

vel presupuestario"; hasta la fecha, según las declaraciones del señor Climent, eran los delegados de las diferentes áreas del entramado administrativo de Renfe —comercial, infraestructuras, recursos, etc.— los encargados de administrar las diferentes partidas remitidas desde la organización central a través de las direcciones generales. Ahora es el momento de crear una unidad económica de conjunto, con gestión autónoma, asumiendo los riesgos correspondientes a cada ámbito.

*"La gerencia se ha dotado de una estructura muy equilibrada que se apoya en tres puestos fundamentales; por la parte comercial existe un jefe de ventas, en la parte de circulación, de movimiento de trenes y de personal de estaciones apoyada en un puesto que se llama técnico de gestión de recursos y la parte de calidad de servicios en un puesto técnico que se denomina gestión de la calidad. Esos tres puestos, esa estructura que, evidentemente puede crecer, es de alguna manera la estructura que todas las gerencias tienen en este momento".*

Dentro de esa fórmula, nos encontraríamos con el responsable de toda la parte comercial de la gerencia *"dentro del territorio de la propia gerencia"*—jefe de ventas—; con la persona que *"lleva el control presupuestario y la gestión del presupuesto de esa gerencia, así como el movimiento y la dotación del personal necesario para hacer la producción que la gerencia tiene que hacer, en una palabra, todo el personal de estaciones, desde jefes de servicios de movimiento, inspectores principales de movimiento, jefes de estación, factores de circulación, factores sencillos, guarda-agujas, especialistas de estaciones, todas esas personas y la movilidad de esas personas dentro de esa gerencia en función de la producción, es responsabilidad del técnico de gestión de recursos"*. Por último encontraríamos la figura del técnico en calidad de servicio, *"sería el responsable de toda la calidad que tiene que dar la gerencia en los diferentes productos que ésta ofrece, desde información al cliente, limpieza, desde uniformidad en el personal ferroviario, desde todo tipo de información tanto oral como escrita, megafonía en estaciones, instalaciones en general, conservación de las mismas, remodelación de las estaciones, etc."*

José Luis Climent Ortiz alega que esta nueva formación no se ha instaurado para poder asegurar culpabilidades en uno u otro punto del complicado engranaje de Renfe, *"lo que se pretende es que el gerente territorial coordine los diferentes servicios que antes, de alguna manera, detentaban los delegados —más de uno en cada enclave—, al haber una coordinación de los diferentes servicios, lógicamente, como en el que el tren ande influye transportes, influye comercial, influye vía e influye catenaria; si tú tienes la responsabilidad de toda la explotación dentro de ese territorio, lógicamente cuando tienes un problema y al-*



*guien te llama desde la estructura central superior jerárquica a ti para decirte que qué es lo que pasa con ese tren, la información la tienes, de la otra manera la tenías en mucho más tiempo"*.

Entre las previsiones en mejora de servicio para fechas cercanas, podríamos hablar de los cambios de horarios y del proyecto para dotar de un *"mayor número de circulaciones entre Toledo y Madrid"*. Otra de las medidas que entrarán en vigor a partir del mes de enero próximo será la no participación de RENFE en las líneas de carretera. También son planes en estudio ya los que se refieren a los denominados *"trenes regionales"*, proyecto a través del cual se plantea una mejor intercomunicación regional que no se centraría necesariamente en la sola utilización del ferrocarril, sino que podrían llegarse a diferentes acuerdos para combinar vías férreas y autocares.

La demarcación Toledo-Cuenca acogería en su descripción geográfica porciones irregulares que no tienen por qué asimilarse a los contornos pro-

