

NACIONES UNIDAS
CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



LIMITADO
ST/ECLA/CONF. 33/L. 2
30 de agosto de 1968
ORIGINAL: ESPAÑOL

SEMINARIO SOBRE ESTADISTICA, CONTABILIDAD Y
COSTOS DE EMPRESAS FERROVIARIAS

Organizado por las Naciones Unidas, por
conducto de la Oficina de Cooperación
Técnica y la Comisión Económica para
América Latina, con la colaboración de la
Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles

Santiago de Chile, 25 al 30 de noviembre de 1968

**PROYECTO DE MANUAL DE ESTADISTICA PARA
USO DE LOS FERROCARRILES LATINOAMERICANOS**

(INECO 2)

preparado por

INGENIERIA Y ECONOMIA DEL TRANSPORTE, S. A.
I N E C O
(FILIAL DE RENFE) MADRID, ESPAÑA

NACIONES UNIDAS

PROPIEDAD DE
LA BIBLIOTECA

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



LIMITADO

ST/ECLA/CONF.33/L.2
30 de agosto de 1968

ORIGINAL: ESPAÑOL

SEMINARIO SOBRE ESTADISTICA, CONTABILIDAD Y
COSTOS DE EMPRESAS FERROVIARIAS

Organizado por las Naciones Unidas, por
conducto de la Oficina de Cooperación
Técnica y la Comisión Económica para
América Latina, con la colaboración de la
Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles

Santiago de Chile, 25 al 30 de noviembre de 1968

PROYECTO DE MANUAL DE ESTADISTICA PARA USO DE LOS
FERROCARRILES LATINOAMERICANOS

(INECO 2)

preparado por

INGENIERIA Y ECONOMIA DEL TRANSPORTE, S.A.
(FILIAL DE RENFE) MADRID, ESPAÑA

PROYECTO DE MANUAL DE ESTADISTICA PARA USO DE LOS
FERROCARRILES LATINOAMERICANOS

RESUMEN DEL CONTENIDO
=====

El presente trabajo es un proyecto de Manual de Estadística para uso de los ferrocarriles latinoamericanos, a considerar en el Seminario que sobre Estadística, Contabilidad y Costos de Empresas Ferroviarias, han organizado las Naciones Unidas, por conducto de la Oficina de Cooperación Técnica y de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), con la colaboración de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF). Seminario a celebrar en Santiago de Chile del 25 al 30 de noviembre de 1968.

Con este proyecto de Manual se pretende preparar las bases que permitan en un futuro próximo, la confección y publicación unificada de estadísticas comunes a todos los ferrocarriles latinoamericanos. Está dividido en los apartados que siguen:

- 0. - Introducción, donde se exponen algunas consideraciones relativas a la confección de las diversas partes que lo constituyen.
- 1. - Terminología, en castellano de palabras y otras expresiones generalmente empleadas en estadística, determinación de costos y en otros estudios económicos relativos al ferrocarril.
- 2. - Cuadros estadísticos, modelos de cabeceras relativas: a la estructura y medios de que disponen las redes; resultados técnicos de la explotación; resultados financieros; y diversos.
- 3. - Notas explicativas, referentes a cada uno de los cuadros estadísticos anteriores, útiles tanto para su confección como para su interpretación y manejo.
- 4. - Anexos, en los que figuran determinados documentos que amplían y perfeccionan la información incluida en los apartados anteriores.

=====

INDICE DE MATERIAS

=====

	<u>Páginas</u>
0. - <u>INTRODUCCION</u>	1
0. 1. - Objeto del manual.....	1
0. 2. - Fuentes utilizadas.....	1
0. 3. - Campo de aplicación del Manual.....	2
0. 4. - Previsión de continuidad.....	3
0. 5. - Sistema de presentación empleado.....	3
0. 6. - Lo que no figura en el Manual.....	4
1. - <u>PARTE 1ª</u>	
<u>TERMINOLOGIA UTILIZADA EN LA ESTADISTICA Y CALCULO DE COSTOS FERROVIARIOS</u>	7
1. 1. - Introducción.....	8
1. 1. 1. - Antecedentes utilizados.....	8
1. 1. 2. - Presentación.....	9
1. 1. 3. - Versión portuguesa.....	9
1. 2. - Ampliación de la Terminología.....	9
1. 2. 1. - Términos relativos a transporte en general.....	9
1. 2. 2. - Términos y conceptos más usuales en mecanización administrativa....	10
1. 2. 3. - Objetivos de la presente Terminolo- gía.....	10
1. 3. - Terminología propiamente dicha, ordenada alfabéticamente.....	11
2. - <u>PARTE 2ª</u>	
<u>CUADROS ESTADISTICOS</u>	63
2. 1. - Introducción.....	64
2. 1. 1. - Antecedentes utilizados y algunas ob- servaciones.....	64
2. 1. 2. - Presentación.....	65
2. 1. 3. - Modelo de cuadro completo.....	65
2. 1. 4. - Su periodicidad.....	65
2. 1. 5. - Signos empleados.....	65
2. 2. - Relación de cuadros.....	67

3. - PARTE 3ª.

NOTAS EXPLICATIVAS PARA EL ESTABLECIMIENTO E INTERPRETACION DE LOS CUADROS ESTADISTICOS...... 98

3. 1. - Introducción 99

 3. 1. 1. - Antecedentes utilizados 99

 3. 1. 2. - Presentación..... 100

3. 2. - Instrucciones generales para el establecimiento de los cuadros 100

3. 3. - Instrucciones particulares referidas a cada uno de los cuadros 101

A N E X O S
=====

- Anexo 1. - "Glosario de transportes interiores" de la E. C. E.
- Anexo 2. - Diccionario práctico. Términos y conceptos más usuales en mecanización administrativa.
- Anexo 3. - Fichas de la UIC relativas a definición de potencia motriz.
- Anexo 4. - Fichas de la UIC citadas en las notas explicativas para el establecimiento e interpretación de los cuadros.
- Anexo 5. - Modelo de cuadro completo.

=====

PROYECTO DE MANUAL DE ESTADISTICA PARA USO DE LOS FERROCARRILES LATINOAMERICANOS

0. - INTRODUCCION

0. 1. - Objeto del Manual.

En el presente Manual se han pretendido reunir los criterios y normas concretas que hagan posible la unificación en Latinoamérica de las estadísticas exteriores referentes al ferrocarril, de modo que pueda prepararse una publicación única en la cual se presenten de una manera homogénea las mismas informaciones referentes a todos los ferrocarriles latinoamericanos; conjunto de datos elaborados de un modo análogo, que se espera sea útil no sólo a las propias Administraciones, sino a los órganos de Gobierno y al público en general.

Conviene insistir desde el principio, en que este documento es un documento de trabajo. No se trata de presentar una propuesta definitiva, sino de aportar unas informaciones dispuestas de tal modo que puedan servir de cómodo esquema para el estudio y discusión en el propio Seminario.

0. 2. - Fuentes utilizadas.

Fundamentalmente se han utilizado las informaciones de la UIC más congruentes con las finalidades perseguidas, completadas con otras de distintas procedencias.

En todo caso en cada una de sus partes se explican detalladamente cuales son en cada caso, las fuentes concretas utilizadas; en el bien entendido que no puede decirse que el trabajo que se presente sea una traducción al pie de la letra de los documentos internacionales, puesto que más bien constituye una adaptación de los mismos a las circunstancias particulares de Latinoamérica. Adaptación que en definitiva consiste en suprimir aquellos extremos que no tienen interés en el continente americano y en añadir en cambio, aquellas otras particularidades locales que naturalmente no figuran en los documentos europeos. Labor precisamente de añadir y de quitar, que no puede darse por terminada y que es la que acentúa en el presente documento ese carácter de instrumento de trabajo an-

tes indicado.

Por lo que se refiere a los documentos de la UIC empleados, podemos decir que para su utilización y aprovechamiento se ha contado con la Secretaría General de dicha Institución. Estando, además, en tramitación la posible admisión de ALAF, en el seno de la UIC, lo cual permitirá a aquélla, participar en las actividades de ésta.

0. 3. -Campo de aplicación del Manual.

Es fácil comprender la conveniencia de distinguir en el campo de las estadísticas en general, tres sectores distintos, aunque no puedan establecerse entre ellos fronteras perfectamente definidas. De lo más general a lo particular, los tres sectores citados son los siguientes:

- Estadísticas de base de los transportes ferroviarios, más bien de recuento de sus instalaciones y equipos.
- Estadísticas exteriores, referentes al ferrocarril, propias para presentar hacia fuera su situación en un momento dado y para definir su actuación en un periodo determinado; utilizables también por la propia administración.
- Estadísticas interiores, orientadas, no para la información externa, sino para conocimiento interno, rápido y oportuno de una situación, con vistas a la más documentada y consciente dirección y administración de la propia empresa.

Esta distinción no quiere decir que las estadísticas exteriores sean por su naturaleza distintas que las interiores. Unas y otras se refieren a lo mismo y se obtienen a la vez, separándose en general para su publicación, las que corresponden al conjunto del sistema o a partes muy destacadas del mismo, referidas a periodos relativamente largos. Reservándose en general, para uso interno o más restringido, aquellos datos que proporcionan un conocimiento más concreto de la marcha de partes más reducidas del sistema, casi siempre referidos a plazos más cortos.

Es, asimismo comprensible la posibilidad relativamente fácil, tal como se hace en otros continentes, de unificar las estadísticas exteriores correspondientes al transporte por ferrocarril. Unificación, por otra parte, muy conveniente, ya que las cuestiones que suelen presentarse al tratar de conocer tanto la estructura como el funcionamiento

de un sistema ferroviario, siempre vienen a ser las mismas.

En cambio, las estadísticas interiores que, con las informaciones que debe proporcionar la contabilidad analítica, sirven de base al cálculo de costos, no pueden ser normalizadas, sino lo han sido previamente dicha contabilidad y los métodos de cálculo de costos.

Por todo ello este Manual se dedica de una manera primordial a las estadísticas externas, en el bien entendido, que como la frontera entre dichas estadísticas y las internas es enteramente accidental, todo lo que en él se dice sobre terminología a emplear, criterios para definir unidades y depurar conceptos, normas para la elaboración, etc. es enteramente común para cualquier clase de estadísticas que se establezcan; sea cual fuese el propósito con que se preparen, que es, en definitiva, lo que les diferencia.

0.4. - Previsión de continuidad.

Si el presente Manual fuera adoptado por las Administraciones ferroviarias latinoamericanas, no cabe duda de que se habría dado un paso importante en la tarea emprendida. Pero no debe olvidarse de que se trata de un primer paso que necesita para llegar a su plena perfección de otros pasos sucesivos. No sólo para mejorar y completar lo hecho, adaptándolo plenamente a las peculiaridades latinoamericanas, sino para atender a las posibles consultas y reunir los datos preparados por cada una de las Administraciones con vista a una publicación común.

Varios caminos pueden presentarse para la organización de esta continuidad, que no se trata de exponer aquí con detalle. Únicamente se pretende recordar este extremo verdaderamente importante para que lo hecho no perezca en flor; señalando de paso el ejemplo europeo que consiste en el establecimiento de comisiones de trabajo formadas por los especialistas de cada Administración que se han ocupado del asunto. Dichos especialistas continúan en contacto elaborando por correspondencia y en reducidas reuniones, determinadas propuestas que presentan una vez terminadas a la consideración de los órganos superiores de la organización, quienes las aprueban, si procede.

0.5. - Sistema de presentación empleado.

Si se recuerda que el presente Proyecto de Manual es un auténtico instrumento de trabajo, para estudio primero y discusión des-

pués, se comprende que se haya procurado esté fácilmente dispuesto para que se puedan anotar sobre él, sin necesidad de notas añadidas, todas las observaciones, modificaciones, añadidos o sugerencias, que vayan surgiendo como resultado de dicho estudio o discusión. Para ello se han reservado en cada uno de los apartados, espacios en blanco del modo que sigue:

- Terminología

Se ha dispuesto al lado de cada término y de su definición, un espacio en blanco, el correspondiente a "Observaciones", suficiente para anotar las observaciones que se consideren necesarias.

- Cuadros estadísticos.

Cada página vista en el sentido normal de orientación de los cuadros, contiene en la parte superior el modelo de cabecera correspondiente con el título general del cuadro y el concepto de cada una de las columnas. Debajo en el centro de cada página se vuelve a repetir la misma cabecera pero esta vez muda, sin ninguna anotación, para que se puedan escribir sobre ella las anotaciones concretas que se consideren oportunas. Se mantiene en ambas cabeceras la misma disposición de columnas, pues se considera que en la mayoría de los casos las modificaciones a introducir no supondrán un cambio en la disposición de los cuadros. De todos modos, si la modificación implicase una variación en las columnas podrían utilizarse las hojas en blanco cuadrículadas que con este objeto se han dispuesto al final del Manual.

- Notas explicativas

El margen derecho de las páginas en que figuran las notas para la preparación y uso de los cuadros estadísticos, está destinado para anotar las observaciones que sugiera la lectura y también eventualmente, se ha utilizado para consignar algunas referencias relacionadas con los anexos.

0.6. - Lo que no figura en el Manual.

Conviene aclarar que con el presente Manual no se trata de normalizar, ni siquiera explicar, como las estadísticas deben ser elabo-

radas. En rigor lo único que se pretende es exponer lo que debe resultar, lo que debe producirse, a través de unas operaciones y de un proceso cuya unificación no se considera indispensable. Como es sabido las estadísticas provienen de unos documentos de base, información primaria, donde constan los primeros hechos, los cuales pueden coleccionarse, transmitirse y procesarse de modos muy diversos. Asimismo, los documentos de base aunque análogos, puede decirse, en todas las Administraciones, no es indispensable que sean idénticos. Por todo ello no se ha considerado conveniente tratar aquí de su normalización pues podrían aumentar las dificultades sin mejora alguna en los resultados finales.

Sin embargo, todas estas operaciones que conducen a las estadísticas exteriores cuya normalización se busca con el presente Manual, pueden y deben ser objeto de consideración en el Seminario. No tanto con la pretensión de llegar a una normalización total en la materia, cuyas ventajas probablemente no compensarían las dilaciones que produciría su implantación, sino de ofrecer a la consideración de todos algunas ideas, algunos criterios generales, y, sobre todo, algunos ejemplos concretos que puedan servir de orientación a las Administraciones que pretendan perfeccionar lo que ahora hacen en esa materia.

Cabalmente con este objeto se ha preparado una comunicación sobre recolección, transmisión y procesamiento de datos que oportunamente será sometida al estudio y consideración del Seminario. No tanto como norma de obligación, sino con ese sentido de información, orientación y sugerencia, que enriquece y completa lo que puede hacerse en normalización propiamente dicha.

TERMINOLOGIA

1. - TERMINOLOGIA UTILIZADA EN ESTADISTICA Y CALCULO
DE COSTOS FERROVIARIOS

(Basada en la Ficha 390 i, 4ª edición del 1-1-66, de la U.I.C. y en otros documentos análogos).

1. - TERMINOLOGIA UTILIZADA EN ESTADISTICA Y CALCULO DE COSTOS FERROVIARIOS

1.1. - Introducción.

1.1.1. - Antecedentes utilizados.

Este trabajo está basado fundamentalmente en la ficha 390 i, de la UIC, 4ª edición de fecha 1º de enero de 1966.

En algunos casos no se ha hecho una traducción literal de los términos franceses que figuran en la mencionada ficha, cuando dicha traducción no corresponde exactamente con la idea que se quiere expresar. Por ejemplo, la traducción del término francés "embranchement" corresponde en castellano con "ramal, encrucijada, empalme" pero como la definición del mencionado término francés es "vía o conjunto de vías ligadas a una vía de la Administración para permitir al servicio por ferrocarril sin transbordo, de un establecimiento o conjunto de establecimientos no pertenecientes a la Administración...", que corresponde en América con la expresión "desvío particular", que es la que concretamente se ha utilizado.

En otros casos se ha considerado preferible sustituir las definiciones consignadas en dicha ficha por otras más completas y esclarecedoras tomadas de otras procedencias; especialmente de los Glosarios de términos relacionados con el transporte preparados por la Comisión Económica para Europa. Por ejemplo, la expresión de "Amortización teórica calculada", demasiado sucinta, se ha sustituido por un epígrafe general "Amortización industrial" donde se incluyen la "Amortización contable" y la "Amortización teórica calculada", que completan y definen la materia con mayor extensión y detalle. Asimismo, se han respetado ciertos términos extranjeros profusamente utilizados en el sector ferroviario y buscando más bien una información rica que la puridad en el lenguaje. Tal sucede, por ejemplo, con los términos "Containers" y "Factaje", mantenidos en lugar de sus posibles equivalentes castellanos "Contenedor" y "Factoraje", de muy limitado uso.

Cuando el término extranjero es muy usado, tal como "Ferryboat", pero sin embargo tiene un equivalente en caste-

llano suficientemente conocido y empleado, "Barco transbordador", se incluyen en la Terminología ambas versiones.

1.1.2. - Presentación

Para facilitar la aportación de sugerencias y conexiones en el momento del examen y discusión, se han dispuesto los términos, en orden alfabético y de manera que al lado de cada palabra y su definición se disponga en la columna "Observaciones" de un espacio en blanco, donde pueden hacerse las anotaciones que proceda.

Es práctica usual en la composición de este tipo de trabajo, numerar sucesivamente todos los términos que se incluyen en la Terminología. Con ello se facilita bastante la labor cuando se ha de hacer referencia a un término cualquiera y todavía más cuando la traducción debe referirse, como en este caso a más de un idioma.

No obstante se ha prescindido inicialmente de la numeración, hasta tanto que la Terminología no haya sido discutida y aceptada en principio, sobre todo pensando que tal numeración puede fácilmente ser hecha en cualquier momento.

1.1.3. - Versión portuguesa.

Parece posible que una primera discusión en portugués pueda ser hecha utilizando como base la versión castellana. Pero sería sumamente conveniente que la versión portuguesa fuera preparada cuanto antes, para que la publicación de ambas, preparadas de acuerdo con los mismos criterios, pudiera ser hecha simultáneamente.

1.2. - Ampliación de la terminología.

1.2.1. - Términos relativos a transportes en general.

Como se ha indicado, la terminología preparada esencialmente se refiere, dados los objetivos del Seminario, al transporte por ferrocarril. Pero cada día aparece más claro que el movimiento de personas y mercancías con fines esencialmente económicos, constituye una actividad única al servicio de la cual actúan los distintos medios de transporte, relacionados entre sí en múltiples aspectos. Por ello puede estimarse que en un futuro próximo resulte aconsejable que el léxico especializado del ferrocarril se

complete y amplie con el correspondiente a otros medios y al transporte en general. Con este objeto y para cuando se considere momento oportuno, se estima recomendable, utilizar los Glosarios preparados por la Comisión Económica para Europa, alguno de los cuales convenientemente traducidos al castellano, figura entre los documentos reseñados en los Anexos, aunque desgraciadamente no se disponga de ejemplares suficientes para que puedan acompañar al presente texto.

1.2.2. - Términos y conceptos más usuales en mecanización administrativa.

La evolución y el progreso tecnológico de la presente década son extraordinarios. De un modo análogo a como algunas invenciones y determinados descubrimientos científicos, contribuyeron a la revolución industrial, otros progresos actuales como la utilización de ordenadores electrónicos, han contribuido en todas las ramas de la técnica y de un modo extraordinario aunque indirecto, a esta nueva revolución económica que estamos contemplando.

Profundos cambios que hacen posible no sólo una extensa aplicación de la Investigación Operativa, sino la generalización de cálculos y operaciones antes imposibles y que ahora facilitan enormemente la gestión administrativa en todos los órdenes.

De aquí que una terminología propia se haya desarrollado considerablemente, siendo de uso corriente expresiones y palabras hasta hace poco tiempo, prácticamente desconocidas.

Para tenerlos de alguna manera en cuenta también se ha consignado entre los Anexos la "Terminología del tratamiento electrónico de la información" preparado en Madrid por la Asociación para el Progreso de la Dirección en 1967, aunque desgraciadamente, como antes se dijo, no se disponga de un número de ejemplares suficiente para acompañar al presente texto.

1.2.3. - Objetivos de la presente Terminología.

Para terminar la presente Introducción y una vez conocidos los antecedentes y el alcance de la terminología preparada, tal vez sea oportuno decir dos palabras sobre los objetivos que con ella se busca.

De ningún modo se trata de un glosario de términos persi-

guiendo una mayor pureza de lenguaje. No; y no porque tal objetivo se considere trivial o despreciable, sino porque entendemos que no es ocasión para ello. Se trata sencillamente de aclarar y comentar, con carácter instrumental el significado de algunas palabras y expresiones para que todos nos podamos entender al estudiar y considerar determinadas materias relacionadas con las Estadísticas, Contabilidad y Cálculo de Costos, que es lo que interesa.

Como el trabajo se dedica a los países de Latinoamérica, se han preferido, sin entrar en su mayor o menor propiedad, los términos en ellos usados; repitiéndolos sin escrúpulo, cuando el mismo concepto correspondan vocablos distintos en unos países que en otros.

Nos es grato manifestar la ayuda que nos han prestado los trabajos relativos a lexicografía ferroviaria realizados por la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles y en especial la Terminología Ferroviaria recopilada por el Ing. H. N. Junor, publicada en el Boletín de la Comisión Permanente de dicha Asociación del año 1955.

Creemos, asimismo, que en el seno del Seminario, recogiendo las sugerencias preparadas con anterioridad por las distintas Administraciones, se realizarán progresos sensibles que contribuirán a refinar y perfeccionar esta Terminología que sencillamente, como un instrumento de trabajo más, se ofrece a la consideración de todos.

1. 3. - Terminología propiamente dicha, ordenada alfabéticamente.

A

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Abono o Tarjeta de Abono.</u>	Título de transporte a precio reducido valedero para un número limitado o no de viajes, a efectuar durante un periodo fijado, sobre una relación o en una zona determinada.	
<u>Acompañamiento de trenes (Personal de).</u>	Personal encargado de acompañar los trenes para ejercer el control, velar por la seguridad de la explotación y, eventualmente, ocuparse de los equipajes y paquetes transportados en los furgones.	
<u>Actualización.</u>	<p>Operación por la cual una cantidad percibida, pagada o descontada, correspondiente a un cierto periodo, se expresa por su valor referido a un año elegido como base, al cual se actualiza. Este valor se obtiene multiplicando dicha cantidad por:</p> $\frac{1}{(1+r)^{n-m}}$ <p>siendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> r la tasa de actualización. n el año en que la cantidad se percibe, se paga o se descuenta. m el año base al cual se actualiza. 	
<u>Adaptación de costos.</u>	Operación que tiene por objeto corregir los costos correspondientes a un periodo determinado para ponerlos en concordancia con las condiciones económicas y/o al tráfico de otro periodo.	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Agente.</u> -	Toda persona ligada a la Administración por un contrato de trabajo.	
<u>Almacenaje.</u> -	Puesta en Almacén de mercancías como operación auxiliar del transporte.	
<u>Amortización financiera.</u> -	Operación financiera que tiene por objeto el reembolso de los capitales prestados a la empresa.	
<u>Amortización industrial.</u> - 1). - Amortización contable. 2). - Amortización teórica calculada. -	<p>Importe que figura en la contabilidad como depreciación de las inmovilizaciones. Se determina teniendo en cuenta la política de explotación, prescripciones legales y consideraciones financieras y fiscales.</p> <p>Importe que figura en el cálculo de costos como depreciación de las inmovilizaciones.</p> <p><u>Nota.</u> - Este importe se calcula en función de la vida económica, expresada en años o en kilómetros o según una combinación de ambos partiendo del valor de sustitución, a los precios actuales menos el valor residual; sin embargo, para las grandes empresas puede calcularse basándose en programas normales de renovación establecidos según consideraciones de orden técnico.</p>	
<u>Apeadero.</u> -	Establecimiento abierto en general solamente al tráfico de pasajeros. En algunos países latinoamericanos se denomina "Paradero".	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Aprovisionamientos.</u> -	Conjunto de materias u objetos que constituyen el stock de rotación de la empresa, tanto si han sido comprados por ella, como si han sido producidos con los medios propios de la empresa.	
<u>Autocar.</u> -	Autobús destinado especialmente a giras turísticas, para lo cual cuenta con acomodaciones especiales; asientos adecuados, excelente visibilidad, instalación de amplificadores, etc.	
<u>Automotor.</u> -	<p>Vehículo motor acondicionado para el transporte sobre carril de viajeros y equipajes, así como, en su caso, de paquetes. Se distingue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - automotor eléctrico (electromotor), que es accionado por energía eléctrica transmitida por línea aérea de contacto o por tercer riel, o procedente de acumuladores. - autovía, o automotor térmico, que es accionado por energía térmica (gasolina, gasoil, metano, carbón, etc.) u otra distinta a la eléctrica. 	
<u>Automotor térmico.</u> -	Ver "Automotor".	
<u>Autovía.</u> -	Conviene distinguirlo de "automotor". En general entendemos por "autovía" o "autocarril" un automovil, semejante a los de calle, pero con ruedas metálicas, con pestañas, aptas para circular por las vías. Su capacidad habitualmente es de 5 o 6 asientos. Se le destina a la movilización de ejecutivos e inspectores de la Administración.	

B

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Balasto.</u> -	Arena o piedra machacada, dura, que se usa como base de la vía, debajo y a los lados de los durmientes.	
<u>Banalizada.</u> -	Se dice de una vía del ferrocarril de una línea con varias vías, acondicionada para ser recorrida en uno o en otro sentido. Se dice también de una locomotora o de un automotor únicamente afectado a uno o más equipos determinados.	
<u>Barco transbordador.</u> -	Barco provisto de vías férreas que se pueden acoplar a las vías de tierra firme permitiendo la continuidad del tráfico ferroviario sin transbordo entre dos líneas de ferrocarril separadas por una extensión de agua.	
<u>Block.</u> -	Sección de línea tratada como una unidad para fines del despacho de trenes.	
<u>Bloqueo.</u> -	Equipo que permite asegurar el espaciamiento de trenes.	

C

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Camionaje.</u> -	<p>Transporte de cargas por camión, bien sea entre el ferrocarril y el usuario, bien entre ciertas estaciones de la red. Se distingue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - el camionaje por administración efectuado por medio de camiones pertenecientes al ferrocarril o alquilados por él, con intervención directa del personal del ferrocarril; - el camionaje por contrata, efectuado por medio de camiones pertenecientes a un contratista y con personal de éste, mediante una remuneración convenida. 	
<u>Capacidad (de carga) de un vehículo.</u> -	<p>Capacidad o carga máxima autorizada de un vehículo, expresada:</p> <ul style="list-style-type: none"> - para los vehículos destinados al transporte de pasajeros, en número de plazas disponibles (plazas de asiento, literas, plazas de pie especialmente previstas); - para los vehículos destinados al transporte de cargas, en toneladas. <p>En ciertos casos, se habla también de capacidad de carga en metros cúbicos (volumen), en metros cuadrados (superficie de carga) o en metros (longitud).</p>	
<u>Categorías de tráfico.</u> -	Ver "Tráfico (Categorías de)".	
<u>Categorías de transporte.</u> -	Ver "Transporte (Categorías de)".	
<u>Categorías de trenes.</u> -	Ver "Trenes (Categorías de)".	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Carga, tráfico de</u>	Tráfico de cargas.	
<u>Carga completa.</u>	Expedición de cargas para la cual se hace uso exclusivo de uno o varios vagones, sin que la capacidad de carga del o de los vagones sea necesariamente utilizada en su totalidad.	
<u>Carga incompleta.</u>	Expedición de cargas cuyo peso y dimensiones no exigen la utilización exclusiva de un vagón; varias expediciones de carga incompleta pueden ser, por consiguiente, transportadas en un mismo vagón. Una carga incompleta solamente comprende expediciones sobornales, incluidos paquetes.	
<u>Carga neta.</u>	Peso de los pasajeros, equipajes o cargas comprendidos, si se da el caso, el peso del embalaje, paletas, containers, etc., transportados por un vehículo (coche, vagón, etc.), o por un conjunto de vehículos (tren).	
<u>Carga neta media cinetica.</u>	-Relación entre el número de toneladas-kilómetros netas y el número de vagones-kilómetros cargados, correspondiente.	
<u>Carga neta media estática.</u>	Relación entre el número de toneladas netas expedidas y el número de vagones cargados correspondiente.	
<u>Cargos (noción contable).</u>	Cantidades en unidades monetarias reales o en ciertos casos calculadas, registradas en contabilidad, gravando a la empresa.	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Cargos de explotación.</u> -	Conjunto de cargos soportados por la empresa para asegurar su funcionamiento y mantener su capacidad de producción.	
<u>Cargos financieros.</u>	Conjunto de cargos (intereses, impuestos, gastos de emisión y de gestión financiera, etc., con exclusión de las amortizaciones financieras) originados por el servicio de los capitales comprometidos.	
<u>Cargos intercalares.</u> -	Cargos financieros de los capitales invertidos en una inmovilización de terminada correspondiente a todo el periodo anterior a la puesta en servicio de esta inmovilización.	
<u>Cargos sociales.</u> -	Conjunto de cargos de personal distintos de los salarios propiamente dichos, soportados por la empresa, bien sea directamente, bien bajo forma de cotizaciones patronales o cajas de seguros o de seguridad social, o bien en forma de impuestos.	
<u>Cargo normalizado o rectificado, (noción contable)</u>	Cargo corregido teniendo en cuenta el carácter anormal de determinadas circunstancias del ejercicio considerado; insuficiencia o exceso de operaciones periódicas de entretenimiento o reparación, subvenciones que modifiquen el precio real de ciertos suministros.	
<u>Carro.</u> -	Vagón, en varios países de Latinoamérica.	
<u>Centros de costos.</u> -	Subdivisiones materiales o "funcionales" de la empresa en las que se reagrupan ciertas cargas con vistas al cálculo de costos.	
		.../...

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Circulación.</u> -	Movimiento de los vehículos sobre las redes.	
<u>Circulación (Prestaciones de).</u> -	Prestaciones de explotación relativas al movimiento de los vehículos. Se miden principalmente en trenes-kilómetros, vehículos-kilómetros, toneladas-kilómetros brutas remolcadas, etc.	
<u>Clasificación.</u> -	Maniobra efectuada en una estación para la clasificación de trenes, la clasificación de vagones por destino, y la formación de trenes. Por extensión se designan con este término las instalaciones utilizadas para estas operaciones.	
<u>Coche.</u> -	Ver "Vehículo de pasajeros".	
<u>Coefficiente de cuadratura.</u>	Ver "Cuadrar".	
<u>Coefficiente de explotación</u>	Ver "Explotación (coeficiente de)".	
<u>Coefficiente de ocupación de plazas.</u> -	Relación entre el número de pasajeros-kilómetro y el número de plazas-kilómetro ofrecidas.	
<u>Coefficiente de rodeo.</u> -	Relación entre la distancia real recorrida y la distancia de tarificación.	
<u>Coefficiente de utilización de la capacidad.</u> -	Relación entre la capacidad utilizada y la capacidad ofrecida.	
<u>Composición:</u> -	Grupo de vehículos, por ejemplo composición de vagones.	
		.../...

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Conducción (Personal de).</u>	Personal utilizado en la conducción de vehículos de tracción (maquinista, fogonero, ayudante de locomotora o de automotor, etc.)	
<u>Conductor. -</u>	Agente responsable de la conducción de la locomotora en Argentina. Agente responsable del tren y sus operaciones, en Chile.	
<u>Consigna de equipajes de mano. -</u>	Servicio al que el público puede confiar temporalmente la custodia de sus equipajes de mano o de otros objetos.	
<u>Container. -</u>	<p>Elemento auxiliar del transporte destinado a ser fácilmente cargado de mercancías a granel o ligeramente embaladas y a protegerlas eficazmente contra toda avería o toda expoliación; este elemento, construido para uso repetido, está concebido para permitir, sin manipulación del cargamento, el transporte por todos los medios de locomoción, así como el paso fácil de un medio a otro.</p> <p>Se distinguen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - los grandes containers: containers de más de 3 metros cúbicos de capacidad. - los pequeños containers: containers cuya capacidad es al menos de 1 metro cúbico, pero sin pasar de 3 metros cúbicos. 	
<u>Container con dispositivo propio de transporte. -</u>	Container provisto de ruedas y que necesita para su transporte por ferrocarril del empleo de vagones provistos de dispositivos especiales para sujeción de la carga.	
<u>Contenedor. -</u>	Véase "Container".	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Costo.</u> -	<p>Cantidad en unidades monetarias que se imputa a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una operación - un conjunto de operaciones - una prestación o servicio - un conjunto de prestaciones. 	
<u>Costo calculado.</u>	<p>Costo correspondiente a los cargos de la empresa para asegurar su producción, después de la rectificación de los cargos procedentes de la contabilidad añadidas ciertas cantidades que no han sido contabilizadas, tales como el interés del capital propio de la empresa.</p>	
<u>Costo completo (o total) de un transporte o de una operación de explotación.</u> -	<p>Conjunto de todos los costos directos e indirectos correspondientes a un transporte o a una operación de explotación.</p>	
<u>Costo común.</u> -	<p>Costo indirecto correspondiente a la producción simultánea de un conjunto de operaciones o de prestaciones.</p>	
<u>Costo conjunto.</u> -	<p>Costo común cuando su repartición entre las distintas cantidades producidas no puede hacerse de un modo unísono, debiéndose recurrir prácticamente a una fórmula de distribución más o menos razonable.</p>	
<u>Costo de infraestructura.</u> -	<p>Conjunto de costos de las vías de comunicación, comprendidos los correspondientes a la explotación de estas vías (están comprendidos en los costos de infraestructura, los costos por la calzada, el balasto, los durmientes, y los rieles y los costos por la señalización, la vigilancia y el alumbrado, pero no están comprendidos los costos por las instalaciones de tracción eléctrica, los edificios de servicios comerciales y los edificios de estacionamiento o mantenimiento</p>	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Costo dependiente de la distancia.</u> -	Cantidad que se considera en la descomposición de un costo, como principalmente dependiente de la distancia recorrida.	
<u>Costo dependiente del tiempo.</u> -	Costo cuyo importe varía en función del tiempo empleado en realizar el servicio.	
<u>Costo directo.</u> -	<p>Costo que puede ser atribuido sin necesidad de fórmula de distribución a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una operación - un conjunto de operaciones - una prestación - un conjunto de prestaciones 	
<u>Costo discontinuo.</u> -	Costo que dentro de ciertos límites del volumen de producción permanece constante o varía bruscamente.	
<u>Costo social.</u> -	<p>Costo rectificado, para eliminar del mismo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la parte de los cargos soportados por la empresa pero imputables realmente a la colectividad, - los impuestos que por su naturaleza falsean, en un mismo país, la comparación entre los diversos sistemas de transporte, <p>y para incorporarle la parte de los cargos soportados por la colectividad, pero que son realmente imputables a las empresas.</p>	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Costo elemental de una operación.</u> -	<p>Costo unitario de una operación parcial, determinada por un estudio particular:</p> <ul style="list-style-type: none"> - venta de un boleto - facturación de un equipaje - manipulación de una tonelada de cargas. - etc. 	
<u>Costo fijo.</u> -	<p>Costo independiente del número de operaciones o prestaciones producidas, o que puede ser considerado como tal dentro de límites de variación previsible, para este número, en el transcurso de un determinado periodo.</p>	
<u>Costo indirecto.</u> -	<p>Costo que no puede atribuirse directamente a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una operación - un conjunto de operaciones - una prestación - un conjunto de prestaciones, <p>pero que puede ser objeto de una distribución entre todas las operaciones o prestaciones a las cuales se refiere.</p>	
<u>Costo marginal.</u> -	<p>Cociente de variación del costo (resultante de una variación positiva o negativa del tráfico) por la variación de este tráfico (costo marginal progresivo o regresivo). Cuando la variación del tráfico es infinitesimal, este cociente es la derivada del costo.</p>	
<u>Costo marginal progresivo.</u>	<p>Ver "Costo marginal".</p>	
<u>Costo marginal regresivo.</u>	<p>Ver "Costo marginal".</p>	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<p><u>Costo medio general.</u> -</p>	<p>Costo unitario de prestaciones de tráfico o de explotación, de una categoría de tráfico o de trenes en toda o en parte de la red (costo medio general del pasajero-kilómetro del tren-kilómetro, de la tonelada-kilómetro bruta remolcada de los trenes directos de cargas, etc.)</p>	
<p><u>Costo particular.</u> -</p>	<p>Costo de un transporte o de una operación de explotación de características bien definidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - volumen de tráfico - itinerario - tonelaje y naturaleza de los trenes - sistema de tracción - tipo de material utilizado - carga neta por vehículo - recorridos en vacío - etc. 	
<p><u>Costo standard.</u> -</p>	<p>Costo calculado a partir de todos los gastos necesarios e inevitables teniendo en cuenta el nivel de la técnica de la organización de la empresa, para producir una prestación de tráfico o de explotación determinada. Este costo puede ser determinado, bien por evaluación directa de los elementos que en él intervienen (tiempos de trabajo, tiempos de utilización de máquina, cantidad de materiales y precios unitarios), bien por análisis cifrado de los gastos reales correspondientes a una producción determinada.</p>	
<p><u>Costo total.</u> -</p>	<p>Ver "Costo completo".</p>	
		<p>.../...</p>

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Costo unitario.</u> -	Costo, referido a la unidad, de un conjunto de operaciones o de prestaciones.	
<u>Costo variable medio.</u> -	Costo que varía con el número de operaciones o de prestaciones.	
<u>Cuadrar.</u> -	<p>Operación de cálculo de costos consistente en verificar si la suma de determinados datos estadísticos obtenidos por sondeo o por otro procedimiento, coincide con la suma global ya conocida, pudiendo aplicarse coeficientes de cuadratura cuando no existe coincidencia.</p> <p>El ajuste puede efectuarse, bien sobre el conjunto de componentes, bien sobre algunos grupos de éstas.</p>	

D

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Desvio particular.</u> -	Via o conjunto de vias ligadas a una vía de la Administración para permitir el servicio por ferrocarril, sin transbordo, de un establecimiento o de un conjunto de establecimientos industriales, comerciales, portuarios, etc., y no pertenecientes a la Administración.	
<u>Detalle (Expediciones de).</u>	Envío de cargas cuyo transporte: <ul style="list-style-type: none"> - no necesita, y por lo tanto no exige, el uso exclusivo de un vagón, - cuyo peso máximo puede estar fijado en las tarifas, - se compone de uno o varios paquetes. 	
<u>Disponibilidad.</u> -	Periodo durante el cual un material o instalaciones son, desde el punto de vista técnico, utilizables a los fines para los cuales están destinados.	
<u>Distancia de recorrido.</u> -	Distancia real sobre la cual se efectúa el transporte.	
<u>Distancia de tasación o tarificación.</u> -	Distancia real o ficticia sobre la cual se calcula la tasa o flete del transporte.	
<u>Distancia ficticia.</u> -	Producto de una distancia real por un coeficiente que tiene en cuenta las características del itinerario o las condiciones de explotación de este itinerario.	
		.../...

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<p><u>Distancia virtual.</u> -</p>	<p>Longitud calculada de un itinerario ficticio en horizontal y en línea recta, en el cual se necesitaría el mismo trabajo mecánico que para desplazar una carga determinada sobre el itinerario real, con sus rampas y pendientes, sus curvas, sus reducciones de velocidad impuestas y sus paradas.</p>	
<p><u>Durmientes.</u> -</p>	<p>Piezas transversales a la vía, de madera, hormigón o metálicas, sobre las cuales se apoyan los rieles para su sustentación y se sujetan para mantener su posición y separación.</p>	

E

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Eje-kilómetro.</u> -	Unidad de medida correspondiente al desplazamiento del eje de un vehículo sobre un kilómetro.	
<u>Electromotor.</u> -	Ver "Automotor".	
<u>Encomiendas.</u> -	Carga de peso y tamaño reducido que se transporta en el furgón de los trenes de pasajeros o en trenes especiales al efecto.	
<u>Equipajes.</u> -	Bultos facturados, transportados en general con ocasión del desplazamiento de los pasajeros.	
<u>Equipajes de mano.</u> -	Bultos no facturados que el pasajero lleva consigo durante su viaje.	
<u>Equipajes de mano (Consigna de).</u> -	Ver "Consigna de equipajes de mano".	
<u>Estación.</u> -	<p>Establecimiento del ferrocarril, abierto o no al público y destinado a la ejecución de una o varias de las operaciones siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - formación, expedición, recepción y apartado momentáneo de los trenes, - apartado y clasificación del material rodante. 	
<u>Estación de clasificación.</u>	Estación especialmente acondicionada para las operaciones de clasificación de vagones.	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Expedición.</u> -	Operación por la cual el ferrocarril toma a su cargo un transporte de pasajeros, de equipajes o de cargas. Una expedición de cargas puede comprender eventualmente varias unidades (paquetes, vagones, etc.) a condición de que éstas procedan de un mismo remitente y de que estén incluidas en un sólo documento de transporte.	
<u>Expediciones de detalle.</u> -	Ver "Detalle (Expediciones de)".	
<u>Explotación.</u> -	Conjunto de prestaciones y operaciones de toda naturaleza necesarias para asegurar la ejecución del servicio y la continuidad de la empresa.	
<u>Explotación (Coeficiente de).</u> -	Relación entre los gastos de explotación y los productos de la explotación.	
<u>Explotación (Operaciones de).</u> -	<p>Todas las referentes a la ejecución de los transportes por ferrocarril tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> - circulación de un tren - maniobra de un vehículo - expendición de un boleto de pasajero - tasación de una expedición de cargas - etc. 	
<u>Explotación (Prestación de).</u> -	<p>Resultado de las operaciones de explotación referidas al servicio prestado, Medidas en:</p> <ul style="list-style-type: none"> - trenes-kilómetros - toneladas-kilómetros brutas completas - toneladas-kilómetros brutas remolcadas - plazas-kilómetros ofrecidas 	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Sigue: Explotación (Pres-</u> <u>tación de). -</u>	<ul style="list-style-type: none">- locomotoras-kilómetros- ejes-kilómetros- pasajeros expedidos- etc.	

F

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Ferry-Boat.</u> -	Ver "Barco transbordador".	
<u>Flete.</u> -	Precio fijado por la tarifa para cada transporte o para cada servicio rendido por la empresa de transporte.	
<u>Fondo de renovación.</u> -	Cantidad a tanto alzado incluida en los gastos de explotación para constituir una reserva dedicada a la renovación.	
<u>Fórmula de distribución.</u> -	Fórmula empleada para distribuir un costo común entre las diversas prestaciones en cuestión.	
<u>Furgón.</u> -	Vehículo ferroviario (que puede ser un automotor) formando parte de la composición de los trones de pasajeros o de cargas y que es utilizado por el personal de acompañamiento y/o para el transporte de equipajes, paquetes, etc.	

G

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Gasto.</u> -	Cantidad realmente desembolsada.	
<u>Gran velocidad.</u> -	Régimen de transporte que supone el encaminamiento acelerado de las cargas mejorando los plazos de entrega que son menores que para la pequeña velocidad, mediante la aplicación, en general, de precios de transporte más elevados que para la pequeña velocidad.	
<u>Guarda.</u> -	En Argentina, Agente de acompañamiento de trenes (Véase "Acompañamiento de trenes)(personal de".	

H

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Hacienda (tráfico de).</u> -	Tráfico de ganado en algunos países de Latinoamérica.	
<u>Histeresis de costes.</u> -	Fenómeno según el cual, en el caso de una disminución de tráfico, los costos no se reducen de manera inmediata en la misma proporción que lo harían si esta disminución se prolongase; por otra parte, la reducción a largo plazo de los costos podría permanecer inferior al crecimiento del costo que se hubiera producido en el caso de un aumento de tráfico.	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Indisponibilidad.</u> -	Periodo durante el cual un material o instalaciones no pueden ser utilizadas por diversas causas; mantenimiento, reparación, espera de reparación, etc.	
<u>Ingresos.</u> -	Sumas realmente entradas en caja.	
<u>Inmovilizaciones.</u> -	Bienes de cualquier naturaleza, muebles o inmuebles, adquiridos o producidos por la empresa, o puestos a su disposición a título definitivo, para ser utilizados de una forma duradera como instrumentos de trabajo.	
<u>Inmovilizaciones nuevas.</u> -	Bienes de cualquier naturaleza, que constituyen un aumento real del activo inmovilizado de la empresa.	
<u>Instalaciones fijas.</u> -	Conjunto de terrenos, vías, edificios, obras de fábrica, así como arreglos, reformas e instalaciones de carácter inmobiliario relativo a éstos (señalización, telecomunicación, línea de contacto, subestaciones eléctricas, etc.) por oposición al material de carácter movable.	
<u>Inversiones brutas.</u> -	Total compuesto por las inversiones netas y por el importe de la renovación de las inmovilizaciones anteriores.	
<u>Inversiones netas.</u> -	Importe del total de las inversiones brutas descontada la depreciación.	

L

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Lastre.</u> -	Equivale a "Balasto" en determinados países.	
<u>Línea.</u> -	Camino que sigue el ferrocarril entre dos estaciones generalmente de alguna importancia. Se denomina longitud de la línea a la que existe entre dichas dos estaciones medida a lo largo del ferrocarril, sin tener en cuenta el número de vías situadas en la plataforma.	
<u>Locomotora.</u> -	Vehículo ferroviario productor de potencia, o bien transformador de la que recibe del exterior (locomotora eléctrica), destinada a desplazar y arrastrar otros vehículos; según la clase de la potencia utilizada, se distinguen las locomotoras de vapor, eléctricas, diesel, etc.	
<u>Locomotora aislada.</u> -	Locomotora circulando sola.	
<u>Locomotora de refuerzo.</u> -	Ver "Vehículo motor de refuerzo".	
<u>Locomotora acoplada.</u> -	Ver "Vehículo motor acoplado".	
<u>Locotrazores.</u> -	Vehículo motor (pequeña locomotora) de una potencia en el gancho inferior a 150 CV. Se usan habitualmente en el interior de talleres, almacenes, puertos, fábricas, etc.	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<p><u>Longitud explotada de líneas.-</u></p>	<p>Longitud de las líneas por las cuales la Administración percibe los ingresos (en su caso una parte de los ingresos). La longitud de las líneas explotadas es igual a la longitud de las líneas ferroviarias que una Administración explota por su propia cuenta. Se establece deduciendo de la longitud de las líneas en propiedad la longitud de las líneas dadas en arrendamiento y añadiendo la longitud de las líneas tomadas en arrendamiento, así como la longitud de las líneas coexplotadas.</p>	

M

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Maniobra.</u> -	Operación de desplazamiento de un vehículo o de una composición de vehículos en el interior de una estación o de otra instalación ferroviaria (Depósito, Taller, etc.)	
<u>Mantenimiento.</u> -	Conjunto de operaciones destinadas a mantener el equipo o el material rodante en estado de utilización.	
<u>Manutención.</u> -	Operación de carga, de transbordo o de descarga de las cargas o equipajes, comprendidas las operaciones eventuales efectuadas para constituir o deshacer los lotes.	
<u>Maquinista.</u> -	Agente responsable de la conducción de la locomotora. (Véase conductor).	
<u>Material.</u> -	Conjunto de vehículos y de instalaciones de la Administración de carácter mobiliario, tales como los útiles, las herramientas y el mobiliario.	
<u>Material rodante.</u> -	Conjunto de vehículos de la Administración.	
<u>Motocarril.</u> -	Es un pequeño vehículo, accionado por un motor de reducida potencia (unos 5 - 10 CV), que se destina a la movilización de personal de manutención de las vías, así como al arrastre de pequeños carritos utilizados en sus faenas.	

N

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Nuevas inmobilizaciones.</u> -	Ver "Inmobilizaciones nuevas".	

O

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Ocupación de plazas.</u> -	Ver "Coeficiente de ocupación de plazas".	
<u>Operaciones de explotación</u>	Ver "Explotación (Operaciones de)".	
<u>Operaciones terminales.</u> -	Conjunto de las prestaciones de explotación realizadas al principio y al final del transporte. Comprenden principalmente: <ul style="list-style-type: none">- la facturación y el reconocimiento- la carga, descarga o transbordo- las maniobras- etc.	

P

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Paleta.</u> -	<p>Dispositivo móvil sobre cuya plataforma puede ser agrupada cierta cantidad de mercancías para constituir una "unidad de carga" con vista a su manutención, su transporte o su almacenaje, con ayuda de aparatos mecánicos.</p> <p>Hay paletas simples (paletas sin superestructura) y paletas-cajas (paletas llevando al menos tres paredes verticales, lisas con claraboya o con enrejado fijo, plegables o desmontables; pueden estar provistas o no de una cubierta).</p>	
<u>Paquetes.</u> -	<p>Objeto, bulto o caja de cargas destinado a ser transportado y cuyo peso y dimensiones son inferiores a ciertos límites fijados por las Administraciones de ferrocarril.</p>	
<u>Paquetes exprés.</u> -	<p>Paquetes a transportar de una manera más rápida, en las condiciones de una tarifa particular.</p>	
<u>Paquetes postales.</u> -	<p>Paquetes cuyo peso y dimensiones no exceden de ciertos límites, siendo objeto de envío en las condiciones de la tarifa de "Paquetes postales" y aceptadas para el transporte con o sin intervención de la Administración de Correos.</p>	
<u>Paradero.</u> -	<p>Ver "Apeadero".</p>	
<u>Pasajero expedido.</u> -	<p>Pasajero cuyo origen de viaje está sobre la red.</p>	
		<p>.../...</p>

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Pasajero-kilómetro.</u> -	Unidad de medida de tráfico correspondiente al transporte de un pasajero sobre una distancia de un kilómetro.	
<u>Pasajero-transportado.</u> -	Pasajero transportado sobre una red aunque el origen del viaje sea sobre la red o sobre otra red.	
<u>Pequeña velocidad.</u> -	Régimen de transporte implicado, con carácter general el encaminamiento de las mercancías por trenes ordinarios de cargas, en los plazos de entrega fijados para este régimen y con las tarifas previstas para esta categoría de transporte.	
<u>Periodo de inutilización.</u> -	Aquel durante el cual un material o una instalación disponible no se utiliza.	
<u>Periodo de utilización.</u> -	Aquel durante el cual un material o instalaciones se utilizan, efectivamente para los fines a los que están destinados.	
<u>Personal.</u> -	Conjunto de personas ligadas a la Administración por un contrato de trabajo.	
<u>Personal auxiliar, temporero o accidental.</u> -	Personal que tiene con la Administración una relación jurídica que puede ser cancelada en cualquier momento por la Administración o que ha sido establecido para una duración limitada.	
<u>Personal contratado.</u> -	Personal que tiene con la Administración una relación jurídica fijada por un contrato individual cuyas reglas pueden diferir de las del Estatuto del Personal. Este contrato es refrendado para determinados servicios en una región o una localidad. La relación jurídica puede ser provisional o de duración indeterminada.	.../...

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Personal de acompaña- miento de trenes. -</u>	Ver "Acompañamiento de trenes (Personal de)".	
<u>Personal de conducción. -</u>	Ver "Conducción (Personal de)".	
<u>Personal fijo. -</u>	Personal que tiene con la Administración una relación jurídica, de duración no determinada (salvo por plazo de jubilación), regulado en general por un estatuto del personal de la Administración.	
<u>Peso bruto de un vagón. -</u>	Peso total que comprende la tara y el peso neto de un vagón.	
<u>Peso neto de un vagón. -</u>	Peso del cargamento, y comprende si se presenta el caso el peso del embalaje, paletas, de containers, etc.	
<u>Peso tasado. -</u>	Peso sobre el cual el transportista calcula el precio del transporte.	
<u>Plaza-kilómetro ofrecida. -</u>	Unidad de medida de capacidad que corresponde al desplazamiento de una plaza utilizable, en vehículo de pasajeros sobre un kilómetro.	
<u>Plaza ofrecida. -</u>	Ver "Capacidad (de carga) de un vehículo".	
<u>Potencia motriz. -</u>	La máxima de un vehículo motor, definida de un modo previamente determinado. (Por ejemplo fichas UIC. núms. 614, 622 y 630).	
<u>Prestación de circulación. -</u>	Ver "Circulación (Prestación de)".	
<u>Prestación de explotación. -</u>	Ver "Explotación (Prestación de)".	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Prestación de tráfico.</u> -	Ver "Tráfico (Prestación de)".	
<u>Productividad.</u> -	Relación entre una producción y unos medios puestos en obra para obtener esta producción, producción y medios están medidos por unidades apropiadas. Se puede distinguir la productividad del personal, de energía, etc.	
<u>Productos.</u> -	Suma en unidades monetarias contabilizadas a favor de la empresa.	
<u>Productos y accesorios del tráfico.</u> -	Productos por prestaciones distintas del transporte, pero resultante del mismo, (venta de boletos de andén, gastos de almacenaje, de reposo, de desinfección, etc.).	
<u>Productos de la explotación</u>	Productos del tráfico y productos independientes del tráfico correspondientes a un periodo determinado.	
<u>Productos del tráfico.</u> -	Conjunto de los productos del transporte propiamente dichos y de los productos y accesorios del tráfico.	
<u>Productos independientes del tráfico.</u> -	Productos sin relación directa con los transportes efectuados (alquiler de fondas, de locales, de terrenos, deudas de alquiler, participación en las empresas conexas, etc.)	
<u>Punto de parada.</u> -	Ver "Apeadero".	
<u>Punto fronterizo.</u> -	Punto de soldadura de tarifas, situado sobre la frontera geográfica que separa a dos países o en su proximidad.	

R

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Rama indeformable.</u> -	Conjunto de vehículos ligados entre ellos de forma permanente y cuya separación sólo puede efectuarse en talleres o depósitos.	
<u>Reconocimiento y formalización de la documentación.</u> -	Conjunto de operaciones efectuadas por el personal de las estaciones para el establecimiento de los documentos de transporte, tasación, verificación, facturación, etiquetado de paquetes y de vagones, etc. en el momento de la aceptación y de la expedición de un transporte de carga.	
<u>Recorridos.</u> -	Prestación de circulación de trenes o de vehículos; se expresan en trenes-kilómetros o vehículos-kilómetros.	
<u>Redio sistema.</u> -	Conjunto de líneas de una Administración de ferrocarriles.	
<u>Relación.</u> -	Corriente de tráfico entre dos estaciones, dos regiones geográficas, o dos países bien definidos, que puede ser movilizada por un medio de transporte.	
<u>Remolque de automotor.</u> -	Vehículo ferroviario, sin fuerza motriz, pero pudiendo tener un puesto de conducción, construido especialmente para ser acoplado a uno o más automotores de una forma permanente.	
		.../...

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Remolque ferrocarril ca- rretera. -</u>	Remolque de carretón para el transporte de cargas, que puede indiferentemente circular sobre carretera o ser transportado sobre un vagón especialmente preparado para recibirle (ver también "Vehículo mixto ferrocarril-carretera)."	
<u>Remolque porta-vagón. -</u>	Remolque concebido para la conducción terminal, por carretera, de un vagón.	
<u>Renovación. -</u>	Operación consistente en reemplazar determinadas inmobilizaciones o reponer en estado de nuevas ciertas instalaciones fijas, sin cambiar su capacidad de producción, pero teniendo en cuenta, en general, los progresos realizados por la técnica.	
<u>Rentabilidad. -</u>	Por rentabilidad de un equipo se entiende la relación entre el beneficio bruto que obtiene una empresa por el hecho de la utilización de este equipo y el valor de dicho equipo.	
<u>Reparación. -</u>	Operación de arreglo no comprendida en la revisión.	
<u>Revisión. -</u>	Operación de verificación y de puesta a punto, efectuada según el plan establecido en función de tiempos o de recorridos o de conformidad con prescripciones reglamentarias. Es equivalente a "Visita".	
<u>Rodeo. -</u>	Ver "Coeficiente de Rodeo".	

S

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Sección de vía común.</u> -	Parte de una o varias vías principales, situadas entre la entrada de una estación y la bifurcación en plena vía de dos o varias líneas y que es recorrida por todos los trenes que proceden o se dirigen a estas líneas.	
<u>Sección de bloqueo.</u> -	Véase, "Block".	
<u>Servicio.</u> -	<p>División administrativa de la organización de ferrocarriles, correspondiente en general a un grupo definido de atribuciones. El término "servicio" sirve igualmente para designar los transportes cuyo funcionamiento es objeto de una organización particular: servicio de pasajeros, servicio regular, servicio turístico, etc.</p> <p>De otra parte, las expresiones "en servicio", "de servicio", "fuera de servicio", sirven para calificar a las personas, los objetos o las prestaciones que están a disposición de la explotación ferroviaria o en relación directa con ella.</p>	
<u>Sistema.</u> -	Ver "Red".	
<u>Sistema de tracción.</u> -	<p>Clasificación de la circulación según la naturaleza de la energía utilizada por los vehículos motores. Se distingue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tracción vapor - tracción eléctrica - tracción diesel - tracción por sistemas especiales. 	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Sobornal.</u> -	Equivalente a tráfico de detalle. (Véase "Detalle, Expediciones de).	
<u>Sondeo.</u> -	Encuesta estadística sobre las manifestaciones de un fenómeno, realizada mediante una muestra elegida de manera que sea representativa del mismo.	



TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Tara.</u> -	Peso en vacio de un material utilizado para un transporte.	
<u>Tarifa.</u> -	Documento publicado estipulando los precios y condiciones aplicables a un transporte.	
<u>Tarjeta de Abono.</u> -	Ver "Abono".	
<u>Tasa.</u> -	Véase "Flete".	
<u>Terminal.</u> -	Ver "Operaciones terminales".	
<u>Tiempo de rotación de un vagón.</u> -	Intervalo de tiempo que separa dos cargamentos sucesivos de un vagón.	
<u>Tiempo de utilización económica.</u> -	Tiempo durante el cual un medio de producción puede ser utilizado en condiciones normales para asegurar la provisión de una prestación. Este tiempo tiene en cuenta no solamente la duración de la vida técnica óptima, que constituye el límite superior, sino también el progreso técnico y la obsolescencia económica, resultante esta última, fundamentalmente, de los cambios en los usos, preferencias y necesidades de los clientes.	
<u>Tiempo de vida óptima.</u> -	Tiempo de utilización de un medio de producción, hasta el momento que resulta más económico reemplazarlo que repararlo.	
		.. / ...

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Tiempo de vida técnica máxima.</u> -	Tiempo máximo de utilización de un medio de producción, teniendo en cuenta las condiciones de seguridad.	
<u>Tonelada expedida.</u> -	Tonelada de mercancías, cuyo origen de transporte está sobre la red.	
<u>Tonelada-kilómetro.</u> -	Unidad de medida de tráfico que corresponde al desplazamiento de una tonelada sobre un kilómetro, esta unidad debe ser acompañada de un calificativo; bruta completa, bruta remolcada, neta, tasada, etc.	
<u>Tonelada-Kilómetro bruta</u>	Unidad de medida de prestación de la explotación que corresponde al desplazamiento de una tonelada de tren o de otro material de transporte y que comprende el peso del vehículo motor, sobre una distancia de un kilómetro.	
<u>Tonelada-kilómetro bruta remolcada.</u> -	Unidad de medida de prestación de explotación que corresponde al desplazamiento de una tonelada de tren, no comprendidos los pesos de los vehículos motores, sobre una distancia de un kilómetro.	
<u>Tonelada-kilómetro bruta remolcada.</u> -	Unidad de medida de prestación de explotación que corresponde al desplazamiento de una tonelada de tren no comprendidos los pesos de los vehículos motores, sobre una distancia de un kilómetro.	
<u>Tonelada-kilómetro neta de carga.</u> -	Unidad de medida de prestación de la explotación que corresponde al desplazamiento de una tonelada de carga (peso neto del cargamento y comprende dado el caso, el peso del embalaje, de las paletas, de los containers, etc.) sobre una distancia de encaminamiento de un kilómetro.	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Tonelada-kilómetro tasada.</u> -	Unidad de medida de tráfico correspondiente al transporte de un peso tasado de una tonelada, sobre una distancia de tasación de un kilómetro.	
<u>Tonelada-kilómetro virtual completa.</u> -	Unidad de medida derivada de la tonelada-kilómetro bruta completa, sustituyendo la distancia virtual a la distancia efectivamente recorrida.	
<u>Tonelada tasada.</u> -	Ver "Peso tasado".	
<u>Tonelada transportada.</u> -	Tonelada de carga transportada sobre una red, cuando estas cargas sean cargadas sobre la red o procedentes de otras redes.	
<u>Tonelaje bruto completo de un tren.</u> -	Peso total de un tren, comprendido el de los vehículos motores.	
<u>Tonelaje bruto de un vagón.</u> -	Ver "Peso bruto de un vagón".	
<u>Tonelaje bruto remolcado de un tren.</u> -	Peso total de un tren, no comprendidos los vehículos motores.	
<u>Tonelaje neto de un vagón</u>	Ver "Peso neto de un vagón".	
<u>Trabajadores cedidos por otras empresas.</u> -	Trabajadores pertenecientes a una empresa ligada por un contrato de suministro en determinadas condiciones de mano de obra a la Administración ferroviaria. Dichos trabajadores no tienen relación jurídica alguna con la Administración ni son pagados por ésta.	
		.. / ...

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Tráfico (Categorías de).</u> -	<p>Grandes subdivisiones basadas sobre la naturaleza del tráfico:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tráfico de pasajeros - tráfico de equipajes - tráfico de carga de detalle - tráfico de carga por vagones completos - etc. <p>En cada una de estas subdivisiones, se pueden establecer las subcategorías:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tráfico de pasajeros de 1ª clase, de 2ª clase - de pasajeros individuales, en grupos y abonados - tráfico de cargas en Gran Velocidad y Pequeña Velocidad. - etc. 	
<u>Tráfico interior.</u> -	Transportes efectuados en el interior de los límites de una red.	
<u>Tráfico interior de carga.</u> -	Transporte cuya carga y descarga son efectuados en el interior de un mismo país.	
<u>Tráfico interior de tránsito de carga.</u> -	Transporte cuya carga y descarga son efectuados sobre otras redes del mismo país, sirviéndose de las líneas de la Administración.	
<u>Tráfico internacional de carga.</u> -	Transporte cuya carga y descarga se efectúa en un país extranjero.	
<u>Tráfico internacional de tránsito de carga.</u> -	Transporte cuya carga y descarga son efectuados en países extranjeros sirviéndose de las líneas de la Administración.	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Tráfico (Prestación de).</u> -	<p>Conjunto de transportes que constituyen el servicio rendido por el ferrocarril. Las prestaciones de tráfico se miden en número de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pasajeros transportados - pasajeros-kilómetros - toneladas transportadas - toneladas-kilómetros tasadas - etc. 	
<u>Transbordo.</u> -	<p>Cambio de cargas de un vehículo a otro de acuerdo con el contrato de transporte. -</p> <p>Se distingue un transbordo de vagón a vagón y aquel de vagón a camión, o inversamente.</p>	
<u>Transporte.</u> -	Cambio de lugar de personas o de cargas en general por medio de vehículos.	
<u>Transporte comercial.</u> -	Transporte efectuado para un tercero mediante el pago de una remuneración.	
<u>Transporte de puerta a puerta.</u> -	Conjunto de operaciones por las cuales el ferrocarril asegura eventualmente con el concurso de mandatarios, el transporte de cargas entre dos puntos situados fuera de las dependencias ferroviarias.	
<u>Transporte de servicio o interno.</u> -	Transporte ejecutado por el ferrocarril para sus necesidades propias.	
<u>Transporte gratuito.</u> -	Transporte que es exonerado del pago de una tasa, en virtud de una decisión gubernamental o de un acuerdo particular. La Administración puede estar compensada de algún modo de la falta de este ingreso.	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Transportes tasados.</u> -	Transportes por los cuales un ingreso es calculado siguiendo reglas determinadas. Los transportes tasados comprenden no sólo los transportes comerciales, sino igualmente los transportes de servicio dando lugar a facturación.	
<u>Tren.</u> -	Composición constituida por uno o varios vehículos remolcados por una o varias locomotoras o automotores o por un automotor aislado, circulando bajo un número determinado o bajo una designación distintiva, de un punto inicial fijado a un punto término fijado. Una locomotora circulando aislada no es considerada como tren.	
<u>Tren comercial.</u> -	Tren puesto en marcha y utilizado principalmente para los transportes comerciales: este tren puede encaminar accesoriamente los transportes de servicio.	
<u>Tren completo.</u> -	Tren de cargas asegurando un transporte de origen o destino sin sufrir modificación la composición en el curso de la ruta.	
<u>Tren de servicio interno.</u> -	Tren puesto en marcha exclusivamente para las necesidades de la Administración.	
<u>Tren de trabajos.</u> -	Tren de servicio utilizado para la ejecución de trabajos de vía, de edificios o de obras de fábrica o para la instalación de equipos de tracción eléctrica.	
<u>Tren directo de mercancías.</u> -	Tren de cargas circulando de una estación de clasificación a otra y que no sufre cambios de composición en el curso de la ruta.	
		.../...

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Tren-kilómetro.</u> -	Unidad de medida de recorridos que corresponde al desplazamiento de un tren sobre un kilómetro.	
<u>Tren-lastrero.</u> -	Tren de cargas dedicado al transporte de balasto.	
<u>Tren-mixto.</u> -	Tren compuesto a la vez de coches de pasajeros y de vagones así como eventualmente de furgones, destinados a transportar a la vez a pasajeros y cargas.	
<u>Trenes (Categorías de).</u> -	<p>Conjunto de trenes que tienen ciertas características idénticas, por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - para los trenes de pasajeros: <ul style="list-style-type: none"> - trenes rápidos - trenes suburbanos - para los trenes de cargas: <ul style="list-style-type: none"> - trenes directos G. V. (o de mensajerías) - trenes directos P. V. - trenes de servicio - etc. 	

U

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Unidad de tráfico, -</u>	Unidad de medida de tráfico (pasajero-kilómetro, tonelada-kilómetro tasada). Por extensión esta expresión es utilizada para la medida de prestaciones de tráfico de categorías diferentes, pasajeros y carga.	
<u>Utilización de la capacidad (Coeficiente de), -</u>	Ver "Coeficiente de utilización de la capacidad".	

V

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Vagón.</u> -	<p>Vehículo ferroviario destinado normalmente solo al transporte de cargas.</p> <p>Se distinguen los vagones por su pertenencia (vagones de la Administración o de particulares) así como por sus características:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vagones cubiertos. - vagones de bordes máximos - vagones plataforma - etc. 	
<u>Vagón a disposición.</u> -	Vagón de la Administración o de otra Administración, en buen estado, disponible sobre la red.	
<u>Vagón cargado.</u> -	Vagón circulando sobre la red y cuya carga y expedición son efectuados en una red del país.	
<u>Vagón completo.</u> -	Carga completa de un sólo vagón.	
<u>Vagón cubierto.</u> -	Vagón que lleva permanentemente una caja con techo fijo. En general los vagones cubiertos son estancos y pueden ser cerrados con cadenas o precintos.	
<u>Vagón de bordes altos.</u> -	Vagón sin techo fijo y llevando paredes fijas de más de 60 centímetros.	
<u>Vagón particular.</u> -	Vagón matriculado con vista a su circulación, por una Administración de ferrocarriles a nombre de la persona física o jurídica que hace la gestión.	

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Vagón-día.</u> -	Unidad de medida correspondiente a la presencia de un vagón sobre una red durante un día.	
<u>Vagón entrado cargado (de extranjero).</u> -	Vagón circulando sobre una red del país y cuya carga y expedición ha sido efectuada sobre una red de otro país.	
<u>Vagón-kilómetro.</u> -	Ver "Vehículo-kilómetro".	
<u>Vagón-plataforma.</u> -	Vagón sin techo, sin bordes laterales, o con ellos de altura máxima de 60 centímetros.	
<u>Valor actual.</u> -	Valor, en un momento dado de una instalación, de un material, de un utillaje, etc., teniendo en cuenta su estado y su antigüedad.	
<u>Valor de compra (o de origen).</u>	Precio pagado o costo de producción de una instalación, de un material o de un utillaje, etc.	
<u>Valor de inventario.</u> -	Valor por el cual una instalación, un material, un utillaje, etc. figura en su contabilidad: Este valor difiere, en general, del valor de compra por el hecho de la depreciación por amortización, y en ciertos casos, de la revalorización de inmuebles.	
<u>Valor de recuperación o residual.</u> -	Precio corriente o actual de un material o de una instalación en el momento de su retiro del servicio, o de una nueva afectación.	
		.../...

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<p><u>Valor de sustitución o de renovación.</u> -</p> <p>renovar.</p>	<p>Valor actual del estado nuevo de una instalación, de un material, de un utillaje, etc. idéntica (o equivalente, considerando la evolución técnica para una misma capacidad de producción) a la instalación, al utillaje, etc. considerado, que hay que renovar.</p>	
<p><u>Vehículo.</u> -</p>	<p>Material rodante para efectuar un transporte. Se distinguen los vehículos de tracción y los vehículos de transporte.</p>	
<p><u>Vehículo automóvil acompañado.</u> -</p>	<p>Vehículo automóvil transportado por ferrocarril como equipaje y encaminado en general por el mismo tren que los pasajeros.</p>	
<p><u>Vehículo de carretera alquilado.</u> -</p>	<p>Vehículo de carretera perteneciente a una empresa privada que tiene un contrato de alquiler con la Administración.</p>	
<p><u>Vehículo de mercancías.</u> -</p>	<p>Ver "Vagón".</p>	
<p><u>Vehículo particular.</u> -</p>	<p>Vehículo ferroviario no perteneciente a una Administración de ferrocarriles, matriculado y autorizado por ella a circular en condiciones determinadas.</p>	
<p><u>Vehículo de pasajeros.</u> -</p>	<p>Coche, remolque de automotor o automotor, destinado al transporte de pasajeros, comprendiendo o no, uno o varios compartimentos o lugares especiales para los equipajes, los bultos, el correo, etc., Entre los vehículos de pasajeros figuran igualmente los vehículos especiales tales como: coche-cama, coche-salón, coche-restaurant y coche-sanitario.</p>	
		<p>.../...</p>

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Vehículo-kilómetro.</u> -	Unidad de medida de recorrido correspondiente al desplazamiento de un vehículo sobre una distancia de un kilómetro.	
<u>Vehículo mixto ferrocarril-carretera.</u> -	Vehículo que puede, mediante una adaptación de órganos de rodamiento, circular sobre carriles o sobre carretera (ver también "Remolque ferrocarril-carretera").	
<u>Vehículo motor.</u> -	<p>Vehículo ferroviario provisto de uno o varios motores de tracción. Según la forma de energía utilizada, se distinguen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - las locomotoras de vapor - las locomotoras y automotores eléctricos - los autovías - las locomotoras diesel - las locomotoras a sistemas especiales - los locotractores - etc. 	
<u>Vehículo motor de refuerzo.</u> -	Vehículo motor suplementario cuya potencia es necesaria para el remolque del tren.	
<u>Vehículo motor acoplado.</u> -	Vehículo motor acoplado en cabeza o en cola de un tren; cuya potencia no es necesaria para el remolque del tren.	
<u>Vehículo retirado en buen estado.</u> -	Material rodante (vehículo motor, coche, vagón, etc.) en buen estado, que despues de una orden superior es retirado temporalmente de la explotación con prohibición de utilizarlo.	
		.../...

TERMINO	DEFINICION	OBSERVACIONES
<u>Vía.</u> -	Conjunto de rieles, durmientes y balasto que permite el paso de vehículos ferroviarios. Al determinar la longitud de vías de un sistema se suelen sumar, por separado, las principales de las otras.	
<u>Vía particular.</u> -	Ver "Desvio particular".	
<u>Vía principal.</u> -	Vía destinada a la circulación de trenes.	
<u>Visita.</u> -	Operación que consiste en verificar a la salida, en el recorrido, o a la llegada, el buen funcionamiento de órganos esenciales a la seguridad de la circulación de los vehículos y el buen estado del cargamento. Es equivalente a revisión.	

ABREVIATURAS Y SIMBOLOS DE TERMINOS FERROVIARIOS

TERMINOS	ABREVIATURAS	SIMBOLOS
Eje-kilómetro	Eje-Km.	e. k.
Gran Velocidad	G. V.	-
Pequeña Velocidad	P. V.	-
Plaza-kilómetro ofrecida	Plaza-Km. ofrecida.	p. k. o.
Tonelada-Kilómetro bruta completa.	Tonelada-Km. bruta completa.	t. k. b. c.
Tonelada-kilómetro bruta remolcada.	Tonelada-Km. bruta remolcada.	t. k. b. r.
Tonelada-kilómetro neta	Tonelada-km. neta.	t. k. n.
Tonelada-kilómetro tarifada tasada.	Tonelada-Km. tasada.	t. k. t.
Tonelada-kilómetro virtual completa	Tonelada-Km. virtual completa.	t. k. v. c.
Tonelada-kilómetro virtual remolcada.	Tonelada-Km. virtual remolcada.
Pasajero-kilómetro.	Pasajero-Km.	v. k.

2. - CUADROS ESTADISTICOS

2. - CUADROS ESTADISTICOS

2. 1. - Introducción.

2. 1. 1. - Antecedentes utilizados y algunas observaciones.

Para la preparación de los cuadros estadísticos que siguen, se ha utilizado como base de trabajo la "Statistique Internationale des Chemins de Fer" de la UIC, suprimiendo, sin embargo, algunas columnas en determinados cuadros, por hacer referencia a términos tales como RIV, CIV, EUROP, etc., que solamente tienen aplicación en el ámbito territorial de Europa. También se ha suprimido el cuadro 4-3 que hacía referencia a Impuestos, y del cual la UIC había prescindido hace unos años.

Si se comparan las estadísticas mencionadas con las contenidas, por ejemplo, en el "Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe", publicación periódica de Naciones Unidas, fácilmente se observa mucho más extensa información en las primeras, por estar polarizadas hacia el ferrocarril, que en las segundas, orientadas más bien a dar una información de conjunto sobre todos los sistemas de transporte de superficie en Europa.

Sin embargo, puede descubrirse en la publicación de las Naciones Unidas, un diagrama referente a la duración media del ciclo de rotación de los vagones (Diagrama IV, página 90 de las estadísticas correspondientes al año 1965), que no aparece en las estadísticas de la UIC; dato importante cuya publicación convendría conocer en el Seminario, si es o no deseada por las Administraciones Latinoamericanas de Ferrocarriles.

Tampoco figura, ni en las estadísticas de la UIC, ni en las de las Naciones Unidas, diferenciación alguna entre el número de pasajeros y pasajeros-kilómetro, respectivamente, correspondientes al tráfico urbano y suburbano realizado por los ferrocarriles, y el de mayor distancia. Información no fácil de obtener, ciertamente, pero cuyo desconocimiento enmascara las características reales del movimiento de personas por ferrocarril. Por ello convendría considerar en el Seminario la posibilidad de figurar una estadística en que apareciese el tráfico de pasajeros clasificado, por ejemplo, por distancias de recorrido o de otro modo

que evidenciase la diferencia mencionada.

2.1.2. - Presentación.

En cada página vista en el sentido de su mayor dimensión, aparece debajo de su título, un modelo de cabecera del cuadro a que se refiere, con indicación del contenido de cada una de sus columnas. Debajo se repite el mismo rayado, mudo, sin inscripción alguna, para que se puedan hacer las modificaciones que se deseen proponer en el Seminario.

Conviene advertir que para que pudieran leerse mejor los letreros, las separaciones entre líneas de las cabeceras no son exactamente las definitivas cuando vayan a hacerse en imprenta.

2.1.3. - Modelo de cuadro completo.

En el Anexo 5 se incluye un modelo de cuadro en el cual a título orientativo, se han incluido los datos relativos a una Administración.

Los correspondientes a las restantes Administraciones podrían ir después, clasificados, por ejemplo, por orden alfabético. En el caso de que en un sólo cuadro no se pudieran incluir todas las Administraciones se incluirían hojas sucesivas con la misma cabecera.

2.1.4. - Su periodicidad.

Los datos facilitados por las Administraciones para figurar en los cuadros, en general, deben referirse al año natural.

Por excepción los correspondientes al cuadro 1-12, Estructura de las redes, por su carácter poco variable, podrían publicarse únicamente cada cinco años, por ejemplo, en los que terminan en las cifras 0 ó 5.

2.1.5. - Signos empleados.

Se utilizan los signos siguientes:

El signo = en el lugar de un número, indica que dicho número es nulo.

El signo 0 en el lugar de un número, indica que dicho número es inferior a la mitad de la unidad de cuenta.

El signo . en el lugar de un número, indica que dicho número no es conocido.

El signo * remite a las notas situadas al pié de cada página.

El signo © remite a los Anexos que figuran al final.

Los dos últimos signos deben ser utilizados cuando alguno de los datos expresados o la forma en que se han obtenido necesite alguna explicación. Por ejemplo:

- a). - Cuando el ejercicio económico a que se refieren no corresponde al considerado periodo.
- b). - Cuando se utilicen para el cálculo de los datos otros procedimientos que no sean los recomendados en las notas explicativas.

REDES.

EXPLOTACION

LINEAS Y VIAS. - Longitud.	1-11
LINEAS E INSTALACIONES. - Composición.	1-12
MATERIAL MOTOR. - Efectivos y potencia.	1-21
MATERIAL MOTOR. - Utilización e Inmovilizaciones.	1-22
MATERIAL DE PASAJEROS. - Coches, Furgones, Autobuses y Remolques. - Efectivos. - Utilización e Inmovilizaciones.	1-31
MATERIAL DE CARGAS. - Vagones, Camiones y Remolques. - Efectivos. - Utilización e Inmovilizaciones. - Descomposición periódica por categoría de vagones y por cortes de cargas normales.	1-32
EFFECTIVOS DE PERSONAL.	1-4
RECORRIDO DE TRENES.	2-111
TONELAJE KILOMETRICO BRUTO REMOLCADO POR LOS TRENES.	2-112
RECORRIDOS DEL MATERIAL RODANTE.	2-12
MEDIDAS DIVERSAS RELATIVAS A LOS RECORRIDOS.	2-13
TRAFICO DE PASAJEROS	2-2
TRAFICO DE CARGAS	2-3
RENDIMIENTO DEL MATERIAL RODANTE.	2-4
INGRESOS DEL TRAFICO DE PASAJEROS.	3-1
INGRESOS DEL TRAFICO DE CARGAS.	3-2
INGRESOS TOTALES.	3-3
GASTOS DE EXPLOTACION.	3-4
RESULTADOS FINANCIEROS DE LA GESTION.	3-5
BALANCE.	3-6
COMBUSTIBLES, CARBURANTES, ENERGIA ELECTRICA Y LUBRICANTES PARA LOS VEHICULOS MOTORES.	4-1
ACCIDENTES DE EXPLOTACION	4-2
OPERACIONES TERMINALES (Tráfico comercial.	4-4

1-11.- LINEAS Y VIAS - LONGITUD

1	2	3	4			5					6				7				8		9		10		11		12		13		14		15		16		17		18		19		20	
			LONGITUD DE LINEAS AL FINAL DEL EJERCICIO			LONGITUD MEDIA EXPLOTADA DE LINEAS					LONGITUD DE VIAS AL FINAL DEL EJERCICIO				TRANSPORTE DE PASAJEROS		TRANSPORTE DE CARGAS																											
			LINEAS NO ELECTRIFICADAS	LINEAS ELECTRIFICADAS	TOTAL (Col. 4 + 5)	LINEAS NO ELECTRIFICADAS		LINEAS ELECTRIFICADAS			LINEAS EXPLOTADAS		NO ELECTRIFICADAS		ELECTRIFICADAS		TOTAL (Col. 14+15+16+17)	LONGITUD MEDIA EXPLOTADA DE LINEAS																										
						VIA SENCILLA	VIA DOBLE	VIA SENCILLA	VIA DOBLE	TOTAL (Col. 7+8+9+10)	EN TRAFICO DE PASAJEROS	EN TRAFICO DE CARGAS	VIAS PRINCIPALES	OTRAS VIAS	VIAS PRINCIPALES	OTRAS VIAS		DE PASAJEROS	DE CARGAS																									
KILOMETROS																																												

(Para figurar cualquier propuesta de modificación) Cuadro 1-11

- 4-4
- 4-2
- 4-1
- 3-6
- 3-5
- 3-4
- 3-3
- 3-2
- 3-1
- 2-4
- 2-3
- 2-2
- 2-13
- 2-12
- 2-112
- 2-111
- 1-4
- 1-32
- 1-31
- 1-22
- 1-21
- 1-12

1-12.- LINEAS E INSTALACIONES - COMPOSICION

1 NUMERO	2 PAISES Y ADMINISTRACIONES	3 ANCHO DE VIA	4 LONGITUD DE VIAS					9 DURMIENTES Y SOPORTES ESPECIALES		13 NUMERO DE APARATOS DE VIA	14 NUMERO DE ESTACIONES Y PARADEROS ABIERTOS AL PUBLICO			17 DISTANCIA MEDIA ENTRE ESTACIONES O PARADEROS ABIERTOS AL PUBLICO <small>Columna 11 del Cuadro 1-12</small>	18 NUMERO DE DESVIOS PARTICULARES	19 NUMERO DE PASOS A NIVEL					25 PRIVADOS		
			4 MENOS DE 45 Kgs/m.l.	5 MAS DE 45 Y MENOS DE 54 Kgs/m.l.	6 54 Kgs/m.l. Y MAS	7 TOTAL	8 (1)	9 DURMIENTES			12 SOPORTES ESPECIALES	14 TOTAL	15 PARA EL TRAFICO COMERCIAL DE PASAJEROS			16 PARA EL TRAFICO COMERCIAL DE CARGAS	19 TOTAL	20 CON BARRERAS	21 CON SEÑALIZACION AUTOMATICA			23 SIN BARRERAS O SEMIBARRERAS Y SIN SEÑALIZACION AUTOMATICA	24 PUBLICOS PARA PEATONES
								9 ACERO	10 MADERA										11 HORMIGON	21 Y SEMIBARRERAS			

(1) Reservada para indicación posterior de datos relativos a "longitudes de carriles soldados".

(Para figurar cualquier propuesta de modificación) Cuadro 1-12

4-4	4-2	4-1	3-5	3-5	3-4	3-3	3-2	3-1	2-4	2-3	2-2	2-13	2-12	2-11	2-11	1-4	1-32	1-31	1-22	1-21	1-12	1-11
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	-----	------	------	------	------	------	------

1-12.- LINEAS E INSTALACIONES - COMPOSICION (Continuación)

2	3	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
PAISES Y ADMINISTRACIONES	ANCHO DE VIA	LONGITUD DE LINEAS EQUIPADAS CON SISTEMAS DE BLOQUEO		LONGITUD DE LINEAS EQUIPADAS CON SISTEMA DE REGULACION CENTRAL	NUMERO DE PUESTOS Y CABINAS DE SEÑALIZACION		LONGITUD DE LINEAS HORIZONTALES	PERFIL				TRAZADO								
		AUTOMATICO	MANUAL		CON TRANSMISION ELECTRICA	CON TRANSMISION MECANICA		EN KILOMETROS	EN % DE LA COL. 6 DEL CUADRO 1-11	LONGITUD DE LINEAS EN PENDIENTE			TOTAL	EN KILOMETROS	EN % DE LA COL. 6 DEL CUADRO 1-11	EN KILOMETROS	EN % DE LA COL. 5 DEL CUADRO 1-11	LONGITUD DE LINEAS EN CURVA	TOTAL	
										HASTA 5%	DE 5% A 10%	DE 10% A 25%								MAS DE 25%
		EN KILOMETROS			EN PORCENTAJE DE LA LONGITUD TOTAL DE LINEAS (% COL. 6 DEL CUADRO 1-11)				EN % DE LA COL. 6 DEL CUADRO 1-11		EN % DE LA COL. 5 DEL CUADRO 1-11									

(Para figurar cualquier propuesta de modificación) Cuadro 1-12

- 1-11
- 1-12
- 1-21
- 1-22
- 1-31
- 1-32
- 1-4
- 2-111
- 2-112
- 2-12
- 2-13
- 2-2
- 2-3
- 2-4
- 3-1
- 3-2
- 3-3
- 3-4
- 3-5
- 3-6
- 4-1
- 4-2
- 4-4

1-21.- MATERIAL MOTOR - EFECTIVOS Y POTENCIA (Continuación)

2	3	MATERIAL												39	40	41	42	43	44			
		AUTOMOTORES DIESEL Y POR SISTEMAS ESPECIALES						AUTOMOTORES ELECTRICOS												MATERIAL DE CARRETERA		
PAISES Y ADMINISTRACIONES	ANCHO DE VIA	AISLADOS			COMPOSICIONES INDEFORMABLES			AISLADOS			COMPOSICIONES INDEFORMABLES			AUTOBUSES			CAMIONES			TRACTORES		
		HASTA 350 CV	MAS DE 350 CV	NUMERO	NUMERO TOTAL	DE ELEMENTOS	POTENCIA TOTAL CV	HASTA 350 CV	MAS DE 350 CV	TOTAL	NUMERO	NUMERO TOTAL	DE ELEMENTOS	POTENCIA TOTAL CV	AUTOBUSES	CAMIONES	TRACTORES	AUTOBUSES	CAMIONES	TRACTORES		

(Para figurar cualquier propuesta de modificación) Cuadro 1-21

1-1
1-1-2
1-2-1
1-2-2
1-3-1
1-3-2
1-4-1
2-1-1-1
2-1-1-2
2-1-2
2-1-3
2-2
2-3
2-4-1
2-4-2
3-1
3-2
3-3
3-4-1
3-5
3-6
3-7
4-2
4-4

1-31.- MATERIAL DE PASAJEROS COCHES, FURGONES, AUTOBUSES Y REMOLQUES EFECTIVOS, UTILIZACION E INMOVILIZACION

1 NUMERO	2 PAISES Y ADMINISTRACIONES	3 ANCHO DE VIA	4-17 EFECTIVOS AL FINAL DEL EJERCICIO														18-20 NUMERO MEDIO DE COCHES A DISPOSICION DE LA EXPLOTACION			21 RELACION DEL EFECTIVO EN BUEN ESTADO AL EFECTIVO TOTAL Col. 20 Col. 21								
			4-11 VEHICULOS DE LAS ADMINISTRACIONES FERROVIARIAS MATERIAL FERROVIARIO											12-13 VEHICULOS PARTICULARES MATERIAL FERROVIARIO		14-15 VEHICULOS DE EMPRESAS MATERIAL DE CARRETERA		18-20 NUMERO MEDIO DE COCHES A DISPOSICION DE LA EXPLOTACION										
			4-11 COCHES											11 FURGONES	12-13 AUTOBUSES Y REMOLQUES		14 COCHES	15 FURGONES	16-17 AUTOBUSES Y REMOLQUES		18 TOTAL	19 INMOVILIZADO POR MANTENCIÓN Y REPARACION	20 EN BUEN ESTADO (Col. 18 - 19)					
			4-5 EFECTIVOS					6-11 NUMERO DE PLAZAS						11 EFFECTIVO TOTAL	12-13 EFFECTIVO TOTAL		13 NUMERO TOTAL DE PLAZAS	14 EFFECTIVO TOTAL	15 EFFECTIVO TOTAL		16-17 EFFECTIVO TOTAL		17 NUMERO TOTAL DE PLAZAS	18 TOTAL	19 INMOVILIZADO POR MANTENCIÓN Y REPARACION	20 EN BUEN ESTADO (Col. 18 - 19)		
			4 METALICOS O METALIZADOS		5 OTROS			6 TOTAL (Col. 4 + 5)			7 1ª CLASE	8 2ª CLASE	9 TOTAL (Col. 7 + 8)		10 MEDIA POR COCHE Col. 9 Col. 6		11 EFFECTIVO TOTAL	12 EFFECTIVO TOTAL	13 NUMERO TOTAL DE PLAZAS		14 EFFECTIVO TOTAL	15 EFFECTIVO TOTAL	16-17 EFFECTIVO TOTAL		17 NUMERO TOTAL DE PLAZAS	18 TOTAL	19 INMOVILIZADO POR MANTENCIÓN Y REPARACION	20 EN BUEN ESTADO (Col. 18 - 19)
			4 METALICOS O METALIZADOS		5 OTROS			6 TOTAL (Col. 4 + 5)			7 1ª CLASE	8 2ª CLASE	9 TOTAL (Col. 7 + 8)		10 MEDIA POR COCHE Col. 9 Col. 6		11 EFFECTIVO TOTAL	12 EFFECTIVO TOTAL	13 NUMERO TOTAL DE PLAZAS		14 EFFECTIVO TOTAL	15 EFFECTIVO TOTAL	16-17 EFFECTIVO TOTAL		17 NUMERO TOTAL DE PLAZAS	18 TOTAL	19 INMOVILIZADO POR MANTENCIÓN Y REPARACION	20 EN BUEN ESTADO (Col. 18 - 19)

(Para figurar cualquier propuesta de modificación) Cuadro 1-31

4-4	4-2	4-1	3-6	3-5	3-4	3-3	3-2	3-1	2-4	2-3	2-2	2-13	2-12	2-112	2-111	1-4	1-32	1-31	1-22	1-21	1-12	1-11
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	-------	-------	-----	------	------	------	------	------	------

1-32.- MATERIAL DE CARGAS - VAGONES, CAMIONES Y REMOLQUES.
EFFECTIVOS, UTILIZACION E INMOVILIZACION

1 NUMERO	2 PAISES Y ADMINISTRACIONES	3 ANCHO DE VIA	EFFECTIVOS AL FINAL DEL EJERCICIO																	
			VEHICULOS DE LAS ADMINISTRACIONES FERROVIARIAS																	
			MATERIAL FERROVIARIO																	
			VAGONES CERRADOS			VAGONES DE BORDES ALTOS			VAGONES-PLATAFORMA			OTROS VAGONES			TOTAL DE VAGONES					
			EFFECTIVOS	CAPACIDAD TOTAL EN MILES DE TONELADAS	CAPACIDAD MEDIA POR VAGON EN TONELADAS Col. 5 x 1000 Col. 4	EFFECTIVOS	CAPACIDAD TOTAL EN MILES DE TONELADAS	CAPACIDAD MEDIA POR VAGON EN TONELADAS Col. 6 x 1000 Col. 7	EFFECTIVOS	CAPACIDAD TOTAL EN MILES DE TONELADAS	CAPACIDAD MEDIA POR VAGON EN TONELADAS Col. 11 x 1000 Col. 10	EFFECTIVOS	CAPACIDAD TOTAL EN MILES DE TONELADAS	CAPACIDAD MEDIA POR VAGON EN TONELADAS Col. 14 x 1000 Col. 13-17	EFFECTIVOS	(Col. 4 + 7 + 10 + 13)	DE LOS CUALES SON:	VAGONES-CASITAS	CAPACIDAD TOTAL EN MILES DE TONELADAS (Col. 5 + 6 + 11 + 14)	CAPACIDAD MEDIA POR VAGON EN TONELADAS Col. 15 x 1000

(Para figurar cualquier propuesta de modificación) Cuadro 1-32

4-4
4-2
4-1
3-6
3-5
3-4
3-3
3-2
3-1
2-4
2-3
2-2
2-13
2-12
2-11
2-11
1-4
1-32
1-31
1-22
1-21
1-12
1-11

1-32.- MATERIAL DE CARGAS VAGONES, CAMIONES Y REMOLQUES
EFFECTIVOS, UTILIZACION E INMOVILIZACION (Continuación)

2	3	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	
PAISES Y ADMINISTRACIONES.	ANCHO DE VIA	EFFECTIVOS AL FINAL DEL EJERCICIO						NUMERO MEDIO DE VAGONES A DISPOSICION DE LA EXPLOTACION						RELACION		EFFECTIVO MEDIO DE VAGONES A DISPOSICION DE LA EXPLOTACION		
		VEHICULOS DE LAS ADMINISTRACIONES		VEHICULOS PARTICULARES		VEHICULOS DE LAS EMPRESAS		MATERIAL FERROVIARIO		MATERIAL DE CARRETERA		MATERIAL DE CARRETERA		CAMIONES Y REMOLQUES			DEL EFFECTIVO EN BUEN ESTADO AL EFFECTIVO TOTAL Col. 29 Col. 27	DEL EFFECTIVO DISPONIBLE AL EFFECTIVO EN BUEN ESTADO Col. 32 Col. 29
		MATERIAL DE CARRETERA		MATERIAL FERROVIARIO		MATERIAL DE CARRETERA		CAMIONES Y REMOLQUES		CAMIONES Y REMOLQUES		CAMIONES Y REMOLQUES		CAMIONES Y REMOLQUES				
		CAMIONES Y REMOLQUES		VAGONES		VAGONES		VAGONES		VAGONES		VAGONES		VAGONES			VAGONES	
		EFFECTIVOS	CAPACIDAD TOTAL EN TONELADAS	EFFECTIVOS	CAPACIDAD TOTAL EN MILES DE TONELADAS	EFFECTIVOS	CAPACIDAD TOTAL EN MILES DE TONELADAS	EFFECTIVOS	CAPACIDAD TOTAL EN TONELADAS	EFFECTIVOS	CAPACIDAD TOTAL EN TONELADAS	TOTAL	INMOVILIZADOS POR MANUTENCION Y REPARACION	EN BUEN ESTADO (Col. 27 - Col. 28)	SALDO DEL MEDIO DE VAGONES CAMIONADOS CON LAS REDES EXTRANJERAS		CON OTRAS REDES DEL PAIS	DISPONIBLES (15+02+67+03) (Col. 29+30+31)

(Para figurar cualquier propuesta de modificación) Cuadro 1-32

- 1-1 1
- 1-1 2
- 1-2 1
- 1-2 2
- 1-3 1
- 1-3 2
- 1-4
- 2-1 1 1
- 2-1 1 2
- 2-1 2
- 2-1 3
- 2-2
- 2-3
- 2-4
- 3-1
- 3-2
- 3-3
- 3-4
- 3-5
- 3-6
- 4-1
- 4-2
- 4-4

2-112.- TONELAJE KILOMETRICO BRUTO REMOLCADO EN LOS TRENES

NUMERO	PAISES Y ADMINISTRACIONES	TONELAJE KILOMETRICO BRUTO REMOLCADO POR SISTEMA DE TRACCION (EN MILES DE TONELADAS-KILOMETROS)											TODOS LOS SISTEMAS DE TRACCION																								
		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27											
	ANCHO DE VIA	AECTAS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTAS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 4+5+6)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 8+9+10)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 12+13+14)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 16+17+18)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 20+21+22)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 24+25+26)	
		AECTAS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTAS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 4+5+6)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 8+9+10)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 12+13+14)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 16+17+18)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 20+21+22)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 24+25+26)	
		AECTAS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTAS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 4+5+6)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 8+9+10)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 12+13+14)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 16+17+18)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 20+21+22)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 24+25+26)	
		AECTAS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTAS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 4+5+6)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 8+9+10)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 12+13+14)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 16+17+18)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 20+21+22)		AECTOS AL TRAFICO DE PASAJEROS		AECTOS AL TRAFICO DE CARGAS		TOTAL (Cols. 24+25+26)	

(Para figurar cualquier propuesta de modificación) Cuadro 2-112

4-4
2-4
1-4
3-3
3-2
3-1
4-2
2-3
2-2
2-13
2-2
2-12
2-11
1-7
1-32
1-31
1-22
1-21
1-12
1-11

2-13.- MEDIAS DIVERSAS RELATIVAS A LOS RECORRIDOS

PAISES Y ADMINISTRACIONES	ANCHO DE VIA	CARGA MEDIA BRUTA DE UN TREN POR SISTEMA DE TRACCION (EN TONELADAS)										PORCENTAJE DE RECORRIDOS DE VEHICULOS MOTORES FERROVIARIOS									RECORRIDOS MEDIOS ANUALES DE VEHICULOS MOTORES (KILOMETROS)				RECORRIDOS MEDIOS ANUALES DE COCHES Y VAGONES (KILOMETROS)					
		LOCOMOTORAS DE VAPOR		LOCOTRACTORES Y LOCOMOTORAS DIESEL Y POR SISTEMAS ESPECIALES		LOCOTRACTORES Y LOCOMOTORAS ELECTRICAS		AUTOMOTORES DIESEL Y POR SISTEMAS ESPECIALES		AUTOMOTORES ELECTRICOS		EN REFUERZO ENCABEZAS O EN COLA			AISLADOS O ACOPLADOS			POR VEHICULO MOTOR UTILIZADO				VAGONES								
		Col. 4	Col. 5	Col. 6	Col. 7	Col. 8	Col. 9	Col. 10	Col. 11	Col. 12	Col. 13	Col. 14	Col. 15	Col. 16	Col. 17	Col. 18	Col. 19	Col. 20	Col. 21	Col. 22	Col. 23	Col. 24	Col. 25	Col. 26	Col. 27					
		PASAJEROS Col. 4 Cuadro 2-112	CARGAS Col. 5 Cuadro 2-111	PASAJEROS Col. 6 Cuadro 2-112	CARGAS Col. 7 Cuadro 2-111	PASAJEROS Col. 8 Cuadro 2-112	CARGAS Col. 9 Cuadro 2-111	PASAJEROS Col. 10 Cuadro 2-112	CARGAS Col. 11 Cuadro 2-111	PASAJEROS Col. 12 Cuadro 2-112	CARGAS Col. 13 Cuadro 2-111	PASAJEROS Col. 14 Cuadro 2-112	CARGAS Col. 15 Cuadro 2-111	LOCOTRACTORES Y LOCOMOTORAS DIESEL Y POR SISTEMAS ESPECIALES Col. 16 Cuadro 2-12 x 100	LOCOTRACTORES Y LOCOMOTORAS DIESEL Y POR SISTEMAS ESPECIALES Col. 17 Cuadro 2-12 x 100	LOCOTRACTORES Y LOCOMOTORAS ELECTRICAS Col. 18 Cuadro 2-111	LOCOTRACTORES Y LOCOMOTORAS ELECTRICAS Col. 19 Cuadro 2-111	LOCOTRACTORES Y LOCOMOTORAS DIESEL Y POR SISTEMAS ESPECIALES Col. 20 Cuadro 2-12 x 100	LOCOTRACTORES Y LOCOMOTORAS DIESEL Y POR SISTEMAS ESPECIALES Col. 21 Cuadro 2-12 x 100	LOCOTRACTORES Y LOCOMOTORAS ELECTRICAS Col. 22 Cuadro 2-111	LOCOTRACTORES Y LOCOMOTORAS ELECTRICAS Col. 23 Cuadro 2-111	LOCOTRACTORES Y LOCOMOTORAS DIESEL Y POR SISTEMAS ESPECIALES Col. 24 Cuadro 2-12 x 1000	LOCOTRACTORES Y LOCOMOTORAS DIESEL Y POR SISTEMAS ESPECIALES Col. 25 Cuadro 2-12 x 1000	LOCOTRACTORES Y LOCOMOTORAS ELECTRICAS Col. 26 Cuadro 1-22	LOCOTRACTORES Y LOCOMOTORAS ELECTRICAS Col. 27 Cuadro 1-22	COCHES Col. 28 Cuadro 2-12 x 1000	CARGADOS + VACIOS Col. 29 Cuadro 2-12 x 1000	CARGADOS Col. 30 Cuadro 2-12 x 1000	CARGADOS Col. 31 Cuadro 1-22	RELACION DE RECORRIDOS DE VAGON

(Para figurar cualquier propuesta de modificación) Cuadro 2-13

4-4
4-2
4-1
3-6
3-5
3-4
3-3
3-2
3-1
2-4
2-3
2-2
2-13
2-12
2-112
2-111
1-4
1-32
1-31
1-22
1-21
1-12
1-11

2-3.- TRAFICO DE CARGAS

2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18			
PAISES Y ADMINISTRACIONES	ANCHO DE VIA	T R A F I C O F E R R O V I A R I O																	
		T O N E L A D A S T R A N S P O R T A D A S												T O N E L A D A S - K I L O M E T R O S					
		T R A N S P O R T E S C O M E R C I A L E S						T R A N S P O R T E S C O M E R C I A L E S											
		S E G U N L A T A R I F I C A C I O N						S E G U N E L O R I G E N						S E G U N L A T A R I F I C A C I O N					
		P A Q U E T E E X P R E S Y C A R G A S G . V .			C A R G A S P . V .			M E R C A N C I A S C A R G A D A S E N L A S E S T A C I O N E S D E L A R E D			M E R C A N C I A S E N T R A D A S C A R G A D A S (S A L V O T R A N S I T O) O P R O C E D E N T E S D E T R A N S B O R D O S			P A Q U E T E E X P R E S Y C A R G A S G . V .		C A R G A S P . V .			
		S E G U N E L S I S T E M A D E C A R G A						S E G U N E L S I S T E M A D E C A R G A						S E G U N E L S I S T E M A D E C A R G A					
		C A R G A S D E S O B O R N A L E S E N V A G O N E S C O M P L E T O S		C A R G A S D E S O B O R N A L E S E N V A G O N E S C O M P L E T O S		M E R C A N C I A S C A R G A D A S E N L A S E S T A C I O N E S D E L A R E D		D E O T R A S R E D E S D E L P A I S		D E O T R A S R E D E S E X T R A N J E R A S		C A R G A S E N T R A N S I T O P R O C E D E N T E S D E F E R R O - C A R R I L E S E X T R A N J E R O S		T O T A L		T R A N S P O R T E S E N S E R V I C I O		T O T A L G E N E R A L	
														(C o l s . 4 + 5 + 6 + 7 = C o l s . 8 + 9 + 10 + 11)				(C o l . 12 + C o l . 13)	

(Para figurar cualquier propuesta de modificación) Cuadro 2-3

4-4	4-2	4-1	3-6	3-5	3-4	3-3	3-2	3-1	2-4		2-2	2-13	2-12	2-112	2-111	1-4	1-32	1-31	1-22	1-21	1-12	1-11
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	--	-----	------	------	-------	-------	-----	------	------	------	------	------	------

2 PAISES Y ADMINISTRACIONES	3 ANCHO DE VIA	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38										
		TRAFICO FERROVIARIO														TRAFICO DE CARRETERA		OTROS TRAFICOS		TOTAL											
		TONELADAS - KILOMETROS														TONELADAS		TONELADAS - KILOMETRO		TONELADAS - KILOMETROS											
		TRANSPORTES COMERCIALES SEGUN EL ORIGEN														RECORRIDO MEDIO DE UNA TONELADA (KILOMETROS)		TRANSPORTADAS (EN MILES)		TRANSPORTADAS (EN MILES)											
MERCANCIAS CARGADAS EN LAS ESTACIONES DE LA RED		DE OTRAS REDES DEL PAIS		DE OTRAS REDES EXTRANJERAS		CARGAS EN TRANSITO		PROCEDENTES DE FERROCARRILES EXTRANJEROS		TOTAL		TRANSPORTES EN SERVICIO		TOTAL GENERAL (Col. 23 + Col. 24)		TRANSPORTES COMERCIALES POR KILOMETRO EXPLOTADO		PAR KILOMETRO DE VISION DE CARGA		POR TREN - KILOMETRO DE TRENES AFECTOS A TRAFICO DE CARGAS Y OTROS		TRANSPORTES COMERCIALES		CARGAS DE SOBORNIALES		CARGAS COMPLETAS		CARGAS DE SOBORNIALES		CARGAS COMPLETAS	
Col. 15 + 16 + 17 + 18 = Col. 19-20-21-22		Col. 23 x 1.000		Col. 13 Cuadro 1-11		TRAFFICO TOTAL		Col. 25 x 1.000		Col. 15 Cuadro 1-11		Col. 25		Col. 25 + 26 del Cuadro 2-111		Col. 25 x 1.000		Col. 12		Col. 25 x 1.000		Col. 12		Col. 25 x 1.000		Col. 12		Col. 25 x 1.000			
EN MILES														CARGAS DE SOBORNIALES		CARGAS COMPLETAS		CARGAS DE SOBORNIALES		CARGAS COMPLETAS		CARGAS DE SOBORNIALES		CARGAS COMPLETAS		CARGAS DE SOBORNIALES		CARGAS COMPLETAS			

(Para figurar cualquier propuesta de modificación) Cuadro 2-3.-

- 1-1 1
- 1-1 2
- 1-2 2
- 1-2 1
- 1-3 1
- 1-3 2
- 1-4
- 2-1 1 1
- 2-1 1 2
- 2-1 2
- 2-1 3
- 2-2
- 2-4
- 3-1
- 3-2
- 3-3
- 3-4
- 3-5
- 3-6
- 4-1
- 4-2
- 4-4

2-4.- RENDIMIENTO DEL MATERIAL RODANTE

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26						
			NÚMERO ANUAL DE TONELADAS-KILOMETROS BRUTAS REMOLCADAS									NÚMERO ANUAL DE PASAJEROS-KILOMETRO DE TRAFICO COMERCIAL				NÚMERO ANUAL DE TONELADAS KILOMETRO DE TRAFICO COMERCIAL		NÚMERO ANUAL DE TONELADAS KILOMETRO DE TRAFICO TOTAL		NÚMERO ANUAL DE VAGONES CARGADOS		CARGA MEDIA DE UN VAGON CARGADO (EN TONELADAS)									
			POR KILOMETRO DE VEHICULO MOTOR																	SOLAMENTE EN TRAFICO COMERCIAL		TODOS LOS TRAFICOS									
PAISES Y ADMINISTRACIONES	ANCHO DE VIA	LOCOMOTORA DE VAPOR									POR PLAZA DE COCHE DEL EFECTIVO (EN UNIDADES)				POR VAGON-KILOMETRO (EN UNIDADES)		EN LAS ESTACIONES DE LA RED Y ENTRADOS CARGADOS SOBRE LA RED		EN LAS ESTACIONES DE LA RED Y DE LAS REDES SECUNDARIAS EN CONTACTO		EN LAS ESTACIONES DE LA RED Y ENTRADOS CARGADOS SOBRE LA R.D.		EN VAGONES DE LAS ADMINISTRACIONES		EN VAGONES DE PARTICULARES		TOTAL (Col. 21 + Col. 22)	SOLAMENTE EN TRAFICO COMERCIAL	TODOS LOS TRAFICOS	COEFICIENTE MEDIO DE UTILIZACION DEL MATERIAL MEDIO DE LAS REDES TODOS TRAFICOS	RECORRIDO MEDIO DE UN CARGAMENTO
		Col. 7 Cuadro 2-112									Col. 17 Cuadro 2-2				Col. 25 Cuadro 2-3		Col. 17 Cuadro 2-3		Col. 17 Cuadro 2-3		Col. 17 Cuadro 2-3		Col. 17 Cuadro 2-3		Col. 21 + Col. 22	Col. 12 Cuadro 2-3	Col. 18	Col. 14 Cuadro 2-3	Col. 20	Col. 17 + Col. 18 + Col. 19 + Col. 20	Col. 14 Cuadro 2-12 x 1000
		Col. 11 Cuadro 2-112									Col. 19 Cuadro 1-31				Col. 25 Cuadro 2-3		Col. 17 Cuadro 2-3		Col. 17 Cuadro 2-3		Col. 17 Cuadro 2-3		Col. 17 Cuadro 2-3		Col. 21 + Col. 22	Col. 12 Cuadro 2-3	Col. 18	Col. 14 Cuadro 2-3	Col. 20	Col. 17 + Col. 18 + Col. 19 + Col. 20	Col. 14 Cuadro 2-12 x 1000

(Para figurar cualquier propuesta de modificación) Cuadro 2-4

4-4	4-2	4-1	3-6	3-5	3-4	3-3	3-2	3-1	2-4	2-3	2-2	2-13	2-12	2-11	2-11	1-4	1-32	1-31	1-22	1-21	1-12	1-11
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	-----	------	------	------	------	------	------

3-1.- INGRESOS DEL TRAFICÓ DE PASAJEROS

1 NÚMERO	2 PAISES Y ADMINISTRACIONES	3 MONEDAS	4 TRAFICO FERROVIARIO			7 TRAFICO FERROVIARIO							13	13bis	14	15	16
			INGRESOS EN MILES			INGRESO MEDIO POR PASAJERO PARA LA ADMINISTRACION		INGRESO MEDIO POR PASAJERO-KILOMETRO PARA LA ADMINISTRACION		INGRESOS POR EQUIPAJES (EN MILES)			TRAFFICO DE CARRETERA	OTROS TRAFICOS	INGRESOS TOTALES DEL TRAFICO DE PASAJEROS (EN MILES)		
			1º CLASE	2º CLASE	TOTAL (Col.4 + Col.5)	1º CLASE		2º CLASE		TOTAL	DE LOS CUALES CORRESPONDEN A VEHICULOS AUTOMOVILES ACOMPAÑADOS			INGRESOS TOTALES (EN MILES)		INGRESOS TOTALES (EN MILES)	
						Col.4 x 1.000 Col.4 Cuadro 2-2	Col.5 x 1.000 Col.5 Cuadro 2-2	MEDIA GENERAL Col.6 x 1.000 Col.6 Cuadro 2-2	1º CLASE Col.4 Col.7 Cuadro 2-2		2º CLASE Col.5 Col.8 Cuadro 2-2	MEDIA GENERAL Col.6 Col.9 Cuadro 2-2					

(Para figurar cualquier propuesta de modificación) Cuadro 3-1

- 4-4
- 4-2
- 4-1
- 3-5
- 3-5
- 3-4
- 3-3
- 3-2
- 3-1
- 2-4
- 2-3
- 2-2
- 2-13
- 2-12
- 2-112
- 2-111
- 1-4
- 1-32
- 1-31
- 1-22
- 1-21
- 1-12
- 1-11

3-2. - INGRESOS DEL TRAFICO DE CARGAS

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	PAISES Y ADMINISTRACIONES	MONEDAS	CARGAS DE SOBORNALES	EN VAGONES COMPLETOS	CARGAS DE SOBORNALES	EN VAGONES COMPLETOS	TOTAL (Cols. 4 + 5 + 6 + 7)	TRANSPORTES EN SERVICIO	TOTAL GENERAL (Col. 8 + Col. 9)	CARGAS DE SOBORNALES Col. 4 x 1.000 Col. 4 Cuadro 2-3	VAGONES COMPLETOS Col. 5 x 1.000 Col. 5 Cuadro 2-3	CARGAS DE SOBORNALES Col. 6 x 1.000 Col. 6 Cuadro 2-3	VAGONES COMPLETOS Col. 7 x 1.000 Col. 7 Cuadro 2-3	MEDIAS Col. 8 x 1.000 Col. 12 Cuadro 2-3	CARGAS DE SOBORNALES Col. 4	VAGONES COMPLETOS Col. 5	CARGAS DE SOBORNALES Col. 6	VAGONES COMPLETOS Col. 7	MEDIAS Col. 8	INGRESOS TOTALES (EN MILES)	INGRESOS TOTALES (EN MILES)	INGRESOS TOTALES DEL TRAFICO DE CARGAS (EN MILES) (Cols. 10 + 21 + 22)
										INGRESO MEDIO POR TONELADA TRANSPORTADA PARA LA ADMINISTRACION	INGRESO MEDIO POR TONELADA TRANSPORTADA PARA LA ADMINISTRACION	INGRESO MEDIO POR TONELADA TRANSPORTADA PARA LA ADMINISTRACION	INGRESO MEDIO POR TONELADA TRANSPORTADA PARA LA ADMINISTRACION	INGRESO MEDIO POR TONELADA TRANSPORTADA PARA LA ADMINISTRACION	INGRESO MEDIO POR TONELADA TRANSPORTADA PARA LA ADMINISTRACION	INGRESO MEDIO POR TONELADA TRANSPORTADA PARA LA ADMINISTRACION	INGRESO MEDIO POR TONELADA TRANSPORTADA PARA LA ADMINISTRACION	INGRESO MEDIO POR TONELADA TRANSPORTADA PARA LA ADMINISTRACION	INGRESO MEDIO POR TONELADA TRANSPORTADA PARA LA ADMINISTRACION	TRAFICO DE CARRETERA	OTROS TRAFICOS	

(Para figurar cualquier propuesta de modificación) Cuadro 3-2

7-7	7-2	4-1	3-3	3-5	3-7	3-3	3-2	3-1	7-2	2-3	2-2	2-13	2-12	2-11	2-11	1-7	1-32	1-31	1-22	1-21	1-12	1-11
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	-----	------	------	------	------	------	------

3-3.- INGRESOS TOTALES

2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
		I N G R E S O S (EN MILES)											
PAISES Y ADMINISTRACIONES	MONEDAS	DEL TRAFICO DE PASAJEROS Col. 16 Cuadro 3-1		DEL TRAFICO DE CARGAS Col. 23 Cuadro 3-2		DEL TRAFICO DE PASAJEROS Y DE CARGAS (Col. 4 + Col. 6)	ACCESORIOS AL TRAFICO			AJENOS AL TRAFICO		TOTAL (Cols. 8 + 11 + 13)	
		INGRESOS	% DEL TOTAL DE LA COLUMNA 15	INGRESOS	% DEL TOTAL DE LA COLUMNA 15		PASAJEROS	CARGAS	TOTAL	% DEL TOTAL DE LA COLUMNA 15	INGRESOS		% DEL TOTAL DE LA COLUMNA 15

(Para figurar cualquier propuesta de modificación) Cuadro 3-3

- 1-11
- 1-12
- 1-21
- 1-22
- 1-31
- 1-32
- 1-4
- 2-111
- 2-112
- 2-12
- 2-13
- 2-2
- 2-3
- 2-4
- 3-1
- 3-2
- 3-3
- 3-4
- 3-5
- 3-6
- 4-1
- 4-2
- 4-4

3-4.- GASTOS DE EXPLOTACION

2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
		PRINCIPALES CATEGORIAS DE LOS GASTOS																	
		ADMINISTRACION GENERAL		TRAFFICO FERROVIARIO				TRAFFICO DE CARRETERO											
		EN MILES		MOVIMIENTO Y TRAFICO		TRACCION (SALVO VEHICULOS MOTORES)		MATERIAL RODANTE		INSTALACIONES FIJAS									
		TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL	
		DE LOS CUALES SON DE PERSONAL		DE LOS CUALES SON DE PERSONAL		DE LOS CUALES SON DE PERSONAL		DE LOS CUALES SON DE PERSONAL		DE LOS CUALES SON DE PERSONAL		DE LOS CUALES SON DE PERSONAL		DE LOS CUALES SON DE PERSONAL		DE LOS CUALES SON DE PERSONAL		DE LOS CUALES SON DE PERSONAL	
						DE LOS QUE SON:		DE EXPLOTACION SIN RENOVACION		DE EXPLOTACION SIN RENOVACION		DE EXPLOTACION SIN RENOVACION		DE EXPLOTACION SIN RENOVACION		DE EXPLOTACION SIN RENOVACION		DE EXPLOTACION SIN RENOVACION	
						COMBUSTIBLES, CARBURANTES Y ENERGIA ELECTRICA PARA LOS VEHICULOS MOTORES													
						PERSONAL													

(Para figurar cualquier propuesta de modificación) Cuadro 3-4

- 4-4
- 4-2
- 4-1
- 3-5
- 3-5
- 3-2
- 3-1
- 2-4
- 2-3
- 2-2
- 2-13
- 2-12
- 2-112
- 2-111
- 1-4
- 1-32
- 1-31
- 1-22
- 1-21
- 1-12
- 1-11

3-4.- GASTOS DE EXPLOTACION (Continuación)

PAISES Y ADMINISTRACIONES	M O N E D A S	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38																																														
		PRINCIPALES CATEGORIAS DE GASTOS								TOTAL GENERAL DE LOS GASTOS (EN MILES)																																																							
		DIVERSOS Y OTROS TRAFICOS			GASTOS TOTALES (EN MILES)					DE PERSONAL						OTROS DISTINTOS DE PERSONAL																																																	
		EN MILES			DE EXPLOTACION SIN RENOVACION		DE RENOVACION			SUELDOS, SALARIOS A EXCEP- CION DE LAS CARGOS SOCIALES Y PATRONALES						CARGOS SOCIALES Y PATRONALES					TOTAL					CARGOS DE RETIROS O PENSIONES					TOTAL DE LOS GASTOS DE PERSONAL (Cols. 30 + 31)					COMBUSTIBLES, CARBURANTES Y ENERGIA ELECTRICA					OTROS, SIN RENOVACION Y SIN COMBUSTIBLES, etc. (Col. 24 - 25 - 33)					DE RENOVACION (Col. 26 - 27)					TOTAL (Cols. 33 + 34 + 35)					TOTAL GENERAL (Cols. 32 + 36)					COEFICIENTE DE EXPLOTACION				
		DE EXPLOTACION SIN RENOVACION		DE RENOVACION (COMPRENDIDOS LOS DE PERSONAL)	TOTAL (Cols. 4+6+8+11+15+18+21)		DE LOS CUALES SON DE PERSONAL (Cols. 5+7+10+13+16+19+22)			TOTAL (Cols. 14+17+20+23)		DE LOS CUALES SON DE PERSONAL				CARGOS SOCIALES Y PATRONALES		TOTAL (Cols. 28+29 + 25+27)		CARGOS DE RETIROS O PENSIONES		TOTAL DE LOS GASTOS DE PERSONAL (Cols. 30 + 31)			COMBUSTIBLES, CARBURANTES Y ENERGIA ELECTRICA					OTROS, SIN RENOVACION Y SIN COMBUSTIBLES, etc. (Col. 24 - 25 - 33)					DE RENOVACION (Col. 26 - 27)					TOTAL (Cols. 33 + 34 + 35)					TOTAL GENERAL (Cols. 32 + 36)					COEFICIENTE DE EXPLOTACION															

(Para figurar cualquier propuesta de modificación) Cuadro 3-4

- 4-4
- 4-2
- 4-1
- 3-6
- 3-5
- 3-3
- 3-2
- 3-1
- 2-4
- 2-3
- 2-2
- 2-13
- 2-12
- 2-112
- 2-111
- 1-4
- 1-32
- 1-31
- 1-22
- 1-21
- 1-12
- 1-11

**NOTAS EXPLICATIVAS PARA EL ESTABLECIMIENTO E
INTERPRETACION DE LOS CUADROS ESTADISTICOS**

3. - NOTAS EXPLICATIVAS PARA EL ESTABLE-
CIMIENTO E INTERPRETACION DE LOS
CUADROS ESTADISTICOS.

3. - NOTAS EXPLICATIVAS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS CUADROS ESTADÍSTICOS.

3. 1. - Introducción.

3. 1. 1. - Antecedentes utilizados. -

En la preparación de las notas explicativas que siguen, para el establecimiento e interpretación de los Cuadros estadísticos, se han utilizado las que figuran en la "Statistique Internationale des Chemins de Fer" de la UIC, que ha servido de base a los cuadros.

No obstante algunas aclaraciones incluídas en dichas notas, naturalmente, han sido suprimidas por corresponder a datos no incluídos, como se ha dicho, por su carácter exclusivamente europeo.

Asímismo, para aclarar y concretar determinados conceptos, en algunas Notas explicativas se hace referencia, dándose las por conocidas, a ciertas fichas de la UIC relacionadas con dichas Notas. Aunque así es en efecto, para mayor comodidad de la lectura, en los Anexos 3 y 4 se ha figurado la traducción al castellano de las fichas aludidas:

Anexo 3: Fichas relativas a la determinación de la potencia:

- Ficha 630 i, aplicable a las locomotoras de vapor y a la que se hace referencia para el establecimiento de la columna 8 del cuadro 1-21.
- Ficha 614 0, aplicable a las locomotoras y automotores eléctricos o térmicos con transmisión eléctrica, y a la que se hace referencia para el establecimiento de las columnas 23 y 24 del cuadro 1-21.
- Ficha 622 0, aplicable a las locomotoras y automotores con motores de combustión interna y a la que se hace referencia para el establecimiento de las columnas 14 y 15 del cuadro 1-21.

Anexo 4: Fichas varias:

- Ficha 392 i, a la que se hace referencia al explicar las columnas 19 y 20 del cuadro 1-11.

- Ficha 391 R, a la que se hace referencia para separar los gastos de renovación de los de inversión en relación con el cuadro 3-4-.
- Ficha 393 R, a la que se alude para el establecimiento de los datos a que se refieren los cuadros 2-111, 2-112 y 2-12.
- Ficha 394 R, a la que se alude para el establecimiento de los datos contenidos en el cuadro 2-3.
- Ficha 438 O, a la que se alude para determinar los vagones e incluir en las columnas 4 a 6 del cuadro 1-32.

3. 1. 2. - Presentación.

En las páginas que comprenden las notas explicativas se ha dejado un espacio en el margen derecho para anotar las observaciones, que eventualmente se ha utilizado para algunas referencias de interés relacionadas con los anexos.

3. 2. - Instrucciones generales para el establecimiento de los cuadros.

Las notas explicativas indican para cada uno de los cuadros de la presente estadística, los principios según los cuales se ha de proceder para su establecimiento o para su interpretación, según los casos.

Las Administraciones indicarán, en la columna 2 de cada cuadro, las fechas de principio y de fin del ejercicio a que se refieren los datos suministrados, cuando estas fechas no sean las de 1º de enero y 31 de diciembre.

Los datos estadísticos concernientes a la estructura y medios de las redes, así como los de resultados técnicos de la explotación serán suministrados por separado para cada uno de los distintos anchos de vía que se utilicen en la misma Administración.

Los datos estadísticos concernientes a los resultados financieros deberán agruparse, para cada Administración, cualesquiera que sean los anchos de vía de la red a la que se refieren los datos.

Deben excluirse las cifras relativas al tráfico de funiculares y de ferrocarriles de cremallera, salvo en el caso en que éstos últimos estén directamente relacionados con la red.

En lo que concierne a los transportes por carretera explotados por las Administraciones ferroviarias no se aportan en los diversos cuadros estadísticos nada más que los datos relativos a los servicios por carretera para los que la Administración asume la responsabilidad de la organización, percibe y conserva la totalidad de los ingresos, y registra en sus cuentas los gastos ocasionados directamente e indirectamente por las prestaciones del personal y del material utilizados.

Salvo en el cuadro 4 -4 (operaciones terminales), estos datos estadísticos no deben comprender los elementos concernientes a los transportes de recogida y entrega a domicilio de las cargas.

Todas las unidades de medida de pesos y longitudes indicadas en los cuadros deben referirse al sistema métrico decimal.

3.3. - Instrucciones particulares referidas a cada uno de los cuadros.

CUADRO 1-11

LINEAS Y VIAS. - LONGITUD.

Columna.

Observaciones.

2

Las Administraciones indicarán el sentido en el cual se hace generalmente, sobre su territorio, la circulación de los trenes, figurando en el margen derecho de esta columna, la mención D (circulación generalmente por la derecha) I (circulación generalmente por la izquierda), o D-I (sin sentido general de circulación).

3

Las Administraciones que posean líneas de vía ancha o de vía estrecha, indicarán al lado de las letras A y E la separación exacta de los rieles.

4 a 6

La longitud de líneas al final del ejercicio es la suma de las longitudes de todas las secciones provistas de vías principales que figuren en la cuenta del inmovilizado.

Las secciones puestas fuera de explotación no serán deducidas a menos que la interrupción sea permanente, es decir, si no se conservan en estado de explotación y si no figuran en la cuenta del inmovilizado. Se tendrán en cuenta las interrupciones provisionales en el cálculo de la longitud media explotada.

Las longitudes de las secciones serán medidas en el eje de la sección, entre los puntos medios de los edificios de pasajeros de las estaciones o de los edificios de servicio correspondientes que son designados en las tarifas como puntos independientes de salida o de llegada para el transporte de pasajeros o de cargas. Si el límite de la red está situado en plena vía, la longitud de la sección se mide hasta ese punto. En las estaciones de enlace, si las vías principales de una línea no alcanzan el punto medio de

Columna.

Observaciones.

los edificios de la estación, bien sea porque terminan antes en vía muerta, bien porque enlacen antes con las vías principales de otra línea, la longitud de la primera línea es sin embargo contada hasta el punto medio del edificio de la estación.

La sección común de vía situada entre la entrada de una estación y la bifurcación en plena vía de dos o más líneas y que es recorrida por todos los trenes que proceden de estas líneas o van con destino a ellas, sólo se cuenta una vez. Sin embargo, si para una o varias de estas líneas hay vías normalmente dedicadas a ellas, la longitud de estas líneas debe ser contada por separado.

Por el contrario, si existe entre dos estaciones una o más vías paralelas (vías de desdoblamiento) a las vías principalmente normales, sólo debe ser contada la longitud de estas últimas.

Las partes del cuerpo de la vía sobre las que no existen vías principales, así como las longitudes franqueadas por barcos sobre los ríos y los lagos, no serán contadas. Las Administraciones que explotan líneas de ferry-boats (barcos transbordadores), no contarán las longitudes de sus itinerarios en las columnas 4 a 13, pero las indicarán en el anexo del cuadro.

La longitud media explotada se obtendrá:

19. - Añadiendo a la longitud de las líneas al final del ejercicio (columna 6):

- a). - las longitudes de las secciones co-explotadas (es decir recorridas por los trenes regulares de dos Administraciones), es decir cuando las rentas y las cargas de la sección se reparten entre las dos Administraciones.

7 a 13

Columna.Observaciones.

b). - las longitudes de las líneas o secciones de línea que no figuren en la cuenta del inmovilizado, pero para las cuales los ingresos efectivos debidos al tráfico, con exclusión de todas las rentas fijas a tanto alzado previstas en contrato, figuren en los cuadros 3-1, 3-2 y 3-3;

2º. - Descontando de la longitud de las líneas, al final del ejercicio, las longitudes de las líneas o secciones que figuren en la cuenta del inmovilizado, pero de las cuales los ingresos del tráfico no figuren en los cuadros 3-1, 3-2 y 3-3.

Por otra parte, las secciones puestas en explotación o fuera de explotación en el curso del año, así como en las que ha habido cambios, sólomente son contadas proporcionalmente al número de días del año durante las cuales han sido explotadas.

La longitud media a utilizar en los cuadros siguientes debe corresponder en principio con esta del cuadro 1-11.

Las líneas y vías electrificadas son las que están provistas de un hilo de contacto aéreo o de un riel conductor.

Las Administraciones indicarán en el anexo, la naturaleza de los sistemas de tracción eléctrica utilizados sobre sus líneas y la longitud de las líneas alimentadas por cada uno de ellos (por ejemplo X kilómetros de líneas en corriente monofásica de 16 $\frac{2}{3}$ periodos por segundo, Y kilómetros de líneas en corriente monofásica de 50 periodos; Z kilómetros de líneas en corriente continua a 800 voltios). El total de estas líneas debe ser igual al número fijado en la columna 5.

1, 9, 10, 16 y 17

Columna.Observaciones.

5, 9 y 10

La longitud de las líneas electrificadas a figurar en estas columnas no debe contar nada más que las secciones enteras de líneas, que permitan la circulación de los vehículos motores eléctricos entre dos estaciones o entre una estación y un depósito de vehículos motores. Las partes de secciones de líneas que no están electrificadas, en las inmediaciones de las estaciones, para permitir las maniobras y en las que la electrificación no se continua hasta la estación siguiente, serán contadas como líneas no electrificadas (columnas 4, 7 y 8).

12

La longitud media de las líneas explotadas en tráfico de pasajeros, es la parte de la longitud total explotada (columna 11) sobre la cual se encamina, ordinariamente, el conjunto de los transportes de pasajeros.

13

La longitud media de las líneas explotadas en tráfico de cargas, es la parte de la longitud total explotada (columna 11) sobre la cual se encamina, ordinariamente, el conjunto de los transportes de cargas.

14 a 18

Las vías principales son las vías que aseguran la continuidad de las líneas de extremo a extremo y destinadas a la circulación de los trenes regulares entre estaciones o lugares designados en las tarifas como puntos independientes de salida o llegada para el transporte de pasajeros o cargas. La longitud será medida en el eje de la vía de punto medio a punto medio de los edificios de las estaciones; en caso de enlace en plena vía, la longitud se cuenta hasta la punta de la aguja de enlace.

En otras vías se comprenden:

- a). - todas las vías desviadas de las principales en las estaciones (segunda vía principal en las estaciones de líneas de vía única, vías

Columna.

Observaciones.

- b). - las porciones de vías principales que sobrepasan el punto medio de los edificios de la estación, bien sea para constituir el paso de una sección de vía doble a una sección de vía sencilla o de una línea a otra en la misma estación o bien sea por terminar en vía muerta, en las estaciones término por ejemplo; las vías de estaciones de clasificación y las de los lugares que no están designados en las tarifas como puntos independientes de salida o llegada para el transporte de pasajeros o cargas;
- c). - Todos los cambios de vía, contados a partir de la punta de la aguja;
- d). - las vías, agujas, plazas giratorias, etc. que se encuentran en el interior de edificios (cocheras de vagones o de locomotoras, talleres, etc.) así como las vías, agujas, etc. de los ramales que no sirvan al tráfico público y pertenezcan a la Administración considerada.

Todas estas longitudes serán contadas al final del ejercicio.

14

Las longitudes de las vías principales de las líneas no electrificadas, que estén sin embargo provistas de línea de contacto o de rail conductor para la alimentación de los vehículos motores eléctricos, debe ser contada en esta columna; haciendo la correspondiente indicación en el anexo.

19 y 20

Las líneas de transportes por carretera a considerar son únicamente las líneas regulares que son explotadas por la Administración siguiendo los itinerarios y horarios regulares y publicados, y para las cuales la Administración:

Columna.

Observaciones.

- organiza ella misma el servicio,
- percibe y conserva la totalidad de los ingresos
- registra en sus cuentas, directa o indirectamente, los gastos por el personal y el material utilizado.

La longitud media explotada de estas líneas se establece tomando los mismos principios que para las líneas ferroviarias (columnas 7 a 11) y siguiendo las indicaciones de la ficha núm. 392 i.

Si las líneas regulares son explotadas sólo durante una parte del año (líneas estacionales) su longitud debe hacerse intervenir en el cálculo de la longitud media, pero se indicará en una llamada en la parte inferior del cuadro: "de los cuales ... Km. corresponden a líneas estacionales".

Ver referencia a esta ficha en el Anexo núm. 4 de este Manual.

19

La longitud de las giras turísticas, incluso regulares, efectuadas por la Administración o por su cuenta por medio de autocares, no deben estar comprendidos en la longitud de las líneas de pasajeros por carretera.

20

La longitud de los recorridos efectuados para la recogida y entrega a domicilio de las cargas de sobornales, de los containers, de los grandes containers con dispositivo propio de transporte y de los remolques porta-vagón y de ferrocarril-carretera, no deben estar comprendidos en la longitud de las líneas de cargas.

En los casos donde ciertos recorridos de camionaje para la recogida y entrega a domicilio están combinados con recorridos regulares de cargas entre estaciones, la Administración debe determinar la longitud que tendrían las líneas regulares de transporte sin las recogidas y entregas a domicilio.

CUADRO 1-12

LINEAS E INSTALACIONES. - COMPOSICION

Columna.

Observaciones.

4 a 25, 29 y
30

Las cifras indicadas en estas columnas se refieren a todas las vías cuya longitud total figura en la columna 18 del cuadro 1-11.

4 a 8

La longitud indicada en estas columnas se refiere a los kilómetros de vía y no de rieles.

8

Reservada para la indicación, más adelante, de los datos relativos a la "longitud de riel soldado".

9 a 12

Las cifras indicadas en estas columnas no son las del número de durmientes o soportes, sino del número de kilómetros de vía correspondientes.

12

Se entiende aquí por "soporte especial" todo dispositivo empleado, en lugar de durmientes ordinarios para el soporte del riel (por ejemplo: vía sobre longrinas, etc.).

13

El número de aparatos de vía indicados comprende los cambios de vía sencillos o múltiples, los durmientes de unión sencillos o dobles. Cada uno de estos aparatos se considera como una unidad. Los durmientes ordinarios no deben estar comprendidos.

14

Son contados en esta columna todos los establecimientos de la Administración distintos desde el punto de vista geográfico y abiertos al público, incluso si sólo están abiertos a una parte del tráfico.

15

Son contados en esta columna todos los establecimientos de la Administración definidos como para la columna 14 y abiertos al público para el tráfico de pasajeros.

Columna.

Observaciones.

16 Son contados en esta columna todos los establecimientos de la Administración definidos como para la columna 14 y abiertos al público para el tráfico de cargas.

18 Es considerado como desvío particular, toda vía o todo conjunto de vías que se une en un punto a una vía de la Administración y permite hacer el servicio sin transbordo de un desvío, de un establecimiento o conjunto de establecimientos (industriales, comerciales, portuarios, ferroviarios, etc.) no pertenecientes a la Administración. El punto de unión está, en principio, materializado por una barrera, calzo de parada, un cambio de vía de seguridad, etc.

19 Los datos de esta columna se refieren al total de los pasos a nivel cuyas cifras están indicadas en las columnas 20 a 25. Las Administraciones que no indiquen las cifras de las columnas 24 y 25, y cuando la cifra de la columna 19 no corresponda al total, harán una indicación al efecto en el anexo.

26 a 28 y 31 a 44 Los datos de estas columnas se refieren a la longitud de las líneas al final del ejercicio, es decir, a la columna 6 del cuadro 1-11.

26 y 27 La longitud indicada en la columna 27 es la de aquellas líneas sobre las cuales el espaciamiento de los trenes que circulan en el mismo sentido es asegurado por un sistema de bloqueo, necesitando una intervención manual de cualquier grado.

30 Son indicados en esta columna todos los puestos y cabinas en los cuales la maniobra de señales y agujas se efectúa en su mayoría con la ayuda de transmisiones que no sean eléctricas.

Columna.

Observaciones

31 a 44

Los datos relativos a las pendientes y a las curvas corresponden a la longitud de las líneas al final del ejercicio (columna 6 del cuadro 1-11.)

Debe cumplirse que:

columna 31 + 37 del Cuadro 1-12 =

columna 39 + 43 del Cuadro 1-12 =

columna 6 del Cuadro 1-11.

- 111 -

CUADRO 1-21

MATERIAL MOTOR. - EFECTIVOS Y POTENCIA

Columnas

4 a 44

4 a 38

Observaciones

Los efectivos a indicar son los de final del ejercicio.

Deben estas comprendidos en estas columnas:

1º. - Los vehículos motores pertenecientes a la Administración, o tomados en alquiler por ella y que se encuentran realmente a su disposición comprendidos los que están en reparación, en espera de reparación o estacionados en buen o mal estado.

2º. - Los vehículos motores extranjeros que se encuentren a disposición de la Administración con exclusión de los indicados en el punto 2º citado más abajo.

3º. - Los vehículos motores que se encuentran temporalmente en el extranjero o sobre las redes secundarias en la serie de recorridos de interpenetración.

No deben ser comprendidos en estas columnas:

1º. - Los vehículos motores dados en alquiler por la Administración.

2º. - Los vehículo motores extranjeros o de redes secundarias que se encuentran temporalmente sobre la red de la Administración en la serie de recorridos de interpenetración.

3º. - Los vehículos motores destinados a la venta, al desguace o a cancelación.

4º. - Los locotractores utilizados exclusivamente en el interior de talleres y de almacenes.

.../

Columna.

Observaciones.

4 a 24

Las locomotoras y locotractores: vehículos sobre rieles, sea a fuerza motriz y a motor, sea sólo a motor (locomotoras eléctricas) destinados a desplazar y encaminar otros vehículos. Según el género de la fuerza motriz utilizada se distinguen las locomotoras a vapor, eléctricas, diesel, etc. Se consideran como locomotoras los vehículos de una potencia superior a 150 C. V. al gancho, los vehículos de una potencia inferior son designados con el término de loco tractores.

4 a 8

Se comprenden en estas columnas todas las locomotoras a vapor que sean cilindros o a turbinas, cualquiera que sea el combustible utilizado (carbón, madera, aceite).

9 a 15

Las Administraciones que utilicen locomotoras y locotractores por sistemas especiales distintos del Diesel y los hayan comprendido en estas columnas, indicarán el número en el anexo. Todos los locotractores que circulen sobre vía y sean destinados a remolcar vehículos, cualquiera que sea su potencia, deben estar comprendidos en las columnas 9 a 14.

16 a 24 y
32 a 38

Las locomotoras, locotractores o automotores eléctricos indicados en estas columnas son, no solamente aquellos que pueden circular por sus propios medios sobre líneas electrificadas (cuadro 1-11, columnas 5, 9 y 10) sino aquéllos accionados por energía eléctrica procedente de acumuladores, cualquiera que sea su potencia.

25 a 31

Las Administraciones que utilicen automotores por sistemas especiales distintos del Diesel, comprendidos en el total de la columna 27, indicarán su número en el anexo.

25 a 38

Automotores: vehículos motores acondicionados para el transporte sobre rieles de pasajeros y de

Columna.Observaciones.

equipajes, así como, en caso necesario, de paquetes o bultos.

Se distinguen:

- Automotores eléctricos (electromotores), que son accionados por energía eléctrica transmitida por hilo o por riel, ó procedente de acumuladores.
- Los autovías, que son accionados por energía térmica (gasolina, gasoil, metano, carbón, etc.), distinta de la eléctrica.

29 y 36

Se indicará en estas columnas el número de composiciones indeformables y no el de vehículos que las componen.

30 y 37

Se indicarán en estas columnas el número total de vehículos (remolcados y motores) del conjunto de las composiciones indeformables.

39 a 44

No deben ser comprendidos en estas columnas nada más que los vehículos de carretera utilizados para la explotación de las líneas de transporte cuyas longitudes estén dadas en las columnas 19 y 20 del cuadro 1-11.

Los vehículos de carretera utilizados para otros trááficos y especialmente para las giras turísticas, para la recogida y entrega a domicilio de cargas y para los transportes de servicio, son excluidos. En el caso de ciertos vehículos con una utilización mixta (por ejemplo, transporte regular de cargas de sobornales y recogida y entrega de cargas a domicilio), la Administración debe determinar para estas columnas, cuál será el número de vehículos suficientes para asegurar sólomente el servicio regular de transporte, comprendidos los vehículos de reserva necesarios.

Si no es posible hacer esta separación, la Administración pondrá el número total de vehículos de ca- .../...

Columna.

Observaciones.

retera, pero señalándolo con una llamada en la parte inferior del cuadro. La Administración indicará, igualmente, en una llamada el número de vehículos que son utilizados solamente durante una parte del año (líneas estacionales o intensificación periódica del tráfico.

39 a 41

Deben estar comprendidos en estas columnas los vehículos de carretera pertenecientes a la Administración y comprende los que estén en reparación, en espera de reparación o estacionados en buen o mal estado. No deben estar comprendidos, los vehículos de carretera destinados a la venta, al desguace o a cancelación.

42 a 44

Los números a indicar en estas columnas son los de aquellos vehículos de carretera dados en alquiler por las empresas a la Administración, cualquiera que sea el sistema de alquiler (al mes, al día, a la hora o al kilómetro). Si el número de dichos vehículos es variable, se tomará el valor más elevado. Si existe un contrato con la empresa, que prevé que ésta debe tener siempre un número determinado de vehículos a disposición de la Administración se tomará este número (eventualmente corregido como se indica más arriba, en caso de utilización mixta; asimismo pueden verse las reglas dadas en la ficha 392 i).

Referencia a esta
ficha en el Anexo 4

39 y 42

Los vehículos y especialmente los autocares utilizados para las giras turísticas, para otros tráficos y para los transportes de servicio, no deben estar comprendidos en estas columnas.

40 y 43

Los camiones y camionetas, cualquiera que sea su capacidad de transporte están indicados en estas columnas.

41 y 44

Sólo los tractores para remolques de carretera ordinarios están comprendidos en estas columnas; los tractores utilizados para los containers con dispo-

Columna.

sitivo propio de transporte o para los remolques porta-vagón y ferrocarril-carretera son excluidos.

La determinación de la potencia se hace sobre la base de los métodos fijados por las fichas nº. 630 i para las locomotoras de vapor 614 0 para las locomotoras y automotores eléctricos, las locomotoras y automotores a motores términos y a transmisión eléctrica y 622 0 para las locomotoras y automotores con motores de combustión.

La potencia total resulta de la suma de las potencias de los vehículos inscritos en el efectivo.

Observaciones.

En el Anexo 3 se hace referencia a estas fichas.

CUADRO 1-22MATERIAL MOTOR. - UTILIZACION E INMOVILIZACION.

<u>Columna.</u>	<u>Observaciones.</u>
4 a 7, 10 a 13 16 a 19, 22 a 25, y 28 a 31.	Los efectivos medios deben ser indicados con un decimal, cuando el efectivo total (columna 4, 10, 16, 22, 28) es inferior a 100.
4, 10 y 16	Estas columnas dan los valores medios anuales de los efectivos de las locomotoras tomados respectivamente de las columnas 7, 13 y 22 del cuadro 1-21, restando eventualmente los números medios de los vehículos motores estacionados en buen o mal estado según orden superior de la Administración y para las columnas 13 y 22 del cuadro 1-21 el número medio de locotractores.
22 y 28	Estas columnas dan los valores medios anuales de los efectivos de automotores tomados respectivamente de las columnas 27 + 29 y 34 + 36 del cuadro 1-21, restando eventualmente los números medios de los mismos vehículos motores estacionados, en buen o mal estado, según orden superior de la Administración.
	Las composiciones indeformables comprendidas en estas columnas, deben estar, como en el cuadro 1-21, contadas cada una por una unidad, cualquiera que sea el número de elementos de que se componen.
5, 11, 17, 23 y 29	En estas columnas se toman respectivamente las partes de los efectivos de las columnas 4, 10, 16, 22 y 28 que están inmovilizados por entretenimiento o reparación. Los valores medios son calculados tomando la media aritmética de los valores diarios, semanales o mensuales, para los 365 o 366 días, 52 semanas o 12 meses del año o del ejercicio. En su defecto se toma la media de los efectivos de los últimos días del ejercicio considerado y del ejercicio precedente.

Columna.

Observaciones.

7, 13, 19, 25
y 31.

En estas columnas se toman los números medios de vehículos motores utilizados. Los números se establecen diariamente. Se cuentan como vehículos motores utilizados aquellos que efectivamente han realizado recorridos o han estado de reserva con equipo. No son contados nada más que una sola vez durante cada periodo de 24 horas. Los vehículos motores de reserva, sin equipo, no están incluidos. Cada composición indeformable de automotores se cuenta por una unidad. Los valores medios que figuran en estas columnas se establecen dividiendo la suma de las cifras diarias por 365 o 366.

CUADRO 1-31

MATERIAL DE PASAJEROS COCHES, FURGONES, AUTOBUSES Y REMOLQUES

EFFECTIVOS, UTILIZACION E INMOVILIZACION.

Columna.

Observaciones.

4 a 17

Los efectivos a indicar son los de final del ejercicio.

4 a 11

Deben estar comprendidos en estas columnas:

19. - los vehículos pertenecientes a la Administración o alquilados por ella y realmente a su disposición (comprendidos los vehículos en reparación, en espera de reparación o estacionados en buen o mal estado);

29. - los vehículos extranjeros que se encuentren a disposición de la Administración, con exclusión de los que se indican en el punto 29) citado más adelante;

39. - los vehículos que se encuentren temporalmente en régimen normal de rodaje en el extranjero o sobre redes secundarias.

No deben estar comprendidos en estas columnas:

19. - los vehículos dados en alquiler por la Administración;

29. - los vehículos extranjeros o de redes secundarias que se encuentren temporalmente sobre la red de la Administración en régimen normal de rodaje;

39. - los vehículos afectos exclusivamente a transportes en servicio;

49. - los vehículos destinados a la venta, al desguace o a la cancelación.

4 a 10

Son contados como coches:

19. - todos los vehículos remolcados, comprendidos los remolques de automotores, que sirvan al

Columna.

Observaciones.

transporte de pasajeros incluso si se ha dispuesto en ellos eventualmente un departamento o un espacio para los equipajes, los paquetes o el correo.

29. - todos los automotores acondicionados para el transporte de pasajeros, aunque hayan sido ya enumerados en los cuadros 1-21 y 1-22.

39. - todos los coches especiales pertenecientes a la Administración (coches-cama, coches-salón, coches-cafetería, coches-hospital, etc.).

No será incluido el material de las Compañías privadas.

4 a 6

El número de las unidades a indicar en lo que concierne a las composiciones indeformables es el de cajas de los coches, de las cuales cada una debe contarse y no su conjunto.

11

Se cuentan como furgones todos los vehículos agregados a los trenes de pasajeros o de cargas que son utilizados por el personal de servicio en el tren y para el transporte eventual de equipajes, paquetes, bicicletas, etc. Los vehículos que llevan además, uno o varios departamentos para pasajeros no se cuentan como furgones sino como coches. Están igualmente comprendidos los vagones-correo pertenecientes al ferrocarril, si no poseen departamento para pasajeros; su número puede ser indicado en el anexo.

12, 13, 16 y 17

No deben estar comprendidos en estas columnas nada más que los autobuses y remolques de carretera utilizados para la explotación de las líneas de transporte de pasajeros, cuya longitud esté dada en la columna 19 del cuadro 1-11. Los vehículos de carretera utilizados para giras turísticas (autocares), para otros tráficos y para los transportes en servicio deben ser excluidos.

Columna.

Observaciones.

En el caso de que estos vehículos tengan una utilización mixta (por ejemplo, autobús utilizado en parte sobre líneas regulares y en parte en giras turísticas), la Administración debe determinar, para estas columnas, cuál sería el número de vehículos suficiente para asegurar solamente los servicios regulares de transporte incluidos los vehículos de reserva necesarios. Si no es posible hacer esta separación, la Administración indicará los números totales y lo señalará en una llamada.

Se entiende por remolques, los vehículos de carretera contruidos especialmente para ser acoplados a un autobús y acondicionados para el transporte de pasajeros. Los remolques destinados al transporte de equipajes, de paquetes o de correo no deben ser comprendidos en estas columnas.

La Administración indicará eventualmente, en una llamada, el número de vehículos que solamente son utilizados durante una parte del año (líneas estacionales o intensificación periódica del tráfico).

12 y 13

Deben contarse en estas columnas los autobuses y remolques pertenecientes a la Administración, comprendidos los que están en reparación, en espera de reparación o estacionados en buen o mal estado.

No deben ser incluidos los vehículos de carretera destinados a la venta, desguace o cancelación.

14 y 15

Estas columnas comprenden los coches y furgones no pertenecientes a la Administración, pero matriculados por ella y autorizados a circular en condiciones determinadas.

En la columna 15, están comprendidos particularmente sobre cada red, los vagones-correo pertenecientes a la Administración de Correos; su número puede ser indicado en el anexo.

Columna.

Observaciones.

En el caso de material perteneciente a Compañías Internacionales, la Administración pedirá a éstas la indicación de las partes de los efectivos que consideren como efectos a su País.

16 y 17

Los números a indicar en estas columnas son los de los vehículos de carretera dados en alquiler por las empresas a la Administración, cualquiera que sea el sistema de alquiler (al mes, al día a la hora o al kilómetro). Si éste número de vehículos es variable, se tomará su valor más elevado y si existe un contrato con la empresa en el que se prevé que debe tener siempre un número determinado de vehículos a disposición de la Administración, se dará éste número (eventualmente corregido, como se indica más arriba, en caso de utilización mixta). (Ver también las reglas dadas en la ficha 392 i).

Ver referencia a esta ficha en el anexo 4.

a 10, 13 y 17

El número de plazas de un vehículo de pasajeros es el número de asientos o de literas que comprende y que sean utilizados para los fines para los cuales estén inicialmente destinados. En caso de duda la capacidad a indicar debe ser calculada según el número más elevado de plazas que pueden ser utilizadas. Si hay sitios especiales distintos que los pasillos y los espacios entre asientos, que están previstos para los pasajeros de pie se añadirá el número de plazas correspondiente a estos espacios.

7 y 8

Las Administraciones que posean más de dos clases de plazas en los coches, inscribirán los datos concernientes a su 1ª y 2ª clase en la columna 7 (1ª clase), los restantes datos se inscribirán en la columna 8 (2ª clase). Estas circunstancias serán indicadas por las Administraciones en una llamada.

18

Esta columna toma la suma de los valores medios de los efectivos de coches indicados en las columnas 5 y 14 disminuidos eventualmente en los valo-

Columna.

Observaciones.

res medios de los efectivos de coches estacionados en buen o mal estado por orden superior de la Administración.

Los valores medios se calculan tomando el valor aritmético de los valores mensuales (o semanales) para los 12 meses (o las 52 semanas) del año del ejercicio.

En su defecto, se toma la media de los efectivos de los últimos días del ejercicio considerado y del ejercicio precedente.

19 Esta columna toma la parte de los efectivos de la columna 18 que estén inmovilizados por entretenimiento y reparación.

Observación importante al cuadro 1-31. - Material de pasajeros.

Convendrá considerar en el Seminario la conveniencia de ampliar la clasificación establecida en el Cuadro mencionado. Por ejemplo, el número de coches de pasajeros está únicamente establecido para el tipo de su construcción: metálicos o de otro material, pero no están discriminados por su aplicación:

Coches de pasajeros sentados de 1ª, 2ª y aún de 3ª clase; dormitorios; comedores; salones, etc. etc.

Cierto es que figura el número de plazas ofrecido en 1ª y 2ª clase, pero no el número de coches en cada una de dichas clases.

La mejora de introducir una clasificación más detallada proporcionando las informaciones citadas, puede estar en oposición con el deseo y posibilidad de las Administraciones para facilitar los datos necesarios. Extremo que convendría aclarar y concretar en las reuniones.

CUADRO 1-32MATERIAL DE CARGAS: VAGONES, CAMIONES Y REMOLQUES. - EFECTIVOS, UTILIZACION E INMOVILIZACION.Columna.Observaciones.

Este cuadro no concierne a los vagones utilizados de forma permanente en otros fines distintos del transporte (por ejemplo, vagones-dormitorios, vagones-transformadores, vagones-calderín).

4 a 25

Los efectivos a indicar son los de final del ejercicio.

4 a 18

Deben estar comprendidos en esta columna:

12. - los vagones pertenecientes a la Administración incluidos aquellos tomados en alquiler por ella y a su disposición (comprende los vagones en reparación, en espera de reparación, o estacionados en buen o mal estado.

22. - los vagones extranjeros que se encuentran a disposición de la Administración, con exclusión de aquellos que se indican más adelante en el punto 22.

32. - los vagones pertenecientes a la Administración, que se encuentran temporalmente en régimen normal de cambio en el extranjero o sobre redes secundarias.

42. - los automotores acondicionados para el transporte de paquetes, aunque ellos hayan sido ya enumerados en los cuadros 1-21 y 1-22, así como los remolques de estos automotores.

No deben estar comprendidos en estas columnas:

12. - los vagones dados en alquiler por la Administración.

22. - los vagones extranjeros o de redes secundarias que se encuentren temporalmente sobre las re-

Columna.

Observaciones.

des de la Administración en régimen normal de cambio.

39. - los vagones afectados exclusivamente a los transportes de servicio (ver columna 34).

40. - los vagones destinados a la venta, desguace o cancelación.

4 a 6

Vagones cubiertos: vagones llevando una caja permanentemente con techo fijo. En general los vagones cubiertos son estancos y pueden ser cerrados con cadena o precintados.

Se deben indicar en estas columnas:

- los vagones cerrados (según la clasificación del marcaje internacional.
- los automotores y remolques preparados para el transporte de paquetes o bultos.

Referencia al marcaje en el Anexo 4. - Ficha 4380 de la UIC.

7 a 9

Vagones de bordes altos: vagones sin techo fijo y llevando bordes fijos de más de 60 cm. de altura.

Deben indicarse en estas columnas:

- los vagones de bordes altos, según la clasificación del marcaje internacional.

10 a 12

Vagones-plataformas: vagones sin techo, sin bordes laterales o provistos de bordes de menos de 60 centímetros de altura.

13 a 19

Otros vagones: se deben indicar en esas columnas todos los vagones no recogidos en las columnas 4 a 12, entre ellos los vagones-casitas cuyo número debe figurar en la columna 17. Como los vagones casitas no llevan propiamente carga, debe descontarse su número al dividir para obtener las columnas 15 y 19.

, 21, 25 y 26

Solo deben de incluirse en estas columnas los camiones y remolques de carretera utilizados para

Columna.

Observaciones.

la explotación de líneas de transporte de cargas, cuya longitud está dada en la columna 20 del cuadro 1-11. Los vehículos de carretera utilizados para el repartor y recogida de cargas a domicilio se deben excluir.

En el caso de que estos vehículos tengan una utilización mixta (por ejemplo, el transporte regular de cargas y reparto y recogida de cargas a domicilio) la Administración debe determinar para estas columnas, cuál sería el número de vehículos suficiente para asegurar el servicio regular de transporte. Si no es posible hacer esta separación la Administración anotará el número total, señalándolo con una llamada.

Se entiende por remolque, los vehículos de carretera contruidos especialmente para se acoplados a un camión o a un tractor y acondicionados para el transporte de mercancías. Los remolques porta-vagón y los remolques ferrocarril-carretera no se incluirán en estas columnas.

La Administración indicará eventualmente en una llamada el número de vehículos que sólo son utilizados una parte del año (intensificación estacional del tráfico).

Estas columnas comprenden los vagones no pertenecientes a la Administración, pero matriculados por ella y autorizados a circular en condiciones determinadas.

Los números a indicar en estas columnas son los de los vehículos de carreteras dados en alquiler por las empresas a la Administración, cualquiera que sea el sistema de alquiler (al mes, al día, a la hora o al kilómetro). Si este número de vehículos es variable, se tomará su valor más elevado; si existe un contrato con la empresa que prevé que debe tener

siempre un número determinado a disposición de la Ad-

22 a 24

25 y 26

Columna.

Observaciones.

ministración, se dará este número (eventualmente corregido, como se indicó anteriormente, en caso de utilización mixta).

La capacidad o carga máxima autorizada de los vehículos destinados al transporte de cargas se ha de expresar en miles de toneladas.

La capacidad o carga máxima autorizada de los vehículos destinados al transporte de cargas se ha de expresar en toneladas.

Esta columna comprende la suma de los valores medios de los efectivos de vagones tomados de las columnas 16 y 22, disminuidos eventualmente en la suma de los valores medios de los efectivos de vagones estacionados en buen o mal estado, por orden superior de la Administración.

Los valores medios son calculados tomando la media aritmética de valores mensuales (o semanales) para los 12 meses (o 52 semanas) del año o del ejercicio. En su defecto, se toma la media de los efectivos de los últimos días del ejercicio considerado y del ejercicio anterior.

Esta columna comprende la parte de efectivos de la columna 27 que está inmovilizado por entretenimiento y reparación.

En estas columnas se indicará la suma algebraica de los siguientes términos:

19. - Columna 30. - Diferencia entre los vagones-día anuales de los vagones extranjeros sobre la Red de la Administración y los vagones-día anuales de los vagones de la Administración en el extranjero, dividido por 365 o 366. Este número será precedido del signo + (más) si el número de vagones-día de la Administración es menor que el

Columna.

Observaciones.

número de vagones-día extranjeros. Será precedido del signo - (menos) en el caso contrario.

29. - Columna 31. - Diferencia análoga, relativa al posible intercambio con otras redes del país.

35

El efectivo medio de vagones afectos exclusivamente a los transportes de servicio se calculará siguiendo los mismos principios que para el efectivo medio de la columna 27, tomando la media aritmética de los valores constatados en el curso del ejercicio, o en su defecto, la media de efectivos de los últimos días del ejercicio considerado y del ejercicio precedente.

CUADRO 1-4

EFFECTIVOS DE PERSONAL

Columnas

Observaciones

Este cuadro concierne principalmente al personal remunerado directamente por la Administración. Es completado aparte con la indicación del efectivo de trabajadores facilitados por otras Empresas.

Se llama la atención sobre el hecho de que los efectivos de la columna 29 no son forzosamente comparables entre Administraciones, por ser destinados a la explotación de servicios diferentes, particularmente por los servicios anejos tales como los transportes por carretera, centrales eléctricas, navegación, camiónaje, administración de hoteles por la Administración, etc.

Figuran los valores medios de efectivos de agentes ligados a la Administración por un contrato de trabajo y pagados directamente por ella.

La repartición del personal entre las grandes categorías, corresponde en principio con los capítulos principales de la cuenta de Gastos de Explotación. La distribución del personal en los diferentes servicios resulta de sus atribuciones. Los agentes ocupados en múltiples servicios son repartidos entre ellos proporcionalmente a su utilización media en cada uno.

Comprende los efectivos utilizados en los trabajos de renovación, cualquiera que sea la forma con que los gastos correspondientes hayan sido contabilizados.

El total indicado representa el personal remunerado por la Administración para asegurar el servicio del tráfico ferroviario (comprendido el personal de

Columna.

Observaciones.

la Administración general).

23

Comprende todos los efectivos no afectos a las cuentas de explotación y de renovación.

24

El total indicado representa el conjunto del personal remunerado por la Administración cualquiera que sea la cuenta de imputación. El personal imputado a la cuenta de explotación cuyos gastos son indicados en el cuadro 3-4 "gastos de explotación" puede ser determinado restando del efectivo total columna 24, el efectivo afecto a los trabajos de primer establecimiento, de reconstrucción y por cuenta de terceros (columna 23).

25a27

El total de efectivos llevados a la columna 24 se descompone en tres categorías:

Columna 25. - El personal fijo, es decir el personal que tiene con la Administración una relación jurídica de duración no determinada (salvo por plazo de jubilación) y regulado por un estatuto de personal de la Administración.

Columna 26. - El personal temporero, es decir el personal que tiene con la Administración una relación jurídica provisional que puede ser denunciada en todo momento por la Administración, o que ha sido establecida para una duración limitada.

Columna 27. - El personal contratado, es decir, el personal que tiene con la Administración una relación jurídica fijada por un contrato individual cuyas reglas pueden diferir más o menos de los del estatuto del personal. Estos contratos suelen ser aprobados para servicios determinados, en una región o localidad (por ejemplo, la guardería de los pasos a nivel, ciertos traba-

Columna.

Observaciones.

jon de vías y de estaciones). La relación jurídica puede ser provisional o de duración no determinada.

Conviene que cada Administración indique en anexo el modo concreto en que esta clasificación ha sido hecha.

28

Esta columna comprende los trabajadores remunerados por otras empresas a las cuales la Administración paga las jornadas de trabajo que han sido prestadas por dichos trabajadores.

30

El "porcentaje de indisponibilidad" representa la parte media de los efectivos del personal, indisponible por enfermedad o accidente, referido al efectivo total del personal de la Administración que figura en la columna 24.

CUADRO 2 -III

RECORRIDO DE TRENES.

Columna.

Observaciones.

Las reglas a seguir para el establecimiento de las estadísticas de recorridos de trenes están indicadas en la ficha 393 R.

Ver referencia a esta ficha en el Anexo 4.

Las Administraciones son invitadas a respetar las prescripciones de la citada ficha y a indicar en el anexo los métodos que han utilizado para el establecimiento de sus datos.

4 a 27

Cada Administración dá todos los recorridos efectuados sobre la red que explota (cuadro 1-11 columna 11), tanto por el material de su propiedad como por el material extranjero o de redes secundarias.

Se entiende por tren una composición de vehículos o un vehículo remolcado por una o varias locomotoras o automotores, o bien un automotor aislado, circulando bajo un número determinado o bajo una designación distintiva, de un punto inicial fijado a un punto final fijado. Para calcular la longitud de los recorridos de los trenes, se siguen los mismos principios que para calcular la longitud de las líneas al final del ejercicio (ver cuadro 1-11 columnas 4 a 6, 14 a 18 y nota explicativa correspondiente).

Las Administraciones reparten los recorridos de los trenes entre las diferentes categorías previstas por el cuadro 2-111, según sus reglas particulares, indicando estas reglas en el anexo.

Sin embargo, los recorridos de los trenes mixtos deben ser repartidos, para cada sistema de tracción, entre el tráfico de pasajeros y el tráfico de cargas, dejando toda libertad a las Administraciones sobre la forma de hacer el reparto, si bien deberán indicar en el anexo al cuadro el método em-

Columna.

Observaciones.

pleado.

Por otra parte, únicamente deben figurar en las columnas 6, 10, 14, 18, 22 y 26, los recorridos de los trenes de servicio, trenes de trabajos, trenes-taller, trenes de socorro, trenes de ensayo, de balastado, de grava, trenes quita-nieve.

Las Administraciones que no se puedan ajustar a esta regla deben suministrar la justificación en el anexo.

Los informes relativos a los recorridos de ferry-beata no estarán incluidos en los números dados en el cuadro 2-111; estos informes serán indicados en el anexo.

CUADRO 2-112

TONELAJE KILOMETRICO BRUTO REMOLCADO EN LOS TRENES.

Columna.

Observaciones.

Las reglas a seguir para el establecimiento de las Estadísticas de tonelaje del cuadro 2-112 están indicadas en la ficha 393 R.

Ver referencia a esta ficha en el Anexo 4.

Las Administraciones son invitadas a respetar las prescripciones de esta ficha y a indicar en el anexo los métodos que utilizan para el establecimiento de sus datos.

4 a 27

Cada Administración dará el tonelaje kilométrico remolcado en los trenes cuyos recorridos se han vuelto a tomar del cuadro 2-111 y establecerán la descomposición por categorías indicadas en este cuadro.

Se entiende por peso bruto remolcado en los trenes el peso total que comprende la tara y la carga de los vehículos de transportes que componen estos trenes; este peso se expresa en toneladas. Comprende: para los trenes de cargas, el total de todas las taras de los vagones y furgones y del peso neto de las cargas transportadas; para los trenes de pasajeros, el total de las taras de coches y furgones y del peso neto de los pasajeros transportados (el peso medio de un pasajero será contado a razón de 80 kgs., y comprende su equipaje de mano). En el peso bruto remolcado en un tren no está comprendido el peso de las locomotoras en fuego (vapor) o cuyos motores están en servicio (Diesel y por sistemas especiales) o a tensión (eléctrica), ni el peso de su tender, dado el caso. Por el contrario, se cuenta el peso de las locomotoras frías o cuyos motores no estén en servicio o que estén fuera de tensión, así como los pesos del tender, de los quita-nieves y de los vehículos rodando sobre sus propias ruedas. El peso de los

.. / ...

Columna,

Observaciones.

automotores estará, en todos los casos, comprendido en el peso de los trenes.

El número de toneladas-kilómetro brutas remolcadas por un tren se obtiene multiplicando el peso bruto remolcado en este tren por el número de kilómetros recorridos.

Las Administraciones que comprueben las toneladas-kilómetro brutas de otra forma que la anteriormente mencionada indicarán el método particular en el anexo. En el caso de las Administraciones que no comprueban las toneladas-kilómetro brutas ~~así~~, o si no comprueban este punto, deben indicar igualmente esta circunstancia.

Los datos relativos al tonelaje kilométrico bruto de lorry-beats no se incluyen en los números dados en el cuadro 2-112; estos datos serán dados en el anexo.

Las Administraciones que calculan el tonelaje kilométrico bruto virtual remolcado indicarán en el anexo el coeficiente medio de virtualidad del conjunto, es decir, la relación entre el total anual de tonelaje kilométrico bruto virtual remolcado y el total anual de tonelaje kilométrico remolcado indicado en la columna 27. Se entiende por tonelada-kilómetro virtual remolcada, la unidad de medida indirecta del trabajo mecánico necesario para remolcar una carga; teniendo en cuenta particularmente ciertos factores tales como: rendimiento del vehículo motor, velocidad, rampas, pendientes y curvas de la vía. Las Administraciones indicarán someramente el sistema de cálculo utilizado para determinar el tonelaje kilométrico bruto virtual remolcado.

CUADRO 2-12

RECORRIDO DEL MATERIAL RODANTE.

Columna.

Observaciones.

Las normas a seguir para el establecimiento de las Estadísticas de recorridos del cuadro 2-12 están indicadas en la ficha 993 R.

Ver referencia a esta ficha en el Anexo 4.

Las Administraciones son invitadas a respetar las prescripciones de esta ficha y a indicar en el anexo los métodos que ellas utilizan para el establecimiento de sus datos.

4 a 41

Cada Administración indicará todos los recorridos efectuados sobre la red que explota (cuadro 1-11, columnas 11, 19 y 20) tanto para los vehículos motores que le pertenezcan como para los vehículos extranjeros o de redes secundarias (por ejemplo, los recorridos de locomotoras o automotores extranjeros que son efectuados en virtud de un convenio de tracción).

4, 9, 15, 21,
26 y 31

Cuando la tracción de un tren necesita el empleo de varias locomotoras y/o automotores, los recorridos de las locomotoras y/o automotores suplementarios cuya potencia es utilizada en el remolque del tren, son contados en la columna 4, 9, 15, 21 o 26 (en refuerzo o en aumento de la capacidad de transporte). De la misma forma serán contados en estas columnas los automotores utilizados para el transporte de pasajeros y cargas, incluso si no son necesarios para el remolque del tren.

5, 10, 16, 22
27 y 32

Deben ser contados en estas columnas:

19. - Los recorridos de locomotoras y automotores aislados o acoplados como tales según los reglamentos de circulación propios de la Administración (locomotoras circulando aisladas y automotores aislados no transportando ni pasajeros ni cargas.

29. - Los recorridos de locomotoras y automotores incorporados a un tren (acoplados en vacío); de manera que la potencia de estas locomotoras y automotores no es utilizada para el remolque del tren y, si además tales automotores no transportan ni pasajeros ni cargas.

Deben ser contados en estas columnas, todos los recorridos hechos por los vehículos motores para las maniobras de vehículos efectuadas en las estaciones para la descomposición de trenes, para la clasificación de vehículos por destino y para la formación de trenes.

Por consiguiente, están comprendidas no solamente las maniobras hechas en las instalaciones especiales de clasificación sino igualmente aquellas que son hechas en las estaciones de salida y de llegada de trenes y en las estaciones intermedias.

El número de kilómetros contados por la Administración para una hora de servicio de maniobras se indicará en esta columna.

Deben ser contados en estas columnas, todos los recorridos, en carga o en vacío, efectuados sobre las líneas de transporte de carretera cuya longitud figure en las columnas 19 y 20 del cuadro 1-11, por los vehículos motores de carretera perteneciente a la Administración o a las empresas, que figuren en las columnas 39 a 44 del cuadro 1-21.

Los recorridos a considerar son únicamente aquéllos realizados sobre las líneas regulares de transportes de pasajeros, cuya longitud esté indicada en la columna 19 del cuadro 1-11. Los recorridos efectuados eventualmente sobre los recorridos turísticos no considerados en estas líneas regulares serán excluidos.

6, 11, 17, 23
28 y 33

36

37 a 40

37

Columna.

Observaciones.

38 y 39

Los recorridos a considerar son únicamente aquellos realizados sobre las líneas regulares de transporte de cargas cuya longitud está indicada en la columna 20 del cuadro 1-11.

Los recorridos efectuados para la entrega o recogida a domicilio de cargas serán excluidos. En el caso de camiones y tractores que efectúen recorridos mixtos (por ejemplo, el transporte regular de cargas de sobornales entre las estaciones y la entrega y recogida a domicilio), la Administración debe determinar para estas columnas, cuáles serán los recorridos necesarios para asegurar solamente los servicios regulares de transporte. Si no es posible hacer esta evaluación, la Administración inscribirá los recorridos totales, pero lo señalará en una llamada.

39

Sólamete los recorridos efectuados por carretera por los tractores con remolque normal serán incluidos; los recorridos de los tractores con grandes containers con dispositivo propio de transporte o con remolques porta-vagón y ferrocarril-carretera, serán excluidos.

41

Se debe indicar en esta columna la parte de los recorridos totales de la columna 40 efectuado por los vehículos de carretera que pertenecen a la Administración.

42 a 47

Estas columnas comprenden todos los recorridos, excepto los de maniobra o clasificación de vehículos remolcados sobre la red explotada por la Administración considerada, y comprende los recorridos de vehículos extranjeros o de redes secundarias, de vehículos afectos exclusivamente a los transportes de servicios o de vehículos no pertenecientes a las Administraciones de ferrocarriles.

Columna.Observaciones.

Las Administraciones que establecen los resultados de recorridos en kilómetros-eje efectuarán la transformación en kilómetros-coche o en kilómetros-vagón, mediante sondeo, debiendo atraer la atención del lector sobre el hecho con una llamada en la parte inferior del cuadro.

42

Lo mismo que en el cuadro 1-31, los automotores acondicionados para el transporte de pasajeros son contados con los coches de pasajeros, los recorridos de estos automotores están comprendidos en la columna 42, si bien figuran ya en las columnas 16 a 23 del cuadro 2-111 y 21 a 30 del cuadro 2-12. En los casos de composiciones indeformables, cada caja debe ser contado como una unidad.

44 y 45

Los recorridos de automotores y remolques acondicionados para el transporte de cargas serán incluidos en estas columnas.

48

Los recorridos a indicar en estas columnas son los de los remolques de autobús utilizados para el transporte de pasajeros efectuados sobre las líneas regulares cuya longitud se figuró en la columna 19 del cuadro 1-11. Los recorridos de remolques de autobús destinados al transporte de equipajes y de paquetes serán excluidos.

49

Los recorridos a indicar en esta columna son los de remolques normales de carretera, de camiones y tractores efectuados sobre las líneas regulares cuya longitud figure en la columna 20 del cuadro 1-11. Los recorridos efectuados para entrega o recogida a domicilio de cargas, así como los efectuados por remolques porta-vagón y ferrocarril-carretera se excluyen.

En el caso de utilización mixta, la Administración debe indicar solamente los recorridos que serían necesarios para los servicios regulares

.. / ...

Columna.

Observaciones.

de transporte de cargas.

Si no es posible hacer esta evaluación,
inscribirá el recorrido total, haciendo una llamada.

CUADRO 2-13

MEDIAS DIVERSAS RELATIVAS A LOS RECORRIDOS

Columnas

Observaciones

Para el establecimiento de los datos de este cuadro no son necesarias notas explicativas, toda vez que en cada una de las columnas la media a inscribir se deduce mediante la relación entre datos conocidos que figuran en otros cuadros, cuya relación se indica para cada columna.

CUADRO 2-2

TRAFICO DE PASAJEROS

<u>Columna.</u>	<u>Observaciones.</u>
1 a 14-bis.	<p>Conciernen únicamente a los transportes de pasajeros y de equipajes efectuados por ferrocarril.</p>
15 y 16	<p>Se refieren al tráfico de las líneas regulares de transportes por carretera de pasajeros, de las cuales la longitud figura en la columna 19 del cuadro 1-11.</p>
	<p>Las Administraciones que aseguren otros transportes de pasajeros, por ejemplo, por vehículos de carretera afectos a las giras turísticas o a otros servicios distintos de los definidos anteriormente, servicios marítimos o fluviales, ferry-boats, funiculares, etc., deben indicar los datos en las columnas 17 y 18.</p>
	<p>En el caso donde el transporte adopte sucesivamente varios sistemas, los pasajeros deben ser contados una vez en cada sistema de transporte, pero no pueden ser sumados. Por el contrario los pasajeros-kilómetro pueden ser siempre sumados, pero el total no puede servir para el cálculo de recorridos medios de un pasajero de un conjunto de sistemas de transporte, este cálculo sólo puede ser hecho para cada uno de ellos separadamente.</p>
4 a 6	<p>El número de pasajeros es calculado según el número de boletos vendidos, teniendo en cuenta las indicaciones sobre estos boletos en lo que concierne al número de pasajeros o de viajes, por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none">- boletos sencillos: a contar por un pasajero,- boletos de cupones combinados; cada cupón se cuenta por un pasajero.- boletos de ida y vuelta: a contar por dos pasajeros.

- boletos colectivos: a contar el número de personas para las que se hayan extendido estos boletos.
- abonos dando derecho a un número determinado de viajes sobre un recorrido determinado: a contar el número lógico de viajes admitidos.

Para las tarjetas de abono que dan derecho a un número ilimitado de viajes sobre un recorrido determinado o sobre toda la red, el número de pasajeros es calculado según los métodos en uso en cada Administración a condición de que se esfuerce en aproximarse al máximo el número de desplazamientos realizados.

Los informes concernientes al transporte gratuito no se incluyen en el cuadro 2-2; los informes concernientes al transporte a tanto alzado o convencionales se deben incluir en las cifras del cuadro.

4 y 5

Las Administraciones que poseen más de dos clases deben reunir los datos concernientes a la 1ª y 2ª clase en la columna 4, titulada 1ª clase; los restantes datos se inscriben en la columna 5, titulada 2ª clase. Estas Administraciones deben llamar la atención sobre este punto con una llamada en la parte inferior del cuadro.

Para establecer el reparto de pasajeros entre las diferentes clases, se recomienda a las Administraciones tengan en cuenta, en la medida de lo posible, los cambios de clase que han dado lugar a la expendición de billetes complementarios.

7 a 9

Los pasajeros-kilómetro se calculan según uno de los métodos siguientes:

Columna.

Observaciones.

- a). - multiplicando el número de viajes bien por la distancia kilométrica de cada viaje, o bien por una distancia kilométrica media;
- b). - dividiendo los ingresos (para cada clase y cada tipo de boleto) por las tasas kilométricas correspondientes.

Las Administraciones que apliquen el método b) deben tener en cuenta, al calcular las tasas a utilizar, los redondeos de las tarifas y la manera en que se han compuesto las tarifas.

Las Administraciones que no calculen los pasajeros-kilómetro separadamente para cada clase cumplimentarán sólo las columnas dando los totales. Las Administraciones que hacen uso de medias obtenidas por sondeo, deben controlarlas cuidadosamente y actualizarlas frecuentemente.

7 y 8

Las Administraciones que poseen más de dos clases inscriben los datos concernientes a su 1ª y 2ª clase en la columna 7, titulada 1ª clase; los restantes datos se inscriben en la columna 8, titulada 2ª clase. Estas Administraciones deben llamar la atención sobre este punto con una llamada en la parte inferior del cuadro.

13, 13-bis,
14 y 14-bis

Equipajes (no comprendidos los equipajes a mano). Deben figurar en estas columnas, con exclusión de todas otras categorías de transporte, los equipajes acompañados y si se presenta el caso, no acompañados, siendo la característica de esta categoría de transporte la expedición de una contraseña de equipajes. Las toneladas-kilómetro son calculadas según el método aplicado por cada Administración.

Los vehículos automoviles acompañados en los trenes auto-literas y en los transportes a tra-

Columna.

Observaciones.

vés de túneles (automóviles, autocares, etc.), las bicicletas y otros objetos transportados como equipajes se incluirán en las columnas 13 y 14.

Por otra parte, los informes concernientes a los vehículos acompañados se indicarán por separado en las columnas 13 bis y 14 bis.

15 y 16

Los números de pasajeros y de pasajeros-kilómetro a indicar son únicamente aquéllos que se refieren al tráfico de las líneas regulares de transportes por carretera, cuya longitud está dada en la columna 19 del cuadro 1-11. Su enumeración se hace según los métodos indicados en la ficha 392 i.

Ver referencia a esta ficha en el Anexo 4.

17 y 18

Los datos a indicar son aquéllos que se refieren a otros transportes de pasajeros efectuados por la Administración. Su enumeración se hace por métodos análogos a los utilizados para los tráfico ferroviarios y por carretera expuestos anteriormente.

Las Administraciones indicarán en el Anexo, en la medida posible, los métodos según los cuales calculan el número de pasajeros por tarjeta de abono, el número de pasajeros-kilómetro y el número de toneladas-kilómetro de equipajes.

Los pasajeros transportados sobre líneas de anchos de vía diferentes deben ser contados una sólo vez.

Las Administraciones que hacen la separación de las cifras según los anchos de vía, deben indicar, en el Anexo; las reglas seguidas para ello.

CUADRO 2-3

TRAFICO DE CARGAS

Columna.

Observaciones.

Las recomendaciones complementarias para el establecimiento de las estadísticas del tráfico de cargas en lo que concierne a la enumeración de las toneladas transportadas y de las toneladas-kilómetro y la separación de las toneladas transportadas y de las toneladas-kilómetro según el origen, son dados en la ficha 394 R.

Ver referencia a esta ficha en el Anexo nº. 4.

Las Administraciones son invitadas a respetar las prescripciones de esta ficha y a indicar en el Anexo los métodos que ellas utilizan para el establecimiento de sus datos.

4 a 31

Conciernen únicamente a los transportes de cargas efectuados por ferrocarril.

Las columnas 32 a 35 se refieren al tráfico de líneas regulares de transportes de cargas por carretera, cuya longitud se dá en la columna 20 del cuadro 1-11.

Las Administraciones que aseguran otros transportes de cargas, por ejemplo: servicios marítimos o fluviales, ferry-boats, funiculares, etc., deben indicar los datos en las columnas 36 y 37. Sin embargo los transportes de recogida y entrega a domicilio no deben estar comprendidos.

En el caso en que las cargas sean transportadas sucesivamente por varios sistemas de transporte, los tonelajes transportados deben ser contados una vez en cada sistema de transporte, pero no pueden ser sumados. Por el contrario, las toneladas-kilómetro pueden ser siempre sumadas, pero el total no puede servir para el cálculo de recorridos medios de una tonelada de un conjunto de transporte, este cálculo

Columna.

Observaciones.

sólo puede ser hecho para cada uno de ellos separadamente.

4 a 31

Los datos relativos a los transportes ferroviarios de cargas son repartidos en transportes comerciales y transportes de servicio. Las Administraciones que no puedan efectuar esta separación deben indicarlo en el anexo.

4 a 12 y
15 a 23

Los transportes comerciales comprenden, en general, todos los transportes de cargas para terceros y por los cuales la Administración percibe ingresos, así como los transportes militares, incluso si éstos no dan lugar a un ingreso y los transportes gratuitos para terceros.

13 y 24

Los transportes de servicio son los transportes, tasados o no, de cargas por cuenta de la Administración. Sin embargo, no se indicarán como tráfico en servicio nada más que las cargas transportadas entre estaciones de tarifa o acompañadas de un documento de servicio. Las mercancías cargadas o descargadas en plena vía (por ejemplo, material de vía, de construcción o de aprovisionamiento) no se incluyen en la estadística como transporte en servicio nada más que por su transporte a partir de o hasta la estación de tarifa más próxima al punto de carga o descarga. Por último, los vehículos de ferrocarril encaminados en vacío sobre sus ruedas no se considerarán como expediciones en servicio.

4 a 14

Las unidades a enumerar en estas columnas son las relativas a las toneladas transportadas sobre la red férrea de la Administración, para terceros (lo cual ha sido ya citado en el párrafo de las columnas 4 a 12 y 15 a 23.)

15 a 29

Las unidades a citar en estas columnas son las toneladas-kilómetro que corresponden al transporte de las cantidades de cargas indicadas en las

columnas 4 a 12, sobre la red férrea de la Administración.

4 a 7 y
15 a 18

El reparto de los transportes comerciales entre "paquete exprés y cargas G. V.", de una parte, y "cargas P. V." por otra, es consecuencia de la tarifa aplicada. Sin embargo, se deberá siempre incluir en el concepto "paquete exprés y cargas G. V.":

- los paquetes postales en los casos que se trate de un verdadero servicio del ferrocarril;
- los transportes de pequeños paquetes, paquetes exprés, expediciones exprés, periódicos, que no hayan dado lugar al establecimiento de una contraseña de equipaje.

En cuanto a los transportes de animales vivos, deben ser evaluados entre los conceptos "paquete exprés y cargas G. V." y "cargas P. V." si existe criterio para su discriminación; en caso contrario se llevan al concepto G. V.

La separación de los transportes comerciales entre las "cargas de sobornales" y los "vagones completos" debe, en principio, estar igualmente basada en la tarificación. Sin embargo, el concepto "vagones completos" comprende solamente las expediciones que han necesitado cada una el empleo de uno o varios vagones, sin que sea necesario que la capacidad de carga del o de los vagones haya sido utilizada en su totalidad.

8 a 11 y
19 a 22.

El reparto de los transportes comerciales según el origen de las expediciones se efectuará considerando los límites de la red, y no los del país; este reparto se hará según las indicaciones que se señalan más adelante y teniendo en cuenta los métodos de enumeración recomendados en la ficha número 394 R.

Ver ficha en Anexo
4. .../...

8 y 19

Para una red determinada, una cantidad de cargas se dice "cargada" cuando ha sido situada sobre un vehículo ferroviario en una estación de la red a fines de expedición.

9, 10, 20 y 21.

La recepción de un vehículo cargado en el punto de contacto con la red de otra Administración, nacional o extranjera, no se considera como un cargamento; para la Administración que recibe este vehículo, las cargas y contenidos se denominan "entradas cargadas".

Las cargas que proceden directamente del transbordo, en una estación de contacto con otra red, de un transporte ferroviario efectuado por esta otra red, se indican igualmente como entradas cargadas respectivamente en las columnas 9 y 10 (tonelaje) y 20 y 21 (tonelaje-kilométrico) según que procedan de otra red del país o del extranjero. Estos transbordos deben reunir a su vez las condiciones siguientes:

- ser efectuado en una estación de contacto con otra red;
- ser efectuados, de un vehículo que procede de la otra red, a un vehículo ferroviario que circule sobre la red considerada;
- ser efectuados directamente, es decir, sin que haya una distancia sensible entre los dos vehículos ferroviarios que demande la intervención de un transporte intermediario.

En los restantes casos, las cargas descargadas de un vagón entrado, cargado y reexpedido seguidamente son a considerar como "cargados sobre la red".

Las reglas que se recomiendan aplicar para efectuar la separación de las toneladas y de las toneladas-kilómetro según el origen son dadas en la ficha nº. 394 R.

Ver referencia a esta ficha en el Anexo 4. .../...

Columna.Observaciones.

Sin embargo las cargas entradas cargadas o por transbordo, que sólo hayan hecho pasar sobre la red de la Administración sin ser descargadas, no se incluirán en las columnas 9, 10, 20 y 21, pero deben ser llevadas a las columnas 11 y 22 (cargas en tránsito)

Las toneladas transportadas sobre líneas de anchos diferentes, deben ser contados una sólo vez. Las Administraciones que hacen la separación de las cifras según los anchos, deben indicar en el anexo, las reglas seguidas al efecto.

Los datos a indicar son únicamente aquéllos que se refieren al tráfico de las líneas de transporte de cargas por carretera cuya longitud está dada en la columna 20 del cuadro 1-11. No deben estar comprendidas:

18. - Las cargas recogidas y entregadas a domicilio, incluso en el caso de grandes containers con dispositivo propio de transporte, de remolques porta-vagón o de ferrocarril-carretera (los informes concernientes a esta categoría de tráfico se llevarán al cuadro 4-4);

29. - Los transportes de servicio, ni aquéllos efectuados para el correo.

Las Administraciones que no pueden hacer esta separación darán su tráfico total, pero lo indicarán en una llamada.

Las toneladas y las toneladas-kilómetro de estos transportes se establecen según los métodos indicados en la ficha nº. 392 i.

Ver referencia a esta ficha en el anexo 4.

Se consideran como cargas de sobornales, las expediciones en las cuales su peso y dimensiones no necesitan utilización exclusiva de un camión o de un remolque.

32 a 35

32 y 34

Columna.

Observaciones.

33 y 35

Se consideran como cargas completas, las expediciones que han necesitado cada una del empleo de un camión o de un remolque, sin que la capacidad de carga del camión o del remolque haya sido necesariamente utilizada en su totalidad.

36 y 37

Los datos a indicar son aquéllos que se refieren a otros transportes de cargas efectuados por la Administración, a excepción de los transportes de recogida y entrega a domicilio. Su enumeración se hará por métodos análogos a los utilizados para los transportes ferroviarios y de carretera anteriormente citados.

CUADRO 2-4

RENDIMIENTO DEL MATERIAL RODANTE

Columna

Observaciones.

11 Se admite que el número medio de plazas por coche no perteneciente a las Administraciones ferroviarias es el mismo que el de los coches pertenecientes a las Administraciones.

15 El número de toneladas-kilómetro del tráfico comercial por tonelada de capacidad de vagón del efectivo se obtiene dividiendo el número de toneladas-kilómetro (columna 23 del cuadro 2-3 $\times 1000$) por la capacidad total del efectivo total medio (columna 27 del cuadro 1-32). Esta capacidad total es la suma de los dos productos siguientes:

- capacidad media de los vagones de la Administración (columna 19 del cuadro 1-32) por el efectivo medio de estos vagones (parte de la columna 27 del cuadro 1-32);
- capacidad media de los vagones pertenecientes a particulares (columna 24 del cuadro 1-32) por el efectivo medio de estos vagones (columna 27 del cuadro 1-32 disminuido en la parte utilizada según se indicó anteriormente).

Los efectivos medios son calculados como se indicó en la nota explicativa del cuadro 1-32 (columna 27).

El número de toneladas-kilómetros del tráfico total por tonelada-kilómetro ofrecida se obtiene dividiendo el número de toneladas-kilómetro por vagón-kilómetro (columna 16) por la capacidad media de un vagón. Esta capacidad media es obtenida dividiendo la capacidad total calculada como se indicó en la columna 15 antes citada por el efectivo total medio (columna 27 del cuadro 1-32).

Columna.Observaciones.

Se admite que los vagones afectos exclusivamente a transporte en servicio, los vagones extranjeros y los vagones de las redes secundarias tienen la misma capacidad media que los otros vagones.

18 a 23

Se indicarán en estas columnas, el número de vagones expedidos con un cargamento de cargas, con exclusión de los vagones utilizados para transbordos en curso de ruta, de cargas de sobornaes para la organización de los encaminamientos. Los transportes de vagones vacíos rodando sobre sus ejes son a excluir, incluso si dan lugar a un ingreso.

18

Esta columna se refiere al número total anual de vagones de tráfico comercial y si se presenta el caso, del tráfico militar, estando comprendidos los que han entrado cargados sobre la red, incluso en tránsito, a excepción de los transportes en servicio.

19

Esta columna se refiere a la parte de los vagones de la columna 18 cargados en las estaciones de la Administración estando comprendidos eventualmente los vagones entrados cargados procedentes de las redes secundarias en contacto. Se entiende por "redes secundarias en contacto" las redes en las cuales las líneas (del mismo ancho o de ancho diferente) que van a parar a las estaciones o a los desvíos particulares comunes con la red de la Administración, permiten la continuidad del transporte de las cargas, sea directamente sobre el mismo vagón, sea por transbordo y de las cuales las estadísticas no son publicadas por separado en la Estadística Internacional.

20.

Esta columna comprende, además de los vagones de la columna 18, los vagones cargados y entrados cargados en servicio y comprende los transportes de servicio efectuados en vagones afectos exclusivamente a estos transportes.

Columna.

Observaciones.

21 a 23

Estas columnas comprenden la parte de los vagones de la columna 20 cargados en las estaciones de la Administración y comprende eventualmente los vagones entrados cargados procedentes de redes secundarias. Estos vagones cargados están divididos en vagones cargados en material de las Administraciones y en vagones cargados en material de particulares.

CUADRO 3-1

INGRESOS DEL TRAFICO DE PASAJEROS

columna.

Observaciones.

Los ingresos que figuran en el cuadro 3-1 están expresados en la moneda nacional del país sobre el territorio del cual la Administración interesada ejerce su explotación. Esta moneda se indica en la columna 3.

Los ingresos anotados en el cuadro 3-1 engloban los ingresos tarifarios de pasajeros correspondientes a una tasación de recorridos (estando comprendidas las sumas vertidas en calidad de los transportes de Correos y de las Administraciones públicas) y las indemnizaciones o compensaciones concedidas por los Poderes Públicos en calidad de indemnización por la pérdida total o parcial que la Administración ferroviaria sufre por el hecho de bonificaciones tarifarias impuestas a favor de ciertas clases de pasajeros. Comprenden también los ingresos eventuales como por ampliación del recorrido y por cambio de clase en ruta.

No están comprendidos los impuestos sobre el importe de los boletos, percibidos en ciertos casos, por las Administraciones de ferrocarriles por cuenta del Estado.

4 y 5

Las Administraciones que poseen más de dos clases deben inscribir los ingresos que proceden de su 1ª y 2ª clases en la columna 4, titulada 1ª clase, los ingresos de las restantes clases deben inscribirse en la columna 5, titulada 2ª clase. Estas Administraciones deben hacer mención de éllo en una llamada en la parte inferior del cuadro.

13 y 13-bis

Los ingresos a indicar en estas columnas son aquéllos procedentes del transporte de equipajes de los cuales las toneladas y las toneladas-kilómetro fi-

Columna.

Observaciones.

guran en las columnas 13, 13-bis, 14 y 14-bis del cuadro 2-2. No están comprendidos los ingresos de consigna de equipajes.

14

Los ingresos a indicar en esta columna son aquellos referentes a los pasajeros transportados sobre las líneas, de transporte por carretera cuya longitud está dada en la columna 19 del cuadro 1-11. Se establecen siguiendo las indicaciones de la ficha 392 i.

Ver referencia a esta ficha en el anexo 4.

15

Los ingresos procedentes de los transportes de pasajeros efectuados de forma distinta al ferrocarril o a la carretera sobre las líneas regulares (por ejemplo; por vehículos de carretera utilizados para giras turísticas o para otros servicios, por ferry-boats, servicios marítimos o fluviales, funiculares, etc.) se indicarán en esta columna.

CUADRO 3-2

INGRESOS DEL TRAFICO DE CARGAS.

Columna.

Observaciones.

Los ingresos que figuran en el cuadro 3-2 están expresados en la moneda nacional del país sobre el territorio del cual la Administración interesada ejerce su explotación. Esta moneda se indica en la columna 3.

Los ingresos anotados en el cuadro 3-2 engloban los ingresos tarifarios de cargas correspondientes a una tasación de recorridos (estando comprendidas las sumas vertidas en calidad de los transportes de Correos y de las Administraciones Públicas) y las indemnizaciones o subvenciones vertidas por los Poderes Públicos en calidad de indemnización por la pérdida parcial o total que la Administración sufre por el hecho de reducciones impuestas en favor de ciertas clase de cargas.

No están comprendidos los impuestos sobre los precios de los transportes percibidos, si se dá el caso, por las Administraciones de Ferrocarriles por cuenta del Estado.

Los ingresos de transportes comerciales son aquellos que proceden de los transportes efectuados para terceros contra remuneración.

Los ingresos de transporte de servicio son los que proceden eventualmente de la tasación de los transportes de cargas pertenecientes a la Administración.

Los ingresos a indicar en esta columna son los que proceden de las cargas transportadas sobre líneas de transporte por carretera, cuya longitud figura en la columna 20 del cuadro 1-11.

4 a 8 y 11
a 20

9

21

Columna.Observaciones.

Se establecen siguiendo las indicaciones de la ficha número 392 i y no deben estar comprendidos los ingresos por la recogida y entrega a domicilio de las cargas transportadas por camión, por containers con dispositivo propio de transporte, por remolques porta-vagón o ferrocarril-carretera.

Ver referencia a esta ficha en el Anexo 4.

22

Se indicarán en esta columna los ingresos procedentes de otros transportes de cargas efectuados por ferry-boats, servicios marítimos o fluviales, funiculares, etc., así como los ingresos de los transportes de recogida y entrega a domicilio, salvo en el caso en que estos últimos estén comprendidos a tanto alzado en el precio del transporte por ferrocarril.

CUADRO 3-3

INGRESOS TOTALES.

Columna.

Observaciones.

Los ingresos que figuran en el cuadro 3-3 están expresados en la moneda nacional del país sobre cuyo territorio la Administración interesada ejerce su explotación. Esta moneda se indica en la columna 3.

Los ingresos no comprenden los impuestos sobre los precios de los transportes percibidos, si se da el caso, por los Administraciones de Ferrocarriles por cuenta de los Poderes Públicos; los ingresos de las columnas 4 y 6 deben comprender las indemnizaciones o subvenciones vertidas por los Poderes Públicos en calidad de indemnización por la pérdida total o parcial que la Administración sufre por el hecho de reducciones impuestas en favor de ciertas clases de pasajeros o de cargas.

9 En los ingresos accesorios al tráfico de pasajeros, es decir, los relacionados con el tráfico, pero no directamente dependientes de él, deben entrar todos los ingresos que no han sido incluidos en la columna 4, es decir, todos aquellos que no corresponden a una tasación de recorridos, pero que son, sin embargo, ingresos relacionados con el tráfico de pasajeros, por ejemplo, los ingresos procedentes de la venta de boletos de andén, de consigna, etc. Asimismo en la columna 9 los ingresos resultantes del reembolso a tanto alzado de los transportes efectuados para ciertos servicios públicos.

10 En los ingresos accesorios del tráfico de cargas deben entrar todos los ingresos del tráfico de cargas que no han sido comprendidos en la columna 6, es decir, todos aquellos que no corresponden a una tasación de recorridos, pero que son, sin embar-

Columna.

Observaciones.

go, ingresos resultantes del tráfico de cargas por ejemplo, los ingresos procedentes del almacenaje, los derechos de paralización, los gastos de formalidades, los gastos de desinfección, de pesaje, de alquiler al público de grúas y aparatos de elevación, etc. Se inclúyen igualmente en la columna 10 los ingresos resultantes del reembolso a tanto alzado de los transportes efectuados para ciertos servicios públicos.

13

En los ingresos fuera del tráfico, deben entrar todos los ingresos diversos que no proceden de los tráficos de pasajeros o de cargas, por ejemplo, el producto del alquiler de instalaciones (restaurantes, terrenos, etc.), el producto de recolecciones de toda naturaleza sobre taludes, terrenos libres, etc., el producto de los contratos de alquiler, publicidad, alquiler de toldos, etc., el producto de rentas devengadas de las Administraciones vecinas por coutilización de estaciones comunes, el producto del alquiler del material rodante perteneciente a la Administración interesada y utilizado por otras Administraciones, los ingresos procedentes de la utilización del telégrafo por el público, el reembolso de prestaciones por ciertos servicios públicos, si estas prestaciones no corresponden a transportes o corresponden a la vez a transportes y a otros elementos sin que la parte del transporte pueda ser discriminada. Deben además estar comprendidos en "los ingresos fuera de tráfico" las indemnizaciones o subvenciones vertidas por el Estado a ciertas Administraciones, cuando estas indemnizaciones o subvenciones dadas sin objeto bien determinado, no están destinadas a reembolsar, a la Administración de la pérdida total o parcial que sufre por el hecho de ciertas reducciones impuestas en favor de determinadas clases de

Columna.

Observaciones.

pasajeros, o cargas y para cuyas indemnizaciones y subvenciones no es posible fijar otro destino que el de cubrir un déficit eventual.

Las Administraciones indicarán, en el anexo, la naturaleza de los ingresos accesorios de los tráficos de pasajeros y de cargas y de los ingresos fuera del tráfico, no incluyendo en las categorías expresamente indicadas más arriba nada más que las que presenten para ellas una importancia particular.

Las Administraciones indicarán en el anexo, el importe total aproximado de los transportes gratuitos o a tarifa reducida efectuados para los organismos del Estado.

Las Administraciones que consideren no deben incluir la totalidad de sus ingresos en el cuadro, son invitadas a precisar, en el anexo, los ingresos no comprendidos en el cuadro dando el detalle de ellos.

Las Administraciones que aseguren servicios por carretera, son instadas a señalar, en una llamada, los números de las columnas en las cuales los valores indicados comprenden datos relativos a estos servicios por carretera. Se esforzarán, además, en dar en el anexo la parte de estos valores, establecidos exactamente o por aproximación, que corresponde a este tráfico por carretera.

CUADRO 3-4

GASTOS DE EXPLOTACION.

Columna.

Observaciones.

Los criterios a adoptar para la separación de gastos de entretenimiento, de renovación y de inversión, a efectuar para cumplimentar el cuadro 3-4 están indicados en la ficha 391 R.

Ver referencia a esta ficha en el anexo 4.

Las Administraciones son invitadas a respetar las prescripciones de esta ficha y a señalar en llamadas si ellas lo han aplicado o no.

Los gastos y cargos que figuran en el cuadro 3-4 están expresados en la moneda nacional del país sobre cuyo territorio la Administración interesada ejerce su explotación.

Esta moneda se indica en la columna 3.

Los gastos y cargos a llevar al cuadro 3-4 son aquéllos que corresponden a las prestaciones y operaciones de toda naturaleza (dirección, ejecución y control) necesarios para asegurar la ejecución del servicio y la continuidad de la empresa de transporte y comprende sus actividades conexas.

Los cargos que son una consecuencia directa de los gastos definidos anteriormente, tales como cargos sociales y patronales, cargos de jubilación y retiro, impuestos y tasas a soportar por la Administración, deben figurar igualmente. Los cargos de renovación están comprendidos en la medida en que cada Administración los lleve efectivamente a su cuenta de explotación siguiendo sus procedimientos particulares (gastos reales, dotación a un fondo especial, amortización teórica calculada o método mixto).

Las Administraciones que llevan estos cargos de renovación, en todo o en parte, a la cuenta de Pé-

Columna.Observaciones.

didas y Ganancias, deben igualmente incluirlas en el cuadro 3-4, pero lo indicarán mediante una llamada.

El resultado de los cargos de renovación y los otros gastos a indicar en el cuadro 3-4 son una de las partes en la determinación del beneficio o pérdida del ejercicio.

Se excluyen todos los cargos relativos a las gestiones que no están ligadas directamente a los transportes ferroviarios, como la gestión de inmuebles, las participaciones en acciones de otras empresas que no sean de transporte, la explotación de minas de carbón, de centrales eléctricas, etc.

Los gastos para las nuevas inversiones, de reconstrucción y por cuenta de terceros se excluyen del cuadro 3-4; lo mismo en todos los cargos financieros (intereses, impuestos, gastos de emisión y de gestión financiera para los capitales comprometidos -capital social, empréstitos, etc. - y eventualmente los reembolsos previstos por la legislación) y los impuestos y tasas percibidos por cuenta del Estado o de terceros.

Las Administraciones que no pueden adaptarse a estas reglas y a los criterios de separación de la ficha 391 R, deben señalarlo con una llamada, éllas indicarán en esta caso en el anexo, en la medida de lo posible, el importe exacto o aproximado de cargos que no son atribuibles a la explotación tal como se ha definido anteriormente, pero que están sin embargo, comprendidas en los gastos llevados al cuadro 3-4.

La repartición de gastos de explotación entre las grandes categorías previstas en el cuadro, corres

Columna.

Observaciones.

ponden, en principio, a los capítulos principales siguientes:

Administración General,
Movimiento y Tráfico,
Tracción,
Material Rodante,
Instalaciones Fijas,
Tráfico de carretera,
Diversos.

Se llama la atención de las Administraciones, sin embargo, sobre los puntos siguientes:

- a). - Las sumas pagadas a las empresas de manutención son consideradas como otros gastos distintos de los de personal;
- b). - Los gastos de conducción, de consumo, de conservación, y de acompañamiento de servicios de carretera, distintos de los definidos en la nota explicativa del cuadro 1-11, y particularmente las giras turísticas de recogida y entrega a domicilio de cargas por camión, grandes containers con dispositivo propio de transporte, remolques porta-vagón y ferrocarril-carretera, los correspondientes a navios, funiculares, etc. y el alquiler de locomotoras y automotores así como todos los gastos relativos a otras actividades conexas y deben ser siempre llevadas a las columnas 21 a 23 (diversos y otros tráficos);
- c). - Los gastos de combustible, de carburante y de energía eléctrica a indicar en la columna 9 deben corresponder únicamente a los consumos directamente afectos a la tracción, calefacción y a la ilumina-

Columna.

Observaciones.

ción de los trenes por medio de los vehículos motores; los gastos referentes al combustible utilizado para la producción de energía eléctrica consumida para la tracción no deben ser comprendidos. Los gastos de carburantes para el transporte de carreteras en líneas regulares cuya longitud figura en la columna 19 y 20 del cuadro 1-11 son llevados a la columna 18. Los gastos a indicar en la columna 33 corresponden, a los consumos totales de combustible, de carburantes y de energía para todos los servicios de la red;

d). - Por cargos sociales y patronales (columna 29) se entiende aquí la parte de cargos soportados por la cuenta de explotación además de los salarios propiamente dichos (salarios de trabajo), sea directamente, sea bajo la forma de cotización a las cajas de seguros o de seguridad social, sea bajo la forma de impuesto pero con exclusión de los gastos para las jubilaciones del personal y para las pensiones de reversibilidad.

Comprende particularmente los salarios de vacaciones pagadas, los salarios y gastos de enfermedades y accidentes, los gastos de servicios médicos y sociales, las gratificaciones familiares y por nacimientos, los gastos de tasas de aprendizaje y de enseñanza profesional, los impuestos sobre los salarios.

En cambio, deben excluirse las remuneraciones del personal utilizado en los servicios médicos, sociales, de vestuario

Columna.

Observaciones.

y de enseñanza profesional, que deben ser atribuidos a la Administración General.

Estos cargos sociales y patronales deben ser repartidos en los gastos de personal a indicar en las columnas 5, 7, 10, 13, 14, 16, 17, 19, 22 y 23, sea exactamente, sea a prorrateo de los gastos directos de personal que figuran en cada una de estas columnas.

En cuanto a los cargos de jubilación imputados a la cuenta de explotación, son llevados globalmente a la columna 31;

e). - Los cargos de renovación se indican en las columnas 14, 17, 20, 23, 26, 27 y 35, siguiendo el procedimiento habitual de cada Administración, sea:

- los gastos reales de renovación, los cuales son soportados en su totalidad por la cuenta de explotación,
- la parte de gastos reales llevadas a la cuenta de explotación,
- el importe de la dotación a un fondo especial,
- el importe de la amortización industrial teórica calculada para la parte imputada a la cuenta de Pérdidas y Ganancias,
- las imputaciones a la cuenta de explotación resultantes de una fórmula mixta.

En los casos en los que la Administración indique los gastos reales de renovación, debe de hacer la separación siguiendo los criterios de la ficha 391 R y comprende los gastos de personal y los car-

gos sociales y patronales correspondientes, salvo los cargos de jubilación.

Las Administraciones indicarán, en el anexo, la naturaleza de la imputación de estos cargos de renovación.

La relación de gastos a llevar a las diferentes columnas del cuadro con indicación de los índices que comprende cada concepto, es la siguiente:

Administración General,

Consejo de Administración y Colegio de Comisarios comprendidas sus secretarías;

Dirección General y servicios centralizados (movimiento, tracción, material, vía y obras, finanzas, etc);

Direcciones regionales y divisiones administrativas centralizadas;

Cargos sociales y patronales. Unicamente el gasto para el personal utilizado en los subíndices siguientes:

- Enseñanza provisional,
- Servicio de vestuario (uniformes),
- Servicio médico,
- Otros servicios sociales,
- Otros cargos; impuestos y tasas, publicidad y turismo, comisiones para venta de boletos e indemnizaciones no derivadas del contrato de transporte, salvo los impuestos y tasas percibidos por cuenta del Estado o de terceros, que se deducen de los correspondientes ingresos.

Notas:

- 1ª. - Los cargos de jubilación no deben estar comprendidos en las columnas 4 y 5, y deben ser llevados en bloque a la columna

4 y 5

2ª. - Los otros cargos sociales y patronales, son llevados conjuntamente a la columna 29, y deben, por otra parte, ser repartidos entre las columnas 5, 7, 10, 13, 14, 16, 17, 19, 22 y 23, como se indica en el punto d) anterior.

6 y 7

Movimiento y Tráfico:

Gastos Generales: servicios regionales de movimiento y de tráfico;

Gastos de estaciones, paraderos, despachos, centrales, regulación de la circulación, maniobra de señales, centros telefónicos de estaciones, desinfección y transbordo.

Los gastos de maniobra efectuados por Tracción por cuenta de las estaciones se excluyen.

Gastos de acompañamiento de trenes.

Indemnización por accidentes, retrasos, pérdidas y averías.

Gastos diversos de movimiento y de tráfico.

Nota: Los gastos de camionaje, de recogida y entrega a domicilio, se llevan a las columnas 21 y 23 "diversos y otros tráficos".

8, 9 y 10

Tracción:

Gastos generales de servicios regionales de tracción (las Administraciones que tienen nada más que una sola partida en contabilidad para tracción y material, harán una repartición de estos gastos generales entre las dos categorías de gastos.

Servicio de depósitos: servicios general y preparación de vehículos motores (limpieza, encendido, vigilancia, etc.

Columna.

Observaciones.

Nota: Los gastos de entretenimiento del material que comprende los lavados de calderas, se llevan a "Material rodante" (columnas 11 a 14).

Servicio de vehículos motores. Los gastos del personal de conducción se llevan a la columna 10. Los gastos de combustibles, carburantes y energía eléctrica se llevan a la columna 9, salvo la parte eventual de mano de obra que debe ir a la columna 10. Los gastos de engrases y otras materias se llevan a la columna 8 (gastos totales).

11 al 14

Material rodante:

Gastos generales de material rodante. (Las Administraciones que tienen una sólo partida en contabilidad para la tracción y el material, harán una repartición de estos gastos generales entre las dos categorías de gastos).

Fracción de gastos en salarios comprendidos en los cargos sociales y patronales si el personal de servicios sociales es especialmente afecto a los servicios regionales del material rodante (por ejemplo, en los talleres principales);

Mantenición y reparación del material de tracción (mantención periódica y accidental que comprende los lavados de calderas): a indicar por otra parte, separadamente, en la columna 12;

Mantenición y reparación del material de pasajeros que comprende los furgones de equipajes;

Mantenición y reparación del material de cargas y comprende los furgones de cargas, los containers y los accesorios;

Columna.

Observaciones.

15 a 17

Servicio de visitantes de vehículos.

Material rodante tomado en alquiler.

Renovación del material rodante; a llevar a la columna 14 (ver párrafo e) anterior).

Gastos diversos para el material rodante.

Instalaciones fijas:

Gastos generales de los servicios regionales: administración, contabilidad y técnicos de vía y obras, de señalización, de telecomunicaciones y de instalaciones fijas para la tracción eléctrica;

Fracción de gastos y salarios comprendidos en los cargos sociales y patronales, si el personal de los servicios sociales está especialmente afecto a los servicios regionales de instalaciones fijas;

Vigilancia de la vía que comprende el servicio de pasos a nivel (mantención y personal de servicio).

Mantención de la vía, obras de fábrica, instalaciones de estaciones, depósitos y talleres, así como los gastos resultantes de efectos meteorológicos;

Renovación de la vía: a llevar a la columna 17 (ver párrafo e) anterior).

Mantención, vigilancia y renovación de las instalaciones fijas para la tracción eléctrica.

La parte de este gasto relativa a la renovación se lleva a la columna 17 (ver párrafo e) anterior)

Mantención y renovación de edificios. La parte de estos gastos relativos a la renovación es llevado a la columna 17 (ver párrafo e) anterior)

Columna.

Observaciones.

18, 19 y 20

Mantenición y renovación de instalaciones de señalización y de telecomunicaciones. La parte de este gasto relativa a la renovación es llevada a la columna 17 (ver párrafo e) anterior);

Gastos diversos para las instalaciones fijas.

Tráfico de carreteras:

Autobuses;

Transporte de cargas por camión.

La parte de estos gastos para la renovación de vehículos de carreteras es llevada a la columna 20 (ver párrafo e) anterior).

Notas:

1. - Los gastos a llevar a estas columnas son únicamente aquellos que se refieren a la explotación de líneas regulares de transporte por carretera cuyas longitudes figuran en las columnas 19 y 20 del cuadro 1-11.

Deben estar comprendidos todos los gastos hechos directamente por la Administración (conducción, acompañamiento, vigilancia, consumo, manutención, reparación y renovación) en el caso de explotación por administración y/o aquellos pagados a las empresas privadas que dan los vehículos de carretera en alquiler con o sin personal a la Administración, en el caso de explotación mixta o semi-administración.

2. - En cambio, los gastos para los servicios de carretera distintos de los definidos en la nota explicativa del cuadro 1-11, y particularmente a las giras turísticas en autocar y la entrega y recogida de cargas a domicilio por camiones, por grandes containers con dispositivo propio

Columna.

Observaciones.

de transporte, por remolques portavagón o ferrocarril-carretera, deben figurar comprendidos en las columnas 21 a 23 (otros tráficos).

3. - En el caso en que el personal y el material de carretera son utilizados a la vez para las líneas regulares y para otros tráficos según se indica en el punto anterior la Administración debe repartir los gastos correspondientes entre las columnas 18 a 20 y 21 a 23.
4. - La columna 19 no puede comprender nada más que las remuneraciones y la parte de cargos sociales y patronales correspondientes al personal de la Administración utilizado, sea cualquiera el concepto en que esté incluido (conducción, acompañamiento, vigilancia, mantención, etc.) en la explotación de líneas regulares de transporte de carreteras definidos en el punto 1. anterior. En caso de necesidad, los gastos para el personal afectado en parte a estos transportes de carretera y de otros tráficos (por ferrocarril u "otros tráficos") deberá ser objeto de un reparto proporcional.

En cambio, las remuneraciones del personal de empresas privadas que están eventualmente comprendidos en los gastos de alquiler pagados a las mismas, no deben ser comprendidos en la columna 19.

21, 22 y 23

Diversos y otros tráficos:

Gastos de camionaje (en administración o por contrata) de recogida y entrega a domicilio que comprende los gastos para los grandes containers con dispositivo propio de transporte, remolques porta-vagones y ferrocarril-carretera;

Columna.Observaciones.

Autocares;

Ferry-boats;

Barcos;

Gastos de alquiler;

Inmovilizaciones (construcciones, transformaciones; instalaciones y mejoras pero únicamente los gastos que no deben ser inscritos en la cuenta de primer establecimiento por motivos de orden jurídico o contable;

Gastos de renovación distintos de aquéllos relativos al material rodante y a las instalaciones fijas: se llevan a la columna 23 (ver párrafo e) anterior);

Gastos diversos de explotación accesorios.

27

Las Administraciones que imputan directamente a su cuenta de explotación o de Pérdidas y Ganancias, total o parcialmente, los gastos de renovación, indicarán en esta columna, la parte de gastos así imputados, referentes al personal utilizado en estos trabajos, que comprende los cargos sociales y patronales correspondientes (cargos de jubilación excluidos).

28

Se indicará en esta columna el importe total de gastos de personal inscritos en las columnas 5, 7, 10, 13, 16, 19, 22 y 27 ó 25 + 27, disminuidos los cargos sociales y patronales que están repartidos (comprende los gastos de personal incluidos en éstos cargos sociales).

29

Cargos sociales y patronales:

Cargos sociales y patronales que varían con los gastos de personal (salarios de agentes en vacaciones, enfermedades y accidentes, en - señanza profesional, vestuario, servicio médico, indemnizaciones familiares, otros servicios so-

.../...

Columna.

Observaciones.

ciales, contribución en función de los salarios);

Aprendizaje;

Otros cargos no proporcionales a los gastos de personal. Incluso si son imputados a estos gastos, las remuneraciones del personal utilizado en los servicios médicos, sociales, de vestuario y de enseñanza profesional deben ser excluidos de la columna 29 y llevados a la columna 4 y 5.

30 Este total es igual, de una parte al total de las columnas 28 + 29 y de otra al total de las columnas 25 + 27.

31 Jubilaciones:

Pensiones de jubilación e invalidez;

Pensiones de viudaz y orfandad.

33 Las Administraciones indicarán en esta columna el importe total en sus gastos por combustibles, carburantes y energía eléctrica utilizada para todos los servicios: tracción, consumo de talleres, oficinas, etc.

Las Administraciones que no pueden ajustarse a este reparto o que no pueden poner la totalidad de los gastos de explotación en el cuadro, son invitadas a dar, en el anexo la naturaleza de los gastos que no han podido imputar correctamente (fijando la o las columnas donde estos gastos han sido imputados) y el detalle de los gastos no comprendidos en el cuadro.

Se llama la atención a las Administraciones sobre el hecho de que los valores a indicar en los diversos grupos de cargos del cuadro 3-4, deben poder ser referidos a los valores de ciertos parámetros publica-

columna.Observaciones.

dos en otros cuadros y particularmente:

<u>Gastos</u>	<u>Parámetros.</u>
Movimiento y Tráfico	- Trenes-kilómetro: Columna 27 del cuadro 2-111. - Vehículos remolcados-kilómetro: columna 42 + 43 + 46 del cuadro 2-12.
Tracción	- Vehículos-motores-kilómetro: columna 35 del cuadro 2-12. - toneladas-kilómetro brutas remolcadas: columna 27 del cuadro 2-112.
Material rodante	
a). - vehículos motores	- vehículos-motores-kilómetro: columna 35 del cuadro 2-12.
b). - material de transporte.	- vehículos-remolcados-kilómetro: columna 42 + 43 + 46, del cuadro 2-12.
Instalaciones fijas	- toneladas-kilómetro brutas remolcadas: columna 27 del cuadro 2-112.

Las Administraciones que durante el ejercicio considerado han tenido gastos que no corresponden al nivel normal de la explotación durante este ejercicio (anomalías resultantes de un exceso o de una insuficiencia de reparaciones del material o de instalaciones), deben indicarlo en el anexo, cifrando a ser posible el valor del exceso o de la insuficiencia de estos gastos.

CUADRO 3-5

RESULTADOS FINANCIEROS DE LA GESTION

Columna.

Observaciones.

Los cargos de capital que figuran en el cuadro 3-5 están expresados en las monedas nacionales del país sobre cuyo territorio ejerce su explotación la Administración interesada. Esta moneda es indicada en la columna 3.

6 Los importes de esta columna comprenden los intereses pagados por la Administración por sus obligaciones.

7 Esta columna comprende las anualidades pagadas, sea al Estado, sea a las Administraciones privadas por motivos muy diversos (cargos de amortización o de intereses, rentas de arrendamiento, etc.). Las Administraciones indicarán en observaciones, lo más someramente posible, las principales causas de gasto que incluyen en esta columna.

8 Las Administraciones indicarán, en el anexo, lo más someramente posible, las principales causas de gasto que incluyen en esta columna. Si hay ingresos de la cuenta de Pérdidas y Ganancias, tales como intereses de capitales empleados en los trabajos nuevos, ganancias de valores y de créditos, intereses de capitales y productos netos de empresas auxiliares, etc..., deberán deducirse en la columna 8.

11 Las Administraciones indicarán en el anexo a qué cuenta "Explotación" o "Pérdidas y Ganancias" contabilizan los importes que figuran en esta columna. Indicarán, en el anexo, la afectación que dan al excedente o a la insuficiencia de los ingresos con relación a las cargas totales. Si el excedente es ingresado en el Tesoro, no debe ser llevado a la columna 8.

CUADRO 3-6

BALANCE

Columna.

Observaciones.

Las sumas indicadas en el cuadro 3-6 son expresadas en la moneda nacional del país sobre cuyo territorio ejerce su explotación la Administración interesada. Esta moneda es indicada en la columna 3.

Las Administraciones precisarán en el anexo, si las sumas inscritas han sido evaluadas en diferentes monedas o bien en la misma moneda.

4 y 5

Los gastos de primer establecimiento concier-
nen, exclusivamente, a las líneas de explotación.

Estos gastos, en general, son los gastos efec-
tuados para el primer establecimiento de cada línea,
y después de este primer establecimiento están con-
sideradas por cada Administración como concurren-
te al aumento del valor del capital de las redes, ta-
les como gastos relativos a las compras de terrenos,
a las construcciones de líneas y de edificios, y a
las compras de material rodante, etc.

Los trabajos complementarios son los trabajos
concurrentes al aumento del valor del capital de las
líneas en explotación.

7

Se indicará en esta columna, otros deudores
diversos, y todas las partidas del activo que no en-
cuentran lugar en otras columnas.

8

Esta rúbrica comprende las existencias en caja
o en bancos así como los títulos en cartera, de toda
naturaleza cualquiera que sea el título.

11 y 12

Se indicará en estas columnas el Capital de la
Administración bajo cualquier forma que esté consti-
tuido (acciones propiamente dichas, participaciones
o subvenciones del Estado o de otros organismos,
etc.).

Columna.

Observaciones.

13

Esta columna comprende las reservas de toda naturaleza (tales como la reserva estatutaria, las reservas de amortización, fondos de renovación, reservas constituidas para atender a gastos imprevistos de explotación, como incendios, accidentes, etc.)

15

Se indicará en esta columna, otros acreedores diversos, y de todas las partidas del pasivo que no encuentren lugar en las otras columnas, en particular el valor de la red en todos los casos donde no existen acciones y obligaciones representativas de este valor.

Las Administraciones podrán mencionar, en el anexo, las particularidades de las indicaciones que figuran en el cuadro.

CUADRO 4-1

COMBUSTIBLES, CARBURANTES, ENERGIA ELECTRICA Y LUBRIFICANTES

PARA LOS VEHICULOS MOTORES

Columnas.

Observaciones.

Los datos estadísticos que figuran en el cuadro 4-1 de la Estadística Internacional son relativos a los consumos de energía de diferentes naturalezas respectivamente para los vehículos motores ferroviarios (columnas 3 a 25) y para otros vehículos motores distintos de los ferroviarios (columnas 26 a 29). Los consumos de lubricantes indicados en la columna 25 conciernen solamente a los vehículos motores ferroviarios.

En lo que concierne a estos últimos, el cuadro distingue los consumos propios de cada sistema de tracción. Por otra parte, para cada sistema de tracción, se hace aparecer un consumo total y los consumos unitarios por kilómetro de vehículo motor y por 1000 tk. br. Por último, permite una medida global de la cantidad de energía consumida para el conjunto de sistemas de tracción, e indica los consumos unitarios medios del conjunto.

3 a 10

Tracción vapor. El cuadro indica por separado las cantidades de carbón (o de productos similares que tengan sensiblemente el mismo poder calorífico, tales como las briquetas), de otros combustibles sólidos y del fuel-oil consumido por las locomotoras de vapor.

El consumo total de estos productos (columna 7) está expresado en miles de toneladas del equivalente carbón. Se trata de un total ponderado de los consumos parciales. Las toneladas de los otros productos distintos que el carbón están afectados de coeficientes que expresan su equivalente energético en carbón.

Columna.

Observaciones.

8

Coefficiente de equivalencia Carbón-Electricidad. - Columna provisional que no es necesario rellenar.

11 a 18

Tracción Diesel o por sistema especial. - El cuadro indica por separado las cantidades de productos petrolíferos (carburante Diesel, gasolina) y de diversos productos utilizados en este sistema de tracción.

El consumo total de estos productos (columna 15) está expresado en miles de toneladas del equivalente carburante Diesel. Se trata de un total ponderado de los consumos parciales. Las toneladas de gasolina y de otros productos están afectados de coeficientes que expresan su equivalente energético en carburante Diesel.

16

Coefficiente de equivalencia carburante Diesel-Electricidad. - Columna provisional que no es necesario llenar.

19 a 21

Tracción eléctrica. - El consumo indicado es medido a la salida de las subestaciones de alimentación de las líneas.

22 a 24

Conjunto de productos energéticos. - Se ha decidido no incluir nada en estas tres columnas hasta que sea tomada una decisión sobre su objeto.

CUADRO 4-2

ACCIDENTES DE EXPLOTACION

Columnas

Observaciones

Este Cuadro concierne a los accidentes sobrevenidos sobre las líneas principales y las vías de servicio explotadas por la Administración por el hecho de la circulación del material ferroviario; concierne igualmente a los accidentes de los servicios por carretera y de navegación explotados por la Administración.

No son considerados nada más que los accidentes que hayan tenido por consecuencia:

- la muerte de personas (muertos en el acto o fallecidos dentro de los treinta días siguientes, a consecuencia del accidente) o las heridas graves (heridas que hayan supuesto una incapacidad de trabajo superior a 14 días estando comprendido el del accidente con la excepción de los casos de suicidio y de tentativas de suicidio;
- daños materiales superiores a 2.500 francos oro.

3 a 10

Están incluidos los informes relativos a las colisiones de elementos de material rondante (entre ellos o contra un obstáculo), y a los descarrilamientos de los trenes de maniobras y de las locomotoras aisladas.

11

Los restantes accidentes del material rodante (incendios, explosiones, etc.), los accidentes sobrevenidos a vehículos tales como dresinas, vagonetas o escaleras rodantes y los restantes accidentes, figuran en esta columna.

12

Los accidentes de personas, comprendidos los accidentes de peatones en los pasos a nivel, figuran en esta columna.

CUADRO 4-4OPERACIONES TERMINALES. - (TRAFICO COMERCIAL)ColumnaObservaciones

3

Se cuenta como desvío particular toda vía o conjunto de vías conectadas a una vía de la Administración para permitir el servicio por ferrocarril sin transbordo de un establecimiento o de un conjunto de establecimientos industriales, comerciales, portuarios ferroviarios, etc., no pertenecientes a la Administración.

8 a 13

Las Administraciones que utilicen otros vehículos afectos al transporte a domicilio de cargas completas, que no entren en la definición de remolques porta-vagón o remolques ferrocarril-carretera, indicarán los datos en las columnas 8 a 10 u 11 a 13, las más apropiadas, y darán en el anexo los datos precisos sobre la naturaleza de estos vehículos así como su efectivo y su utilización.

Para empresas que hayan establecido un convenio con la Administración, no hay que considerar nada más que aquellas que trabajen por cuenta de la Administración, es decir, las que:

- a). - hacen toda la explotación por su propia cuenta con su material propio pagando una renta a la Administración (porcentaje de los ingresos, por ejemplo).
- b). - hacen toda la explotación con su material propio siendo pagadas por la Administración (en kilómetros recorridos, por ejemplo); la Administración recauda los ingresos.

8

Se entiende por remolque porta-vagón un vehículo de carretera que permite acarrear los vagones en puntos no accesibles por vía férrea.

La Administración dará en el anejo la descompo-

Columna.Observaciones.

sición del efectivo según la capacidad de los remolque, en toneladas.

10 Sólamente los pesos de las cargas transportadas deben indicarse con exclusión de la tara de los vagones.

11 Se entiende por remolque ferrocarril-carretera, un remolque de carretera para el transporte de cargas, que puede, indiferentemente, circular por carretera o ser cargado sobre un vagón especialmente acondicionado para recibirle.

La Administración dará en el anexo la descomposición del efectivo según la capacidad de los remolques en toneladas.

13 Solamente los pesos de la carga transportada debe indicarse con exclusión de la tara del remolque ferrocarril-carretera.

Las Administraciones que calculen el número de toneladas-kilómetro correspondientes a los recorridos totales por ferrocarril y carretera deben dar el valor en una llamada en la parte inferior del cuadro.

Estas toneladas-kilómetro se establecen solamente para la carga transportada con exclusión de la tara de los remolques ferrocarril-carretera.

14 a 23 Se entiende por container un instrumento auxiliar de transporte destinado a ser fácilmente cargado de mercancías a granel o ligeramente embaladas y a protegerlas eficazmente contra toda avería o expoliación; este instrumento está construido para permitir un uso repetido y está concebido para permitir sin manipulación de la carga, el transporte por todos los medios de locomoción, así como el paso fácil de uno de estos medios a otro.

Son considerados como "grandes containers" los containers de una capacidad superior a 3 metros cúbicos.

Columna.

Observaciones.

cos. Son igualmente considerados como "grandes containers" los containers en los que el volumen interior es inferior o igual a 3 metros cúbicos cuando el ferrocarril propietario o que los acepta, si se trata de containers particulares, estima que esta derogación es necesaria por la naturaleza del producto o la construcción especial del container.

Son contados como grandes containers con dispositivo propio de transporte, los grandes containers provistos de ruedas fijas y que necesitan, para su transporte por ferrocarril, el empleo de vagones provistos de dispositivos especiales para sujeción de la carga.

Los restantes grandes containers son considerados como normales.

Son considerados como "pequeños containers" los containers de una capacidad útil mínima de 1 metro cúbico y máxima de 3 metros cúbicos.

Para los containers térmicamente aislados, el volumen de aislamiento está comprendido en el mínimo de 1 metro cúbico. Son igualmente considerados como "pequeños containers" los containers cisternas de un volumen inferior a 1 metro cúbico y para los cuales la capacidad de carga es de menos de 1 tonelada.

17 a 19

Son a indicar respectivamente en estas columnas los efectivos de pequeños y grandes containers de particulares aceptados por las Administraciones.

24

En principio, se debe entender por recogida o entrega a domicilio los transportes considerados como tales en los documentos oficiales de cada Administración (Condiciones de transportes para el público), efectuados bien por la Administración, bien por las

Columna.

Observaciones.

Empresas que lo hayan convenido con élla. Cada Administración indicará en el anexo si ha fijado limitaciones y cuáles, en el servicio de recogida y entrega a domicilio.

En el tonelaje recogido y entregado a domicilio, se debe incluir también el relativo al servicio de los despachos centrales y de los depósitos de cargas.

=====

ANEXOS

INDICE DE ANEXOS

=====

ANEXO 1. - "Glosario de Transportes Interiores de la E. C. E."

1. - Antecedentes.

ANEXO 2. - Diccionario Práctico. Términos y Conceptos más usuales en mecanización administrativa.

1. - Antecedentes.

2. - Diccionario Práctico de Términos y Conceptos más usuales en mecanización administrativa.

ANEXO 3. - Fichas de la U.I. C. Relativas a Definición de Potencia Motriz.

Ficha 614-0, 1ª. edición, 1.1.53

Ficha 622-I, 1ª. edición, 1.1.53

Ficha 622-0, 2ª. edición, 1.1.66

Ficha 630,I, 1ª. edición, 1.1.53

ANEXO 4. - Fichas de la U.I. C. citadas en las notas explicativas para el establecimiento e interpretación de los cuadros.

Ficha 391-R, edición 1.1.57

Ficha 394-R, edición 1.1.59

Ficha 393-R, edición 1.1.57

Ficha 392-i, edición 1.1.59

Ficha 438-2-0, edición 1.1.68

ANEXO 5. - Modelo de cuadro completo.

=====

ANEXO 1

GLOSARIO DE TRANSPORTES INTERIORES DE LA E. C. E.

A N E X O 1

GLOSARIO DE TRANSPORTES INTERIORES DE LA E. C. E.

1. - Antecedentes.

La Comisión Económica para Europa en su Comité de Transportes Interiores, ha venido desarrollando una labor de creación de un Glosario de los Términos empleados generalmente en estadísticas, tarifas, estudios económicos y operaciones aduaneras referentes a los transportes interiores.

Esta importante labor puede servirnos de base para la ampliación del proyecto de terminología que figura en el presente estudio.

El detalle de lo publicado es:

"Glosario de Transportes Interiores"

Este glosario publicado por la Comisión de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa, tiene relacionados una serie de términos que están descritos en forma indicativa de su naturaleza, no constituyen una definición en sentido estricto y preciso de la palabra.

Las referencias de este documento son:

ME/71/68/D.5.

12 de marzo de 1968.

GE. 68-4462.

GLOSSAIRE DES TRANSPORTS INTERIEURS.

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE.

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS.

Comprende 639 términos, clasificados por orden alfabético, referentes a transportes interiores e incluye términos de ferrocarril, canteras, vías de navegación, etc.

=====

ANEXO 2

DICCIONARIO PRACTICO DE TERMINOS Y CONCEPTOS USUALES
EN MECANIZACION ADMINISTRATIVA

1. - Antecedentes.

La Asociación para el Progreso de la Dirección de Madrid, consciente de la importancia que ha adquirido en la última década el empleo de ordenadores en el tratamiento Electrónico o Automático de la Información pidió a la Comisión Técnica Asesora de la Sección de Usuarios de Mecanización, que elaborase una Terminología del tratamiento electrónico de la información, tan extensa y completa como fuera posible.

La presente publicación es fruto de tales trabajos, que pretende llenar el vacío que existía en este campo.

2. - Diccionario Práctico de Términos y conceptos más usuales en mecanización administrativa.

Este diccionario confeccionado por:

- D. Juan Calvet Seguí

Jefe del Departamento de Organización y Proceso de Datos de Unión Española de Explosivos.

- D. Juan Dalmau Huguet

Jefe de Organización y Métodos de Dragados y Construcciones.

- D. Luis Luna Lastra.

Subdirector General Técnico del Banco de Santander.

- D. Fernando Oliveros Rives.

Sub-Director de la RENFE.

- D. Alberto Rodríguez Vilariño.

Jefe de Automatización de Hidrocivil, S. A.

se presenta clasificado alfabéticamente según los términos ingleses.

Por cada término inglés se da el término español equivalente, si existe, dentro del vocabulario normal en la mecanización aunque no esté admitido por la Real Academia, su significado y un número

de referencia. Se ha suprimido la explicación en los términos con significado evidente, o en otros cuyo significado no estaba bien definido.

En un apéndice se incluye un vocabulario francés de los términos definidos.

La publicación de este Diccionario es muy reciente y como se ha indicado anteriormente es distribuida por la Asociación para el Progreso de la Dirección, de Madrid-14, calle de Montalbán nº. 3, 2º.

=====

ANEXO 3

**FICHAS DE LA U. I. C. RELATIVAS A DEFINICION DE
POTENCIA MOTRIZ**

A N E X O 3

FICHAS DE LA UIC RELATIVAS A DEFINICION DE POTENCIA MOTRIZ

Según se cita en la Terminología al hablar de término Potencia Motriz, la UIC lo define en las fichas siguientes:

Ficha 614-0. 1ª edición, 1-1-53

Locomotoras y Automotores eléctricos.

Locomotoras y Automotores a motores térmicos y a transmisión eléctrica.

Definición de una potencia de referencia para la comparación de materiales análogos.

1. - Objeto

La presente ficha tiene por fin precisar el método de cálculo a emplear para la determinación del valor de la potencia de referencia de toda máquina a motor eléctrico de las categorías más abajo designadas, de forma que permita a las Administraciones preparar las estadísticas que ellas han establecido para su parque y que son llamados a suministrar sea a la UIC, o a otros organismos internacionales.

Conviene sin embargo, señalar que los valores de potencia así determinados no presupone la capacidad de tracción de estas mismas máquinas cuando en el cálculo se hacen intervenir otros parámetros.

2. - Definición

La potencia de referencia P_r de toda locomotora y automotor eléctrico o de toda locomotora y automotor a motores térmicos y a transmisión eléctrica, es igual a la suma de potencias, expresada en C. V., que sus motores de tracción pueden desarrollar sobre los ejes en régimen unihorario, sin embargo, en el caso de máquinas a motores térmicos y a transmisión eléctrica, la potencia de referencia es más igual a la potencia de los motores térmicos en régimen continuo, deducción hecha de la potencia necesaria para los servicios auxilia-

res que ocasionan y las pérdidas en generadores y motores de tracción.

Debe de ser calculado en lo que se refiere a las indicaciones del Cuadro I que figura a continuación:

CUADRO I

Locomotoras y Automotores eléctricos o diesel eléctricos con motores a c. c.	Locomotoras y Automotores eléctricos con motores a corriente alterna
$P_r = n \times \frac{UI}{736} \times \rho \text{ (C. V.)}$ <p>n: número de motores</p> <p>U: tensión de alimentación del motor (volts) en régimen unihorario</p> <p>I: corriente a pleno campo (amperes) al régimen unihorario bajo la tensión U.</p> <p>ρ: rendimiento del motor sin engranajes al régimen anterior en Caballos de Capor</p>	$P_r = n \times \frac{q UI \cos \phi \times \rho}{736} \text{ (C. V.)}$ <p>n: número de motores</p> <p>q: número de fases del motor</p> <p>U: tensión activa de alimentación por fase (volts) al régimen unihorario.</p> <p>I: intensidad activa por fase (amperes) al régimen unihorario bajo la tensión U.</p> <p>$\cos \phi$: factor de potencia al régimen unihorario.</p> <p>ρ: rendimiento del motor sin engranajes al régimen anterior en Caballos de Vapor</p>

Ficha 622 I, 1ª. edición, 1-1-53

Locomotoras y automotores térmicos y a transmisión distinta a la eléctrica (1).

Definición de una potencia de referencia para la comparación de materiales análogos.

1.- Objeto

La presente ficha tiene por fin precisar el método de cálculo a emplear para la determinación del valor de la potencia de referencia de las má-

(1) La potencia de referencia, para las locomotoras y automotores a motores térmicos y a transmisión eléctrica, está definida por la ficha núm. 614.

quinas motores de las categorías más abajo designadas, de forma que permita a las Administraciones preparar las estadísticas que ellas han establecido para su parque y que son llamadas a suministrar sea a la UIC, o a otros organismos internacionales.

2. - Definición.

La potencia de referencia de locomotoras y automotores a motores térmicos y a transmisión distinta de la eléctrica es la potencia continua de los motores térmicos, afectada del coeficiente 0'80 para tener en cuenta los auxiliares y las pérdidas en la transmisión.

Ficha 622 0, 2ª. edición, 1-1-66.

Definición de la potencia nominal de locomotoras y automotores a motores de combustión.

1.-Objeto

La presente ficha tiene por objeto precisar el método de cálculo a emplear para determinar la potencia nominal de locomotoras y automotores a motores de combustión.

La potencia nominal así calculada es sólo la utilizada para las necesidades de las Administraciones de la UIC cuando se trata de definir o de designar las locomotoras y automotores a motores de combustión, en todos los casos y en particular en todos los documentos.

2. - Definición de la potencia nominal.

La potencia nominal de locomotoras y automotores a motores de combustión es la potencia máxima disponible sobre los ejes de motores eléctricos de tracción o sobre los ejes de salida de las cajas de velocidades, calculada conforme al art. 3.

3. - Cálculo de la potencia nominal.

3.1. - La potencia nominal de locomotoras y automotores a motores de combustión es calculada a partir de la potencia máxima de utilización en servicio de motores de combustión proveedores de la energía de tracción, potencia máxima de utilización en servicio.

3.2. - Para obtener la potencia nominal, se deduce, de la suma de potencias máximas de utilización en servicio de motores de combustión proveedores, de la energía de tracción de la locomotora o del automotor, las cantidades enumeradas a continuación:

3.2.1. - La suma de potencia de motores proveedores de las máquinas auxiliares que arrastran directa o indirectamente, es decir de otras máquinas distintas de las que transmiten la potencia a los ejes.

No son deducibles las potencias suministradas por las máquinas auxiliares tomadas en cuenta en la potencia útil del motor diesel, tal como se define en el artículo 2 de la ficha 623 1. Cada una de las máquinas auxiliares se supone absorbe su potencia mínima compatible con el funcionamiento de los motores a la potencia máxima de utilización en servicio.

Por convenio, esta potencia se toma, para cada máquina auxiliar igual a los $2/3$ de la potencia relacionada sobre las curvas características de la máquina considerada, a la velocidad de rotación correspondiente al régimen al cual el motor desarrolla su potencia máxima de utilización en servicio. Sin embargo, para las máquinas auxiliares arrastradas por motores diesel de forma fija y de carga no regulada, la potencia se deducirá íntegramente.

3.2.2. - Valor mínimo de pérdidas de potencia que se producen, cuando los motores de combustión desarrollan la potencia máxima de utilización en servicio, en los órganos de transmisión propiamente dichos, es decir en:

- los generadores principales y los motores de tracción de transmisión eléctrica,
- las cajas de velocidades de transmisión distinta de las eléctricas.

El valor mínimo de las pérdidas en una transmisión cuando el motor desarrolla su potencia máxima de utilización en servicio se deduce de las curvas características de la transmisión.

En el caso de transmisión eléctrica, las curvas características son relacionadas siguiendo las reglas de la ficha 620.

3.3. - La potencia nominal de locomotoras y automotores o motores de combustión, no pueden sobrepasar la suma de potencias susceptibles de ser transmitidas sobre los ejes de los motores eléctricos de tracción, o sobre los ejes de salida de las cajas de velocidades, en las condiciones precisadas a continuación:

3.3.1. - Si se trata de transmisiones eléctricas, en régimen continuo de generadores o de motores eléctricos de tracción.

3.3.2. - Si se trata de transmisiones hidráulicas, cuando los órganos hidráulicos absorben la potencia máxima a la entrada de la caja de velocidades.

3.3.3. - Si se trata de transmisiones mecánicas cuando la caja de velocidades transmite su potencia máxima garantizada.

Ficha 630 I, 1ª edición, 1-1-53

Locomotoras de vapor

Definición de una potencia de referencia.

1. - Objeto.

La presente ficha tiene por fin precisar el método de cálculo a emplear para la determinación del valor de la potencia de referencia de las locomotoras de vapor de las categorías más abajo designadas, de forma que permita a las Administraciones preparar las estadísticas que ellas han establecido para un parque y que son llamadas a suministrar sea a la UIC, o a otros organismos internacionales.

2. - Definición.

La potencia de referencia de las locomotoras a vapor es la potencia en llanta, calculada según las fórmulas siguientes:

- caso de locomotoras de dos cilindros de simple expansión o locomotoras de doble expansión.

$$Nu = 0,91 \quad Hv \quad \frac{101-3'27 \varphi_h}{10'3 - 0'255 Pk}$$

- caso de locomotoras a tres cilindros:

$$Nu = 0,87 \quad Hv \quad \frac{101-3'27 \varphi_h}{10'3 - 0'255 Pk}$$

donde:

Nu es la potencia en llanta, expresada en C. V.

Hv la superficie de calefacción, expresada en m².

φ_h la relación $\frac{\text{superficie de calefacción indirecta}}{\text{superficie de calefacción por radiación}}$

Pk presión de la caldera, expresada en hectopiezas.

(0,255 Pk donde Pk está en hectopiezas, representa 0,25 Pk si se expresa en atmósferas).

ANEXO 4

**FICHAS DE LA U. I. C. CITADAS EN LAS NOTAS EXPLICATIVAS
PARA EL ESTABLECIMIENTO E INTERPRETACION DE LOS
CUADROS**

ANEXO 4

FICHAS DE LA UIC CITADAS EN LAS NOTAS EXPLICATIVAS PARA EL ESTABLECIMIENTO E INTERPRETACION DE LOS CUADROS

Las fichas de la UIC citadas en las Notas explicativas son las siguientes:

Ficha UIC nº. 391-R, edición 1-1-57

CRITERIOS DE SEPARACION DE LOS GASTOS DE MANTENCION; DE RENOVACION Y DE INVERSIONES, RECOMENDADOS BAJO EL PUNTO DE VISTA DE LA ESTADISTICA.

Para las necesidades estadísticas, los criterios a adoptar para la separación de los gastos de explotación o de los gastos de inversiones entre la mantención, la renovación y la inversión son los que figuran en el cuadro anexo.

Son considerados, bajo el punto de vista estadístico, como:

RENOVACION:

los gastos referentes

- al reemplazamiento idéntico o conceptuado como tal (1) del material rodante (locomotoras, coches y vagones).
- al reemplazamiento sistemático a nuevo, siguiendo un programa anual preestablecido efectuado en un conjunto que no puede ser tomado como una unidad específica (vía, corriente, líneas telefónicas, cables, etc);
- al reemplazamiento sistemático a nuevo, siguiendo un programa anual preestablecido, de una partida de la misma naturaleza, efectuado en una categoría de vehículos, de aparatos, de instalaciones, etc.

NUEVAS INVERSIONES (Primer Establecimiento):

- de una manera general, los gastos que tienen por objeto la adquisición o la creación de bienes muebles o inmuebles, corporales o incorporales, que proporcionen un incremento real del activo inmovilizado de la Administración; sin embargo, en el caso en que las amortizaciones industria-

(1) Es conceptuado "reemplazamiento idéntico" el reemplazamiento que ofrece una capacidad de producción análoga al objeto reemplazado, incluso si su nuevo valor es diferente al antiguo.

Criterios de separación de los gastos de mantención, de renovación y de inversiones, recomendados bajo el punto de vista de la estadística:

NATURALEZA DEL GASTO	MANTENCION Y REPARACION	RENOVACION	NUEVAS INVERSIONES
<p>A. - <u>EN GENERAL NUEVAS ADQUISICIONES QUE AUMENTEN EL ACTIVO INMOVILIZADO.</u></p>			<p>Enteramente</p>
<p>B. - <u>MATERIAL RODANTE</u> <u>LOCOMOTORAS DE VAPOR.</u> -reemplazamiento completo (1)</p> <p>- reemplazamiento de la caldera</p> <p>- reemplazamiento de otros órganos</p>	<p>enteramente</p>	<p>enteramente, incluso si se trata de otro sistema de tracción (diesel, eléctrico, etc.)</p> <p>enteramente</p>	
<p><u>LOCOMOTORAS ELECTRICAS O DIESEL.</u> - reemplazamiento completo (1)</p> <p>- reemplazamiento de los motores eléctricos o diesel de tracción</p> <p>- reemplazamiento de otros motores u otros órganos</p>	<p>enteramente</p>	<p>enteramente, incluso si de trata de otro sistema</p> <p>enteramente</p>	

(1) Por adquisición o por operaciones internas de la Administración ferroviaria.

NATURALEZA DEL GASTO	MANTENCION Y REPARACION	RENOVACION	NUEVAS INVERSIONES
<p>AUTOMOTORES ELECTRICOS O DIESEL.</p> <ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento completo (1) - reemplazamiento de los motores eléctricos o diesel de tracción - reemplazamiento de otros motores u órganos 	<p>enteramente</p>	<p>enteramente</p> <p>enteramente</p>	
<p>COCHES</p> <ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento completo (1) - reemplazamiento parcial 	<p>enteramente</p>	<p>enteramente</p>	
<p>VAGONES</p> <ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento completo (1) - reemplazamiento parcial 	<p>enteramente</p>	<p>enteramente</p>	
<p>VEHICULOS AUTOMOVILES</p> <ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento completo (1) - reemplazamiento parcial 	<p>enteramente</p>	<p>enteramente</p>	
<p>TRANSFORMACION, MODIFICACION DEL MATERIAL RODANTE.</p>		<p>Si concurre que transformación o la modificación es idéntica.</p>	<p>Suplemento entre el valor nuevo y el valor idéntico en caso de ampliación o mejora</p>

(1) Por adquisición o por operaciones internas de la Administración ferroviaria.

NATURALEZA DEL GASTO	MANTENCION Y REPARACION	RENOVACION	NUEVAS INVERSIONES
<p>C. - VIAS E INSTALACIONES.</p> <p>a) VIAS</p> <ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento sistemático a nuevo, siguiendo programa anual pre-establecido, salvo reemplazamiento accidental (comprendida mano de obra y gastos accesorios) - superestructura completa - rieles sólo - durmientes sólo - balasto sólo - accesorios - reemplazamiento con materiales de reemplazo o reemplazamiento accidental (comprendida mano de obra y gastos accesorios) - superestructura completa - rieles sólo - durmientes sólo - balasto sólo - accesorios - revisión después de la renovación - construcción de nuevas vías - modificaciones de vía 	<p style="text-align: center;">enteramente</p> <p style="text-align: center;">enteramente</p> <p style="text-align: center;">simple desplazamiento de los elementos existentes</p>	<p style="text-align: center;">Enteramente; sin embargo, para los rieles sólomente cuando concurre el reemplazamiento idéntico.</p>	<p style="text-align: center;">Suplemento entre el valor nuevo y el valor idéntico en caso de refuerzo de los rieles sólomente.</p> <p style="text-align: center;">enteramente</p> <p style="text-align: center;">nuevas aportaciones realizadas fuera de las modificaciones</p>

NATURALEZA DEL GASTO	MANTENCION Y REPARACION	RENOVACION	NUEVAS INVERSIONES
<p>b) APARATOS DE VIA</p> <ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento sistemático a nuevo, siguiendo programa anual pre-establecido, bien sea del aparato completo, bien de la parte de madera sólo o de la parte metálica sólo (salvo reemplazamiento accidental) (comprendida mano de obra y gastos accesorios). - reemplazamiento con materiales de reemplazo o reemplazamiento accidental (comprendida mano de obra y gastos accesorios). 	<p>enteramente</p>	<p>Si concurre que es reemplazamiento idéntico</p>	<p>Suplemento entre el valor nuevo y el valor idéntico en el caso de ampliación o refuerzo</p>
<p>c) INSTALACIONES DIVERSAS.</p> <p>I- Parachoques, puentes-báscula, placas giratorias, carros transbordadores, gálibos de carga, grúas hidráulicas, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento sistemático a nuevo, siguiendo programa anual pre-establecido salvo reemplazamiento accidental (comprendida mano de obra y gastos accesorios) 		<p>enteramente, si concurre que el reemplazamiento es idéntico</p>	<p>Suplemento entre el nuevo valor y el valor idéntico en caso de ampliación o de refuerzo.</p>

NATURALEZA DEL GASTO	MANTENCION Y REPARACION	RENOVACION	NUEVAS INVERSIONES
<ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento con materiales de reemplazo o reemplazamiento accidental (comprendida mano de obra y gastos accesorios). 	<p>enteramente</p>		
<p>II - Cerramientos, cunetas, empedrados, revestimientos, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento sistemático a nuevo, siguiendo programa anual preestablecido, salvo reemplazamiento accidental (comprendida mano de obra y gastos accesorios). - reemplazamiento con materiales de reemplazo o reemplazamiento accidental (comprendida mano de obra y gastos accesorios) 	<p>enteramente</p>	<p>enteramente</p>	
<p>III- Conducciones de agua y depósitos</p> <ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento sistemático a nuevo, siguiendo programa anual preestablecido, salvo reemplazamiento accidental (comprendida mano de obra y gastos accesorios). 		<p>enteramente si concurre que el reemplazamiento es idéntico.</p>	<p>Suplemento entre el nuevo valor y el valor idéntico en caso de ampliación o de refuerzo</p>

NATURALEZA DEL GASTO	MANTENCION Y REPARACION	RENOVACION	NUEVAS INVERSIONES
<ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento con materiales de reemplazo o reemplazamiento accidental (comprendida mano de obra y gastos accesorios) 	<p>enteramente</p>		
<p>IV- Edificios y obras de fábrica.</p>			
<ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento completo por unidad 		<p>enteramente si concurre que el reemplazamiento es idéntico</p>	<p>Suplemento entre el valor nuevo y el valor idéntico</p>
<ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento de una parte importante 		<p>- de -</p>	<p>- de -</p>
<ul style="list-style-type: none"> - otros gastos 	<p>enteramente</p>		
<p>d) INSTALACIONES DE SEÑALIZACION, ILUMINACION Y FUERZA MOTRIZ.</p>			
<ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento sistemático a nuevo, siguiendo programa anual pre-establecido, salvo reemplazamiento accidental (comprendida mano de obra y gastos accesorios). 			<p>Suplemento entre el valor nuevo total y el valor idéntico en caso de ampliación o refuerzo.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento con materiales de reemplazo o reemplazamiento accidental (comprendida mano de obra y gastos accesorios) 	<p>enteramente</p>		

NATURALEZA DEL GASTO	MANTENCION Y REPARACION	RENOVACION	NUEVAS INVERSIONES
<p>e) INSTALACIONES DE TELECOMUNICACION</p> <ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento sistemático a nuevo, siguiendo programa anual pre-establecido salvo reemplazamiento accidental (comprendida mano de obra y gastos accesorios). - reemplazamiento con materiales de reemplazo o reemplazamiento accidental (comprende mano de obra y gastos accesorios) 	<p>enteramente</p>	<p>enteramente, si concurre que el reemplazamiento es idéntico</p>	<p>Suplemento entre el valor nuevo total y el valor idéntico en caso de ampliación o refuerzo.</p>
<p>f) INSTALACIONES DE TRACCION ELECTRICA.</p> <ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento sistemático a nuevo, siguiendo programa anual pre-establecido, salvo reemplazamiento accidental (comprendida mano de obra y gastos accesorios). - reemplazamiento con material de reemplazo o reemplazamiento accidental (comprende mano de obra y gastos accesorios) 	<p>enteramente</p>	<p>enteramente, si concurre que el reemplazamiento es idéntico</p>	<p>Suplemento entre el valor nuevo total y el valor idéntico en caso de ampliación o refuerzo.</p>

NATURALEZA DEL GASTO	MANTENCION Y REPARACION	RENOVACION	NUEVAS INVERSIONES
<p>D. - MOBILIARIO Y UTILLAJE.</p> <ul style="list-style-type: none"> - reemplazamiento del pequeño utillaje y transformación o reparación del mobiliario. - reemplazamiento del gran utillaje y reemplazamiento a nuevo del mobiliario. 	<p>enteramente</p>	<p>enteramente</p>	

Ficha UIC n.º. 394-R, edición 1-1-59

REGLAS A SEGUIR PARA EL ESTABLECIMIENTO DE ESTADISTICAS DEL TRAFICO DE CARGAS.

Cuyos epígrafes principales con carácter resumido son los siguientes:

GENERALIDADES:

RECOMENDACIONES:

A) Establecimiento del número de toneladas transportadas.

(Columna 4 a 14 del cuadro 2-3 de la Estadística de la UIC).

1. - Peso de una expedición.
2. - Peso de tasación.
3. - Tasado al peso mínimo.
4. - Cargas especiales que no hay que considerar el peso.
5. - Pesos de animales.
6. - Líquidos.
7. - Transportes funerarios.

B) Establecimiento del número de toneladas-kilómetro.

(Columna 16 a 25 del cuadro 2-3 de la Estadística de la UIC).

a) Reglas generales:

1. - Número de toneladas transportadas.
2. - Distancia del transporte.
3. - Transporte tasado a la distancia mínima.
4. - Ciertas líneas especiales en donde no hay que considerar la dis-

tancia.

b) Métodos recomendados en orden a la exactitud:

1. - Establecimiento del número de toneladas-kilómetro de cada expedición.
2. - Formación de costos de distancia y establecimiento del peso total transportado en cada costo de distancia.
3. - Multiplicación del número total de toneladas transportadas por la distancia media de expedición.
4. - División de los ingresos por el ingreso medio por tonelada-kilómetro.
5. - Multiplicación del número de vagones-kilómetro o ejes-kilómetro por la carga media de un vagón o de un eje-vagón.

C) Separación siguiendo el origen de las cargas.

(Columna 8 a 11 y 19 a 22 del cuadro 2-3 de la Estadística de la UIC).

Generalidades.

Métodos recomendados

1. - Importación por registro directo.
2. - Llegada a una estación de contacto o a otra estación del país del importador y envío hacia la estación de destino.
3. - Llegada a una estación de contacto o a otra estación del país importador y reexpedición.
4. - Tránsito.

Ficha UIC nº. 393-R, edición 1-1-57 puesta al día 1-1-58.

REGLAS A SEGUIR PARA EL ESTABLECIMIENTO DE ESTADÍSTICAS DE RECORRIDOS y DE TONELAJE.

Para el establecimiento de las estadísticas de recorridos y de tonelaje concerniente al cuadro 2-111 (Recorridos de trenes), 2-112 (Tonelaje kilométrico bruto de trenes) y 2-12 (Recorridos del material rodante), se recomienda seguir las reglas expuestas en el anexo a la presente ficha:

- a) Cuando la presente ficha indica varios métodos de establecimiento de datos estadísticos, el primero es el que se recomienda.

b) Se recomienda utilizar el boletín de tracción (u hoja de trabajo) como documento de base único, para el establecimiento de las estadísticas de recorridos y de tonelaje que figuran en los cuadros 2-111, 2-112 y 2-12 de la Estadística internacional y hacen figurar en este boletín los datos siguientes:

1. - Sistema de tracción (en general, el número de vehículos motor basta para que este dato sea preciso).
2. - Género de tráfico asegurado (pasajeros, cargas, mixto, otros).
3. - Naturaleza de recorridos (con tren, en agregación, en vacío, en maniobras de tren, en maniobras de clasificación, etc).
4. - Recorridos de carretera efectuados, expresados en kilómetros.
5. - Número de minutos de maniobras (a transformar en kilómetros según los coeficientes propios de cada Administración).
6. - Carga real remolcada. expresada en toneladas (toda variación durante la ruta debe expresarse en una nueva inscripción con indicación de los recorridos).
7. - Número de coches cargados remolcados.
8. - Número de coches vacío remolcados.
9. - Número de vagones cargados remolcados.
10. - Número de vagones vacíos remolcados.
11. - Número de furgones remolcados, sean de pasajeros o de cargas.

A continuación figuran unos anexos, para cumplimentar los cuadros de las estadísticas, que se han mencionado anteriormente. Están presentados bajo los siguientes epígrafes:

1. - Columnas:
Se señalan las de los cuadros estadísticos que hay que cumplimentar.
2. - Referencias:
El epígrafe de la columna.
A) Documento base
3. - B) Agentes encargados
4. - Métodos:
Se explica el método que se debe utilizar.

5. - Observaciones:

A continuación figura un extracto de las notas explicativas con una columna para observaciones.

Ficha UIC, 392-i, edición 1-1-59.

ESTABLECIMIENTO DE DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A LOS TRANSPORTES POR CARRETERA ASEGURADOS POR O PARA LA CUENTA DE LAS ADMINISTRACIONES DE FERROCARRILES.

CAPITULO I

APLICACION DE LA FICHA. -

Indica las reglas a seguir para establecer los elementos estadísticos de transportes por carretera de pasajeros o cargas.

A continuación da unas normas sobre los casos que hay que aplicar estas reglas.

CAPITULO II

Transporte de pasajeros por carretera.

1. - Longitud de las líneas (cuadro 1-11).

Explica qué trayectos deben ser comprendidos y cuáles excluidos. Da unas normas para el cálculo de la longitud.

2. - Efectivos de vehículos (cuadro 1-21)

Indica qué vehículos deben estar comprendidos y normas para el caso de utilización temporal o parcial de los mismos.

Cita a continuación tres métodos para el cálculo.

3. - Número de plazas ofrecidas (cuadro 1-31).

Es el número de plazas ofrecidas correspondientes al número de vehículos que se cita en 2 anterior. Cita dos sistemas de cálculo de este número.

4. - Número de vehículos-kilómetro (cuadro 2-12).

Establece el sistema y las fuentes documentales que hay que utilizar para este cálculo.

5. - Número de pasajeros transportados (cuadro 2-2)

Establece el método de cálculo y los documentos que se basa (boletos, tarjetas, etc.), puntualiza las exigencias de este método.

6. - Número de pasajeros-kilómetro (cuadro 2-2).

Establece el sistema para su cálculo, en los casos de pasajeros con boleto de autobús, con tarjeta de abono, etc.

7. - Ingresos (cuadro 3-1).

Los ingresos son generalmente conocidos por la contabilidad. Establece el sistema de repartición de los ingresos por categorías de tarifa.

CAPITULO III

Transporte de cargas por carretera.

1. - Longitud de líneas (cuadro 1-11).

Establece el sistema para la cumplimentación de este dato.

2. - Efectivo de vehículos (cuadro 1-21).

Indica qué vehículos deben estar comprendidos y normas para el caso de utilización temporal o parcial de los mismos.

3. - Número de toneladas de capacidad (cuadro 1-32).

La capacidad corresponde a la de los vehículos citados en 2 anterior.

4. - Número de vehículos-kilómetro (cuadro 2-12).

Establece en qué documentos de servicio hay que basarse para el cálculo de este dato.

5. - Número de toneladas transportadas (cuadro 2-3).

El número a indicar es el de toneladas tasadas y establece varios métodos para su determinación.

6. - Número de toneladas-kilómetro (cuadro 2-3).

En este punto se expresan varias normas para su establecimiento y consideraciones para su cálculo.

7. - Ingresos (cuadro 3-2).

Establece un sistema de evaluación para el caso en que los ingresos no sean conocidos separadamente en la contabilidad.

CAPITULO IV

Datos estadísticos comunes a los transportes de pasajeros y de cargas por carretera.

1. - Efectivos de personal (cuadro 1-4).

Indica el método que debe seguirse para el establecimiento de este dato.

2. - Gastos (cuadro 3-4).

Indica las partidas que debe comprender.

3. - Consumo de carburantes y de lubricantes (cuadro 4-1).

Establece las normas a seguir.

4. - Accidentes

Establece las normas a seguir para la obtención de este dato.

Ficha UIC, 438-2-0, edición 1-1-68

MARCAJE DE IDENTIFICACION DEL MATERIAL DE CARGAS.

GENERALIDADES

Los vagones deben llevar las inscripciones necesarias para permitir su identificación fácil y precisa. Establece los elementos que deben componer el marcaje de un vagón.

CAPITULO I

Identificación del régimen de cambio.

Establece que debe ser indicado en la caja del vagón y fija el sistema que debe seguirse.

CAPITULO II

Identificación de la Administración propietaria o matriculadora.

Establece el sistema.

CAPITULO III

Identificación de características de explotación y del número de serie de los vagones.

Establece el sistema de marcaje en letras y cifras.

CAPITULO IV

Auto-control

Fija el sistema por medio de una cifra.

CAPITULO V

Posición del marcaje sobre la caja del vagón.

Establece las normas a seguir.

A continuación se figuran unas Anexos:

ANEXO I

Codificación de los regímenes de cambio y de ciertas características de circulación del material rodante.

ANEXO II

Codificación unificada numérica de las Administraciones de ferrocarriles.

ANEXO III

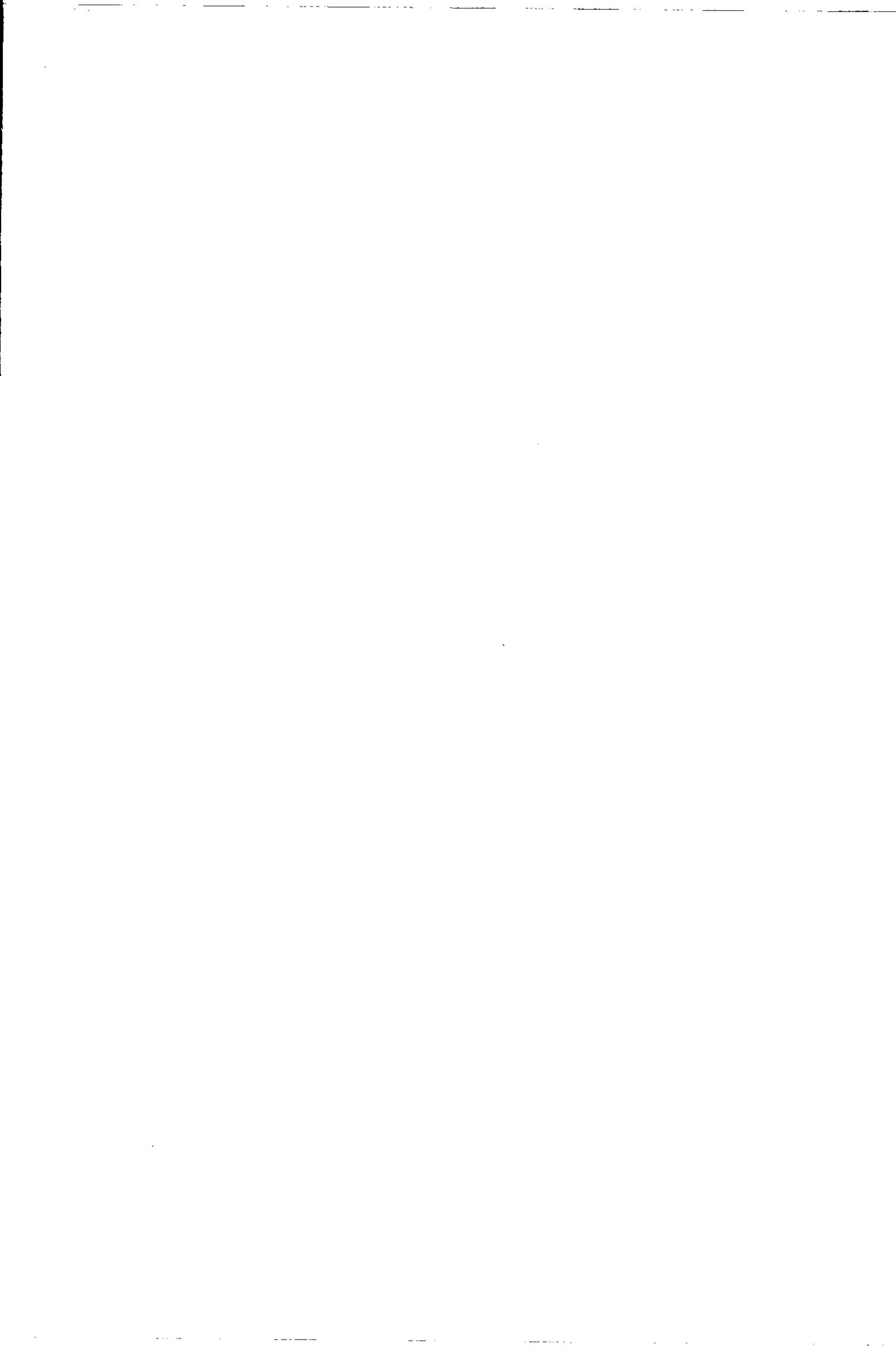
- a) Significación de las letras de serie
- b) Marcaje internacional-letras- de los vagones
- c) Marcaje nacional -letras- de los vagones
- d) Codificación cifrada de las características de explotación y número de serie de los vagones.

ANEXO IV

Auto-control de números matriculados.

ANEXO 5

MODELO DE CUADRO COMPLETO



INECO

INECO

TNECO

INCO

INECO