

Marzo 2008

3ª época

Número 5

*semaf*

# *b* *i* *a* *s*

*boletín informativo de los afiliados a semaf*

- ▶ **I Convenio Colectivo en Renfe-Operadora**
- ▶ **Título de conducción  
Habilitaciones**
- ▶ **Permiso de paternidad  
Ley orgánica 3/2007**
- ▶ **Transferencia de los servicios de Cercanías a las Comunidades Autónomas**





**Tony**  
**CURTIS**      **Charles**  
**BRONSON**      **Michele**  
**MERCIER**

# **LYCKSÖKARNA**

©1968 Columbia Pictures Inc. All Rights Reserved

**PATRICK MAGEE**

Manus: LEO V. GORDON

Prod: GENE CORMAN

Regi: PETER COLLINSON

Gene Corman Production

FÄRSEFILM PARAVISION

Distributör: WARNER COLUMBIA

## Sumario

### • En portada

4 I Convenio Colectivo  
en Renfe-Operadora

6 Título de Conducción  
Habilitaciones

8 Permiso de paternidad  
Ley orgánica 3/2007

10 Transferencia de los servicios de  
transporte ferroviario de Cercanías  
a las Comunidades Autónomas

### • Especial Fotografía

11 Primer ferrocarril en Disneyland

12 Juan Sánchez Abelló

### • Modelismo ferroviario

14 Locomotora de vapor Renfe serie 2200

### • Naturaleza

16 Escalada en roca

### • Libros, cine, discos

18 Alejandro Magno y las águilas de Roma  
El orfanato  
La radiolina

### • Especial Fotografía

19 Eurocopa de fútbol 2008

## Editorial

¿Se ha firmado el I Convenio Colectivo de Renfe – Operadora! ¿Y quién lo dudaba?

Pues, tal como decíamos en nuestro número anterior, parece que lo dudaban todos los sindicatos menos S.E.M.A.F. y tenemos que felicitarnos porque el Colectivo de Conducción, a través de su Sindicato, ha conseguido su objetivo.

El primer Convenio que se firma en una Empresa siempre es un momento histórico y, más si cabe, cuando en esta Empresa hay muchos que todavía conservan renuencias de un pasado que nunca fue mejor, salvo para ellos; de ahí su deseo de volver atrás intentando negociar el XVI Convenio con Adif.

A pesar de que pudiera parecer presuntuoso, estamos obligados a decir que en este Convenio, primer Convenio en el que S.E.M.A.F. es la primera fuerza sindical en la negociación, a diferencia de los anteriores, los trabajadores, y no sólo los de Conducción, no han perdido derechos, sino que han conquistado algunos y de gran importancia. Y todavía, pese a la firma, no ha acabado la negociación, pues faltan por incorporar los acuerdos que se alcancen en la Mesa de Desarrollo Profesional.

Por otro lado, durante los últimos meses se ha tenido que afrontar, con la iniciativa de S.E.M.A.F., la negociación con el Ministerio de Fomento sobre las transferencias de Cercanías. Se ha conseguido evitar que el traspaso se realice en unos términos que supongan la segregación de activos humanos y materiales de Renfe – Operadora, limitando la transferencia al traspaso de la gestión del servicio a aquellas Comunidades Autónomas que así lo reclamen y tengan recogido en sus Estatutos de Autonomía.

S.E.M.A.F. continúa avanzando con paso firme y determinación en la consecución de los objetivos del Colectivo de Conducción.

# I Convenio Colectivo en Renfe-Operadora

La posición unánime de los demás sindicatos para negociar un Convenio común con Adif no hizo más que alentar nuestra determinación en sentido opuesto, consiguiendo finalmente que se constituyese la Comisión Negociadora del I Convenio Colectivo de Renfe-Operadora, con cuya firma se conservan nuestros derechos a la par que mejoran las condiciones laborales, sociales y económicas y se salvaguardan los intereses de nuestro Colectivo ante las situaciones que puedan darse en un futuro.

En nuestro último número comentábamos las dificultades que habíamos encontrado para iniciar la negociación del Convenio, al mismo tiempo que destacábamos que, con el resultado electoral obtenido por S.E.M.A.F. con el apoyo masivo del Colectivo de Conducción, estábamos convencidos de que este Convenio se iba a negociar en los términos planteados por nuestro Sindicato y que su resultado iba a ser positivo para nuestros representados, a pesar de las dificultades que se presentasen.

La posición unánime de los demás sindicatos para negociar un Convenio común con Adif no hizo más que alentar nuestra determinación en sentido opuesto, consiguiendo finalmente que se constituyese la Comisión Negociadora del I Convenio Colectivo de Renfe – Operadora y que, además, se hiciese con la composición propuesta por nuestro Sindicato, con 4 miembros de S.E.M.A.F., 3 de CC.OO. y U.G.T. y 1 C.G.T. y S.F.

Hoy podemos decir, en cuanto a la forma, que, con la firma del I Convenio Colectivo de Renfe – Operadora, hemos superado las reticencias de los nostálgicos que pretendían

retornar, al menos en la negociación colectiva, a la antigua RENFE y, por lo que se refiere al contenido, que hemos conseguido incorporar importantísimas garantías para nuestro Colectivo que nos permiten desempeñar nuestra profesión sin la presión añadida de que, ante cualquier incidente, sanción, enfermedad, etc., quedemos en una situación de cierto desamparo e indefensión, tanto desde el punto de vista laboral, como económico o, incluso, penal.

Los logros alcanzados, muchos de ellos inapreciables cuando nuestro trabajo se desarrolla sin incidencias, cobran una importancia vital en el momento en que se presenta cualquier situación anómala.

En cuanto a la defensa jurídica, contiene elementos de gran relevancia. Hasta ahora, cuando un maquinista necesitaba defensa jurídica, la Empresa le proporcionaba un abogado, pero no podía defenderle en los términos adecuados porque sus intereses, en muchos casos, entraban en colisión con los de la propia Empresa. Este aspecto queda superado con el acuerdo alcanzado.

También recoge el Convenio que la Empresa cubre las sanciones adminis-

trativas que pudieran imponerse al trabajador en aplicación de la Ley y el Reglamento del Sector Ferroviario y las indemnizaciones por responsabilidad civil o de cualquier otro tipo que pudieran exigirse con motivo del ejercicio de sus funciones.

Asimismo, se garantiza el acoplamiento en condiciones idénticas a las del personal con pérdida de facultades en caso de que se produzca la retirada de licencia.

Una nueva situación que se ha incorporado, y que es de gran importancia dado el crecimiento de nuestros salarios, es el incremento de la cobertura por Incapacidad Temporal. Todos hemos visto como compañeros que han sufrido accidentes o enfermedades han padecido dificultades económicas cuando dicha situación se ha prolongado. Con la regulación acordada en el Convenio, a la que hay que añadir la recuperación de las coberturas existentes hasta el año 2005 por el SOV cuando proceda, se garantiza una amplia cobertura económica para estas situaciones, como se puede analizar en la tabla adjunta.

Por lo que se refiere a condiciones de trabajo, se ha conseguido que todos los maquinistas desarrollen su ac-

## Nuevas condiciones de viajes con títulos de transporte y en viajes de servicio

Área de actividad	Condiciones de viaje de las acreditaciones ferroviarias, situación anterior		Condiciones de viaje de las acreditaciones ferroviarias, I Convenio
ALTA VELOCIDAD	Trenes Talgo 200 25% del billete en Clase Turista 50% del billete en Clase Preferente Tarifa de "Ida y Vuelta" Sin restricciones temporales previas	Trenes AVE 40% del billete en Clase Turista 50% del billete en Clase Preferente No aplicable tarifa de "Ida y Vuelta" Sin restricciones temporales previas	Trenes AVE (Incluidos los del Área de Media Distancia) 30% del billete en Clase Turista 45% del billete en Clase Preferente, servicio restauración incluido Aplicable tarifa de "Ida y Vuelta" Sin restricciones temporales previas
LARGA DISTANCIA	25% del billete en Plazas sentadas, Turista, Literas y Preferente sin restauración 50% del billete en Clase Preferente Camas, Autoexpreso y Motoexpreso Tarifa de "Ida y Vuelta" Con restricciones temporales previas en días de tráfico alto		25% del billete en Plazas sentadas, Turista Literas y Preferente sin restauración 45% del billete en Camas, y Clase Preferente, servicio restauración incluido Tarifa de "Ida y Vuelta" Sin restricciones temporales previas
MEDIA DISTANCIA	Gratuito con formalización de billete en trenes con plazas limitadas		Gratuito con formalización de billete en trenes con plazas limitadas
CERCANÍAS	Libre acceso sin formalización previa de clase alguna ni abono		Libre acceso sin formalización previa de clase alguna ni abono
VIAJES DE SERVICIO	En trenes que lleven coches de viajeros, en casos excepcionales, en furgones de trenes de mercancías o en las locomotoras en que así esté autorizado.		En Clase Preferente en viajes previamente determinados Resto de casos, si está agotada Clase Preferente, se proporcionará en otra clase

tividad con idénticos límites de jornada y conducción, al incorporar la aplicación de las condiciones técnico laborales de agente único a Cercanías y Regionales.

También se ha acordado una importante rebaja en títulos de transporte, cuya repercusión es todavía mayor teniendo en cuenta el incremento de trenes de altas prestaciones actual y su próxima extensión por casi toda la geografía. Además de lo anterior, se ha regulado que los viajes de servicio se efectúen en clase preferente cuando estén previamente determinados y, cuando no lo estén, sólo se viajará en clase diferente cuando los billetes de clase preferente estén agotados. Podéis ver los porcentajes aplicables y su comparación con los anteriores en la tabla adjunta.

En cuanto a otros aspectos, se ha incrementado el fondo de ayudas sociales en un 10%, garantizando dicho porcentaje a todos los trabajadores que soliciten ayudas graciables en los términos que defina la Comisión de Política Social independientemente de sus ingresos. Como sabéis, meses atrás el resto de sindicatos decidieron suprimir ese mínimo de ayudas, que afectaba fundamentalmente al personal de nuestro Colectivo, para equiparar los baremos que se aplicaban a los del Adif. Con su incorporación al Convenio, dicho porcentaje mínimo ya no podrá suprimirse y, con el incremento incorporado al fondo, podrá superarse en los casos que así se determine.

Por otro lado, hemos obtenido un incremento salarial más que aceptable que garantiza el mantenimiento del poder adquisitivo, aspecto muy relevante a la vista del incremento del IPC en los últimos meses.

Por último, hay que destacar que queda aún pendiente la negociación en la mesa de desarrollo profesional, que en los dos próximos meses debe quedar finiquitada con un acuerdo que, esperamos, sea también favorable a nuestros intereses. S.E.M.A.F. va a afrontar esta negociación, al igual que ha hecho en el resto de materias del Convenio, con la idea fundamental de mantener los derechos que tanto nos ha costado conseguir y planteando aquellas cuestiones que permitan mejorar las condiciones en que nuestro Colectivo desarrolla su actividad.

## Percepciones I Convenio Colectivo de Renfe-Operadora por I.L.T. + simulaciones

INCAPACIDAD LABORAL TRANSITORIA	INGRESOS BRUTOS MENSUALES					
	INFERIORES AL TOPE DE LA BASE REGULADORA	3074,1 €/mes	SUPERIORES AL TOPE DE LA BASE REGULADORA	3500 €/mes	4000 €/mes	4500 €/mes
Percepciones anteriores I.L.T. Enfermedad común hasta 18 meses	90% Base Reguladora	2766,69 €/mes	90% Base Reguladora	2766,69 €/mes	2766,69 €/mes	2766,69 €/mes
Percepciones I Convenio I.L.T. Enfermedad común 3 primeros meses	90% Base Reguladora	2766,69 €/mes	90% Base Reguladora	2766,69 €/mes	2766,69 €/mes	2766,69 €/mes
Percepciones I Convenio I.L.T. Enfermedad común de 4 a 18 meses	90% Base Reguladora	2766,69 €/mes	90% Ingresos Brutos	3150 €/mes	3600 €/mes	4050 €/mes
Percepciones anteriores I.L.T. Accidente Laboral con cobertura SOV	90% Base Reguladora	2766,69 €/mes	90% Base Reguladora	2766,69 €/mes	2766,69 €/mes	2766,69 €/mes
Percepciones I Convenio I.L.T. Accidente Laboral con cobertura SOV 1er mes	90% Base Reguladora + SOV Máximo 100%	2766,69 €/mes + 33,29 €/día Máx. 3074,1 €/mes	90% Base Reguladora + SOV Máximo 100%	2766,69 €/mes + 33,29 €/día Máx. 3500 €/mes	2766,69 €/mes + 33,29 €/día Máx. 4000 €/mes	2766,69 €/mes + 33,29 €/día Máx. 4500 €/mes
Percepciones I Convenio I.L.T. Accidente Laboral con cobertura SOV 2º mes	95% Base Reguladora + SOV Máximo 100%	2920,40 €/mes + 33,29 €/día Máx. 3074,1 €/mes	80% Ingresos Brutos + SOV Máximo 100%	2800 €/mes + 33,29 €/día Máx. 3500 €/mes	3200 €/mes + 33,29 €/día Máx. 4000 €/mes	3600 €/mes + 33,29 €/día Máx. 4500 €/mes
Percepciones I Convenio I.L.T. Accidente Laboral con cobertura SOV 3er mes	95% Base Reguladora + SOV Máximo 100%	2920,40 €/mes + 33,29 €/día Máx. 3074,1 €/mes	85% Ingresos Brutos + SOV Máximo 100%	2975 €/mes + 33,29 €/día Máx. 3500 €/mes	3400 €/mes + 33,29 €/día Máx. 4000 €/mes	3825 €/mes + 33,29 €/día Máx. 4500 €/mes
Percepciones anteriores I.L.T. Accidente Laboral hasta 18 meses	90% Base Reguladora	2766,69 €/mes	90% Base Reguladora	2766,69 €/mes	2766,69 €/mes	2766,69 €/mes
Percepciones I Convenio I.L.T. Accidente Laboral 1er mes	90% Base Reguladora	2766,69 €/mes	90% Base Reguladora	2766,69 €/mes	2766,69 €/mes	2766,69 €/mes
Percepciones I Convenio I.L.T. Accidente Laboral 2º mes	95% Base Reguladora	2920,40 €/mes	80% Ingresos Brutos ó 95% Base Reguladora si es mayor	2920,40 €/mes	3200 €/mes	3600 €/mes
Percepciones I Convenio I.L.T. Accidente Laboral 3er mes	95% Base Reguladora	2920,40 €/mes	85% Ingresos Brutos	2975 €/mes	3400 €/mes	3825 €/mes
Percepciones I Convenio I.L.T. Accidente Laboral 4º al 18º mes	95% Base Reguladora	2920,40 €/mes	90% Ingresos Brutos	3150 €/mes	3600 €/mes	4050 €/mes

# Título de Conducción y Habilitaciones

La Dirección General de Ferrocarriles ha emitido el Título de Conducción de Vehículos Ferroviarios que acredita tener los requisitos necesarios para desempeñar nuestra profesión.



## Título de conducción

El maquinista que opere en la Red Ferroviaria de Interés General deberá estar en posesión de un título de conducción de vehículos ferroviarios que acredite el cumplimiento de todos los requisitos necesarios para ejercer las funciones de su profesión, así como de las correspondientes habilitaciones, tanto de material como de infraestructura que le faculten para realizar la prestación de los servicios de transporte ferroviario en su ámbito, todos ellos en vigor.

## Validez

El Título de Conducción de Vehículos Ferroviarios conservará su validez mientras su titular no incurra en alguna de las causas de suspensión o revocación y mantenga en vigor el certificado de aptitud psicofísica. Cada tres años el titular realizará cursos de actualización y reciclaje de conocimientos teóricos y prácticos, que en todo caso deberán realizarse cuando se produzcan innovaciones tecnológicas o cambios normativos que, a juicio de la Dirección General de Ferrocarriles, tengan carácter sustancial.

## Suspensión

Se suspenderá el Título de Conducción de Vehículos Ferroviarios cuando:

- No se hayan realizado, en tiempo y forma, los cursos de actualización y reciclaje.
- Se cometa una infracción administrativa.
- No se renueve puntualmente la validez del certificado de aptitud psicofísica.

## Recuperación

Se podrá recuperar el Título de Conducción de Vehículos Ferroviarios cuando:

- Supere los oportunos cursos de actualización y reciclaje.
- Cumpla la sanción a la que hubiere dado lugar la infracción cometida, o se proceda a su archivo.
- Acredite de nuevo su aptitud psicofísica.

## Revocación

Se procederá a revocar el Título de Conducción de Vehículos Ferroviarios de forma definitiva cuando:

- Exista una pérdida sobrevenida de las condiciones exigidas para su obtención.
- Se derive de un procedimiento sancionador que concluya en la pérdida definitiva del mismo.
- Haya sido objeto de revocación de la habilitación, por haberse detectado, en su titular, niveles de alcohol superiores a los autorizados o indicios analíticos de consumo de estupefacientes, psicotrópicos o cualesquiera otras sustancias que produzcan efectos análogos, un mínimo de dos veces en un período de cinco años.



### Habilitaciones de conducción

Es condición indispensable para obtenerlas disponer de un Título de Conducción en vigor y haber recibido la formación necesaria para el desempeño de la correspondiente actividad, serán de dos tipos:

-Habilitación de Conducción por Clase de Material, correspondiente a aquel con el que vaya a realizar su actividad.

-Habilitación de Conducción por Infraestructura, correspondiente a la línea ferroviaria o infraestructura en la que vaya a prestar sus servicios.

Dichas Habilitaciones de Conducción sólo serán válidas en el marco de existencia de relación laboral entre el titular de la misma y la entidad que lo habilita.

El documento que formalice el otorgamiento de las habilitaciones de conducción contendrá, al menos, el nombre de la entidad que la otorga con identificación del responsable de seguridad en la circulación que la firma, el nombre y apellidos del titular, número del D.N.I., del pasaporte o de la tarjeta de residencia y nacionalidad, tipo de habilitación y fecha de expedición, fecha de realización del último reciclaje formativo de esta habilitación y número de inscripción del título en el Registro Especial Ferroviario.

### Validez.

Las habilitaciones perderán, en todo caso, su validez cuando:

-El titular de la habilitación cause baja laboral en la entidad que le habilitó.

-El Título de Conducción de que dispone el titular sea suspendido o revocado.

Todo régimen de renovación de las habilitaciones habrá de contemplar un curso de actualización y reciclaje de conocimientos teóricos y prácticos.

Todo titular de una habilitación se someterá a reconocimientos psicofísicos adicionales cuando:

-Hubiere estado involucrado en un incidente de circulación que pudiere haber dado lugar a un accidente.

-Se observaran en el titular alteraciones evidentes de su estado físico o psíquico.

-Hubiere estado apartado, por enfermedad o accidente, del ejercicio de las tareas de conducción de vehículos ferroviarios, durante más de tres meses; así como después de un accidente laboral grave o muy grave.

### Suspensión.

La habilitación se suspenderá, a efectos de garantizar la seguridad en el tráfico ferroviario cuando:

-Se detecten, en su titular, niveles de alcohol superiores a los autori-

zados o indicios analíticos de consumo de estupefacientes, psicotrópicos o cualesquiera otras sustancias que producen efectos análogos.

-No se hayan realizado, en tiempo y forma, los cursos de actualización y reciclaje necesarios.

-Se cometa una infracción administrativa en los términos previstos en el artículo 92 de la Ley del Sector Ferroviario.

-Su titular, en el ejercicio de su actividad profesional, se niegue a someterse a un control para la detección de consumo de alcohol o de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas, realizado por personal autorizado, de acuerdo con la normativa vigente.

### Recuperación

El titular podrá recuperar la validez de la habilitación suspendida cuando:

-Acredite de nuevo su aptitud psicofísica.

-Supere los oportunos cursos de actualización y reciclaje.

-Cumpla la sanción administrativa a la que hubiere dado lugar la infracción cometida, o se proceda a su archivo.

-Transcurridos tres meses después de negarse a someterse al control de detección de consumo de alcohol y estupefacientes, previa acreditación de su aptitud psicofísica.

### Mínimos que contendrán las pruebas para la obtención de habilitaciones:

a) Para la habilitación por clase de material:

- 1.º Pruebas y verificaciones prescritas antes de la salida del tren.
- 2.º Conocimiento del material rodante.
- 3.º Pruebas de frenado del tren.
- 4.º Tipo de marcha y velocidad máxima del tren en función de las características de la línea.
- 5.º Dominio de la conducción del tren para no degradar las instalaciones ni el material.
- 6.º Anomalías.
- 7.º Incidentes y accidentes de explotación, incendios y accidentes con víctimas.
- 8.º Condiciones de reanudación de la marcha después de un incidente que afecte al material.
- 9.º Inmovilización del tren.

b) Para la habilitación de infraestructura:

- 1.º Pruebas de frenado del tren.
- 2.º Tipo de marcha y velocidad máxima del tren en función de las características de la línea.
- 3.º Conocimiento de la línea.
- 4.º Reglamentación de seguridad.
- 5.º Conducción del tren.
- 6.º Anomalías.
- 7.º Incidentes y accidentes de explotación, incendios y accidentes con víctimas.

# Permiso de paternidad.

Disfrute del permiso de paternidad del artículo 48 bis del estatuto de los trabajadores incorporado por la ley orgánica 3/2007 para la igualdad efectiva entre hombres y mujeres.

*Luis Antonio García Sixto*



**S**e reconoce a todos los trabajadores que suspendan el contrato laboral durante los días legalmente establecidos, con motivo del nacimiento de un hijo, adopción y acogimiento tanto preadoptivo, como permanente o simple, de conformidad con el Código Civil o las leyes civiles de las Comunidades Autónomas que lo regulen, siempre que su duración no sea inferior a un año, de menores de 6 años o mayores de 6 años pero menores de 18 con discapacidad o que por sus circunstancias y experiencias personales o por provenir del extranjero, tengan especiales dificultades de inserción social y familiar, debidamente acreditadas por los servicios sociales competentes (Art. 45.1 d) E.T.)

## Requisitos

- Estar afiliados y en alta o en situación asimilada al alta
- Tener cubierto un período de cotización de:
- 180 días dentro de los 7 años inmediatamente anteriores a la fecha de inicio de dicha suspensión
- 360 días a lo largo de su vida laboral

## Beneficiario

En el supuesto de parto, el derecho corresponde en exclusiva al otro progenitor

En los supuestos de adopción o acogimiento, el derecho corresponderá sólo a uno de los progenitores, a elección de los interesados, no obstante, cuando el período de descanso por adopción o acogimiento sea disfrutado en su totalidad por uno de los progenitores, el derecho al de paternidad únicamente será ejercido por el otro

## Duración

-13 días ininterrumpidos, ampliables en 2 días más por cada hijo a partir del segundo, en los casos de parto, adopción o acogimiento múltiples. El disfrute de estos períodos es independiente del disfrute compartido de los períodos de descanso por maternidad.

El trabajador que ejerza este derecho podrá hacerlo:

- Durante el período comprendido desde la finalización del permiso por nacimiento de hijo, previsto legal o convencionalmente, o desde la resolución judicial por la que se constituye la adopción o a partir de la decisión administrativa o judicial de acogimiento, hasta que finalice la suspensión del contrato regulada en el artículo 48.4 del ET o inmediatamente después de la finalización de dicha suspensión.
- Podrá disfrutarse en régimen de jornada completa o en régimen de jornada parcial de un mínimo del 50%, previo acuerdo entre el empresario y el trabajador, y conforme se determine reglamentariamente.
- El trabajador deberá comunicar al empresario, con la debida antelación, el ejercicio de este derecho en los términos establecidos, en su caso, en los convenios colectivos.

## Prestación económica

Consiste en un subsidio equivalente al 100% de la base reguladora.

La base reguladora es el resultado de dividir el importe de la base de cotización del trabajador en el mes anterior al de la fecha de inicio del período de descanso por el número de días a que dicha cotización se refiere (este divisor será concretamente: 30, si el trabajador tiene salario mensual; 30, 31 ó 28, 29 si tiene salario diario).

## Denegación de la prestación

La prestación podrá ser denegada, anulada o suspendida por las mismas causas establecidas para la prestación de maternidad, cuando el beneficiario:

- Actúe fraudulentamente para obtener o conservar la prestación.
- Trabaje por cuenta propia o ajena durante los correspondientes períodos de descanso.
- No aporte la documentación pertinente para considerar constituida la adopción, si ha transcurrido el período de 4 semanas en que adelantó el disfrute de la prestación en los casos de adopción internacional.

## Solicitud de la prestación

- El procedimiento para el reconocimiento del derecho se inicia a instancia del trabajador, mediante solicitud dirigida a la Dirección provincial de la Entidad gestora.
- La solicitud se formulará en los modelos normalizados y deberán contener los datos y circunstancias que establece el art. 70 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, acompañada de los documentos necesarios. (Ver modelos al final del texto)

## Resolución y notificación

El Director provincial de la provincia en que se haya presentado la solicitud dictará resolución expresa y la notificará al interesado en el plazo de 30 días.

## Prescripción

El derecho al reconocimiento de la prestación prescribe a los 5 años, contados desde el día siguiente a aquél en que se produce el hecho causante.

### Documentos que deben acompañar a la solicitud

-Acreditación de identidad del interesado mediante la siguiente documentación:

-Españoles: (D.N.I.)

-Certificación de la empresa

-Libro de Familia o certificación de la inscripción del hijo o hijos en el Registro Civil.

Se acompañará además la siguiente documentación:

### En caso de adopción o acogimiento

-La resolución judicial por la que se constituye la adopción, o bien la resolución administrativa o judicial por la que se concede el acogimiento, tanto preadoptivo como permanente o simple, siempre que en el último caso su duración no sea inferior a un año, y aunque dichos acogimientos sean provisionales.

-Cuando se trate de adopción o acogimiento de menores, mayores de seis años, discapacitados o minusválidos, certificación del Instituto de Migraciones y Servicios Sociales u Órgano competente de la Comunidad Autónoma respectiva, de que

el adoptado o acogido presenta un grado de minusvalía igual o superior al 33%, o de la Entidad Pública competente en materia de protección de menores, de que aquél, por sus circunstancias personales o por provenir del extranjero, tiene especiales dificultades de inserción social o familiar.

-En su caso, libro de familia o certificación de la inscripción del hijo en el Registro Civil.

### En caso de adopción internacional

-Adopción constituida en un Estado extranjero e inscrita en la Oficina Consular Española: justificante de la inscripción registral o el documento en que se acredite la constitución de la adopción y su registro.

-Adopción constituida en un Estado extranjero no inscrita en España:

-Resolución administrativa o judicial que acredite la constitución de la adopción.

-Visado a favor del menor expedido por la Oficina Consular Española.

-Certificado, resolución o declaración de idoneidad del adoptante, expedido por la autoridad competente española.

-Documento en el que por el solicitante se acredite haber iniciado los trámites conducentes a la constitución en España de la adopción o, en su caso, a la inscripción de la adopción en el Registro Civil.

-Tutela constituida en el país extranjero con la finalidad de adopción.

-Resolución administrativa o judicial que acredite la constitución de la tutela con la finalidad de constituir en España la adopción.

-Visado a favor del menor expedido por la Oficina Consular Española.

-Certificado, resolución o declaración de idoneidad del adoptante, expedido por la autoridad competente española.

-Documento en el que, por el solicitante, se acredite haber iniciado los trámites conducentes a la constitución en España de la adopción.

### Descanso a tiempo parcial

En el caso de disfrute del descanso en régimen de jornada a tiempo parcial, el documento que acredite el acuerdo empresario-trabajador sobre disfrute del descanso por paternidad en régimen de jornada parcial

Solicitud de prestación 1

Solicitud de prestación 2

Acuerdo empresa-trabajador sobre disfrute de descanso

Declaración de situación de actividad

Certificado de empresa para solicitud

Comunicación de datos al pagador

Todos estos modelos para cursar la solicitud puedes encontrarlos en:

[www.seg-social.es/Internet\\_/Pensionistas/Servicios/Solicitudesdepresta34887/Pensionesotrasprest40968/Paternidad/index.htm](http://www.seg-social.es/Internet_/Pensionistas/Servicios/Solicitudesdepresta34887/Pensionesotrasprest40968/Paternidad/index.htm)

# Transferencia de los servicios de transporte ferroviario de Cercanías a las Comunidades Autónomas

El acuerdo alcanzado permite que las Comunidades Autónomas participen en la gestión del servicio, pero, independientemente de la fórmula que finalmente se aplique, no supondrá la segregación de activos de Renfe–Operadora, sino que ésta continuará siendo la empresa prestadora, al menos, hasta que sea efectiva la liberalización del transporte ferroviario de viajeros en el ámbito nacional

Como todos sabéis, el pasado verano, en relación con este tema, se produjeron dos hechos significativos: por un lado, el Presidente del Gobierno anunció que el traspaso de esta competencia a la Generalitat de Catalunya se efectuaría antes del mes de enero de 2008; por otro lado, posteriormente, se manifestó, por parte del Ministerio de Fomento, que dicho traspaso llevaría incorporado el trasvase de activos materiales y humanos de Renfe – Operadora a la administración autonómica.

La reacción de S.E.M.A.F. a este hecho fue inmediata, convocando huelgas a las que, posteriormente, se sumaron el resto de sindicatos con una premisa básica compartida por todos: no se aceptaría, en ningún caso, la segregación de Renfe – Operadora.

A raíz de la convocatoria de huelga se llevó a cabo una reunión con la Ministra de Fomento cuyo resultado, con la creación de un grupo de trabajo entre sindicatos y Ministerio de Fomento, permitió desconvocar las huelgas.

Este grupo de trabajo, que por parte ministerial ha estado encabezado por el Secretario de Esta-

do de Infraestructuras y Planificación, D. Víctor Morlán, mantuvo reuniones semanales para abordar las distintas posibilidades existentes en esta materia, quedando claro, tanto desde un primer momento como en las conclusiones finales, que la segregación de Renfe – Operadora no era una opción válida y que lo deseable es que el modelo final que se defina no debe establecerse en función de una Comunidad Autónoma determinada, sino que debe ser un modelo válido para su aplicación en todas aquellas Comunidades que tengan reconocida y reclamen la transferencia de estos servicios.

El acuerdo alcanzado permite que las Comunidades Autónomas participen en la gestión del servicio, es decir, definición de servicios, tarifas, etc.; pero, independientemente de la fórmula que finalmente se aplique, no supondrá la segregación de activos de Renfe – Operadora, sino que ésta continuará siendo la empresa prestadora del servicio, al menos, hasta que sea efectiva la liberalización del transporte ferroviario de viajeros en el ámbito nacional, cuya fecha vendrá determinada por las decisio-

nes que se adopten por parte de la Unión Europea.

Sobre la base del acuerdo alcanzado entre Ministerio de Fomento y sindicatos, el Ministerio abordó la negociación del traspaso de competencias a la Generalitat de Catalunya que, finalmente, no se ha llevado a cabo por las diferencias existentes entre ambas administraciones, por lo que, a fecha de hoy, no se ha abordado el traspaso.

Entendemos que la iniciativa adoptada por nuestro Sindicato, por su rapidez y firmeza, ha permitido alcanzar un resultado acorde con los intereses del Colectivo, dado que la segregación de nuestra Empresa podría tener consecuencias gravísimas para todos, pues esta medida afectaría no sólo al personal que se viese afectado por la segregación, sino a los derechos del resto de maquinistas de Renfe – Operadora, que verían limitadas sus opciones de desarrollo profesional y que se verían afectados por la reducción del tamaño y la actividad de nuestra Empresa, con la consiguiente reducción de ingresos, tanto comerciales como vía subvenciones, que ello conlleva.



## **1ª Concentración Ferromoto, Orense 31 de mayo**

Ruta turística por la Ribera Sacra durante la mañana y a continuación comida a base de productos del país.

Es necesario confirmar asistencia antes del 15 de mayo.

En caso de necesitar hotel comunicarlo con antelación.

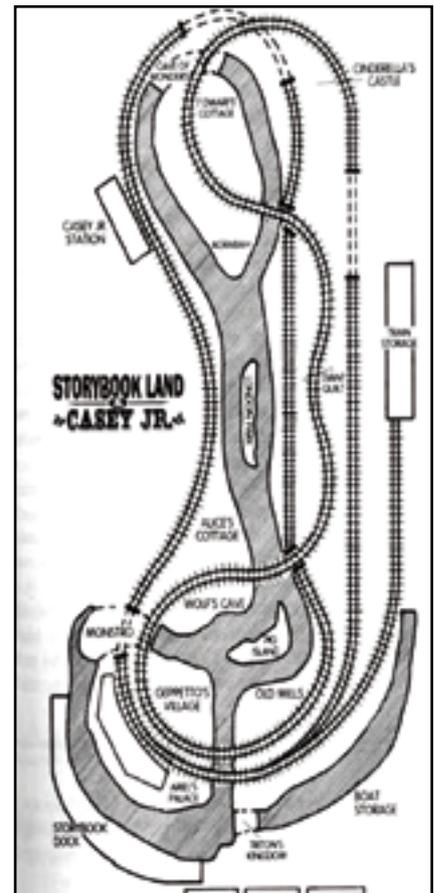
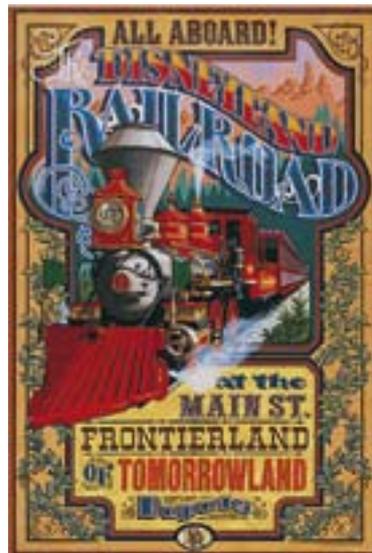
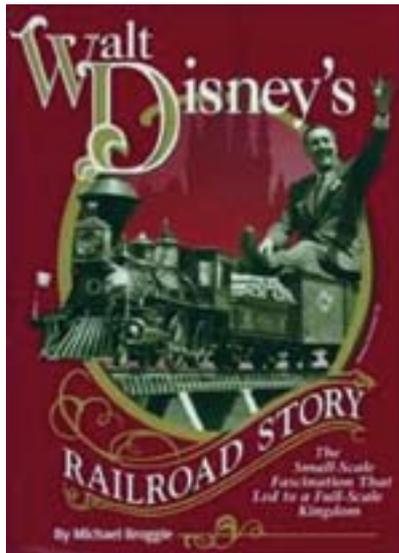
Información y contacto:

José Ramón

riesgos\_laborales@semaf.org,

tlf:995538

# Con otro color, sólo imágenes.



Inicios del primer ferrocarril en Disneyland



# Fotografía: JUAN SÁNCHEZ ABELLÓ.

Juan Sánchez Abelló colabora habitualmente con nuestro Sindicato en la elaboración de los reportajes en Congresos.

Hoy, lo hace con una pequeña selección de su obra fotográfica.

**N**uestro compañero Juan Sánchez Abelló, Maquinista de Media Distancia en Lleida, practica su afición a la fotografía, con la que ha

obtenido varios premios en concursos de ámbito local y un accesit en el 14º concurso "Caminos de Hierro" del año 2000.

Como se puede apreciar, cultiva varios estilos, bodegón, paisaje, fotografía macro... hasta el reportaje y, por supuesto, la fotografía ferroviaria.





**Material que emplea:**

Ha tenido numerosas cámaras y ha practicado desde el blanco y negro, laboratorio incluido, la diapositiva en formato universal y formato "medio", y en su tiempo, la transición a la fotografía digital, acabando, de momento, con objetivos de gama alta como un zoom 24-70/1:2,8, un zoom 70-200/1:2,8 y un macro 180/1:3,5, todo ello en un cuerpo de cámara EOS 5D.+



## Locomotora de vapor RENFE serie 2200 e

Locomotora de vapor con tender acoplado del tipo "Montaña" de la serie 2200 de RENFE. editada por Ibertrén, que continúa con su buen hacer en la reproducción de modelos que marcaron la historia del ferrocarril en nuestro país.



A lo largo de la historia del ferrocarril, las características de los trazados ferroviarios, ha influido de una forma determinante en el diseño y prestaciones de las locomotoras.

El aumento de la velocidad y de la base rígida (conjunto de los ejes motrices) de las mismas, propició la adopción de biseles delanteros para el guiado de la locomotora, que posteriormente se transformaron en bogies ya que daban mayor estabilidad a la marcha. Posteriormente se pasó a los rodajes 230 (Ten wheeler) y 240 (Mastodon), este último muy apropiado para trazados sinuosos como los

de las líneas españolas.

La necesidad de una mayor capacidad de producción de vapor, para desarrollar mayores potencias, llevó a aumentar las dimensiones de los hogares de las calderas y para soportar estos mayores hogares, se hizo necesaria la adopción de biseles posteriores.

De este modo nacieron los rodajes 231 (Pacific) y 241 (Mountain), este último diseñado principalmente para dar tracción a trenes pesados en líneas montañosas con fuertes rampas y trazados sinuosos.

RENFE, a lo largo de la segunda mitad de los años cuarenta, decidió adoptarlo también para una nueva

serie de locomotoras que estaba planeando realizar.

El resultado fue la serie 2200 que entró en servicio en el año 1952. una locomotora potente, capaz de dar tracción a pesados trenes de pasajeros (al final de su vida, también de mercancías) por las sinuosas líneas de la abrupta geografía española. Su aspecto macizo y proporcionado, y la sensación de poder que transmitían, les hicieron acreedoras a los sobrenombres de las "Bonitas" o "Atómicas".

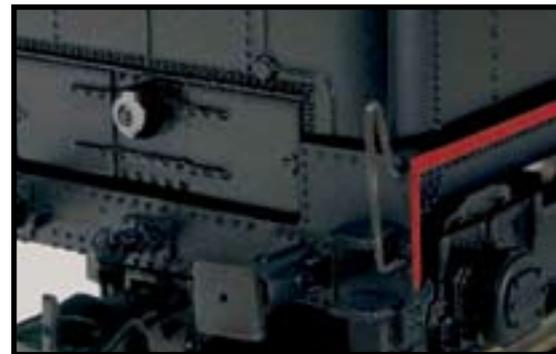
El modelo corresponde a una locomotora de la segunda subserie (concretamente la 241-2224) en su versión carbón.



# en escala 1/87 construida por Ibertrén

## LOCOMOTORA DE VAPOR RENFE SERIE 2200

- Modelo/referencias: 4101 (analógica) y 4101 S (digital con sonido).
  - Época III (norma NEM 809E).
  - Escala de reproducción: 1/87 (HO).
  - Motor de cinco polos, volante de inercia y tracción en los 4 ejes motrices.
  - Conjunto del bielaje con distribución sistema "Walschaerts".
  - Interior de la cabina, reproducido con elevado nivel de detalle.
  - Equipado con conector de 21 pins para decodificador digital o equipo de sonido.
  - Cajetines de enganche NEM 362 con mecanismo cinemática de enganche corto en ambos extremos del conjunto de locomotora y tender.
  - Responde a las normas europeas de modelismo ferroviario, NEM.
  - "Kit" específico de adaptación de toma de corriente por tercer carril.
  - Radio mínimo de giro: 410 mm.
  - Esquema de pintura correspondiente a la librea estándar de RENFE para locomotoras de vapor:
  - Versión años cincuenta (época III) según NEM 809E.
  - Longitud total locomotora: 189.09 mm.
  - Longitud total tender: 104.98 mm.
  - Sonido digital LokSound con la colaboración de Ibertrén.
  - Analógico: funcionando en DC o AC
  - Digital: operado con MarklinB digital (formato MotorolaB), Sistema DCC (Lenz, etc.. .)
  - Funciones Analógico
  - Control de motor marcha adelante-stop-marcha atrás
  - Luz de dirección
  - Funciones Digital
  - Control de motor marcha adelante-stop-marcha atrás.
  - Dirección Digital: "03" (DCC y Marklin Motorola) 14 Pasos de velocidad con Marklin Motorola reconocimiento automático de 28 ó 128 pasos de velocidad
  - Funciones especiales de sonido: silbato corto, silbato largo, inyector, paladas de carbón, eyector vacío, ventilador de vapor, modo manobra\*, turbina dinamo\*).
- \* sólo en Modo DCC



## Escalada en roca

Su práctica supone una de las mayores satisfacciones que nos depara una salida a la montaña. Nos cuenta como y porqué nuestro compañero Juan Carlos Arribas.

La escalada es una actividad intuitiva, natural como andar o correr. Los movimientos con las manos y pies para efectuar los agarres y apoyos no necesitan, en principio, de instrucción alguna.

Cuando esta actividad intuitiva pasa a ser un deporte o una aventura, la cosa cambia de forma radical, necesitamos unos conocimientos importantes de todos los factores que intervienen en su práctica.

La escalada es una lucha contra sí mismo y contra la gravedad, en la que el principal objetivo es el de superar el reto que uno se propone. La satisfacción que proporciona la superación de cada reto, es directamente proporcional al esfuerzo que hemos necesitado realizar, pasando inmediatamente a buscar y superar el siguiente reto y la satisfacción posterior.

La escalada en roca se puede dividir en dos tipos: deportiva y clásica, siendo esta última en libre o en artificial.

La escalada deportiva se realiza principalmente en rocódromos artificiales y en escuelas de escalada en la naturaleza. En este tipo prima la dificultad en las vías en las que los

agarres y apoyos minúsculos se suceden en tramos de pared a menudo desplomados. Las vías suelen ser cortas y la protección del escalador se realiza mediante anclajes fijos situados en la pared, por donde éste va pasando mosquetones y cuerda que detendrán una eventual caída.

La escalada clásica se realiza en la naturaleza, por rutas de montaña en las que el compromiso es el principal reto, añadiendo además el componente de dificultad.

En este tipo no suele haber anclajes fijos situados previamente por lo que el escalador debe ir situando los elementos necesarios, que son recuperados por su compañero de cordada que sube a continuación. Cuando estos elementos se utilizan exclusivamente para la protección del escalador en caso de una eventual caída y los agarres y apoyos con manos y pies para progresar solamente se realizan en la roca, estamos hablando de escalada en libre. Sin embargo, hay veces que la dificultad extrema de la ascensión exige la utilización de elementos de apoyo para la progresión, siendo escalada artificial en este caso.





El Material y equipo necesario para la práctica de la escalada en roca es muy variado y complejo, formando en su conjunto una cadena de seguridad que hay que mantener para practicar la actividad con el menor riesgo posible.

La evolución de estos materiales ha permitido que se realicen vías de mayor complejidad, dificultad y compromiso, que hace años eran imposibles. Esta evolución ha hecho que el material sea cada vez más resistente, ligero, flexible, técnico y especializado.

Actualmente, como elementos indispensables para practicar la escalada se utilizan: los pies de gato, que son unas zapatillas muy ajustadas con suela lisa de goma blanda que mejora la adherencia de los pies a la roca; el arnés, es un elemento que se coloca en la cadera, y en algunos casos también en el pecho, que sirve para unirse a la cuerda y para distribuir la fuerza del impacto, en caso de caída, por el cuerpo del escalador sin causarle lesiones; el casco, elemento imprescindible para proteger la cabeza en caso de caída de piedras u

otros objetos; la cuerda, nexo de unión entre compañeros de cordada, elemento asegurador y símbolo de este deporte por excelencia, detiene la caída del escalador y absorbe la energía producida por la misma por su construcción dinámica, evitando por ello lesiones al escalador; mosquetones y cintas, que se utilizan para pasar la cuerda por los distintos anclajes que se sitúan a lo largo de la vía y hacen que una eventual caída sea lo más corta posible; pitones, empotradores, friends, parabolts, espits, etc., son los elementos que se introducen en la roca como anclajes para colocar mosquetones y cintas y poder pasar la cuerda, asegurarse y/o progresar.

Todos este equipo para el aseguramiento y progresión, es útil también para el descenso.

Es necesaria una formación específica que permita realizar esta actividad con las mayores garantías de seguridad. Esta formación tiene como objetivo adquirir los conocimientos propios de utilización de los materiales y equipo, colocación correcta del arnés, realización

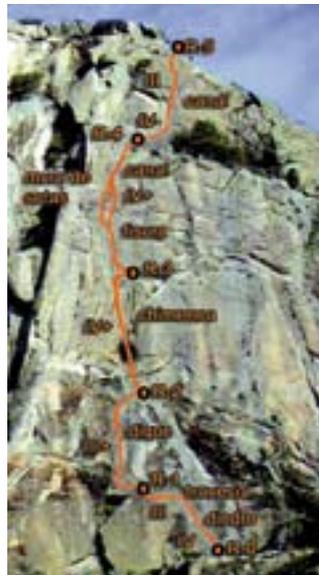
y utilización de nudos, colocación correcta de anclajes, mosquetones y cintas, etc., y de las diferentes técnicas de aseguramiento y progresión.

También es necesaria una preparación física y psíquica óptimas que se consiguen con un entrenamiento adecuado y para el que son necesarios conocimientos específicos. Fuerza, resistencia y equilibrio han de desarrollarse de forma similar en cuerpo y mente.

Es necesario conocer los peligros objetivos y subjetivos que existen en la práctica de la escalada, para así poder detectarlos y evitarlos, haciendo más segura la actividad.

En resumen, una formación adecuada es imprescindible para realizar una actividad como es la escalada en roca y no es recomendable su práctica en caso de no haber obtenido los conocimientos necesarios, su práctica conlleva riesgos y solamente debe ser practicada por quienes estén preparados para superar y asumir personalmente toda la responsabilidad.

*Juan Carlos Arribas*





**J**avier Negrete vuelve a nuestras páginas con una novela histórica situada en el año 323 antes de Cristo. A los 33 años, Alejandro Magno, el mayor conquistador de la historia, está destinado a morir en Babilonia. Pero Néstor, un mis-

terioso médico que dice haber sido enviado por el oráculo de Delfos, aparece en el instante preciso para salvar su vida.

Con esta forzada vuelta de la Historia arranca la novela. Alejandro ha vuelto sus ojos hacia las riquezas de Occidente y en su camino hacia el dominio del mundo conocido, sólo se interpone la mayor potencia militar de Italia, una ciudad que al igual que el propio Alejandro está convencida de la grandeza de su destino: Roma.

Teñida de mitología y pequeños toques de fantasía, estamos ante una ucronía que, pese a los cambios necesarios hechos sobre la historia original, está bien documentada y consigue realmente transmitir

la forma de pensar de los hombres de aquella época.

Contada a través de varios personajes, la historia nos lleva desde Babilonia, con un Alejandro que parece abocado a su propia autodestrucción, hasta los campos de Campania, donde el ejército griego y el romano se encontrarán en un gran lance final.

Javier Negrete desarrolla una narración ágil, con descripciones detallistas y con un ritmo que se mantiene a lo largo de toda la narración y va moviendo toda la historia hacia su conclusión, centrandose casi toda la acción en la batalla final, dosis de acción e intriga que mantendrán la atención del lector durante toda la novela.



**P**odemos decir que El Orfanato, que dirige con maestría Juan Antonio Bayona, su primer largometraje, es una película clásica de fantasmas. Parece mentira que este estupendo trabajo, más propio de la época madura de un cineasta, esté

firmada por un director primerizo que ha conseguido hacer terror de hechos cotidianos.

Rodada de forma elegante, una historia que pese a lo propicia que podría ser para caer en innumerables clichés propios del género, atrapa al espectador arrastrándolo irremediablemente a su espectacular clímax final.

Laura (Belén Rueda) regresa con su familia al orfanato donde creció, con la intención de abrir una residencia para niños discapacitados. Allí, Simón, hijo de Laura, comienza a dejarse llevar por unos extraños juegos que generan en su madre gran inquietud, y que dejarán de ser una mera diversión para convertirse en una amenaza. Una se-

rie de inesperados acontecimientos obligarán a Laura a bucear en el dramático pasado de la casa que de niña fue su hogar.

Sustentada por un excelente guión de Sergio G. Sánchez, también primerizo, nos cuenta las cosas poco a poco, creando una tensión que va creciendo según avanza la película, encajando en un final que sorprende, aunque no pueda haber otro.

Poco más de hora y media que podemos dar por bien empleada por haber visto buen cine y entretenido. Y eso a día de hoy, es algo que no abunda, y más si hablamos de una producción española.

Merecidamente, El Orfanato, es la candidata del cine español a los Oscar de este año.



**M**anu Chao ha marcado a lo largo de su carrera como compositor un estilo propio que, inevitablemente, crea complicidad

cuando escuchamos alguna de sus composiciones.

La Radiolina, su último disco, es un collage de músicas, de situaciones vividas por Manu Chao a lo largo y ancho de sus andanzas por todo el planeta, que plasma en una obra producida por él mismo y grabada durante sus giras sobre la marcha, en el autocar, en hoteles, en casas de amigos...

Para escuchar con atención.

- 1- 13 Días
- 2- Tristeza Maleza
- 3- Politik Kills
- 4- Rainin In Paradize
- 5- Besoin de la Lune

- 6- El Kitapena
- 7- Me Lllaman Calle
- 8- A Cosa
- 9- The Bleedin Clown
- 10- Mundorevès
- 11- El Hoyo
- 12- La Vida Tómbola
- 13- Mala Fama
- 14- Panik Panik
- 15- Otro Mundo
- 16- Piccola Radiolina
- Bonus tracks
- 17- Y Ahora Qué ?
- 18- Mama Cuchara
- 19- Siberia
- 20- Soñé Otro Mundo
- 21- Amalucada Vida

# Eurocopa de fútbol 2008



NIVEL SALARIAL	CLAVE 2	CLAVE 3										CLAVE 9
		CUATRIENIOS										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
3	1.062,85	31,05	62,08	93,12	124,16	155,20	186,25	217,27	248,31	279,37	310,41	1.251,69
4	1.109,65	32,91	65,80	98,69	131,60	164,51	197,41	230,32	263,22	296,11	329,01	1.321,17
5	1.159,25	34,89	69,75	104,64	139,53	174,40	209,29	244,18	279,07	313,92	348,81	1.395,30
6	1.211,83	36,97	73,94	110,91	147,88	184,85	221,83	258,79	295,75	332,73	369,69	1.476,20
7	1.267,55	39,19	78,37	117,56	156,77	195,94	235,12	274,32	313,49	352,70	391,87	1.550,83
8	1.326,64	41,54	83,06	124,61	166,16	207,69	249,24	290,76	332,31	373,85	415,39	1.628,81
9	1.389,25	44,04	88,05	132,10	176,12	220,17	264,18	308,23	352,25	396,29	440,31	1.710,30

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		1.175,53	612,60	662,26	43,711561	6,680922	6,076368	7,080277	4,425873	MQTA	MQTA	HASTA LA 8 h.
4		1.246,06	649,35	701,99	46,334255	7,081776	6,440951	7,505094	4,425873	213,50	372,55	0,687219
5	95,20	1.320,81	688,31	744,12	49,114310	7,506684	6,827408	7,955400	4,425873	MES	MES	HORA
6	102,81	1.400,06	729,61	788,77	52,061168	7,957084	7,237052	8,432724	4,425873	CLAVE 345	CLAVE 351	CLAVE 551
7	111,19	1.484,05	773,37	836,11	55,184840	8,434508	7,671276	8,938687	4,425873	AYTE	AYTE	DESDE LA 9 h.
8	120,72	1.573,10	819,79	886,25	58,495928	8,940580	8,131551	9,475008	4,608324	170,79	312,42	2,043380
9	131,29	1.667,49	868,97	939,43	62,005684	9,477015	8,619445	10,043508	4,915745	MES	MES	HORA

NIVEL SALARIAL	CLAVE 220										CLAVE 401	
	CUATRIENIOS											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
3	0,693961	0,735598	0,777236	0,818875	0,860511	0,902149	0,943786	0,985424	1,027061	1,068700	1,110339	1/2 VALOR 2007 ABONO ABRIL Y SEPTIEMBRE
4	0,735598	0,779736	0,823872	0,868006	0,912141	0,956277	1,000413	1,044550	1,088686	1,132821	1,176957	
5	0,779737	0,826518	0,873305	0,920087	0,966872	1,013655	1,060442	1,107223	1,154009	1,200790	1,247576	
6	0,826518	0,876109	0,925701	0,975293	1,024885	1,074474	1,124068	1,173658	1,223248	1,272840	1,322431	667,86
7	0,876109	0,928676	0,981243	1,033809	1,086377	1,138942	1,191509	1,244076	1,296643	1,349208	1,401776	
8	0,928677	0,984397	1,040119	1,095840	1,151560	1,207279	1,263001	1,318721	1,374442	1,430160	1,485883	
9	0,984397	1,043462	1,102525	1,161590	1,220651	1,279715	1,338780	1,397844	1,456907	1,515972	1,575037	

NIVEL SALARIAL	CLAVE 230						CLAVE 359	CLAVE 336	CLAVE 332	CLAVE 383	CLAVE 430					
	CUATRIENIOS										COMPLTO. UNIFICA- DO	COMPTO. AUXILIAR Cargo 404	COMPLTO. AUXILIAR Cargo 414	COMPLTO. ACTIVIDADES COMP. EN EXCLUSIVA MANIOBRAS VOLUNTA- RIAS	PRIMA DE GARANTIA MANIOBRAS OBLIGADAS MES	
	5	6	7	8	9	10									NIVEL SALARIAL 5	NIVEL SALARIAL 6
3	40,39	42,21	44,08	45,95	47,80	49,65										
4	42,80	44,75	46,73	48,69	50,65	52,64										
5	45,34	47,43	49,54	51,62	53,70	55,77										
6	48,07	50,28	52,49	54,72	56,91	59,13	1.176,66	22,664717	1019,74							
7	50,97	53,31	55,64	57,99	60,32	62,68										
8	54,01	56,52	58,99	61,47	63,96	66,45										
9	57,27	59,88	62,51	65,18	67,78	70,44	MES	DIA	MES	2,401						
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 NU- CLEOS	VARIABLE CLAVE 445 AUXILIAR CARGO 414	VARIABLE CLAVE 41				
MINUTO			0,055386		0,026886			0,121886	0,115790	0,109697	1,930335	MANIOBRA VOLUNTARIA ACTIVIDADES COMPLEM. EN EXCLUSIVA				
KILOMETRO	0,086038	0,043019	0,055386		0,026886		0,097508	0,021508	0,020435	0,019358	HORA					
LANZADERA			3,692424		3,692424		3,692424				VARIABLE CLAVE 445 AUXILIAR CARGO 404					
A. Compl. COMUN			1,317229		1,317229		1,317229	1,317229	1,317229	1,317229						
A. Compl. U.N.	2,509415	2,509415						2,509415	2,509415	2,509415	2,784315	2,584697				
PASOS	3,692424	3,692424									HORA	HORA				