

TRANSPORTES FERROVIÁRIOS

Salvo indicação em contrário, excluem-se os transportes ferroviários urbanos e suburbanos, bem como os transportes por metropolitano (subterrâneos), que não pertençam à rede nacional principal e que não sejam organizados pela empresa de caminho-de-ferro principal.

I. INFRA-ESTRUTURA

01. Caminho-de-ferro

Via de comunicação por carril para utilização exclusiva dos veículos ferroviários.

02. Metropolitano

Caminho-de-ferro eléctrico para o transporte de passageiros com capacidade para tráfego muito intenso e caracterizado por direitos exclusivos de passagem, composições com várias carruagens, alta velocidade, aceleração rápida, sistemas de sinalização sofisticados, e pela ausência de passagens de nível, para permitir uma frequência elevada de comboios e uma grande ocupação dos cais. O metro caracteriza-se ainda pela elevada quantidade de estações, normalmente a intervalos de 700 m-1 200 m.

A “alta velocidade” define-se por comparação com a de eléctricos e metro ligeiro, e significa neste caso cerca de 30-40 km/h, nas distâncias mais curtas, e 40-70 km/h, nas mais longas;

03. Metro ligeiro

Caminho-de-ferro para o transporte de passageiros que utiliza frequentemente carruagens eléctricas sobre carris, as quais funcionam isoladamente ou em comboios curtos, em linhas duplas fixas. A distância entre as estações/paragens não ultrapassa geralmente os 1 200 m.

Comparado com o metro, o metro ligeiro é de construção mais ligeira, concebida para volumes mais pequenos de tráfego e velocidade inferior. Por vezes é difícil distinguir com precisão entre metro ligeiro e eléctrico; o eléctrico não está normalmente separado do tráfego rodoviário, enquanto o metro ligeiro pode estar separado dos restantes sistemas.

04. Rede de caminho-de-ferro

Todos os percursos de caminho-de-ferro de uma área determinada.

Excluem-se os percursos por estrada ou água, ainda que os veículos ferroviários possam ser transportados por tais vias, por exemplo em reboques para o transporte de vagões ou em "ferry-boats". Excluem-se as linhas de interesse apenas turístico, de utilização sazonal, tal como as linhas ferroviárias construídas exclusivamente para servir minas, florestas ou outras actividades industriais ou agrícolas, não se encontrando abertas à circulação pública.

05. Via

Par de carris sobre os quais podem circular veículos ferroviários.

06. Bitola

Distância entre um par de carris, medida entre as extremidades interiores das cabeças dos carris

As bitolas usadas são as seguintes:

Via normal:	1,435 m
Via larga:	1,524 m (VR, SZR)
	1,600 m (CIE, NIR)
	1,668 m (RENFE, CP)
Via reduzida:	0,60 m, 0,70 m, 0,75 m, 0,76 m, 0,785 m, 0,90 m, 1,00 m

07. Gabari

Perfil sobre os carris através do qual os veículos ferroviários devem poder passar.

Principais categorias: A, B, B+ e C.

08. Via principal

Via que assegura a continuidade de uma linha de uma ponta a outra, utilizada para circulação de comboios entre estações ou locais indicados nas tarifas como pontos independentes de partida ou de chegada, para o transporte de passageiros ou de mercadorias.

09. Via electrificada

Via com um fio de contacto aéreo ou com carril condutor, para permitir a tracção eléctrica.

10. Vias de junção

Bifurcações de uma via principal.

O comprimento das vias de junção inclui-se no comprimento das vias quando aquelas fazem parte do sistema de caminho-de-ferro considerado, excluindo-se as vias de junção privadas.

11. Via de junção privada

Via ou conjunto de vias que não pertencem à empresa de caminho-de-ferro, mas se encontram ligadas à via de uma empresa de caminho-de-ferro, permitindo servir, sem necessidade de transbordo, um estabelecimento ou grupo de estabelecimentos industriais, comerciais ou portuários.

12. Linha

Uma ou mais vias principais adjacentes constituindo um itinerário entre dois pontos. Sempre que uma secção da rede inclui duas ou mais linhas de circulação paralelas, contabilizam-se tantas linhas quantos os itinerários aos quais as vias são exclusivamente afectadas.

13. Linha dedicada à grande velocidade

Linha especialmente construída para permitir circular a velocidades geralmente iguais ou superiores a 250 km/h sobre os segmentos principais.

14. Comprimento médio de linha explorada

Comprimento da linha utilizada para tráfego durante o ano considerado (incluindo as linhas exploradas conjuntamente com outras empresas de caminho-de-ferro) mais o comprimento médio das linhas abertas ou fechadas durante o ano (ponderadas em função do número de dias durante os quais foram exploradas).

O comprimento total da linha explorada corresponde ao comprimento explorado para o transporte de passageiros ou de mercadorias, ou de ambos. Quando uma linha for explorada simultaneamente por várias empresas, só será contada uma vez.

15. Linha electrificada

Linha com uma ou mais vias de circulação electrificadas.

As secções das linhas adjacentes às estações que sejam electrificadas apenas para permitir um serviço de manobras e não electrificadas até às estações seguintes devem ser contadas como linhas não electrificadas.

16. Tipos de corrente eléctrica

Os tipos de corrente eléctrica utilizados são os seguintes:

-- Corrente alterna	25 000 V, 50 Hz 15 000 V, 16 ² / ₃ Hz
-- Corrente contínua	3 000 V 1 500 V 750 V 660 V 630 V

3

17. Velocidade máxima de exploração

Velocidade máxima autorizada em serviço comercial, tendo em conta as características técnicas da infra-estrutura.

II. EQUIPAMENTO DE TRANSPORTE (VEÍCULOS)

01. Veículo ferroviário

Material móvel que circula exclusivamente sobre carril, com tracção própria (veículos tractores) ou rebocado (carruagens, reboques de automotora, furgões e vagões).

Incluem-se nas estatísticas da empresa de caminho-de-ferro principal os seguintes veículos:

- a) Todos os veículos ferroviários pertencentes à empresa de caminho-de-ferro principal, alugados por ela e que se encontram de facto à sua disposição, incluindo os veículos em reparação ou que aguardam reparação, os veículos parados em estado de funcionamento ou não, os veículos externos colocados à disposição da empresa e os veículos temporariamente a circular, em operação normal, no estrangeiro ou em redes de empresas de caminho-de-ferro secundárias.*
- b) Os vagões privados, isto é, que não pertencem à empresa de caminho-de-ferro principal, mas registados por ela e autorizados a circular ao abrigo de determinadas condições, bem como vagões alugados pela empresa de caminho-de-ferro a particulares e a funcionar como vagões privados.*

As estatísticas relativas a empresas de caminho-de-ferro principais excluem os veículos que não se encontram à sua disposição, ou seja:

- a) Veículos externos ou de uma empresa de caminho-de-ferro secundária, a circular temporariamente, em operação normal, nas linhas de caminho-de-ferro da empresa principal.*
- b) Veículos alugados a, ou à disposição de, outras empresas de caminho-de-ferro.*
- c) Veículos reservados exclusivamente aos transportes de serviço, ou destinados à venda, a ser demolidos ou afastados da circulação definitivamente.*

02. Eléctrico

Veículo rodoviário de passageiros concebido para levar sentadas mais de nove pessoas (incluindo o condutor), ligado a condutores eléctricos ou movido a diesel e que se desloca sobre carris.

03. Veículo ferroviário a grande velocidade

Veículo ferroviário concebido para circular a uma velocidade de cruzeiro de pelo menos 250 km/h sobre as linhas dedicadas à grande velocidade.

04. Veículo motor

Veículo equipado com fonte de energia e motor ou apenas com motor, destinado unicamente a rebocar outros veículos (uma "locomotiva") ou destinado tanto a rebocar outros veículos como a transportar passageiros e/ou mercadorias (uma "automotora").

05. Locomotiva

Veículo ferroviário equipado com fonte de energia e motor ou apenas com motor, utilizado para rebocar veículos ferroviários.

Só os veículos com potência igual ou superior a 110 kW no dispositivo de atrelagem são considerados locomotivas; excluem-se os veículos com potência inferior descritos como "locotractores". O locotractor é um veículo de tracção de fraca potência utilizado em manobras ou em comboios-estaleiro e serviços terminais de curta distância ou de fraca tonelagem.

Incluem-se os veículos motores especiais, utilizados nos comboios de alta velocidade, sem transporte de passageiros, mesmo quando estes veículos fazem parte de um conjunto indivisível.

06. Locomotiva a vapor

Locomotiva, de cilindro ou turbina, em que a força motriz é o vapor, independentemente do tipo de combustível utilizado.

07. Locomotiva eléctrica

Locomotiva com um ou mais motores eléctricos, accionados principalmente por energia eléctrica transmitida por fios aéreos ou carris condutores, ou proveniente de acumuladores incorporados na locomotiva. As locomotivas equipadas desta forma e, ainda, providas de um motor (diesel ou outro) para fornecer corrente ao motor eléctrico, quando este não pode ser alimentado a partir de um fio aéreo ou de um carril condutor, são classificadas como locomotivas eléctricas.

08. Locomotiva diesel

Locomotiva cuja fonte de energia principal é um motor diesel, independentemente do tipo de transmissão instalada. Todavia, as locomotivas diesel-eléctricas equipadas para serem accionadas pela electricidade transmitida por fio aéreo ou por carril condutor são classificadas como locomotivas eléctricas.

09. Automotora

Veículo ferroviário com motor, construído para o transporte de passageiros ou de mercadorias por caminho-de-ferro. A definição das várias categorias de locomotivas (eléctrica, diesel) aplica-se, mutatis mutandis, às automotoras.

Nas estatísticas de veículos motores, cada automotora de um conjunto indivisível é contada separadamente; nas estatísticas de veículos de transporte de passageiros ou de mercadorias, cada elemento destinado ao transporte de passageiros ou de mercadorias conta-se como uma unidade.

10. Veículo ferroviário para transporte de passageiros

Veículo ferroviário para transporte de passageiros, mesmo quando inclui um ou mais compartimentos ou espaços especialmente reservados para bagagem, volumes, correio, etc.

Estes veículos incluem veículos especiais, tais como carruagens-cama, carruagens-salão, carruagens-restaurant e carruagens-ambulância. Cada veículo separado de um conjunto indivisível, destinado ao transporte de passageiros, conta-se como um veículo ferroviário de passageiros.

11. Carruagem

Veículo ferroviário para transporte de passageiros diferente de automotora ou de reboque de automotora.

12 Reboque de automotora

Veículo ferroviário para transporte de passageiros acoplado a uma ou mais automotoras.

13. Capacidade de transporte do veículo para transporte de passageiros

Número de lugares sentados e de camas e número de lugares em pé autorizados num veículo para transporte de passageiros, quando este assegura o serviço a que se destina.

14. Furgão

Veículo ferroviário sem motor que entra na composição dos comboios para transporte de passageiros ou de mercadorias e é utilizado pelo pessoal do comboio, bem como, se necessário, para o transporte de bagagens, volumes, bicicletas, etc.

Os veículos com um ou mais compartimentos para passageiros não devem ser considerados como furgões, mas como carruagens de passageiros. Os vagões-postais que pertencem às empresas de caminho-de-ferro principais incluem-se na categoria dos furgões, caso não disponham de um compartimento para passageiros.

15. Vagão

Veículo ferroviário normalmente destinado ao transporte de mercadorias.

Incluem-se as automotoras e reboques de automotora destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias.

16. Vagão privado

Vagões privados, ou seja, que não pertencem à empresa de caminho-de-ferro principal, mas registados por ela e autorizados a circular em determinadas condições, bem como vagões alugados pela empresa de caminho-de-ferro a terceiros (pessoas singulares) e explorados como vagões privados.

17. Vagão coberto

Vagão caracterizado pela sua construção fechada (bordos sólidos até acima e tejadilho) e pela segurança que proporciona às mercadorias nele transportadas (pode ser fechado a cadeado ou selado).

Incluem-se os vagões com tecto de abrir, bem como os vagões isotérmicos e frigoríficos.

18. Vagão isotérmico

Vagão coberto em que a caixa é construída com paredes, portas, chão e tejadilho isoladores, através dos quais as trocas de calor entre o interior e o exterior da caixa podem ser limitadas ao ponto em que o coeficiente global de transferência de calor (coeficiente K) permita incluir o vagão numa das duas categorias seguintes:

I_N = Vagão isotérmico normal - caracterizado por um coeficiente K igual ou inferior a 0,7 W/m² °C

I_R = Vagão isotérmico reforçado - caracterizado por um coeficiente K igual ou inferior a 0,4 W/m² °C

19. Vagão frigorífico

Vagão isotérmico que utiliza uma fonte de frio (gelo natural, com ou sem adição de sal; placas eutéticas; gelo carbónico, com ou sem controlo de sublimação; gases liquefeitos, com ou sem controlo de evaporação, etc.) diferente dos equipamentos mecânicos ou "de absorção".

Um vagão deste tipo pode, com temperaturas exteriores médias de +30°C, baixar a temperatura interior da caixa vazia e mantê-la, de seguida:

- a + 7°C, no máximo, para a classe A;
 - a - 10°C, no máximo, para a classe B;
 - a - 20°C, no máximo, para a classe C; e
 - a 0°C, no máximo, para a classe D,
- mediante utilização de fluidos frigoríficos e instalações apropriados.*

20. Vagão frigorífico mecânico

Vagão isotérmico, com instalação de equipamento refrigerador individual ou funcionando colectivamente com outros vagões de transporte (compressor mecânico, unidade "de absorção", etc.).

Este tipo de vagão pode, com uma temperatura exterior média de +30°C, baixar a temperatura no interior da caixa vazia e mantê-la de seguida, de forma contínua, do seguinte modo, a qualquer valor constante t_1 desejado, em conformidade com as normas definidas em seguida, para as três classes:

Classe A. *Vagão frigorífico mecânico equipado com um dispositivo de refrigeração, de modo a que t_1 possa ser escolhido entre + 12°C e 0°C, inclusive.*

Classe B. *Vagão frigorífico mecânico equipado com um dispositivo de refrigeração, de modo a que t_1 possa ser escolhido entre + 12°C e -10°C, inclusive.*

Classe C. *Vagão frigorífico mecânico equipado com um dispositivo de refrigeração, de modo a que t_1 possa ser escolhido entre + 12°C e -20°C, inclusive.*

21. Vagão calorífico

Vagão isotérmico equipado com um dispositivo de produção de calor.

Este tipo de vagão pode aumentar a temperatura interior da caixa vazia e mantê-la, de seguida, durante pelo menos 12 horas, sem reaprovisionamento, a um valor praticamente constante não inferior a + 12°C, sendo a temperatura média exterior a indicada para as duas classes:

Classe A. *Vagão calorífico, para uma temperatura exterior média de - 10°C; e*

Classe B. *Vagão calorífico, para uma temperatura exterior média de - 20°C.*

22. Vagão aberto de bordos altos

Vagão sem tejadilho e com bordos rígidos superiores a 60 cm de altura.

23. Vagão-plataforma

Vagão sem tejadilho ou bordos, ou vagão sem tejadilho mas com bordos não superiores a 60 cm de altura, ou com balanceiro transversal de tipo normal ou especial.

Excluem-se os vagões destinados exclusivamente ao transporte de contentores, caixas móveis ou veículos de transporte de mercadorias.

24. Vagão-cisterna

Vagão destinado ao transporte a granel de líquidos ou gases.

25. Vagão-silo

Vagão destinado ao transporte a granel de produtos em pó, como cimento, farinha, gesso, etc.

26. Vagão para transporte combinado

[A definir]

27. Capacidade de carga de um vagão

A capacidade de carga de um vagão corresponde ao peso máximo autorizado de mercadorias que pode transportar.

III. EMPRESAS, RESULTADOS ECONÓMICOS E EMPREGO

01. Empresa de caminho-de-ferro principal

Empresa que possui e/ou explora a(s) rede(s) ferroviária(s) mais importante(s) do país.

São consideradas como empresas de caminho-de-ferro principais as seguintes:

<i>Alemanha:</i>	<i>Caminhos-de-ferro federais alemães, Caminhos-de-ferro do Estado alemão (DB)</i>
<i>Áustria:</i>	<i>Caminhos-de-ferro federais austríacos (ÖBB)</i>
<i>Bélgica:</i>	<i>Sociedade nacional dos caminhos-de-ferro belgas (SNCB/NMBS)</i>
<i>Bielorrússia:</i>	<i>Caminhos-de-ferro bielorrussos (BC)</i>
<i>Bósnia--Herzegovina:</i>	<i>Caminhos-de-ferro bósnios (ZBH)</i>
<i>Bulgária:</i>	<i>Caminhos-de-ferro do Estado búlgaro (BDZ)</i>
<i>Canadá:</i>	<i>Pacífico canadiano (CP)</i>
<i>Croácia:</i>	<i>Caminhos-de-ferro croatas (HZ)</i>
<i>Dinamarca:</i>	<i>Caminhos-de-ferro do Estado dinamarquês (DSB)</i>
<i>Eslovénia:</i>	<i>Caminhos-de-ferro eslovacos (SZ)</i>
<i>Espanha:</i>	<i>Rede nacional dos caminhos-de-ferro espanhóis (RENFE)</i>
<i>Estados Unidos:</i>	<i>Associação dos caminhos-de-ferro norte-americanos (AAR)</i>
	<i>Todas as empresas de classe I¹</i>

¹ As redes ferroviárias intercidades da classe I representam cerca de 83% da quilometragem percorrida e 97% das mercadorias transportadas. As estatísticas deveriam igualmente ter em consideração as operações e o tráfego da "National Railroad Passenger Corporation - AMTRAK" (Sociedade Nacional de Transporte de Passageiros por Caminho-de-ferro) e a sociedade Auto-Train. A primeira destas duas

<i>Federação Russa:</i>	<i>Ministério dos caminhos-de-ferro da Federação Russa</i>
<i>Finlândia:</i>	<i>Caminhos-de-ferro do Estado finlandês (VR)</i>
<i>França:</i>	<i>Sociedade nacional dos caminhos-de-ferro franceses (SNCF)</i>
<i>Grécia:</i>	<i>Organização dos caminhos-de-ferro helénicos (CH)</i>
<i>Hungria:</i>	<i>Caminhos-de-ferro do Estado húngaro (GYSEV/ROEE)</i>
<i>Irlanda:</i>	<i>Companhia de transportes irlandesa (CIE)</i>
<i>Itália:</i>	<i>Caminhos-de-ferro do Estado italiano (FS)</i>
<i>Letónia:</i>	<i>Caminhos-de-ferro do Estado letão (LDZ)</i>
<i>Lituânia:</i>	<i>Caminhos-de-ferro lituanianos (LG)</i>
<i>Luxemburgo:</i>	<i>Sociedade nacional dos caminhos-de-ferro luxemburgueses (CFL)</i>
<i>Noruega:</i>	<i>Caminhos-de-ferro do Estado norueguês (NSB)</i>
<i>Países Baixos:</i>	<i>Caminhos-de-ferro holandeses (NS)</i>
<i>Polónia:</i>	<i>Caminhos-de-ferro do Estado polaco (PKP)</i>
<i>Portugal:</i>	<i>Caminhos-de-ferro portugueses (CP)</i>
<i>Reino Unido:</i>	<i>Caminhos-de-ferro britânicos (BR), caminhos-de-ferro da Irlanda do Norte (NIR)</i>
<i>República Checa:</i>	<i>Ceske Draky (CD)</i>
<i>República Eslovaca:</i>	<i>Zveznice Slovenskej Republiky (ZSR)</i>
<i>Rep.Fed. Jugoslava:</i>	<i>Caminhos-de-ferro jugoslavos (JZ)</i>
<i>Roménia:</i>	<i>Caminhos-de-ferro romenos (CFR)</i>
<i>Suécia:</i>	<i>Caminhos-de-ferro do Estado sueco (BV)</i> <i>Administração nacional ferroviária sueca (SJ)</i>
<i>Suíça:</i>	<i>Caminhos-de-ferro federais suíços (CFF)</i>
<i>Turquia:</i>	<i>Caminhos-de-ferro estatais da República Turca (TCDD)</i>
<i>Ucrânia:</i>	<i>Caminhos-de-ferro ucranianos (UZ)</i>

Incluem-se os serviços urbanos explorados pelas empresas de caminho-de-ferro principais.

02. Empresa de transporte ferroviário secundária

Outras empresas de caminho-de-ferro, além da empresa principal, que efectuam serviços de transporte para o público.

Excluem-se as linhas de interesse apenas turístico, de utilização sazonal, bem como as linhas ferroviárias construídas exclusivamente para servir minas, florestas ou outras empresas industriais ou agrícolas. Incluem-se os serviços urbanos explorados por empresas secundárias.

03. Empresa de caminho-de-ferro de transporte urbano

Empresa de caminho-de-ferro que apenas opera em linhas urbanas, suburbanas ou semelhantes, no interior de um ou mais aglomerados urbanos.

sociedades assegura a maior parte do serviço dos comboios intercidades dos caminhos-de-ferro, nos Estados Unidos, enquanto que a segunda tem por único objectivo o transporte de passageiros e respectivos automóveis por caminho-de-ferro, num serviço sem paragens, entre Washington D.C. e Sanford, na Florida.

Os dados sobre estas empresas devem separar-se dos dados sobre as empresas principais e secundárias.

04. Empresa de transporte ferroviário

Uma empresa pública ou privada, cuja actividade consista na prestação de serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros.

Excluem-se as empresas de transporte ferroviário que assegurem exclusivamente serviços de transporte ferroviário de passageiros por metropolitano, eléctrico e/ou metro ligeiro. Excluem-se as linhas de interesse apenas turístico, de utilização sazonal, bem como as linhas ferroviárias construídas exclusivamente para servir minas, florestas ou outras empresas industriais ou agrícolas.

05. Gestora de infra-estruturas

Todo o organismo público ou empresa responsável em particular pela criação e manutenção das infra-estruturas ferroviárias, assim como pela exploração de sistemas de controlo e segurança.

06. Emprego

Número médio de pessoas que trabalham, durante o período considerado, numa empresa de caminho-de-ferro, bem como as pessoas que trabalham no exterior da empresa, mas são seus empregados e são por ela directamente remunerados.

As estatísticas devem incluir o pessoal empregado durante o ano para efectuar todas as actividades principais e auxiliares da empresa (exploração dos caminhos-de-ferro, renovações, novas construções, serviços rodoviários e de expedição, produção de electricidade, hotéis e restaurantes, etc.).

07. Tipos de emprego

As principais categorias de emprego consideradas são as seguintes:

-- Administração geral

Inclui o pessoal administrativo central e regional (por exemplo, do serviço de finanças, jurídico, de pessoal, etc.), bem como o conselho de administração.

Exclui o pessoal administrativo dos departamentos especializados (operações e tráfego, material de tracção e rolante, vias e obras) que é, no entanto, tido em consideração nas estatísticas relativas a cada um destes serviços.

-- Operações e tráfego

Pessoal de estação, pessoal dos comboios (excluindo o pessoal de locomotivas) e pessoal dos serviços centrais e regionais associados. Inclui turismo e publicidade.

-- Material de tracção e material rolante

Pessoal de locomotivas, de oficinas, de inspecção e dos serviços centrais e regionais associados.

-- Vias e obras

Pessoal permanente de manutenção e vigilância das vias.

-- Outras actividades

Pessoal dos serviços rodoviários de passageiros e mercadorias, serviços de expedição, das centrais eléctricas, de hotelaria, etc.

08. Volume de negócios

Montante total facturado pela empresa de caminho-de-ferro durante o período considerado. Corresponde às vendas, no mercado, de bens ou serviços fornecidos a terceiros. O volume de negócios inclui todos os impostos e taxas sobre os bens ou serviços facturados pela empresa, com excepção do IVA facturado pela empresa aos seus clientes. Inclui ainda todos os outros encargos do cliente. Devem ser deduzidos reduções de preços, as bonificações e os descontos bem como o valor das embalagens devolvidas, mas não os descontos por pagamento a pronto.

O volume de negócios não inclui as vendas de activos imobilizados. Excluem-se igualmente os subsídios de exploração concedidos pelas autoridades públicas.

09. Receitas

Montantes expressos em unidades monetárias e contabilizados a crédito da empresa de caminho-de-ferro.

10. Tipos de receitas

As principais categorias de receitas consideradas são as seguintes:

-- Receitas de operações de transporte.

Esta categoria inclui as receitas do tráfego de mercadorias e de passageiros.

-- Montantes recebidos do Estado ou de outras entidades públicas.

Esta categoria inclui compensações e outros subsídios.

-- Outras receitas.

Esta categoria inclui receitas não relacionadas com actividades de transporte, por exemplo, receitas financeiras, etc.

11. Custos

O montante dos recursos disponíveis utilizados pela empresa de caminho-de-ferro para a realização de uma operação ou serviço, ou de uma série de operações e serviços.

12. Tipos de custos

As principais categorias de custos consideradas são as seguintes:

-- Encargos salariais.

Inclui vencimentos e salários do pessoal activo, pensões, encargos sociais diversos, etc.

-- Custos de material e de serviços.

Inclui aquisição de outro material e de serviços fornecidos por terceiros, mas exclui custos de consumo de energia para a tracção.

-- Custos de consumo de energia.

Inclui montantes destinados à quantidade de energia utilizada para a tracção.

-- Impostos.

-- Encargos financeiros.

-- Outros custos.

Inclui montantes destinados a amortizações e provisões, etc.

13. Valor acrescentado

Valor da produção bruta da empresa, menos o valor do seu consumo intermédio. O valor acrescentado da produção interna de todas as empresas de caminho-de-ferro de um país é igual à sua contribuição para o PIB do país.

Subentende-se que o valor acrescentado, neste contexto, é expresso em preços de mercado.

14. Investimento corpóreo

Despesas consagradas pela empresa de caminho-de-ferro à aquisição de bens de equipamento (adquiridos a terceiros ou produzidos pela própria empresa), novos ou usados, que no balanço da empresa vêm aumentar o valor das imobilizações; destas despesas deduz-se o montante líquido das vendas de bens semelhantes em segunda mão ou já não utilizados.

A contribuição de todas as empresas de caminho-de-ferro para a formação bruta de capital fixo de um país é igual ao total dos seus investimentos corpóreos, com dedução da diferença entre as compras e as vendas de terrenos.

15. Despesas de investimento na infra-estrutura

Despesas efectuadas em novas construções e na ampliação da infra-estrutura existente, incluindo reconstrução, renovação e importantes obras de manutenção.

A infra-estrutura inclui terrenos, construção de vias permanentes, edifícios, pontes e túneis, bem como equipamento, instalações e aparelhos, fixos, conexos (sinalização, telecomunicações, catenárias, subestações eléctricas, etc.), por oposição ao material rolante.

16. Despesas de investimento em material rolante

Despesas efectuadas com a aquisição de novos veículos ferroviários.

17. Despesas de manutenção da infra-estrutura

Despesas para manter a infra-estrutura em estado de funcionamento.

18. Despesas de manutenção do material rolante

Despesas para manter os veículos ferroviários em estado de funcionamento.

IV. TRÁFEGO

01. Tráfego ferroviário

Qualquer movimento de um veículo ferroviário nas linhas em exploração.

Quando um veículo ferroviário é transportado por outro veículo, só é considerado o movimento do veículo transportador (modo activo).

02. Serviço de manobras

Movimento de um veículo ferroviário ou de um conjunto de veículos ferroviários dentro de uma estação de caminho-de-ferro ou de qualquer outra instalação ferroviária (depósito, oficina, centro de triagem, etc.).

03. Tráfego ferroviário em território nacional

Qualquer movimento de veículos ferroviários em território nacional, independentemente do país em que se encontram registados.

04. Percurso ferroviário

Qualquer movimento de um veículo ferroviário de um ponto de partida determinado para um ponto de destino determinado.

Uma viagem pode ser dividida em várias secções ou etapas.

05. Comboio

Um ou mais veículos ferroviários rebocados por uma ou mais locomotivas ou automotoras ou por uma automotora só, circulando com um número determinado ou uma designação específica, de um ponto fixo inicial para um ponto fixo final.

Uma locomotiva isolada, isto é, que circula sozinha, não é considerada um comboio.

06. Comboio completo

Qualquer remessa, composta por um ou vários vagões carregados, entregue a transporte ao mesmo tempo, pelo mesmo expedidor, na mesma estação e enviada sem alteração na composição do comboio para o endereço de um mesmo destinatário, na mesma estação de destino

07. Vagão completo

Qualquer remessa de mercadorias para a qual é necessária a utilização exclusiva de um vagão, quer a sua capacidade de carga seja totalmente utilizada ou não

08. Tipos de comboio

As principais categorias consideradas são as seguintes:

- Comboio de mercadorias: comboio constituído por um ou mais vagões e, eventualmente, por furgões que circulam vazios ou carregados.
- Comboio de passageiros: comboio para transporte de passageiros, constituído por um ou mais veículos ferroviários, para transporte de passageiros e, eventualmente, por furgões que circulam vazios ou carregados.
- Comboio misto: comboio composto por veículos para transporte de passageiros e por vagões.
- Outros comboios: comboios que circulam exclusivamente para as necessidades da empresa de caminho-de-ferro, não implicando qualquer tráfego comercial.

09. Comboio-quilómetro

Unidade de medida que corresponde à deslocação de um comboio no percurso de um quilómetro.

A distância utilizada é a distância efectivamente percorrida, se disponível, ou a distância normal da rede entre a origem e o destino. Só será tida em consideração a distância percorrida no território nacional do país declarante

10. Veículo motor-quilómetro

Unidade de medida que representa o movimento de um veículo motor, ao longo de um quilómetro.

Incluem-se os veículos motores isolados e em manobras.

11. Veículo rebocado-quilómetro

Unidade de medida que representa o movimento de um veículo rebocado, ao longo de um quilómetro.

Incluem-se os movimentos de automotoras. Excluem-se as operações de manobras.

12. Tonelada-quilómetro oferecida

Unidade de medida que representa o movimento de uma tonelada disponível, num vagão, enquanto este assegura o serviço para que se destina essencialmente, ao longo de um quilómetro.

Apenas se deve considerar a distância efectivamente percorrida. Excluem-se operações de manobras e outros movimentos semelhantes.

13. Vagão-quilómetro

Unidade de medida que representa o movimento de um vagão, carregado ou vazio, ao longo de um quilómetro.

Apenas se deve considerar a distância efectivamente percorrida. Excluem-se operações de manobras e outros movimentos semelhantes. Incluem-se os percursos de todos os vagões, independentemente do proprietário do vago.

14. Lugar-quilómetro oferecido

Unidade de medida que representa o movimento de um lugar disponível, num veículo ferroviário para transporte de passageiros, enquanto este assegura o serviço para que se destina essencialmente, ao longo de um quilómetro.

Apenas se deve considerar a distância efectivamente percorrida. Excluem-se operações de manobras e outros movimentos semelhantes.

15. Tonelada-quilómetro bruta rebocada

Unidade de medida que representa o movimento de uma tonelada de veículo ferroviário, incluindo peso do veículo motor, ao longo de um quilómetro.

Inclui-se o peso do veículo, da sua carga e do veículo motor.

16. Tonelada-quilómetro bruta rebocada

Unidade de medida que representa o movimento de uma tonelada de veículo e da sua carga, com exclusão do peso do veículo motor, ao longo de um quilómetro.

Inclui-se o peso das automotoras.

17. “TEU”(unidade equivalente a vinte pés)

Unidade normalizada com base num contentor ISO de 20 pés de comprimento (6,10 m), usada como medida estatística de fluxos ou capacidades de tráfego.

Um contentor normalizado ISO série 1 de 40 pés equivale a 2 TEU. Uma caixa móvel inferior a 20 pés corresponde a 0,75 TEU, entre 20 pés e 40 pés corresponde a 1,5 TEU e acima de 40 pés corresponde a 2,25 TEU.

V. MEDIÇÃO DO TRANSPORTE

01. Transporte ferroviário

Qualquer movimento de mercadorias e/ou de passageiros utilizando um veículo ferroviário numa rede ferroviária determinada.

Quando um veículo ferroviário é transportado por outro veículo ferroviário, apenas se considera o movimento do veículo transportador (modo activo).

02. Tipos de transporte ferroviário

As principais categorias são as seguintes:

- Transporte ferroviário comercial: transporte efectuado para terceiros contra pagamento.
- Transporte ferroviário de serviço: transporte executado pela empresa para responder a necessidades internas, quer esse transporte produza ou não receitas para efeitos de contabilidade.

03. Transporte nacional

Transporte ferroviário entre dois locais (um local de carga/embarque e um local de descarga/desembarque) situados no país declarante. Pode incluir o trânsito por um segundo país.

04. Transporte internacional

Transporte ferroviário entre um local (de carga/embarque ou descarga/desembarque) situado no país declarante e um local (de carga/embarque ou descarga/desembarque) situado noutro país.

05. Transporte ferroviário de mercadorias

Deslocação de mercadorias efectuada por meio de veículos ferroviários entre o local de carga e o local de descarga.

06. Transporte ferroviário de passageiros

Deslocação de passageiros efectuada por veículos ferroviários entre o local de embarque e o local de desembarque.

Exclui-se o transporte de passageiros por metropolitano, eléctrico e/ou metro ligeiro.

07. Trânsito ferroviário

Transporte ferroviário efectuado na rede ferroviária do país declarante entre dois locais (local de carga/embarque e local de descarga/desembarque) situados fora do país declarante.

As operações de transporte que envolvem carga/embarque ou descarga/desembarque de mercadorias/passageiros na fronteira do país declarante de/para outro modo de transporte não são consideradas como trânsito.

08. Passageiro ferroviário

Qualquer pessoa, excluindo o pessoal afecto ao serviço do comboio, que efectue um percurso num veículo ferroviário. Para efeitos das estatísticas sobre acidentes, incluem-se os passageiros que tentem embarcar/desembarcar num/de um comboio em movimento.

09. Passageiro ferroviário com bilhete

Passageiro com bilhete adquirido contra pagamento.

10. Passageiro -quilómetro

Unidade de medida correspondente ao transporte de um passageiro na distância de um quilómetro.

Deve considerar-se apenas a distância efectivamente percorrida pelo passageiro no território nacional do país declarante.

11. Objectivo das viagens efectuadas pelos passageiros

Os motivos para efectuar viagens são:

- Trabalho e educação (trajecto entre a casa e o trabalho e a casa e a escola)
- Negócios
- Férias e feriados
- Outros (compras, tempos livres, família)

12. Passageiro ferroviário embarcado

Passageiro que toma lugar a bordo de um veículo ferroviário para ser transportado por ele.

Os transbordos de um veículo ferroviário para outro não são considerados embarques, mesmo que o passageiro mude de comboio durante a viagem.

13. Passageiro ferroviário desembarcado

Passageiro que deixa um veículo ferroviário após ter sido transportado por ele.

Os transbordos de um veículo ferroviário para outro não são considerados desembarques, mesmo que o passageiro mude de comboio durante a viagem.

14. Viagem dos passageiros ferroviários

Combinação do local de embarque com o local de desembarque dos passageiros transportados por caminho-de-ferro, independentemente do itinerário percorrido.

Os locais são definidos de acordo com sistemas internacionais de classificação, como a Nomenclatura das Unidades Territoriais Estatísticas (NUTE) do EUROSTAT.

15. Local de embarque

Considera-se o local onde o passageiro do caminho-de-ferro toma lugar a bordo de um veículo ferroviário, para ser transportado por ele.

O transbordo de um veículo ferroviário directamente para outro não é considerado desembarque/embarque, mesmo que o passageiro mude de comboio durante a viagem. Contudo, se durante o transbordo tiver sido utilizado outro modo de transporte, considera-se que houve desembarque de um veículo ferroviário, seguido por novo embarque, num veículo ferroviário.

16. Local de desembarque

Considera-se o local em que o passageiro deixou o veículo ferroviário, após ter sido transportado por ele.

O transbordo de um veículo ferroviário para outro não é considerado embarque/desembarque, mesmo que o passageiro mude de comboio durante a viagem. Contudo, se durante o transbordo tiver sido utilizado outro modo de transporte, considera-se que houve desembarque de um veículo ferroviário, seguido por novo embarque.

17. Mercadorias transportadas por caminho-de-ferro

Quaisquer mercadorias transportadas por veículos ferroviários.

Inclui todas as embalagens e equipamento, como contentores, caixas móveis e paletes, bem como veículos rodoviários de mercadorias, transportados por caminho-de-ferro.

18. Remessa

Conjunto de mercadorias transportadas ao abrigo de um mesmo documento de transporte, de acordo com os regulamentos e as tarifas em vigor, sempre que existam.

19. Tipos de remessa

As principais categorias são as seguintes:

- Remessa por comboio completo: qualquer remessa, composta por um ou vários vagões carregados, transportada ao mesmo tempo, pelo mesmo expedidor, na mesma estação, e enviada sem alteração na composição do comboio para o endereço do mesmo destinatário, na mesma estação de destino;
- Remessa por vagão completo: qualquer remessa de mercadorias para a qual é necessária a utilização exclusiva de um vagão, quer a sua capacidade de carga seja utilizada ou não;
- Pequenas remessas: qualquer remessa para a qual não é necessária nem exigida a utilização exclusiva de um vagão.

20. Peso

Unidade de medida que corresponde à quantidade de mercadorias em toneladas (1 000 quilogramas).

O peso a ter em consideração inclui, além do peso das mercadorias transportadas, o peso das embalagens e a tara dos contentores, caixas móveis, paletes e veículos rodoviários transportados por caminho-de-ferro, no âmbito de operação es de transporte combinado. Sempre que possível, quando as mercadorias forem transportadas recorrendo aos serviços de mais do que uma empresa de transportes ferroviários, o peso das mercadorias não deve ser contabilizado mais do que uma vez.

21. Tonelada-quilómetro

Unidade de medida correspondente à deslocação, por caminho-de-ferro, de uma tonelada (1 000 quilogramas) de mercadoria, na distância de um quilómetro.

Deve considerar-se apenas a distância efectivamente percorrida no território nacional do país declarante.

22. Categorias de mercadorias transportadas por caminho-de-ferro

As categorias de mercadorias transportadas por caminho-de-ferro são as definidas pelas nomenclaturas NST/R (Nomenclatura Uniforme de Mercadorias para Estatísticas dos Transportes/edição revista-EUROSTAT) ou CSTE (Classificação de Mercadorias para Estatísticas de Transportes na Europa - CEE/NU).

23. Mercadorias perigosas

As classes de mercadorias perigosas transportadas por caminho-de-ferro são as definidas pela Regulamentação Internacional sobre o Transporte Ferroviário de Mercadorias Perigosas (RDI).

24. Mercadorias carregadas

Mercadorias colocadas num veículo ferroviário e despachadas por caminho-de-ferro.

Contrariamente ao que acontece nos transportes rodoviários e por vias navegáveis interiores, os transbordos de um veículo ferroviário para outro e a mudança de veículo motor não são considerados carga após descarga.

25. Mercadorias descarregadas

Mercadorias retiradas de um veículo ferroviário, após terem sido transportadas por caminho-de-ferro.

Contrariamente ao que acontece nos transportes rodoviários e por vias navegáveis interiores, os transbordos de um veículo ferroviário para outro e a mudança de veículo motor não são considerados descarga antes de nova carga.

26. Mercadorias saídas do país por caminho-de-ferro (excepto mercadorias em trânsito por caminho-de-ferro, de ponta a ponta)

Mercadorias carregadas na rede de caminho-de-ferro considerada e transportadas por caminho-de-ferro, para serem descarregadas num país estrangeiro.

Incluem-se os vagões carregados numa rede de caminho-de-ferro e transportados por "ferry-boat" até uma rede estrangeira.

27. Mercadorias entradas no país por caminho-de-ferro (excepto mercadorias em trânsito por caminho-de-ferro, de ponta a ponta)

Mercadorias carregadas numa rede de caminho-de-ferro estrangeira e transportadas na rede ferroviária considerada, para serem descarregadas no país dessa rede.

Incluem-se os vagões carregados numa rede de caminho-de-ferro estrangeira e transportados por "ferry-boat" para a rede considerada.

28. Mercadorias em trânsito por caminho-de-ferro, de ponta a ponta

Mercadorias carregadas numa rede de caminho-de-ferro estrangeira, com destino a uma rede de caminho-de-ferro estrangeira, que são transportadas na rede de caminho-de-ferro considerada.

Incluem-se os vagões que entram ou saem da rede considerada por "ferry-boat".

29. Relação de transporte de mercadorias por caminho-de-ferro

Combinação do local de carga com o local de descarga das mercadorias transportadas por caminho-de-ferro, independentemente do itinerário seguido.

Os locais são definidos de acordo com sistemas internacionais de classificação como a NUTE (Nomenclatura das Unidades Territoriais Estatísticas - EUROSTAT).

30. Local de carga

Considera-se o local onde as mercadorias são carregadas num veículo ferroviário e transportadas por ele.

Os transbordos de um veículo ferroviário directamente para outro e a mudança de veículo motor não são considerados descarga/carga. Todavia, se as mercadorias são descarregadas de um veículo ferroviário, carregadas num outro meio de transporte e de novo carregadas num outro veículo ferroviário, considera-se que houve descarga do primeiro veículo ferroviário, seguida de carga no segundo veículo ferroviário.

31. Local de descarga

Considera-se o local onde as mercadorias são descarregadas de um veículo ferroviário após terem sido transportadas por ele.

Os transbordos de um veículo ferroviário directamente para outro e a mudança de veículo motor não são considerados descarga/carga. Todavia, se as mercadorias são descarregadas de um veículo ferroviário, carregadas num outro meio de transporte e de novo carregadas num outro veículo ferroviário, considera-se que houve descarga do primeiro veículo ferroviário, seguida de carga no segundo veículo ferroviário.

VI. CONSUMO DE ENERGIA

01. Consumo de energia pelo transporte ferroviário

Consumo final de energia dos veículos motores, em tracção e aquecimento.

02. Tonelada equivalente de petróleo (TEP)

Unidade de medida de consumo de energia 1 TEP = 0,041868 TJ.

Os factores de conversão adoptados pela Agência Internacional da Energia, para 1991, são os seguintes:

-- Gasolina para motor	1,070
-- Gasóleo/diesel	1,035
-- Fuelóleo pesado	0,960
-- Gás de petróleo liquefeito	1,130
-- Gás natural	0,917

O factor de conversão utilizado pela AIE para a electricidade é: 1 TWh = 0,086 Mtep.

03. Joule

Unidade de medida de consumo de energia.

1 Terajoule = 10^{12} J = $2,78 \times 10^5$ kWh

1 Terajoule = 23,88459 TEP

04. Gasolina para motor

Óleo leve de hidrocarboneto para utilização nos motores de combustão interna, excluindo os motores de aeronaves.

A gasolina para motor é destilada entre 35°C e 215°C e tratada por reformação, "cracking" catalítico ou mistura com uma fracção aromática, para atingir um teor de octano suficientemente elevado (ô80 IOP)

Valor calorífico: 44,8 TJ/1.000 t.

05. Gasóleo/diesel (fuelóleo destilado)

Óleos obtidos a partir da fracção mais baixa produzida pela destilação atmosférica do petróleo bruto.

No gasóleo/diesel incluem-se gasóleos pesados obtidos por redestilação no vácuo do resíduo da destilação atmosférica. O gasóleo/diesel destila entre 200°C e 380°C, com menos de 65% do volume a 250°C, incluindo perdas, e 80% ou mais a 350°C. O ponto de inflamação é sempre superior a 50°C e a sua densidade é superior a 0,81. Os óleos pesados obtidos por mistura agrupam-se com o gasóleo, desde que a sua viscosidade cinemática não exceda 25 cST a 40°C.

Valor calorífico: 43,3 TJ/1.000 t.

06. Fuelóleo pesado (residual)

Óleos pesados que constituem o resíduo de destilação.

Inclui todos os fuelóleos residuais (incluindo os obtidos por mistura). A viscosidade do fuelóleo pesado é superior a 25 cST a 40°C. O ponto de inflamação é sempre superior a 50°C e a sua densidade é superior a 0,90.

07. Gases de petróleo liquefeitos (GPL)

Hidrocarbonetos leves da série das parafinas, derivados apenas da destilação do petróleo bruto.

Os GPL incluem o propano e o butano ou uma mistura destes dois hidrocarbonetos. Podem ser liquefeitos a baixa pressão (5-10 atmosferas). No estado líquido e a uma temperatura de 38°C, a sua pressão de vapor relativa é inferior ou igual a 24,5 bares. O seu peso específico oscila entre os 0,50 e os 0,58.

08. Hulha

Sedimento orgânico fóssil natural, preto, com poder calorífico bruto superior a 23.860 kJ/kg (5.700 kcal/kg), isento de matéria volátil, e com um teor em água correspondente a uma temperatura de 30°C e um teor de humidade do ar de 96%, e cujo índice médio de reflectância da vitrinite é, pelo menos, de 0,6.

09. Linhite

Carvão não aglomerante cujo poder calorífico bruto é inferior a 23.860 kJ/kg (5.700 kcal/kg) isento de matéria volátil húmida e contendo mais de 31% de matéria volátil, em produto seco isento de matérias minerais.

10. Electricidade

Energia produzida por centrais hidroeléctricas, geotérmicas, nucleares e térmicas convencionais - excluindo-se a energia produzida por estações de bombagem - medida pelo poder calorífico da electricidade (3,6 TJ/GWh).

Estações de bombagem são centrais eléctricas equipadas com um reservatório cujo enchimento é efectuado mediante utilização de bombas.

VII. SINISTRALIDADE FERROVIÁRIA

01. Acidente grave

Qualquer acidente que implique pelo menos um veículo ferroviário em movimento e provoque a morte ou ferimentos graves em, pelo menos, uma pessoa, ou consideráveis prejuízos ao material, às vias, a outras instalações, ou ao ambiente, ou interrupções prolongadas da circulação.

Excluem-se os acidentes ocorridos em oficinas, armazéns e depósitos.

02. Acidente com feridos graves

Qualquer acidente que implique pelo menos um veículo ferroviário em movimento e provoque a morte ou ferimentos graves em, pelo menos, uma pessoa.

Excluem-se os acidentes ocorridos em oficinas, armazéns e depósitos.

03. Morto em acidente ferroviário

Óbito resultante de um acidente ou em sua consequência registado dentro de 30 dias, excluindo os suicídios.

04. Ferido grave

Qualquer pessoa que, em consequência de um acidente, tenha sofrido lesões que levem à sua hospitalização por períodos superiores a 24 horas, excluindo as tentativas de suicídio.

05. Acidente que envolva o transporte de mercadorias perigosas

Qualquer acidente ou incidente que deva ser objecto de uma declaração em conformidade com o RID/ADR, secção 1.8.5.

06. Suicídio

Qualquer acto deliberado contra si próprio destinado a provocar a morte, tal como registado e classificado pelas autoridades nacionais competentes.

07. Tentativa de suicídio

Qualquer acto deliberado contra si próprio resultante em ferimentos graves mas não em morte, tal como registado e classificado pelas autoridades nacionais competentes.».