éstos sin actividad.

La falta de venta, durante el año 1966, de las tres nuevas marcas extranjeras autorizadas por la Comisión Nacional de Combustibles influyó en el aumento de cupo, para 1967, que tenían solicitado, reiteradamente, otras marcas ya acreditadas y cuyos cupos eran rápidamente consumidos por sus clientes habituales.

Para el futuro inmediato, las promesas de aumento de producción de las tres refinerías nacionales permiten garantizar un abastecimiento normal del mercado, cuyo cumplimiento no convendrá perder de vista, pues con independencia de las dificultades prácticas surgidas durante el pasado año en el abastecimiento de determinadas calidades especiales, no resistimos a la tentación de agrupar las ventas según su distinto origen y dejar constancia de la tendencia de sus respectivos incrementos en toneladas y en porcentaje :

ORIGEN	1965	1966	Diferencia	Porcentaje
Encaso, Repesa y Cepsa . . .	145.927	153.538	7.611	5 por 100
Campsa, particulares y regenerados	16.058	29.363	13.305	83 por 100
TOTALES	161.985	182.901	20.916	

Tal vez el aumento relativo de ventas de los regenerados, nada importante en cifras absolutas, haya determinado la construcción de la industria de este género, autorizada en Cataluña, no obstante las advertencias formuladas por los Ministerios de Industria y Hacienda a los interesados con respecto al precio a que tendrán que ceder sus productos a la CAMPSA, como consecuencia del acuerdo del Consejo de señores Ministros, adoptado en 27 de mayo de 1966, por el que se iniciaba el descenso de precios de los aceites nuevos fabricados por ENCASO, sin el empleo de las pizarras bituminosas y cuyos precios señalados por una Orden ministerial de la Presidencia del Gobierno, ya no tenían justificación, con lo que tiende a dsaparecer la única causa por la cual la Renta de Petróleos primaba la utilización de esas pizarras.

PRECIOS DE VENTA DE LOS PRODUCTOS MONOPOLIZADOS

Para el año 1966 sigue vigente cuanto se ha repetido en Memorias anteriores respecto al precio de venta de los productos monopolizados, o sea que “desde el año 1959 no se han modificado en alza”, circunstancia que no puede ofrecerse en ninguna otra industria.

Por el contrario, la Orden Ministerial de 7 de enero de 1967 ha reducido notablemente los precios de los productos destinados a la aviación civil y no tardará mucho tiempo sin la aprobación de análogo descenso en los suministros de CAMPSA destinados a la aviación militar.

Estas modificaciones en baja han tenido lugar aun habiendo existido tres circunstancias de elevación de los costes, como son :

- 1.ª La aprobación de los Convenios colectivos para todo el personal, incluido el de la Flota, que se implanta por primera vez, lo que representa un elevado aumento en el coste de la mano de obra.
- 2.ª El aumento del coste final de los productos adquiridos por la Compañía a las Refinerías, que ha supuesto más de 567 millones de pesetas de diferencia, para 1966, entre los precios provisionales que se abonaban y los definitivos señalados para la liquidación del ejercicio pasado.
- 3.ª Un aumento discriminado de las comisiones percibidas por las estaciones de servicio, agentes de los surtidores, garajes y restantes vendedores de productos, también de aplicación para el año 1966, con la consiguiente elevación de costes.

Además de la reducción conseguida en la adquisición de productos a las Refinerías, únicamente ha influido en los costes favorablemente el descenso de los fletes, tanto en el mercado libre internacional como en los nacionales fijados oficialmente por la Subsecretaría de Marina Mercante, pero en ambos casos la repercusión ha sido muy débil, por no decir casi nula, mientras que entre las tres causas de elevación de costes, reseñadas con anterioridad, han representado una pérdida superior a los mil millones de pesetas para la Renta de Petróleos.

ALMACENAMIENTO Y NUEVAS INSTALACIONES

El aumento de la capacidad de almacenamiento resulta para 1966 :

	1965	1966	Diferencia
Entrada en servicio de tanques en m³	168.800	209.930	+41,130
Montados sin entrar en servicio	159.500	140.875	—18,625
Contratados pendientes o comenzado el montaje	377.000	338.040	—38,960

Con un total de tanques construidos y montados, sin utilizar algunos de ellos, de 1.926.563 metros cúbicos, que representa para 1966 un almacenamiento de cincuenta y cinco días.

Por las razones apuntadas en la Memoria del pasado año no es tan importante el aumento de almacenamiento como su distribución geográfica en los lugares de consumo y todavía tienen más influencia las instalaciones nuevas que faciliten el reparto de los productos que entran y salen de los tanques con excesiva celeridad, en muchos casos.

En este sentido, cabe destacar la puesta en servicio de la nueva Factoría de Alicante, que funciona desde junio para productos pesados y ya en enero de 1967 para el resto de los productos.

También la Factoría de Badalona para productos pesados entrará en servicio en los primeros meses de 1967, con la consiguiente descongestión de la Factoría de Barcelona.

Se han puesto en servicio los nuevos atraques contruidos para la descarga de buques tanques en la Factoría de Sevilla, lo mismo que las nuevas tuberías de descarga en la Factoría de Vigo, así como el espigón construido por la Junta de Obras del Puerto para el atraque de petroleros. Por último, la instalación portuaria de Ibiza quedó totalmente terminada dentro de 1966 y puesta en servicio.

En el año 1966 se han autorizado 2.395 instalaciones privadas, con una capacidad de tanque de 121.016 m³, que sumadas a las ya existentes representan un total de 9.923 particulares con 786.316 m³ de capacidad y un equivalente de veintitrés días de consumo; con un depósito total para setenta y ocho días, que suponen una leve mejoría en relación con las cifras señaladas en la Memoria de 1965, para el almacenamiento acumulado de la Compañía y sus clientes.

ESTACIONES DE SERVICIO

Después de llegar al máximo de solicitudes en 1965 con un total de 347 peticiones, en 1966 se descende a 295, cifra inferior incluso a la de 343 estaciones de servicio interesadas en 1964.

De las 295 estaciones en cuestión se autorizaron 197, se denegaron 66 por no reunir las condiciones reglamentarias y han quedado 32 pendientes de tramitación.

Con ello el número de las autorizaciones otorgadas hasta 31 de diciembre de 1966 se eleva a 1.717, de ellas 1.435 construidas y 282 en construcción, lo que supone un total de EE. de SS. de 1.737 en funcionamiento, en 1.º de enero de 1967, contando con las 302 que existían en agosto de 1958 y frente a las 1.536 que prestaban servicio en 1.º de enero del año anterior.

Ante este balance de solicitudes y de construcciones de EE. de SS., ligeramente en descenso, es de sumo interés la Orden Ministerial de 24 de diciembre de 1966, que permite la instalación de las mismas, con carácter temporal, en las zonas de turismo, disposición que establece un orden de preferencias y que en determinados casos de ausencia del capital privado nacional se puede solicitar la salvedad prevista por la Orden Ministerial de 30 de noviembre de 1963 para la inversión de capital extranjero.

La aportación actual de CAMPSA está representada por 195 Agrupamientos y 1.162 Aparatos surtidores aislados, con los que la capacidad de almacenamiento de los puntos de venta se aproxima a los 107 millones de litros.

En la misma Orden Ministerial, de 24 de noviembre de 1966, en que se modificaban discriminadamente las comisiones de venta, se creó una Comisión para el estudio de todos los problemas relacionados con la comercialización de los productos petrolíferos que se venden en las EE. de SS. y en toda clase de aparatos surtidores.

INSTALACIONES PARA PESQUEROS

En 1966 se han puesto en funcionamiento las instalaciones de Castro Urdiales (Santander), Palma de Mallorca, Porto Cristo (Baleares), Mahón, Alicante, Vinaroz (Castellón) y Bonanza (Cádiz).

Total siete; con dos menos que el año anterior y una más que en 1964, lo que confirma la lentitud en la tramitación de esta clase de obras a pesar de los esfuerzos realizados por la Delegación del Gobierno, para acelerar, tanto las nuevas instalaciones como para ampliar las existentes, sin que quepa recoger más novedad que la de existir en funcionamiento hoy 114 instalaciones en vez de las 107 registradas en 15 de febrero de 1966 y que el total de las posibles que en esa fecha era de 162, en la actualidad se han convertido en 171 en todo el litoral de la Península y Baleares, que es de desear se vean terminadas en el plazo más breve posible.

SUMINISTROS PARA AVIACION

Tanto el consumo de las gasolinas de aviación como del queroseno utilizado por los aviones a reacción sigue la trayectoria iniciada el año anterior, agudizado el descenso de las primeras, ya que el consumo es inferior en el año 1966 en un 2,84 por 100, con relación al 1965, y sin un aumento tan espectacular para el queroseno, que alcanza un 17,75 por 100, en lugar del 32,09 por 100 registrado en la Memoria del pasado ejercicio.

Han entrado en servicio las instalaciones fijas del aeropuerto de Sevilla con una capacidad de almacenamiento de 500 metros cúbicos, y la de Barajas con 8.000 metros cúbicos, donde se proyecta una ampliación del sistema hidrante.

De todos los proyectos de instalaciones fijas relacionadas en la Memoria del año anterior se han iniciado las obras en el aeropuerto de Ibiza y se han adjudicado la construcción de cuatro tanques de 1.000 metros cúbicos para el aeropuerto de Girona y de otros ocho tanques de la misma capacidad para la ampliación de Palma de Mallorca.

Además de los estudios de Santiago de Compostela y Alicante, citados en la ocasión precedente, se han iniciado los proyectos de instalaciones fijas en los aeropuertos de Almería y Sondica (Bilbao) y la ampliación para las de Málaga y Fuenterrabía.

En cuanto a unidades repostadoras móviles, durante todo el año 1966 fueron entregadas las 20 cisternas de 39.000 litros y las 10 de 49.500 litros adjudicadas a finales del año 1965, encontrándose en tramitación un nuevo concurso para la adquisición de otras 45 unidades.

TRANSPORTES

Los transportes desde el litoral al interior realizados en vagones cisternas y camiones trailers, propiedad de CAMPSA, así como los portes pagados a RENFE proporcionan el siguiente cuadro comparativo:

	FERROCARRIL		CARRETERA	
	1965	1966	1965	1966
Número de unidades . . .	2.305	2.510	36	50
Capacidad en metros cúbicos	70.256	80.952	720	1.029
Transportes en Tm/m³ . . .	3.399.671	4.116.524	210.487	302.799
Portes pagados a Renfe (pts.)	1.251.741.821	1.184.965.975		

La disminución de portes satisfechos a RENFE, frente a un incremento notable del producto total transportado está influenciada por la aproximación lograda en los suministros de CALVO SOTELO, desde Puertollano.

Los arrendatarios de los servicios de distribución interior en las distintas provincias proporcionan el siguiente resumen:

	1965	1966
Camiones cisternas	1.051	1.143
Capacidad total (m³)	10.320	11.836
Camiones plataforma	230	229
Capacidad total (Tm.)	1.109	1.149
Compra de nuevas unidades	98	92 de gran capacidad
Coste en millones de pesetas	666	826

Con lo que han quedado fuera de servicio seis camiones cisternas y un camión plataforma, mientras disminuye el número de adquisiciones en seis unidades de gran capacidad, que aun siendo menor que el de las 23 unidades de descenso, en 1965, no resulta nada satisfactorio para el aumento de servicio y, muy especialmente, para la elevación de la cifra, satisfecha a los distribuidores, de 160 millones de pesetas con relación al ejercicio precedente; habiéndose iniciado un estudio para determinar la influencia de la escasez de flota de los distribuidores en los desabastecimientos observados en los meses de mayor afluencia de turistas.

UTILIZACION DEL OLEODUCTO ROTA-ZARAGOZA

El transporte de productos en 1966 y su comparación con el año anterior se resume así:

PRODUCTOS	1965	1966	Diferencia
Gasolinas	23.866 m³	27.529 m³	+ 3.663 m³
Gas-oil	66.332 m³	48.332 m³	—18.000 m³
TOTAL	90.198 m³	75.861 m³	—14.337 m³

Con reducción o sin ella ese transporte de ligeros es inadmisibile, comparado con la capacidad anual útil del oleoducto de 1.656.000 metros cúbicos, intensificándose los envíos de trenes puros desde la refinería de Puertollano ante las dificultades administrativas surgidas en los empalmes de Rota, Almodóvar del Campo y Loeches, a los que se hacía mención en la Memoria del pasado año. Estas dificultades fueron ya salvadas con la publicación del Decreto-ley 6/66, de 22 de julio, sobre expropiación forzosa y del Decreto 109/67, de 19 de enero de 1967 sobre la urgente ocupación de los bienes y derechos necesarios para la construcción de estos tres oleoductos y sus instalaciones complementarias, cuya adjudicación de obra civil y adquisición de materiales se encuentra prácticamente terminada desde hace tiempo.

Esperamos que en el año 1967 el normal funcionamiento del oleoducto Rota-Madrid introduzca una notable economía para la Renta.

FLOTA

En el año recién terminado no ha tenido variación la flota de la Renta de Petróleos administrada por CAMPSA, con la siguiente composición:

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

Ya dentro del año 1967 se efectuaron las pruebas satisfactorias del CAMPOTEJAR (2.300 toneladas) y en fecha próxima sucederá lo propio con su gemelo CAMPO-LONGO.

En el mes de marzo de 1966 fueron contratados dos buques de 6.200 toneladas (CAMPODARRO y CAMPOGENIL), el primero de los cuales tiene anunciada su botadura para el próximo 30 de marzo y el otro unas semanas después.

El último mes del año se contrató otro buque de 2.300 toneladas para destinarlo preferentemente al transporte de asfaltos, y se denominará CAMPOSALINAS.

Para el entretenimiento y conservación de la flota se han invertido en 1966 un total de 159.984.956,39 pesetas y en nuevas construcciones 181.999.078,89 pesetas, de los cuales corresponden 168.680.000 pesetas a los plazos de los buques pendientes de entrega y 13.319.078,89 pesetas a la garantía y obras extras de los buques ya recibidos en Ejercicios anteriores.

Los productos transportados por la flota han sido de 7.232.568 toneladas y las millas recorridas 1.098.654, habiéndose percibido por fletamentos a terceros 4.440.210,81 pesetas y abonado un importe de 104.534.563 pesetas de fletes por los viajes aislados de petroleros propiedad de CEPESA y de REPESA, a la cual también hubo que recurrir, como anunciábamos en la pasada Memoria, por la insuficiencia de la flota propia.

Para disminuir estos excesivos gastos se fletó en 21 de septiembre el petrolero ARTOLA, de 19.530 T.P.M., y en 19 de octubre el DURANGO, de 19.750 T. P. M., que han realizado, entre los dos, siete viajes a Barcelona y nueve a Bilbao, con una economía teórica de fletes de 5.233.000 pesetas, si bien queda por resolver el reparto de daños por las demoras entre las Refinerías, los Armadores y CAMPSA, en esos transportes que arrojan un total de 304.393 toneladas de productos.

Conviene insistir en que el bajo índice de aumento en el crecimiento de nuestra flota señalado, como promedio, en la Memoria de 1965 en el 8 por 100 para el trienio 1963/65, ha descendido a cero para el año 1966 y, lo que es más lamentable, a punto de convocarse un concurso para la construcción de dos petroleros de 33.500 toneladas, parece que la Renta de Petróleos encontrará algunas dificultades para su rápida tramitación.

INVESTIGACIONES PETROLIFERAS

En la estructura de Ayoluengo se perforaron en 1966 los pozos 19 al 31, este último terminado en 15 de enero del año actual. Todos ellos son productivos, excepto el 24, que figura como dudoso, y el 29 en el que sólo se ha obtenido gas, lo que supone una disminución de esfuerzo en este campo en el que se perforaron 15 pozos en 1965, contra sólo 13 pozos en el 1966.

También se terminó el sondeo Sal núm. 2 y se perforaron los pozos Escalada núm. 1, Tozo núm. 4, Pino núm. 1, Huidobro núms. 1 y 2 y Urría núm. 1, todos ellos en el permiso de Ubierna y el pozo núm. 1 del permiso de Polientes: En total siete pozos, tres de ellos secos, uno dudoso o marginal, como los de Ayoluengo números 7 y 24, mientras los tres restantes pueden calificarse como positivos pendientes de pruebas.

El total de perforaciones asciende a 20 pozos, uno más que en 1965, con una longi-

tud de 29.813 metros frente a lo perforado en el año anterior, que ascendió a 30.518 metros, cantidades sensiblemente equivalentes.

Prescindimos de reiterar el comentario que nos mereció la renuncia de las 45.501 hectáreas del permiso de Ubierna, en la pasada oportunidad, y nos limitaremos a consignar que la prórroga de investigación se concedió para tres años por Orden Ministerial de 24 de febrero de 1966, igual que para el permiso "Orduña y Zuazo". Por recomendación del operador (Amospain) se renunció voluntariamente a los permisos "Pinar", "Ucero", "Nafría la Llana", "Arnedo" y "Tafalla" y se solicitó prórroga para los de "Aldehuela", "Bárcena" y "Polientes".

Por Decreto 3311/1966, de 29 de diciembre fue otorgada a Campsa-Calspain-Texspain la concesión de explotación "Lora", en la que está enclavado el campo de Ayoluengo, dentro del perímetro del permiso "Ubierna", permaneciendo la superficie restante de éste en fase de investigación, en unas condiciones muy ventajosas para la posible intensificación del conjunto de los trabajos con tres finalidades distintas: explotación, preparación o desarrollo y la investigación.

Sin embargo, puede decirse que la producción de los pozos de Ayoluengo ha sido mantenida a ritmo lento, de un modo intermitente, extrayéndose sólo un volumen de 30.000 metros cúbicos de crudo, tanto por no haberse obtenido la concesión de explotación como por las dificultades presentadas en el proceso de estos crudos, debido al contenido especial de arsénico, que requiere su eliminación previa.

Con motivo de esta necesidad de eliminar el arsénico y por otras causas, no bien justificadas, no parece haberse producido la intensificación esperada en los trabajos de perforación para el actual año 1967, que cabía suponer con la publicación del mencionado Decreto 3311/1966, iniciándose unas conversaciones urgentes con los asociados de CAMPSA, a partir del Comité de Gobierno de la Asociación convocado, con carácter extraordinario, para el 17 del corriente mes de febrero.

Por otra parte, ya dentro del año 1967, se ha iniciado la perforación profunda de Ayoluengo para llegar al Jurásico que fue programada, sucesivamente, para los años 1965 y 1966 y se ha recomendado por la empresa Amospain las perforaciones en Tozo núm. 5 y Urbel, de modo inmediato, y en Osma, Polientes núm. 2, Montorio y Arijabricia cuando los trabajos de sísmica, comprendidos entre cuatro y seis meses, así lo haga aconsejable.

También en los permisos pendientes de autorización existe otro pozo recomendado por Amospain en Respanda y con el trabajo sísmico previo otra perforación en Amaya.

Con todos estos proyectos no se explica bien que, a primeros de 1967, únicamente trabaje una sonda de perforación en el pozo profundo de Ayoluengo.

El día 9 de febrero de 1967 se inauguró el oleoducto Ayoluengo-Quintanilla, de 11 kilómetros de longitud y 10 pulgadas de diámetro que evita el gran desnivel existente entre el campo petrolífero y la carretera de Burgos a Santander. Desde esa fecha, salen

dos cisternas diarias para ser consumidas en Valladolid, por Nitratos de Castilla, S. A., y muy pronto podrán servirse otros pedidos pendientes de estudio por la asociación Campsa-Calspain-Texspain, hasta conseguir llegar a conocer las posibilidades actuales de producción de Ayoluengo.

Independiente de los trabajos realizados por la Asociación en que está representada la Renta de Petróleos, han sido efectuados otros de investigación, dentro del área del Monopolio, por seis Compañías o grupos que perforaron una longitud de 26.120 metros en trece sondeos, además de llevar a cabo toda clase de prospección geofísica y estudios geológicos, tanto en tierra como en la plataforma submarina. Igualmente, se han realizado operaciones geofísicas en las plataformas submarinas de Fernando Poo y Sahara y la asociación Cepsa-Spangoc terminó dos sondeos de 1.500 metros en la plataforma submarina de la Zona II, dentro de la cuadrícula 45.

Desgraciadamente, en las cuadrículas de Fernando Poo las condiciones ofrecidas en asociación con Banesto-Richfield-Cities no fueron suficientes para volver a trabajar unidos con nuestros antiguos colaboradores en el Sahara español.

Sin embargo, tanto esta Compañía como otras nueve extranjeras no han ocultado su interés por ofrecer una fórmula de participación en la explotación de sus yacimientos petrolíferos fuera de España a cambio de una posible inversión de capital en una Refinería, si CAMPSA conseguía autorización oficial para la construcción de alguna de ellas destinada al mercado interior.

En materia de investigación, dentro de la Península, aun sin conseguir nada efectivo hasta el presente, no por eso se ha cesado de procurar nuestra presencia en cuantas oportunidades se han presentado, habiendo motivado una de ellas una buena acogida en la Comisión Delegada del Consejo de Administración y en el personal técnico especializado que ha de estudiar sus posibilidades.

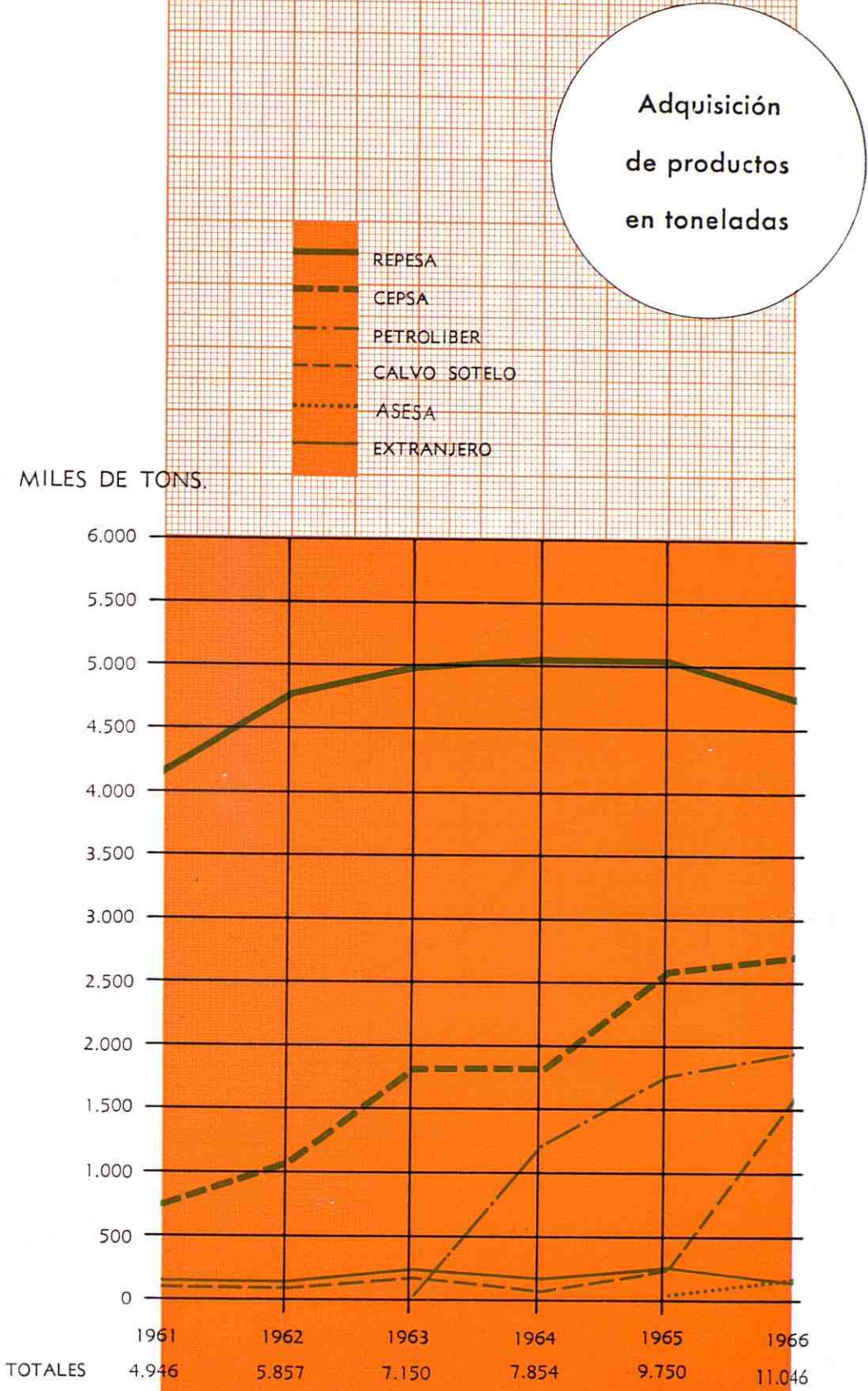
Como consecuencia de cuanto queda expuesto, la Delegación del Gobierno tiene el honor de someter a la consideración de V. E. el anterior examen de las circunstancias que pueden influir decisivamente en la marcha de la Renta de Petróleos, durante el año 1967, sobre las cuales tanto el Centro directivo como la Compañía Administradora, deben extremar su atención para procurar el desarrollo creciente de un recurso del Tesoro, cuya evolución favorable desde 1957 es sobradamente conocida, dentro del actual régimen tributario.

Es cuanto esta Delegación se considera en el deber de elevar a conocimiento de V. E. en vista de los resultados obtenidos en el año 1966.

EL DELEGADO DEL GOBIERNO,
Firmado: *José Góngora*

Febrero 1967

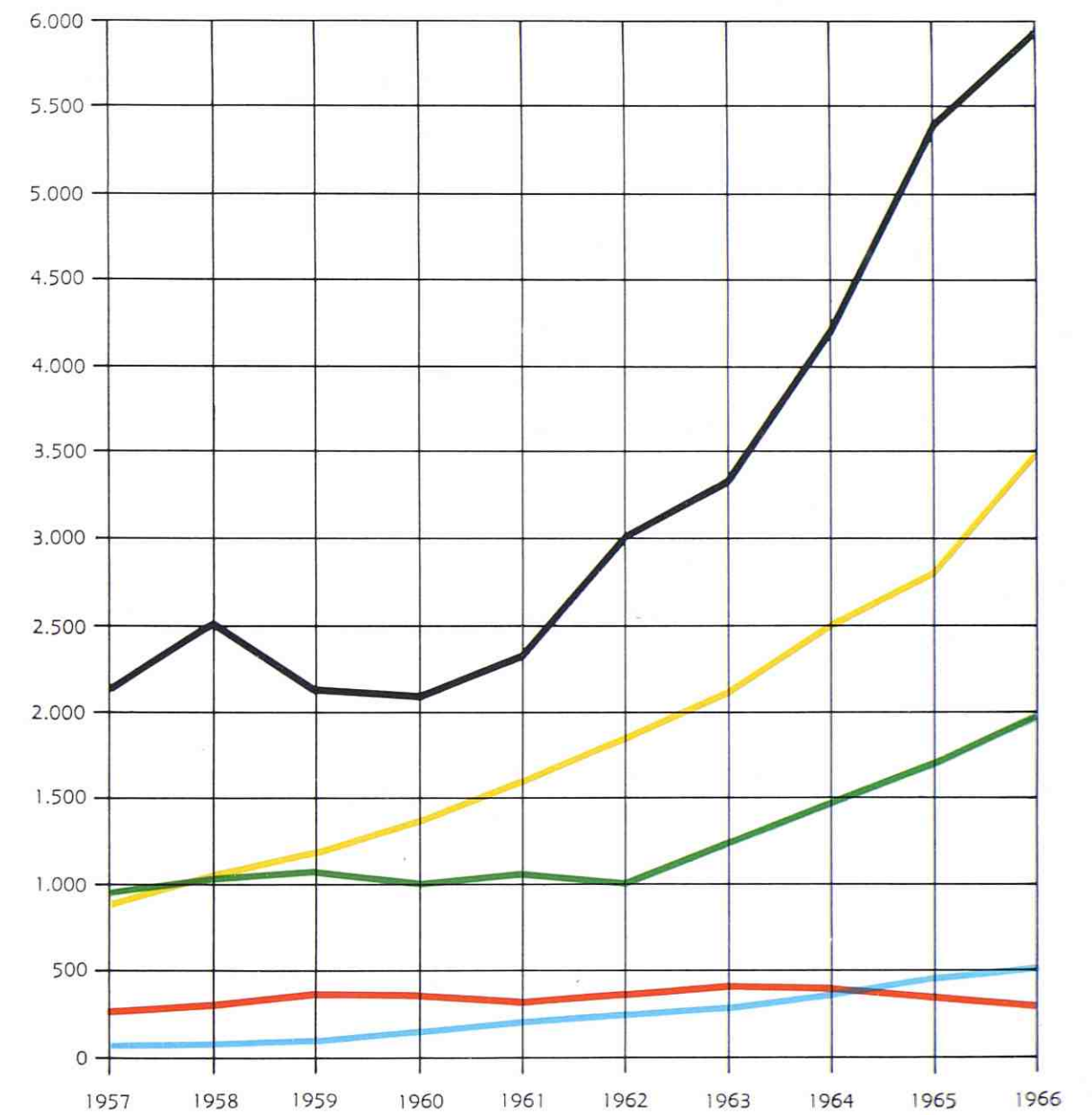
EXCMO. SR. MINISTRO DE HACIENDA



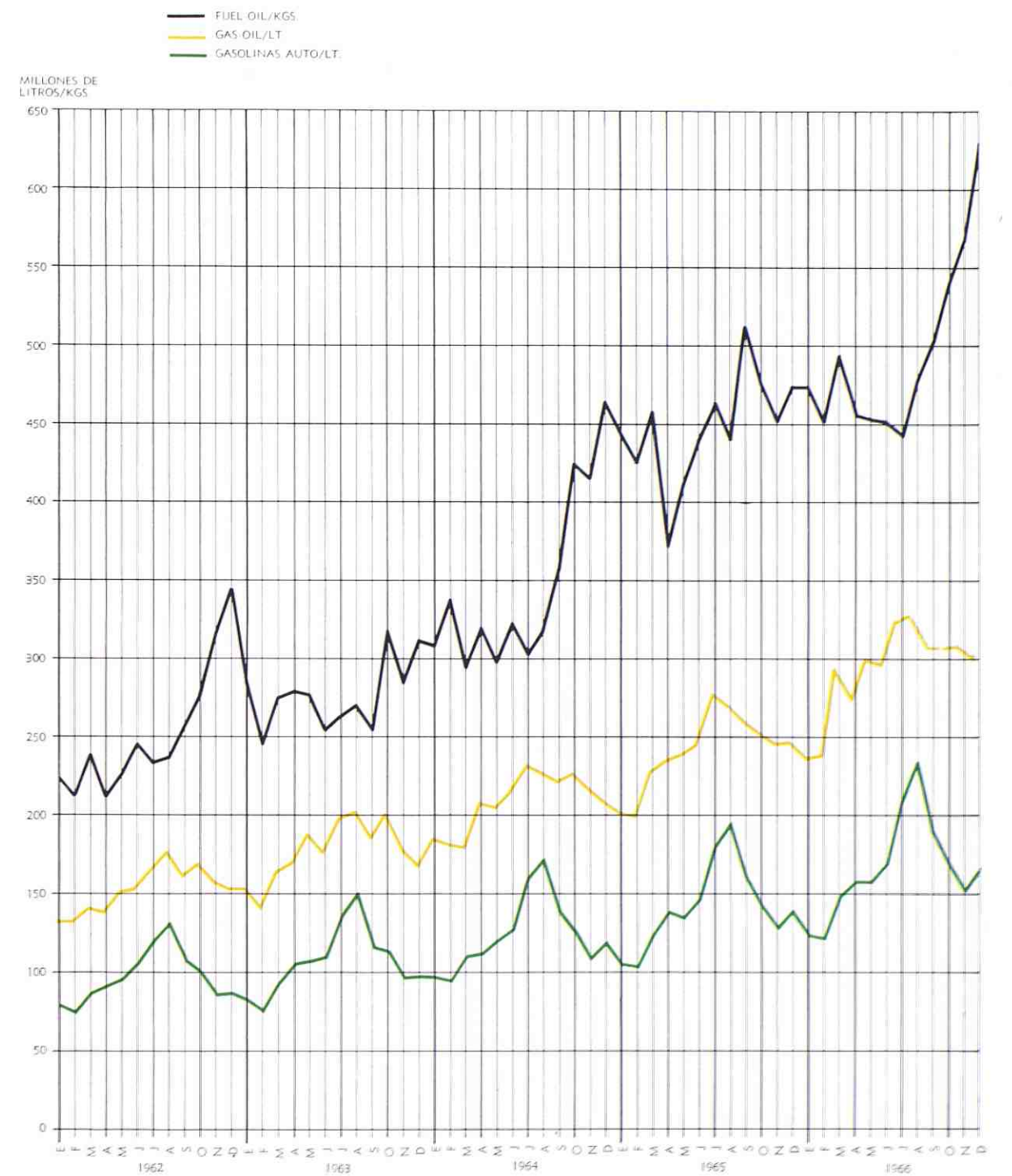
CONSUMOS DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS

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

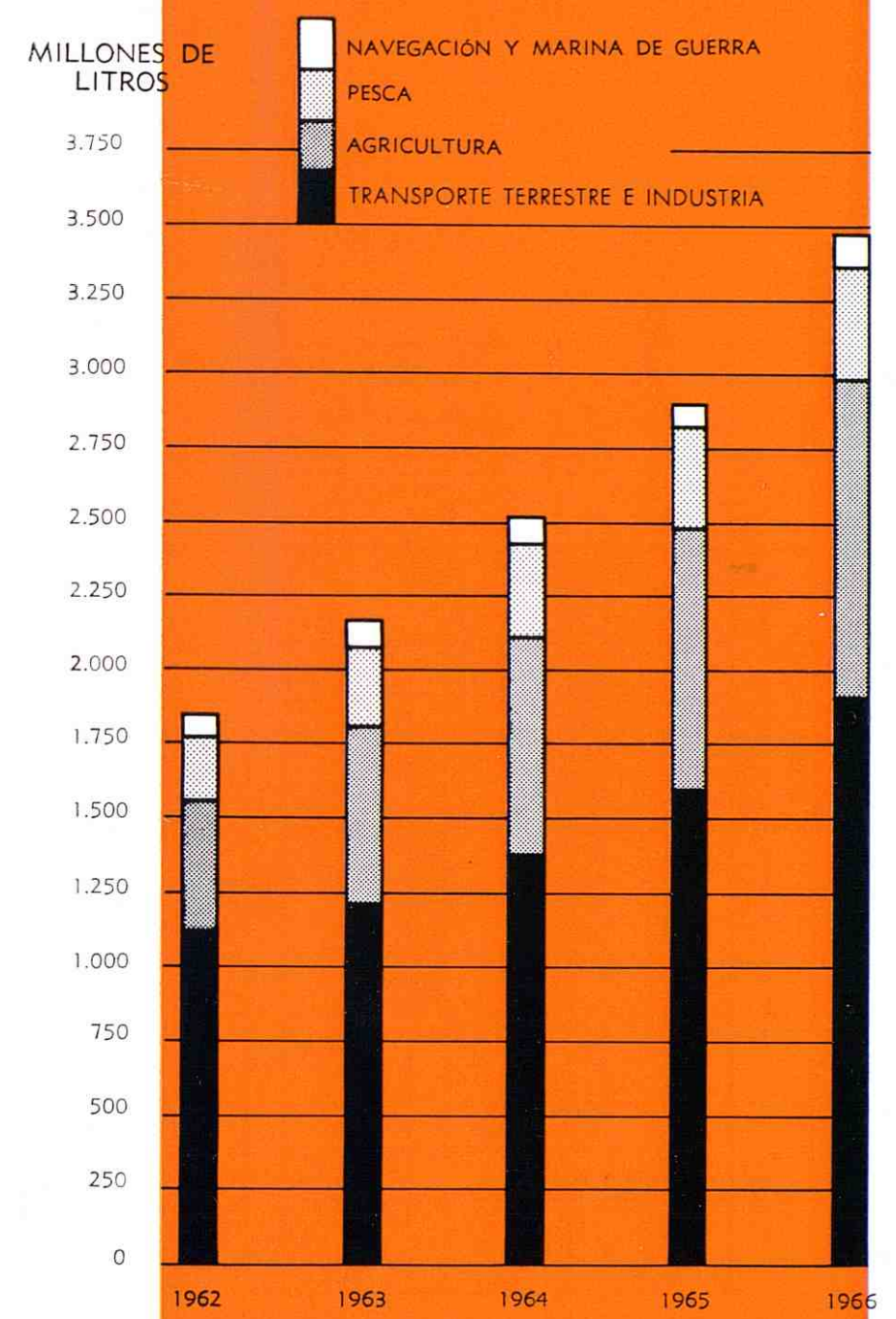
MILLONES DE
LITROS/KGS.



EVOLUCION MENSUAL DE CONSUMO

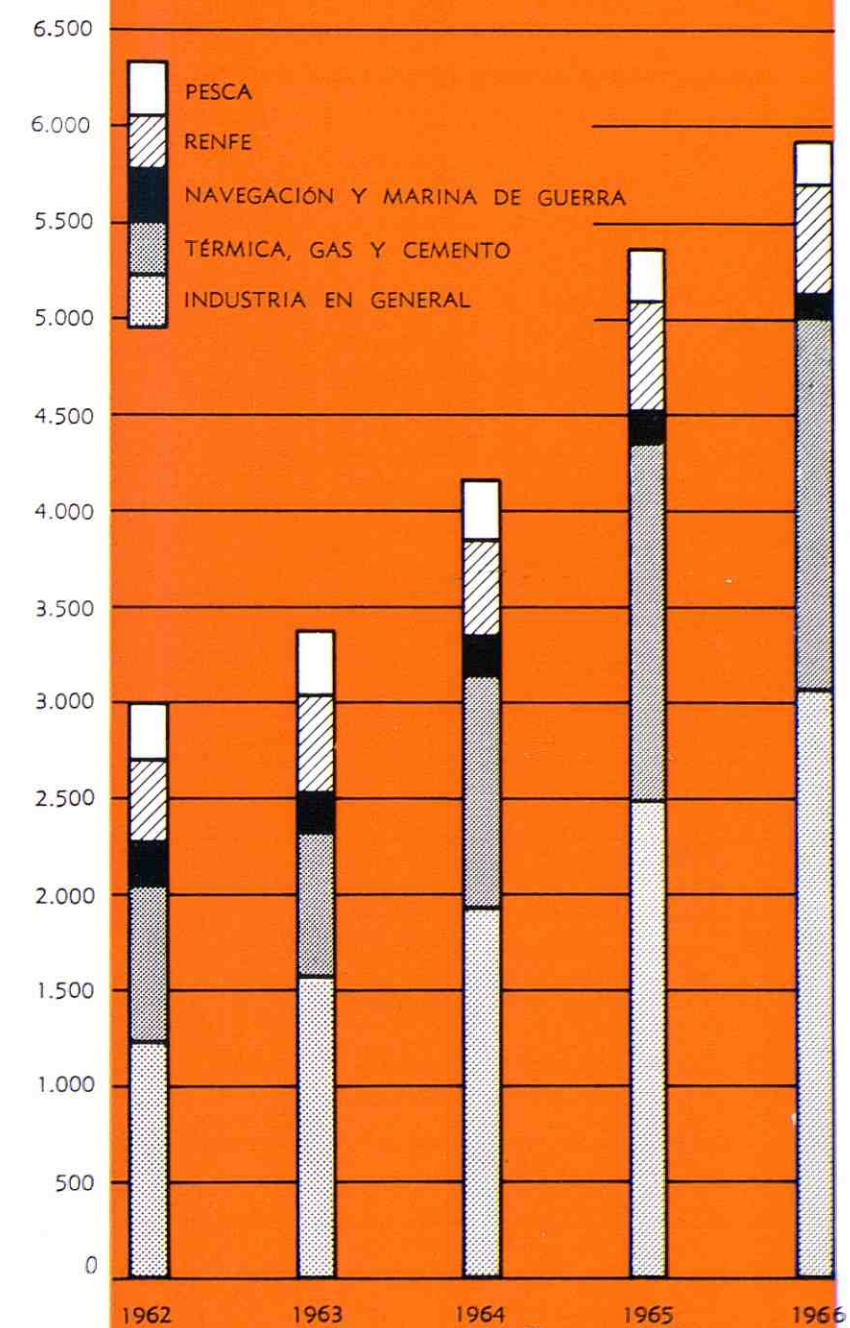


Distribución del consumo
de
GAS-OIL



Distribución del consumo
de
FUEL - OIL

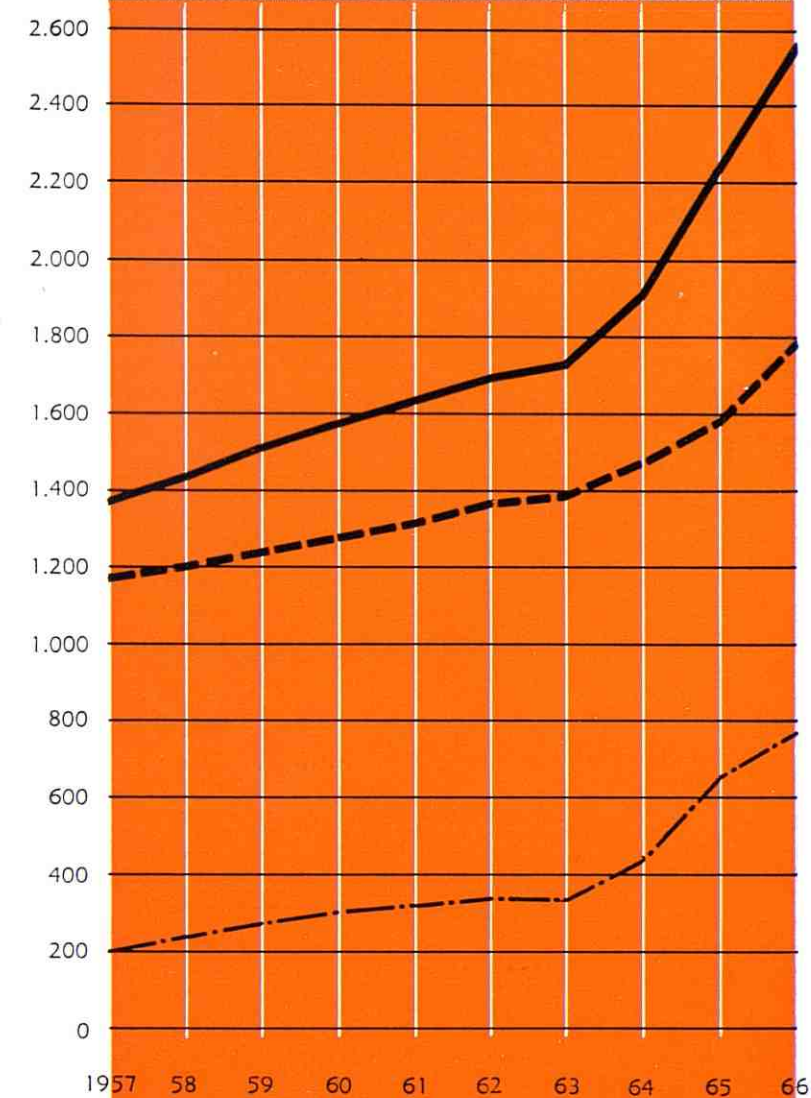
MILES DE TONS.



Capacidades
de
almacenamiento

--- INSTALACIONES CAMPSA
- - - INSTALACIONES PARTICULARES
— TOTAL INSTALACIONES CAMPSA Y PARTICULARES

MILES DE
M.³



Capacidad útil de recepción
en mts.³ de productos
en factorías del litoral
al 31-12-66



PRODUCTOS LIGEROS: 
PESADOS: 
OLEODUCTO ROTA-ZARAGOZA *****

Tonelaje
Flota del
Monopolio

MILES DE TONS.
P. M.

