Julio 2006
3ª época
Número 2

semaf

bias

boletin informativo de los afiliados a semaf

- Noveno Congreso de SEMAF en León
- Discurso de apertura del IX Congreso
- Orden ministerial de homologación.
- Presentación de la nueva sede de SEMAF
- Dictada sentencia en el juicio por el accidente de Chinchilla

- La bia legal
- Noticias de afiliados
- Modelismo ferroviario
- Fotografia
- Naturaleza
- Libros, cine, discos

semaf

En ESPAGNE
TOUT EST COULEUR
Renfe
RESEAU NATIONAL DES CHEMINS DE FER ESPAGNOLS

Julio 2006
3ª época
Número 2

semaf

bias

boletin informativo de los afiliados a semaf

Sumario

•En portada

4 Noveno Congreso de SEMAF
En León los dias 8,9 y 10 de Marzo

5 Discurso de apertura del IX Congreso
a cargo de nuestro Secretario general

8 Orden ministerial de homologación.
Somos Maquinistas

10 Nueva sede de SEMAF.

11 Dictada sentencia en el juicio
por el accidente en Chinchilla

•La bia legal

12 Reclamación de haberes
Trámites y plazos

•Noticias de afiliados

13 Encuentros culturales y aniversarios
de las promociones 36ª, 38ª, 41ª y 2ª.

•Modelismo ferroviario

14 Locomotora Renfe serie 7000

•Fotografía

16 Con otro color, solo imágenes

•Naturaleza

17 Descenso de barrancos

•Libros, cine, discos

18 Juán Eslava Galán
Chema de la Peña, Gabriel Velazquez
David Gilmour.

Editorial

En primer lugar, debemos disculparnos por el tiempo transcurrido desde la publicación del último número, si bien esperamos que, a partir de ahora, podamos publicar la revista con la regularidad deseada. En segundo lugar, esperamos que hayáis acogido favorablemente que el envío se realice al domicilio, dado que entendemos que supone una mayor comodidad para vosotros y evita los problemas acaecidos con los números anteriores, que en algunos casos no llegaban a los destinatarios. En tercer lugar, queremos señalar, una vez más, la necesidad de que completéis los datos de la ficha de afiliación, dado que todavía faltan los de muchos afiliados y, por lo tanto, entre otros aspectos, no se os puede enviar a todos la revista al domicilio.

Dado el tiempo transcurrido, se han producido importantes novedades desde el número anterior, siendo algunas de ellas de gran relevancia para nuestra Organización y nuestro Colectivo, por lo que las trataremos en páginas siguientes.

Por un lado, ha tenido lugar la celebración de un Congreso, el máximo órgano de nuestro Sindicato. En el mismo, se aprobaron la Ponencia Económica y la Ponencia de Estrategia Sindical, esta última por unanimidad, si bien no fue posible aprobar unos nuevos Estatutos dado que no se alcanzó la mayoría de dos tercios requerida para ello. La Comisión Ejecutiva resultó elegida con algo más del 61%, superando a la lista alternativa presentada, que obtuvo el 34% de los votos. No obstante, podemos afirmar que, como corresponde después del ejercicio democrático de optar entre alternativas diversas, el Sindicato ha salido reforzado y con la unidad necesaria para afrontar los nuevos y difíciles retos que todavía tenemos por delante.

El primer ejemplo de ello lo tenemos en la consecución de uno de nuestros principales objetivos históricos: la homologación de la profesión de maquinista, que, ante las dificultades encontradas en el camino, ha hecho necesario recurrir a toda la Organización convocando huelgas con el apoyo unánime del Comité Estatal, aún cuando finalmente no se hayan realizado por haber alcanzado un acuerdo "in extremis". Era un gran objetivo, alcanzarlo ha sido largo y, finalmente, difícil, pero precisamente por ello y por haberlo hecho entre todos, debemos sentirnos más orgullosos de haberlo conseguido.

Otro "objetivo histórico" de muchos afiliados también se ha alcanzado: ya tenemos un Carnet de Afiliado a S.E.M.A.F. Esperamos que el diseño y formato elegidos sean de vuestro agrado y que, en un futuro próximo, podamos darle mayor utilidad aportando nuevos servicios a través del mismo.

Noveno Congreso de SEMAF. En León los dias 8, 9, y 10 de Marzo

Celebramos durante los días ocho, nueve y diez de marzo nuestro IX Congreso en el Hostal San Marcos de León, quedando constituida la nueva Comisión Ejecutiva de SEMAF, que guiará sus pasos conforme a la nueva estrategia definida por nuestro sindicato.

León acogió durante los dias ocho, nueve y diez de Marzo el IX Congreso de SEMAF, al que asistieron la totalidad de sus órganos de representación.

Al acto de apertura nos acompañaron como invitados el presidente y directores generales de Renfe Operadora, el equipo directivo del C.H.F. y D. Jesús Mª Cantalapiedra Moro, Concejal Delegado de Turismo y Patrimonio Cultural del Ayuntamiento de León.

La tarde anterior fuimos recibidos por el presidente de la Diputación de León D. Francisco Javier García-Prieto Gómez en el Palacio de Los Guzmanes, sede de dicha institución, donde nos mostraron sus instalaciones y degustamos un vino de bienvenida a la ciudad.

Secretario General: Juan Jesús García Fraile
Secretario Organización y Administración: Salvador Santos Castuera
Secretario de Acción Sindical: Roberto Sáez Izquierdo
Secretario de Normativa y Seguridad: Manuel Rodríguez Fernández
Secretario de Prevención y Riesgos Laborales: Ángel Peña Pérez
Secretario de Información y Prensa: Santiago Pino Jiménez
Secretario del Área de Alta Velocidad: Gabriel Lambás Yuguero
Secretario del Área de Grandes Líneas: Eduardo Camarena Pastoriza
Secretario del Área de Cercanías: José María Blázquez Blázquez
Secretario del Área de Regionales: José Oriol Rovira
Secretario del Área de Mercancías: Carlos Segura Martín
Secretario Económico: Jesús Carlos Blanco García

Durante los tres dias siguientes y bajo el lema "A toda máquina", los asistentes trabajaron en las distintas mesas de ponencia, propuestas para configurar la nueva andadura de nuestro sindicato.

Estos fueron los temas tratados :

-Memoria de Gestión de la Comisión Ejecutiva:
Aprobada con el 58% de los votos.
-Ponencia de Estrategia Sindical:
Aprobada por unanimidad.
-Ponencia Económica:
Aprobada con el 90% de los votos.
-Ponencia de Reglamento de Congresos:
Aprobada con el 95% de los votos.
-Ponencia de Estatutos:
Rechazada, pese a contar con el 54% de los votos, al no alcanzar los 2/3 necesarios para su aprobación.

Asimismo, se procedió a la elección de la nueva Comisión Ejecutiva, que con un apoyo del 61% de los votos, quedando configurada como podeis ver en el recuadro.

La documentación completa de todos los temas tratados durante el congreso se encuentran a vuestra disposición en la zona restringida de nuestra página web y en vuestras secciones sindicales

Solo nos queda agradecer la hospitalidad recibida por parte de los integrantes de la sección sindical de León, Diputación y Ayuntamiento de León, equipo directivo y trabajadores del Hostal San Marcos y todos aquellos leoneses que facilitaron nuestro trabajo durante estos tres dias de congreso

NUEVA ETAPA, NUEVOS RETOS, MISMA ILUSIÓN...

A TODA MÁQUINA

-Mesa de ponencia de Estatutos

-Mesa de ponencia de Estrategia

-Mesa de ponencia Económica

-Mesa de Reglamento de Congresos

Discurso de apertura del IX Congreso a cargo de nuestro Secretario General

-Juan Jesús García Fraile

Muy buenas tardes a todos y todas y bienvenidos al IX Congreso de S.E.M.A.F.

En primer lugar, quiero agradecer vuestra presencia a todos los asistentes: Delegados de las Secciones Sindicales, Ex-secretario General de S.E.M.A.F., señor Presidente de Renfe Operadora, señor Director General de la Asociación Colegio de Huérfanos Ferroviarios, resto de representantes de la Dirección de dichas empresas e instituciones y compañeros que, de una u otra forma, han colaborado en la organización de este evento, especialmente los pertenecientes a la Sección Sindical de León, cuya colaboración ha sido imprescindible para la organización del mismo.

Asimismo, quiero agradecer expresamente la gran acogida dispensada a nuestra Organización por parte de las autoridades locales: Ayuntamiento de León y Diputación Provincial, así como a la Dirección del Hostal San Marcos, cuya disposición para facilitar el desarrollo de nuestro IX Congreso en la ciudad de León y en este marco excepcional merece nuestro reconocimiento.

Tratándose de un Congreso de S.E.M.A.F., todos echamos en falta la presencia del primer Secretario General de nuestro Sindicato, Juan Oliver, quien en estos días está afrontando problemas de salud y al que desde aquí quiero enviar un fuerte abrazo y desearle un pronto restablecimiento.

"...somos capaces de ser protagonistas en el escenario en el que se está definiendo nuestro futuro, al pasar a ser SEMAF el Sindicato mayoritario de la principal empresa ferroviaria"

Desde la celebración del VIII Congreso de nuestro Sindicato, en Bilbao, ha transcurrido un tiempo relativamente breve. Sin embargo, tal como preveíamos en el mismo, se han sucedido a gran velocidad acontecimientos de gran relevancia en nuestro entorno profesional y laboral que han modificado por completo el escenario en el que nuestra Organización desarrolla su actividad principal.

En primer lugar y como aspecto fundamental, quiero destacar la trascendencia de la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario y la consiguiente separación de la antigua Renfe en dos empresas: ADIF y Renfe Operadora.

Nuestro Sindicato, cuyo papel hasta entonces en el ámbito institucional podía considerarse ciertamente marginal, apostó por implicarse decididamente en el desarrollo de la Ley del Sector Ferroviario y defender los intereses de nuestro Colectivo en la definición del nuevo marco que se establecía para el transporte ferroviario.

"...SEMAF, apostó por implicarse decididamente en el desarrollo de la Ley del Sector Ferroviario y defender los intereses de nuestro Colectivo en el nuevo marco establecido para el transporte ferroviario"

Esta implicación directa de nuestra Organización en esta materia conllevó dos aspectos fundamentales: un mayor esfuerzo por parte de todos los que componemos el Sindicato para desarrollar los trabajos necesarios para defender nuestros intereses y trasladar nuestros planteamientos a los distintos foros y una participación responsable en los mismos que permitiese que, a la vez que cumplíamos dichos objetivos inmediatos, el resultado final no supusiese una hipoteca del sistema de transporte ferroviario en su conjunto y de la empresa a la que la práctica totalidad de los maquinistas quedábamos adscritos en el nuevo marco legal de forma particular.

Entiendo que, a la vista del resultado final, ambas premisas se cumplieron sobradamente y creo que debemos felicitarnos por ello, puesto que, más allá del resultado concreto del trabajo desarrollado, que considero altamente positivo, este hecho supuso un hito importante para nuestro Sindicato: creernos capaces de ser protagonistas en el escenario en el que se estaba definiendo nuestro futuro y asumir las responsabi-

lidades que de dicho marco se derivaban para una Organización que, como la nuestra, pasaba a ser el Sindicato mayoritario de la principal empresa ferroviaria.

No obstante lo anterior, quedan aún pendientes en el desarrollo legislativo del sector ferroviario cuestiones de gran relevancia para todos, debiendo destacar una que preocupa especialmente a nuestros afiliados y, por supuesto, al Sindicato: la homologación profesional del Personal de Conducción, que debe establecer la base para afrontar el futuro con garantías. En este tema es indispensable continuar trabajando, con objeto de completar el desarrollo de la Ley del Sector Ferroviario en unos términos que, al igual que en lo realizado hasta ahora, permita generar expectativas reales de futuro tanto en el transporte ferroviario en general, como en lo que se refiere al aspecto empresarial y, por supuesto, en lo relativo a la vertiente profesional de nuestros actuales y futuros maquinistas.

Por lo que se refiere a Renfe, hace poco más de un año que afrontamos la separación de la empresa y creo que, entre todos, hemos sido capaces de realizarlo de forma satisfactoria y no traumática. Sin embargo, ese tiempo ya ha pasado; ahora es el momento de empezar a afrontar el futuro con decisión y, para ello, debemos adoptar medidas que posibiliten que el futuro también sea nuestro.

En este sentido, Renfe Operadora ha afrontado recientemente una profunda reestructuración organizativa cuyo alcance, sin duda, tendrá una repercusión directa en la actividad de los trabajadores. Sin embargo, estas reformas no deben limitarse a la Dirección de la Empresa, pues si bien los trabajadores, como ya he señalado, se verán afectados de una u otra forma, no deben ser meros espectadores del cambio y sufridores de las consecuencias del mismo, sino que deben participar de él también para, además de mejorar la actividad productiva de la empresa, adecuar dicha actividad a la realidad social actual y participar del beneficio obtenido con dicho incremento productivo.

A pesar de ser conscientes de la dificultad que supone, en una empresa como Renfe Operadora, afrontar la negociación de una nueva Clasificación de Categorías, es el momento de llevarla a cabo de forma inmediata, pues no es comprensible, por parte de los trabajadores, que una y otra vez se posponga cuando, por otro lado, se han visto obligados a adaptarse a diferentes esquemas productivos en función de las necesidades de la empresa e, incluso, a un nuevo modelo ferroviario.

Este nuevo modelo, además, ha acrecentado nuestra preocupación en dos temas fundamentales: la seguridad en la circulación y el futuro de las mercancías.

Por lo que se refiere a la Seguridad en la Circulación, nos congratulamos de que en este Congreso no tengamos que lamentar la ausencia de compañeros por fallecimiento en accidentes ferroviarios, a diferencia del período anterior en el que cuatro de nuestros compañeros perdieron la vida.

Sin embargo, el proceso que estamos viviendo con la separación de Renfe, está generando grandes inquietudes en nuestro Colectivo en materia de Seguridad en la Circulación. Estamos obligados, tanto S.E.M.A.F. como Renfe Operadora y el resto de futuras empresas ferroviarias, a desempeñar un papel relevante en esta materia, haciendo valer nuestras opiniones tanto como las de cualquier otro actor implicado en el transporte ferroviario y evitando que las decisiones relativas a la Seguridad en la Circulación recaigan de forma casi exclusiva en una de las partes implicadas.

En cuanto a las mercancías, considero que, pese a estar fuera de toda duda la utilidad social del ferrocarril como medio más adecuado para este transporte, la apuesta por el mismo no es suficientemente decidida, como lo demuestra la constante pérdida de cuota mercado sufrida en los últimos años. Entiendo que todos los que, de una u otra forma, participamos en el transporte ferroviario, debemos aunar esfuerzos para que el desarrollo de proyectos viables para las mercancías sea algo más que una bonita frase o un buen eslogan y se convierta en una realidad.

En el pasado Congreso de Bilbao nuestro Sindicato decidió que era el momento de apostar por el futuro y que ese futuro no se circunscribía, como hasta entonces, a una sola empresa. En este período se han incorporado a nuestra Organización maquinistas procedentes de las empresas FEVE y Ferrocarrils de la Ge-

"...Renfe Operadora, debe afrontar la negociación de una nueva Clasificación de Categorías, es el momento de llevarla a cabo de forma inmediata, pues no es comprensible, que una y otra vez se posponga"

"...el proceso que estamos viviendo con la separación de Renfe, está generando grandes inquietudes en nuestro Colectivo en materia de Seguridad en la Circulación."

"...se han incorporado a nuestra Organización maquinistas procedentes de las empresas FEVE y FGC, que asisten a su primer Congreso en S.E.M.A.F. y a los que quiero dar una calurosa bienvenida al máximo órgano de nuestro Sindicato."

neralitat de Catalunya que, por lo tanto, asisten a su primer Congreso en S.E.M.A.F. y a los que quiero dar una calurosa bienvenida al máximo órgano de nuestro Sindicato.

Tanto las empresas en su estructura organizativa, como los trabajadores en sus condiciones sociales, laborales y económicas, presentan importantes diferencias con relación a las de Renfe Operadora y los trabajadores de la misma. Esto, sin duda, nos obliga a todos a realizar un esfuerzo superior para alcanzar los objetivos comunes. Sin embargo, estoy convencido de que esas diferencias enriquecen a la Organización y que este camino que hemos iniciado recientemente nos hará más fuertes y será beneficioso para el conjunto del Personal de Conducción al que representamos.

Dentro de la apuesta de S.E.M.A.F. de implicarse de forma decidida en aquellos ámbitos e instituciones en los que nuestros representados requieren la defensa de sus intereses, nuestro Sindicato ha participado activamente durante el pasado año en las actividades de la Asociación Colegio de Huérfanos Ferroviarios. Esta participación que, por mor de las circunstancias, era con anterioridad casi exclusivamente presencial, ha pasado a ser una participación directa en la que, siguiendo idéntica línea a la adoptada en el resto de materias, hemos asumido responsabilidades dentro de la Institución.

Asimismo, la situación existente en el Colegio de Huérfanos Ferroviarios como consecuencia del control de la misma por una sola Organización, cuyas actuaciones estaban desvirtuando la propia razón de ser de la Asociación, hace necesario que esa apuesta inicial se consolide a través de nuestra aportación en el diseño del futuro de la Institución que, como no puede ser de otra forma, debe reorientarse a la función social que la mayoría de sus socios requieren de ella.

A continuación, quiero señalar el papel creciente que nuestra Organización está desempeñando también en el ámbito europeo. En una Europa cada vez más global y más amplia y en la que, en ámbitos como el del transporte ferroviario que nos ocupa, los principales aspectos se definen en el marco de las instituciones comunitarias, se hace imprescindible incrementar nuestra presencia y capacidad de actuación para incidir en las distintas materias antes de que las mismas se nos presenten a nivel estatal como inevitables por proceder de un ámbito superior que, hasta ahora, se nos antojaba lejano e inalcanzable.

"...hemos asumido una de las Vicepresidencias del A.L.E. y hemos propiciado que se aborde por la Comisión Europea la inclusión de A.L.E. como interlocutor en la mesa de diálogo sectorial europeo"

En este sentido, hemos asumido una de las Vicepresidencias del A.L.E. y hemos propiciado que se aborde por la Comisión Europea la inclusión de A.L.E. como interlocutor en la mesa de diálogo sectorial europeo, aspecto éste imprescindible para que la voz de los maquinistas europeos pueda ser escuchada en ese ámbito.

Asimismo, estamos participando en los trabajos de la Agencia Ferroviaria Europea, siendo este aspecto de gran importancia por el papel protagonista que, en el sector del transporte ferroviario, va a tener dicha Agencia en un futuro próximo.

"...estamos participando en los trabajos de la Agencia Ferroviaria Europea, siendo este aspecto de gran importancia por el papel protagonista que, en el sector del transporte ferroviario, va a tener dicha Agencia en un futuro próximo."

Por último, quiero señalar que en este Congreso nuestro Sindicato se presenta con una nueva imagen, pero que detrás del aspecto meramente visual de esa imagen hay también, en cierta manera, un nuevo S.E.M.A.F.; un Sindicato más amplio, más participativo, más responsable. Pero también que este nuevo S.E.M.A.F. conserva todos los valores que nos han permitido llegar a ser lo que hoy somos.

"...nuestro Sindicato se presenta con una nueva imagen, detrás del aspecto meramente visual de esa imagen hay también, en cierta manera, un nuevo S.E.M.A.F.; un Sindicato más amplio, más participativo, más responsable.

En estos tres días debemos trabajar duro para diseñar de nuevo un futuro que nos permita seguir avanzando como Organización y quiero invitaros a todos a que realicéis ese trabajo con la máxima ilusión, pues a la vista está que el esfuerzo, al final, merece la pena.

No quiero finalizar esta intervención sin agradecer expresamente a todos y cada uno de los compañeros que han formado parte o colaborado con la Comisión Ejecutiva y con los que he compartido el trabajo, las alegrías y los sinsabores que conlleva esta tarea, su esfuerzo y su ilusión para afrontar los importantes retos que hemos asumido y, por supuesto, quiero agradecer, en mi nombre y en el de todos ellos, el apoyo recibido por parte de todos los que componen nuestra Organización.

Y, sin más y
A TODA MÁQUINA...

Declaro inaugurado el
IX CONGRESO DE S.E.M.A.F.

Orden ministerial de Homologación. Somos Maquinistas

En los últimos años S.E.M.A.F. ha tenido un objetivo absolutamente prioritario: la homologación de la profesión de Maquinista. Sin embargo, hasta ahora no había sido posible concretar los diversos trabajos y proyectos llevados a cabo en esa ansiada regulación profesional.

Allá por el año 2000, se inició un proyecto de homologación a través de A.L.E., como consecuencia de que, aparentemente, la legislación comunitaria avanzaba a mayor velocidad que la nacional en materia de ferrocarriles y parecía que a través de nuestra Organización internacional teníamos mayor facilidad para acceder a los políticos e instituciones que dirigían la política comunitaria en esta materia.

En este sentido, se elaboraron y consensuaron en el seno de A.L.E., a través de un grupo de trabajo, tres resoluciones relativas a la homologación de nuestra profesión, las cuales fueron presentadas a tres diputados comunitarios miembros de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo y a la Vicepresidenta de la Comisión y Comisaria de Transportes, Loyola de Palacio, en reunión a la que asistió, entre otros, nuestro Secretario General.

Sin embargo, las vicisitudes políticas y la burocracia comunitaria paralizaron el desarrollo legislativo en materia ferroviaria, por lo que decidimos afrontar el proceso por vía interna. Dadas las dificultades por entonces existentes para acceder al Ministerio de Fomento, la opción adoptada fue la de intentarlo alcanzando un acuerdo previo con Renfe, algo que, finalmente, no fue posible, dada la falta de interés existente en la empresa al respecto.

A la vista de ello y, una vez iniciados los contactos con el Ministerio de Fomento, intentamos esta vía y, para ello, se elaboró un nuevo Proyecto de Homologación Profesional, que fue entregado y explicado al entonces Secretario de Estado de Infraestructuras, cuyo Departamento iniciaba por entonces los trabajos de elaboración de la Ley del Sector Ferroviario.

El cambio de gobierno producido en el año 2004 generó nuevas incertidumbres, en primer lugar con respecto a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario y, posteriormente, con la separación de Renfe y con el desarrollo legislativo de la misma, más teniendo en cuenta las dificultades iniciales para entablar relaciones con los nuevos responsables del Ministerio de Fomento.

No obstante lo anterior, dado que la Ley del Sector Ferroviario recogía, en su artículo 60, la participación de las organizaciones sindicales representativas del sector ferroviario en esta materia, S.E.M.A.F. elaboró un último Proyecto de Homologación Profesional que, asimismo, fue entregado y explicado a los responsables del Ministerio de Fomento el pasado verano.

Paralelamente, se intensificó la actividad legislativa en materia ferroviaria en la Unión Europea, elaborándose por parte de la Comisión Europea una Propuesta de Directiva relativa al Personal Conductor de Locomotoras y Automotores. S.E.M.A.F. elaboró un Informe al respecto conteniendo diversas alegaciones al documento que, junto con pequeñas aportaciones del Sindicato Alemán (G.D.L.), supusieron la base del informe presentado por A.L.E. a la propuesta de Directiva.

A nivel interno, el 15 de diciembre se presentó en el Ministerio de Fomento el Informe correspondiente al proyecto de orden ministerial de homologación, de acuerdo con lo señalado en el artículo 60 de la Ley del Sector Ferroviario, antes mencionado.

El Ministerio de Fomento, que se había comprometido a tratar el tema durante la tramitación del proyecto, se limitó a escuchar nuestros planteamientos en las reuniones celebradas desde la entrega del informe hasta el pasado día 16 de mayo, sin atender ni una sola de nuestras alegaciones y sin remitirnos ni uno solo de los borradores del proyecto elaborados con posterioridad con las modificaciones introducidas.

Ante esta situación y, dada la importancia del tema, la Comisión

Ejecutiva decidió convocar huelga los días 18 y 19 de julio, recibiendo sólo entonces el último borrador elaborado por el Ministerio de Fomento, el cual no sólo no había mejorado con los cambios, sino que había empeorado considerablemente, ya que las modificaciones incorporadas atendían descarada y exclusivamente a intereses empresariales, tanto de las nuevas como de las "antiguas" empresas.

Este hecho nos reafirmó, más si cabe, en el convencimiento de que era necesario movilizarse, pues una regulación como la propuesta por el Ministerio de Fomento suponía degradar de manera absoluta nuestra profesión y poner en tela de juicio la seguridad en el ferrocarril, aspectos ambos que no podíamos admitir de ninguna manera.

A raíz de la convocatoria de huelga se celebraron hasta seis reuniones con los representantes del Ministerio de Fomento, que, en un principio, se mostraban totalmente reacios a introducir modificación alguna en el texto, argumentando que ya había finalizado el trámite de elaboración, estando pendiente únicamente de la firma de la Ministra y que todas las alegaciones habían sido tenidas en cuenta, si bien sólo habían incorporado aquéllas que consideraron oportunas, entendiendo que se trataba de una buena orden ministerial que garantizaba absolutamente la seguridad y que daba a los "conductores de ferrocarril" un tratamiento y una formación adecuados.

S.E.M.A.F., tomando como referencia el Decálogo sobre la Orden Ministerial de Homologación remitido a todos los afiliados, elaborado sobre la base de nuestro Proyecto de Homologación y del Informe al Proyecto de orden ministerial, transmitió la necesidad de introducir importantes cambios en el documento como única forma de evitar un conflicto que, dada la trascendencia para el presente y el futuro de nuestro Colectivo, no iba a cesar hasta la consecución de nuestros objetivos.

Finalmente, con la huelga ya iniciada, fue posible alcanzar un acuerdo que recoge, en diez puntos, los principales aspectos planteados por S.E.M.A.F., así como el compromiso de analizar conjuntamente la redacción final de la orden ministerial.

Entre estos diez puntos, ya conocidos por todos, debemos destacar, por su importancia, los relativos a la denominación como maquinistas, algo que ha generado importantes reticencias al Ministerio; el establecimiento de requisitos de acceso a la profesión más exigentes, como son el Título de Bachiller o de Técnico de Formación Profesional de Grado Medio (título A) o superior (título B); el importante incremento en las horas de formación (425 para el título A y 1.150 para el B, excluyendo en ambos casos la formación correspondiente a las habilitaciones de línea y de material); el establecimiento de un mínimo de horas lectivas para la formación de las habilitaciones de conducción (30 para línea y 80 para material) y la prohibición de acceder a vías de circulación para el personal que no esté en posesión de un título de conducción, aspecto éste fundamental para nuestra propia seguridad y la de los usuarios del ferrocarril.

Por último, hay que señalar que todo indica que en los próximos meses también va a ser aprobada la Directiva Europea antes mencionada, cuya regulación es más genérica que la establecida en la orden ministerial, si bien lo recogido en ésta última no puede oponerse a lo que aquélla establezca.

Para finalizar, creemos que hay que estar satisfechos de que por fin se haya establecido una regulación del acceso y el ejercicio de nuestra profesión y de que se haya hecho en unos términos adecuados, si bien, como era de prever y como suele suceder cuando se trata de materias importantes para nuestro Colectivo, ha sido necesario iniciar el proceso de movilización ante la negativa de los poderes públicos y empresariales a atender nuestros planteamientos, aún cuando éstos tengan una lógica aplastante y hayan sido defendidos con argumentos de tanto peso como la experiencia ferroviaria de nuestro Colectivo y el aval de la seguridad de nuestro modo de transporte que, no lo olvidemos, descansa en último término en la profesionalidad de los maquinistas.

Nueva sede de SEMAF

Queremos mostraros las nuevas instalaciones que acogen la sede de nuestro sindicato y que se encuentran a disposición de todos los afiliados en la calle Delicias nº 8, local 2, 28045, Madrid .

La idea de adquirir un nuevo local para acoger la sede de nuestro sindicato surge como una solución a las necesidades de un espacio hábil para trabajar a pleno rendimiento y con capacidad para afrontar el presente y acometer el futuro de nuestra organización en un lugar ajeno a las instalaciones que hasta ahora nos cedía Renfe.

Para desarrollar la idea se procedió a buscar un lugar que se adaptara a nuestras necesidades en cuanto a tamaño y localización y que se adecuara a nuestra disponibilidad económica.

La elección fué realizada tras un minucioso estudio sobre aquellos locales que reuniesen los requisitos imprescindibles para un centro de trabajo con las características antes descritas.

Estas nuevas instalaciones, en las que se buscaba versatilidad y funcionalidad, amplían significativamente nuestras oficinas, con objeto de atender las necesidades actuales y futuras de nuestra organización.

Se ha distribuido en nueve zonas de trabajo compartimentadas y una sala de juntas, ademas de dos salas auxiliares para uso de impresoras y ordenadores, aseos y una zona de recepción y secretaría.

Nuestra trayectoria se ha caracterizado siempre por un constante proceso de cambio y de adaptación a nuestras necesidades y al avance tecnológico y por tanto ha sido dotada de las tecnologías más avanzadas, disponemos de veinte puestos informatizados, red inalambrica, impresora laser color, multifunción, fax y dieciseis terminales telefónicos.

Esta nueva sede es un símbolo de modernidad, pero sobre todo es una expresión de confianza en el futuro y de voluntad decidida de seguir creciendo, innovando y mejorando día a día en calidad de servicio a nuestros afiliados.

Su construcción es un feliz acontecimiento que hoy compartimos todos aquellos que formamos SEMAF.

Imagenes de la fachada, secretaría y recepción, despachos, sala de juntas y sala de ordenadores.

Dictada sentencia en el juicio por el accidente de Chinchilla

La sentencia recoge un reconocimiento expreso a José Manuel Egea por el que queda demostrado que actuó en todo momento con total observancia en el desempeño de sus funciones como maquinista.

El pasado día cinco de Junio se ha dictado sentencia en el juicio celebrado en Albacete por el desgraciado accidente de Chinchilla, en el que fallecieron 19 personas, entre ellas tres maquinistas afiliados a nuestro Sindicato.

Dicha sentencia recoge con absoluta claridad aquello que, desde SEMAF, hemos defendido desde que tuvo lugar el accidente: la actuación de los Maquinistas fue impecable desde el punto de vista profesional.

La sentencia recoge de manera literal lo siguiente: "(…), a continuación el acusado, le dio la orden de "marche el tren" al talgo 226, cuyo maquinista José Manuel Egea Godínez, tras un breve pitido, puso en movimiento dicho tren, por lo que estando el semáforo en verde, el sistema automático ASFA no se accionó, y el tren abandonó la estación en dirección a Murcia, (…)".

Asimismo, la sentencia recoge un reconocimiento expreso a José Manuel Egea, cuya transcripción textual es la siguiente: "(…) el maquinista del talgo 226, Sr. D. José Manuel Egea Godínez, fallecido en el siniestro, actuó en todo momento, en relación con los hechos ahora enjuiciados, con total observancia de las prescripciones que el desempeño de la delicada función de maquinista le exigían, y, que, en definitiva, fue una víctima más del lamentable accidente que es objeto de enjuiciamiento en esta sentencia."

El acusado ha sido condenado a las penas de dos años de prisión, accesoria de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena y pena de inhabilitación especial para la profesión de Factor de Circulación Ferroviario durante cuatro años, así como al abono de las costas procesales, incluídas las de todas las acusaciones particulares.

A la vista de la claridad con la que se refleja en la sentencia el buen hacer de nuestros compañeros, a salvo de un análisis más pormenorizado, dada su extensión, y de la valoración jurídica de la misma, no podemos por menos que sentirnos satisfechos, dado que deja a salvo cualquier sombra de duda sobre su actuación y su buen nombre y no hace más que reafirmar nuestro reconocimiento y recuerdo hacia ellos ahora que acaban de cumplirse los tres años de su fallecimiento.

Concurso de traslados.Última hora

Cerrado el plazo de peticiones para el concurso de traslados, se han recibido hasta esta fecha 59 solicitudes de MMII Maq Jefe del tren y 591 solicitudes de Maquinistas. Continuaremos informando de la trayectoria de este concurso que deseamos satisfaga las expectativas de todos los que participais en él.

Manuel Prieto Rodriguez

Reclamación de haberes Trámites y Plazos

En esta ocasión nos ocupamos de sintetizar las reclamaciones de cantidades, señalando los trámites más importantes sobre el asunto.

Toda reclamación de cantidad (salarios) prescribe al año, el plazo se computa a partir del día siguiente en que los salarios debieron percibirse, o se percibieron en inferior cuantía, es decir normalmente desde que se cobra cada mes.

La prescripción se interrumpe, y con ello comienza de nuevo el plazo del año, si se realiza reclamación extrajudicial (en nuestro ámbito lo que conocemos por reclamación administrativa, mediante los modelos habituales de reclamaciones de haberes), papeleta de conciliación o reclamación previa a la vía judicial (en nuestro caso la reclamación previa) o cualquier otro reconocimiento de la deuda (por ejemplo una carta de la empresa reconociéndolo).

El procedimiento que debemos seguir para realizar las reclamaciones de cantidad debería ser:

1. Hacer la reclamación administrativa, esperar un tiempo prudencial de uno o dos meses y si no se obtiene respuesta afirmativa, pasamos a
2. Enviar la reclamación administrativa, las nóminas correspondientes a los meses que se reclaman, las de meses anteriores si los cálculos se obtienen por medias de esos meses, los boletines de jornadas y primas si la reclamación tiene que ver con ellos y el cálculo realizado para llegar a la cantidad reclamada, a la central (asesor jurídico).
3. Analizada la reclamación, procedemos a efectuar la reclamación previa a la vía judicial que se enviará vía mail a la sección sindical del interesado, para que previa firma del mismo, se presente a la empresa, siempre con copia que deberán sellar con fecha de entrada.
4. Esa copia de la reclamación previa con la autorización para demandar se retorna a la central para interponer demanda.

Una vez interpuesta la reclamación previa a la vía judicial debemos esperar un mes, salvo que la empresa conteste antes, si en el plazo del mes no ha respondido se entiende denegada por silencio administrativo y disponemos de dos meses (desde que transcurrió el mes o desde la contestación de la empresa si fue antes) para interponer la demanda judicial, si no se hace en ese plazo la reclamación precia habrá caducado.

En caso de caducidad de la reclamación previa, el derecho no ha prescrito, por cuanto la reclamación previa, como dijimos antes, interrumpe la prescripción, pero tendremos que presentar una reclamación previa nueva e interponer la demanda en plazo.

Por tanto interesa recordar:

a) Las deudas por salarios no percibidos o percibidos en inferior cuantía prescriben al año, contado desde el día siguiente a cuando debieron percibirse o se percibieron en inferior cuantía.
b) Antes de interponer demanda debemos hacer reclamación previa a la vía judicial, la empresa tiene un mes para contestarla, si no lo hace en ese plazo, disponemos de dos meses para interpone la demanda, si la empresa contesta antes de que transcurra el mes desde que se interpuso la reclamación, los dos meses empiezan a contar desde que notifican la contestación.
c) Si se nos pasa el plazo de los dos meses, debemos hacer una nueva reclamación previa, y la primera nos servirá de prueba para la interrupción de la prescripción.

Segundo encuentro cultural de la 38ª Promoción de FF.CC.

Será en Madrid los días 6, 7 y 8 de Octubre en el Hotel CONVENCIÓN **** (Calle O´Donell 53,junto a Torre España) con las siguientes actividades:

Día 6:Llegada, cena y alojamiento

Día 7: Desayuno, excursión en bus a Toledo con almuerzo , regreso, cena de gala en el hotel con barra libre y baile y alojamiento (que es necesario dormir)

Día 8: Desayuno, visita panorámica por Madrid y despedida.

El precio por persona en habitación doble será de 280 euros, 560 euros por pareja, incluidos todos los servicios y actividades previstas para los tres días, (el uso de habitación en individual tiene un suplemento de 80 euros.)

Para inscribirse ingresar antes del día 10 de Julio el 50 %, es decir, 280 euros por pareja en la c/c del BBVA 0182-2242-83-0201520945 a nombre del II Encuentro Cultural, es imprescindible poner vuestro nombre y apellidos.

El 50% restante hay que ingresarlo en la misma cuenta antes del 22 de septiembre de este año .

Contacto y dudas:
José Manuel Diez,
teléfono: 616- 312910
e-mail: jomadix@gmail.com

Veinticinco aniversario de ingreso de la 41ª Promoción de FF.CC.

Para celebrar este acontecimiento se reunieron el dia diez de Junio en el hotel Convention de Madrid con el siguiente programa:

20,00 h. Cóctel de bienvenida
22,00 h. Cena
23,30 h.Entrega de obsequio
00,00 h.Discoteca en el hotel

Veinticinco aniversario de ingreso de la 2ª Promoción de Tracción.

Para celebrar este acontecimiento se reunieron los dias diez y once de Junio en el Marina d'Or en Oropesa con el siguiente programa:

Dia 10: Recepción, Cena de gala, discoteca y alojamiento en hotel
Dia 11: Desayuno y comida de despedida

Segundo encuentro cultural de la 36ª Promoción de FF.CC.

Durante los dias cinco, seis y siete del pasado mes de Mayo la 36ª promoción de FF.CC. celebró su segundo encuentro cultural en el hotel Regente Aragón en Salou, con el siguiente programa:

Viernes: Entrada y cena en el hotel.
Sábado: 9,00 h. Visita por Tarragona monumental.
11,30 h. Salida hacia L'Espluga de Francolí con visita a la bodega Sants Farré y degustación de cava.
13,30 h. Comida.
16, 30 h. Salida hacia Salou.
22,00 h. Cena, baile y diversión.
Domingo: 11,55 h. Salida del hotel.
12,00 h. Oración , despedida y cierre.

Locomotora RENFE serie 7000 (ex NO

Ibertrén, continúa editando modelos demandados por todos los aficionados,.
En esta ocasión nos presenta una preciosa locomotora eléctrica que empezó prestando servicio en la Compañia de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Locomotoras RENFE serie 7000 (ex NORTE)

Hacia finales de los años veinte, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (conocida popularmente como NORTE), se vio en la necesidad de electrificar sus líneas de Barcelona a Manresa, Barcelona a Sant Joan de les Abadesses y Alsasua a Irún, a fin de poder incrementar las cargas remolcadas en sus trenes, ya que las locomotoras de vapor habían llegado al límite de sus posibilidades, por la dureza de estos trazados.

Entre el material de tracción para estas electrificaciones (efectuadas con tensión de 1500 V en corriente continua), cabe destacar las locomotoras que con tecnología de la firma suiza "Oerlikon" formaron la serie 7000 de NORTE (posteriormente también serie 7000 de RENFE).

Estas locomotoras eran de rodaje Co-Co y eran en cierto modo una versión mayor de las locomotoras Bo-Bo que la propia Oerlikon había suministrado a la compañía francesa del ferrocarril de Paris – Orleáns (serie BB 1 a 80).

La serie, tanto en NORTE (con librea azul y banda roja) como en RENFE, la formaban 12 locomotoras (7001 a 7012). Tenían una longitud entre topes de 15.900 mm, un peso de 102.000 Kgs, una potencia en llanta de 1.650 CV. Y una velocidad máxima de 90 Km/h.

Las líneas en que prestaron servicio a lo largo de su vida fueron: Barcelona - Manresa, Barcelona – Sant Joan de les Abadesses, Barcelona – Arenys de Mar, Burgos – Miranda de Ebro, Miranda de Ebro – Irún, Miranda de Ebro – Bilbao (y línea de Portugalete) y durante un corto periodo de tiempo en Madrid – Ávila y Madrid – Segovia.

Una segunda serie de estas locomotoras (serie 7101 a 7125), se construyó con un eje bisel suplementario en cada bogie, a fin de repartir el peso de la locomotora y permitir así su paso por determinados puentes de la línea de Sant Joan de les Abadesses, que admitían un menor peso por eje.

El modelo responde a la gran calidad que Ibertrén emplea con todas sus reproducciones, fidelidad respecto a la unidad de referencia con gran cantidad de detalles minuciosamente plasmados y excelente motorización.

Nos ha parecido muy acertada la elección de Ibertrén al reproducir este modelo que seguro hará las delicias de todos los aficionados al ferrocarril.

ORTE) en escala 1/87 construida por Ibertrén

Locomotoras RENFE serie 7000 (ex NORTE) (Ref.4201)

- Modelo/referencia: 7000
- Escala de reproducción: 1/87 (HO).
- Ejecución acorde con las Normas Europeas de Modelismo (NEM).
- Versión en librea unificada RENFE Verde con franja Amarilla, con inscripciones originales y reproducciones de los pantógrafos reales del tipo "Hornless".
- Época III (norma NEM 809E).
- Tensión: 12 – 14 V de corriente continua.
- Radio Mínimo de curva: 360mm.
- Motor de cinco polos con volante de inercia.
- Tracción en todas las doce ruedas (cuatro de ellas equipadas con aros de adherencia).
- Funcionamiento con toma de corriente por sistema de 2 carriles.
- Pantógrafos funcionales.
- Interface normalizada (NEM 652) para decodificador digital o equipo digital de sonido.
- Alojamiento para el altavoz del equipo de sonido.
- Alojamientos para patín de toma de corriente en sistema de 3 carriles, debajo de los bogies.
- Cajetines NEM del tipo corto para enganches (NEM 363), con mecanismo cinemático de enganche corto.
- Faros y luces de posición iluminados, con inversión automática según el sentido de la marcha.
- Longitud total entre topes: 182.5 mm.

Con otro color, sólo imágenes

Imagen realizada en 1967 en Valencia, con Manuel Martín San Segundo y otro compañero en la que aparece una Mikado al fondo.

-7011 de Renfe- Imagen cedida por Ibertrén

Imagen tomada en el antiguo depósito de Valencia en la llamada via 19 y en la zona conocida como el "gurugú". Realizada en 1969, en ella aparece Manuel Martín San Segundo que fué guarda jurado y tiene en la actualidad 86 años. -Imágenes cedidas por Fernando Martín.

Locomotora de tren minero en Bugoind, en la antigua Yugoslavia, en la que circula Fernando Segura. -Imagen cedida por Carlos Segura

Si quieres ver publicadas esas fotos de hace años, que tienes guardadas, con temática un poco fuera de lo común, puedes enviárnoslas por e-mail a as_imagen@semaf.org,

Continuamos recopilando imágenes antiguas del ferrocarril para que no se pierdan. Colabora con nosotros para reunir fotos y crear un banco de imágenes con todas ellas.

Descenso de barrancos.

Seguramente que a más de uno de nosotros, en algún momento de nuestra vida, le habrá pasado por la imaginación cambiar la rutina de cada día por una salida de aventura en un fin de semana.

-Artículo enviado por
Vicente Esteve Marcos

-Descenso en el Vallon de Challandre

Comenzar definiéndolo como un deporte de aventura no me parece justo; es algo más; es una mezcla de sensaciones que percibimos en un entorno natural, cuando lo descubrimos nos atrae en una unión de belleza y riesgo.

Como actividad deportiva está entroncada a partes iguales en la espeleológia y la escalada, fueron los practicantes de estos deportes los que hicieron los primeros descensos, en un principio como método de entrenamiento y complemento de sus actividades en determinadas épocas del año.

La técnica empleada como no podía ser de otra manera, es una conjunción de estas dos modalidades. La dificultad en el descenso está clasificada por grados que van del 1° (más fáciles) a 6° (máxima dificultad). La técnica adquirida nos marcará el tipo de barranco en el cual nos podemos meter controlando y superando las diversas dificultades que nos vamos a encontrar, aunque yo prefiero hablar de disfrutar de pozas, badinas, rapeles, saltos, toboganes, pasamanos etc., todo ello en un entorno de naturaleza que nos hará subir la adrenalina hasta niveles insospechados, eso sí, es necesario que siempre tomemos medidas de seguridad, no podemos empezar a practicarlo por nuestra cuenta.

Sí os decidís por la practica de esta modalidad, teneis dos opciones, acudir a una de las muchas empresas de aventura que hay repartidas por toda la geografía o bien apuntarse en un curso de iniciación que regularmente organizan las asociaciones de espeleológía y montaña.

El resto es cosa vuestra, a disfrutar.

Material Necesario:

Arnés, casco, descensor, cabos de anclaje, mosquetones, bidón o saco estanco, mochila, traje de neopreno, calzado adecuado, otros: es siempre de utilidad llevar un silbato una navaja y un mechero.

-Descenso en Los Navarros

-Los Navarros

Juan Eslava Galán nos vuelve a deleitar con su insuperable prosa en su libro "Una historia de la Guerra Civil que no va a gustar a nadie", en el que trata de enterrar los odios nacidos en la Gerra Civil en un intento de imparcialidad, dificil de encontrar en nuestra historia, escribiendo sobre unos acontecimientos que según el autor, deberían estar ya superados. La obra, cuyo prólogo está escrito por Arturo Pérez Reverte, es un "ensayo novelado" que comprende los años de contienda sacando a la luz las miserias de uno y otro bando, el rencor que desató la "locura cainita", mostrándonos los testimónios, famosos y anónimos, de aquellos que vivieron el horror. Por este motivo el autor ha querido hacer un libro imparcial, rigurosamente documentado con otras obras, publicaciones y entrevistas realizadas a los protagonistas del conflicto, en el que no incluye datos innecesarios y relata lo ocurrido en aquellos tres años de locura homicida sin catequizar sobre quiénes eran los buenos y quiénes los malos. No es una novela, porque todo lo que cuenta ocurrió (incluso las menudas historias que espantan o que mueven a risa), pero se lee como tal y pretende instruir deleitando. El lector acompaña a ciudadanos anónimos a los que la guerra marcó para siempre: el miliciano Braulio Rodríguez, que sabía tocar «una copita de ojén» con su ametralladora; la niña Carmen Tejador que todavía siente la bala que tiene alojada junto al corazón... y además aprenderá la receta de la tortilla de patatas sin patatas ni huevos que se consumía en el Madrid acosado por el hambre.

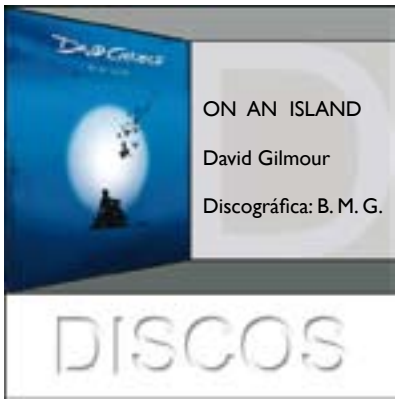
Sud Express es una película centrada en el mundo del ferrocarril y ambientada en uno de los trenes (que aún sigue circulando en nuestro país) con más solera.

Sud Express es un cruce de vidas. Seis historias de gente anónima se entrecruzan a lo largo del recorrido del tren que va desde París hasta Lisboa. A través de los protagonistas de este viaje por el Suroeste de Europa, se exploran sus similitudes y sus todavía grandes diferencias en este momento crítico que atraviesa el Viejo Continente. Es una película vital porque el tren siempre ha sido eso: emociones en movimiento.

Uno de sus autores,Chema de la Peña, quedó cautivado por este tren a raiz de las historias (robos, suicidios, prostitutas portuguesas que subían a dar servicio, vagones enteros cargados de vendimiadores borrachos de vuelta de Burdeos...) que transcurrían durante aquellos viajes seminocturnos y que le contaba en su adolescencia un amigo interventor.

En Sud Express Chema de la Peña y Gabriel Velázquez han querido plasmar en imágenes todo ese crisol emocional, esa retahíla de sensaciones que se agolpan en la retina cuando miramos por la ventana del tren, ese sentido casi épico de viajar que ya sólo el tren conserva, donde lo atractivo no era el destino, sino el viaje en si mismo.

La película habla también de la incomunicación, los protagonistas buscan a través del Sud Express una salida a su soledad, a un mundo mejor en cualquiera de los sentidos, pero a su vez todos arrastran una incapacidad de comunicar los sentimientos más básicos.



On An Island es el tercer disco de David Gilmour y el primero de estudio desde "The Division Bell" (con Pink Floyd – 1994). Desde sus primeros sonidos "On An Island" genera una experiencia particular, que no solo recuerda a lo mejor de Pink Floyd sino que también ratifica a Gilmour como un solista excepcional. En este disco David revela una visión muy personal, así como también una variedad de estilos – folk, jazz, orquestal y rock – que se unen como una pieza única a través de su guitarra e inconfundible voz.

El disco cuenta con la participación del renombrado compositor polaco Zbigniew Preisner y una producción muy cuidada asistida por Phil Manzanera de Roxy Music. Crosby y Nash suman sus voces, Robert Wyatt toca la corneta, Caroline Dale el cello y Alasdair Molloy la armónica. Richard Wright de Pink Floyd toca el órgano Hammond mientras Gilmour se encarga de las voces y guitarras.

1. Castellorizon
2. On An Island
3. The Blue
4. Take A Breath
5. Red Sky At Night
6. This Heaven
7. Then I Close My Eyes
8. Smile
9. A Pocketful Of Stones
10. Where We Start

Tablas salariales actualizadas 2006
Personal Operativo. Valores Julio a Diciembre

NIVEL SALARIAL	CLAVE 2	CLAVE 3									
		CUATRIENIOS									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3	1.000,86	29,24	58,46	87,69	116,92	146,15	175,39	204,60	233,84	263,07	292,31
4	1.044,94	30,99	61,96	92,94	123,93	154,92	185,90	216,89	247,87	278,85	309,83
5	1.091,65	32,85	65,68	98,54	131,40	164,23	197,08	229,94	262,79	295,62	328,47
6	1.141,15	34,81	69,63	104,44	139,25	174,07	208,89	243,70	278,51	313,33	348,13
7	1.193,63	36,91	73,80	110,71	147,62	184,51	221,41	258,32	295,21	332,13	369,02
8	1.249,27	39,12	78,22	117,34	156,47	195,58	234,70	273,80	312,93	352,05	391,16
9	1.308,23	41,47	82,92	124,39	165,85	207,33	248,78	290,25	331,71	373,18	414,64

NIVEL SALARIAL.	C/34 Ma.y Fu.	C /163 /30 Años	C /163 /35 Años	C /163 /40 Años	CLAVE 110	CLAVE 170	CLAVE 171	CLAVE 22	CLAVE 573	CLAVE 345	CLAVE 351	CLAVE 551
3		1.106,97	576,88	623,64	41,162	6,291	5,722	6,667	4,168	MQTA	MQTA	HASTA LA 8H
4		1.173,39	611,48	661,05	43,632	6,669	6,065	7,067	4,168	201,05	350,82	0,647
5	89,65	1.243,78	648,17	700,73	46,250	7,069	6,429	7,491	4,168	MES	MES	HORA
6	96,82	1.318,41	687,06	742,77	49,025	7,493	6,815	7,941	4,168	CLAVE 345	CLAVE 351	CLAVE 551
7	104,70	1.397,51	728,26	787,35	51,967	7,943	7,224	8,417	4,168	AYTE	AYTE	DESDE LA 8H
8	113,68	1.481,36	771,98	834,57	55,085	8,419	7,657	8,922	4,340	160,83	294,20	1,924
9	123,64	1.570,24	818,29	884,65	58,390	8,924	8,117	9,458	4,629	MES	MES	HORA

NIVEL SALARIAL	CLAVE 220										CLAVE 401
	CUATRIENIOS										1/2 VALOR 2005 + 1/2 0,8% OBJ. 2005 ABONO SEPTIEMBRE
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
3	0,654	0,693	0,732	0,771	0,810	0,850	0,889	0,928	0,967	1,006	1,046	
4	0,693	0,734	0,776	0,817	0,859	0,901	0,942	0,984	1,025	1,067	1,108	
5	0,734	0,778	0,822	0,866	0,910	0,955	0,999	1,043	1,087	1,131	1,175	
6	0,778	0,825	0,872	0,918	0,965	1,012	1,059	1,105	1,152	1,199	1,245	275,17
7	0,825	0,875	0,924	0,974	1,023	1,073	1,122	1,172	1,221	1,271	1,320	
8	0,875	0,927	0,979	1,032	1,084	1,137	1,189	1,242	1,294	1,347	1,399	
9	0,927	0,983	1,038	1,094	1,149	1,205	1,261	1,316	1,372	1,428	1,483	

NIVEL SALARIAL	CLAVE 230						CLAVE 359	CLAVE 336	CLAVE 332	CLAVE 383	CLAVE 430	
	CUATRIENIOS						COMPLTO. UNIFICADO	COMPTO. AUXILIAR Cargo 404	COMPLTO. AUXILIAR Cargo 414	COMPLTO. ACTIVIDADES COMP. EN EXCLUSIV MANIOBRAS VOLUNTARIAS	PRIMA DE GARANTIA MANIOBRAS OBLIGADAS MES	
	5	6	7	8	9	10					NIVEL SALARIAL 5	
3	38,03	39,75	41,51	43,27	45,01	46,75						
4	40,30	42,14	44,01	45,85	47,69	49,57					222,28	
5	42,70	44,67	46,65	48,61	50,57	52,52					NIVEL SALARIAL 6	
6	45,27	47,35	49,43	51,53	53,59	55,68	1.108,04	21,343	960,27		248,96	
7	48,00	50,20	52,40	54,61	56,80	59,02					NIVEL SALARIAL 7	
8	50,86	53,22	55,55	57,89	60,23	62,57				2,330	266,74	
9	53,93	56,39	58,87	61,38	63,83	66,33	MES	DIA	MES	DIA		

VARIABLE CLAVE 441	A. UNICO G. LINEAS	A. DOBLE G. LINEAS	A. UNICO MERCANCIAS	A. DOBLE MERCANCIAS	REGIONALES	CERCANIAS MADRID BARCELONA	CERCANIAS BILBAO VALENCIA	CERCANIAS RESTO DE NUCLEOS	VARIABLE CLAVE 445 AUXILIAR CARGO 414	VARIABLE CLAVE 41 MANIOBRA VOLUNTARIA ACTIVIDADES COMPLEM. EN EXCLUSIVA
MINUTO			0,052	0,026		0,115	0,109	0,103	1,818	
KILOMETRO	0,081	0,041	0,052	0,026	0,092	0,020	0,019	0,018	HORA	
LANZADERA			3,477	3,477	3,477				VARIABLE CLAVE 445 AUXILIAR CARGO 404	
A.Compl. COMUN			1,240	1,240	1,240	1,240	1,240	1,240		
A. Compl. U.N.	2,363	2,363				2,363	2,363	2,363	2,622	2,434
PASOS	3,477	3,477							HORA	HORA

IX CONGRESO SEMAF

LEÓN

8, 9 y 10 de MARZO

semaf

A TODA MÁQUINA