



RESOLUCIÓN

México Distrito Federal, a los quince días del mes de agosto de dos mil dieciséis.-----

VISTO, para resolver el procedimiento administrativo disciplinario CIRTP/A/038/2015 instruido en contra de los servidores públicos **IGNACIO FARRERA ROMO** e **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, quienes en la época de los hechos se desempeñaban como Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento y Gerente de Mantenimiento respectivamente; y **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, quien en la época de los hechos se desempeñaba como Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12 de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 -----

-----R E S U L T A N D O-----

1. Que mediante el oficio número CG/CIRTP/GCI/0278/2015, de fecha treinta y uno de marzo de dos mil quince, signado por la Mtra. Hilda Araceli Chavez Mejia, entonces Contralora Interna en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 mediante el que se remitió el diverso número CIRTP/GCI/025/2015, del día treinta y uno de marzo del mismo mes y año, signado por el Servidor Público Ingeniero Adrian Renato Pacheco Aguilar, Gerente de Control de la Contraloria Interna en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 recibidos el primero de abril de dos mil quince en la Gerencia de Responsabilidades Quejas y Denuncias, conteniendo el resultado de la Auditoria 17G, clave del programa 410, denominada "Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea", practicada a la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de dicha Entidad Descentralizada, y del que se promovió la responsabilidad administrativa sancionatoria en relación a las irregularidades que se indican en el Dictamen Técnico de Auditoria correspondiente al periodo del primero de enero de dos mil trece al treinta de junio de dos mil catorce, y del que se desprendió la Observación 05, de dicha Auditoria (documentación que obra en actuaciones a fojas 1 a la 362).-----
2. Con fecha treinta de junio de dos mil quince, se dictó Acuerdo de Inicio de Procedimiento Administrativo Disciplinario en el que se ordenó citar a los servidores públicos **IGNACIO FARRERA ROMO** e **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, quienes en la época de los hechos se desempeñaban como Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento y Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 respectivamente; y **TOMÁS BLANCAS GARCÍA** quien en la época de los hechos se desempeñaba como Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento del



Módulo 12 de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 como probables responsables de las irregularidades señaladas en el Dictamen Técnico de Auditoría, correspondiente al periodo del primero de enero de dos mil trece al treinta de junio de dos mil catorce, a efecto de que comparecieran al desahogo de la Audiencia de Ley, prevista en la fracción I del Artículo 64 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, formalidad que se cumplió mediante los oficios citatorios con numeros CG/CIRTP/GROD/693/2015, de fecha veintiuno de junio de dos mil quince al servidor público ING. ISRAEL TÓMAS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ mediante cédula de notificación, al servidor público ING. IGNACIO FARRERA ROMO, se le notificó con el citatorio número CG/CIRTP/GRQD/692/2015, de fecha diecisiete de julio de dos mil quince, mediante cédula de notificación y al servidor público TÓMAS BLANCAS GARCÍA se le notificó personalmente en fecha veinte de julio de dos mil quince, mediante el oficio número CG/CIRTP/GRQD/694/2015, de fecha diecisiete de julio de dos mil quince. (Documentos que obran a fojas 410 a fojas 487 de actuaciones).

- 3. Que con fecha seis de agosto de dos mil quince, tuvo verificativo la Audiencia de Ley, en la cual se hace constar la incomparecencia del servidor público IGNACIO FARRERA ROMO; con fecha siete de agosto de dos mil quince, tuvo verificativo la audiencia de ley del servidor público TÓMAS BLANCAS GARCIA, en la cual compareció de manera personal y manifestó lo que a su derecho convino respecto de las irregularidades administrativas que le fueron imputadas en dicho procedimiento administrativo, no ofreciendo prueba ni alegato alguno; por otra parte el servidor público ISRAEL TÓMAS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ compareció mediante escrito a través del cual declaró sobre los hechos que le imputaban en el presente procedimiento administrativo disciplinario, audiencia de ley en la cual no ofreció prueba ni alegato alguno; diligencias que obran a fojas 487 a la 505 de actuaciones, en el expediente que se resuelve.
- 4. Que por corresponder al estado procesal de los autos del expediente que nos ocupa se tomaron los mismos a la vista del suscrito para dictar la resolución que en derecho corresponde.

Por lo expuesto es de considerarse: y

C O N S I D E R A N D O

PRIMERO.- Esta Contraloría Interna en el Sistema de Movilidad 1, dependiente de la Contraloría General del Distrito Federal, es competente para conocer, investigar, iniciar, desahogar y resolver procedimientos disciplinarios sobre actos u omisiones de servidores públicos adscritos a la Red de Transportes de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 que pudieran afectar la legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia que deben observar en su empleo, cargo o comisión, de los cuales tenga conocimiento por cualquier medio, para determinar, en su caso,



las sanciones que correspondan en los términos de la Ley de la Materia, para conocer, investigar, resolver e imponer en su caso, sanciones disciplinarias en este Procedimiento Administrativo Disciplinario conforme a lo dispuesto por los artículos 14, 16, 108 primer párrafo, 109 fracción III y 113 primer párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1º fracción III, 2º, 3º fracción IV, 46, 47, 49, 50, 60, 64 fracciones I, III, 65, 68 y 92 segundo párrafo de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos; 74 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal; y 113, fracción X del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. -----

SEGUNDO.- Por razón de método, se procede a fijar la conducta irregular que le fue atribuida a los servidores públicos denunciados y la cual será materia de estudio en la presente resolución. Resulta ilustrativa la tesis I.7o.A.672 A que fuera publicada en la página 1638 del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XXX, Diciembre de 2009, la cual reza:-----

RESPONSABILIDADES DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS. LA CONDUCTA ATRIBUIDA EN EL CITATORIO PARA LA AUDIENCIA DE LEY A QUE ALUDE LA FRACCIÓN I DEL ARTÍCULO 64 DE LA LEY FEDERAL RELATIVA, NO PUEDE SER MODIFICADA EN LA RESOLUCIÓN QUE PONGA FIN AL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DISCIPLINARIO. La fracción I del artículo 64 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos prevé la garantía de audiencia, conforme a la cual todo gobernado tiene derecho frente a las autoridades administrativas y judiciales a que se le otorgue oportunidad de defensa por medio del ofrecimiento de pruebas y formulación de alegatos en los casos en que pueda verse afectada su esfera jurídica. Así, la autoridad en el procedimiento administrativo de responsabilidades debe salvaguardar las formalidades esenciales del procedimiento, permitiendo al incoado recibir y preparar las pruebas y alegatos necesarios para su defensa, con el fin de desvirtuar la actuación que al instruirse el citado procedimiento se le imputa. En esas condiciones, la conducta atribuida al servidor público en el citatorio para la audiencia de ley a que alude la señalada fracción I, no puede ser modificada en la resolución que ponga fin al procedimiento administrativo disciplinario, para sancionarlo por una diversa, porque al hacerlo se soslayarían las indicadas formalidades, en tanto que no se brindaría al particular la oportunidad de defensa, al no existir un vínculo entre el proceder atribuido al iniciar el procedimiento, que es el que lo motivó, y el reprochado en la determinación con que concluye, por lo que, en todo caso, al advertir elementos que impliquen una nueva responsabilidad a cargo del presunto responsable, la autoridad está facultada para ordenar la práctica de investigaciones y citarlo para otra audiencia, a efecto de juzgarlo con respecto a la nueva conducta irregular advertida, de conformidad con la fracción III del invocado precepto.-----

La conducta que se le atribuye en el procedimiento a los ex servidores públicos **IGNACIO FARRERA ROMO, ISRAEL TÓMAS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ y TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, se hizo consistir en las siguientes: -----

A) Por lo que respecta al ex servidor público **IGNACIO FARRERA ROMO**, la conducta que se le



atribuye, se hizo consistir en las siguientes: -----

"...Se considera que el Ing. Ignacio Ferrera Romo, Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, en el periodo del 01 de enero al 31 de diciembre de 2013, desempeñando el cargo mencionado, se presume que incumplió sus funciones plasmadas en el Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal publicado el 26 de marzo de 2013 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, correspondientes a la página 90 párrafos diez, al no definir estudios y proyectos que permitan evaluar las condiciones mecánicas del parque vehicular al instalar refacciones menores en unidades que presentan fallas por componentes mayores, y la once, ya que no se establecen políticas para la instalación de refacciones menores en unidades con fallas en componentes mayores. Ya que se presume que dicho servidor no ha permitido la aplicación de refacciones menores por un monto de \$98,822.85 en autobuses que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al 30 de junio de 2014, sin que las unidades se hayan reincorporado al servicio, tal como se establece en la Observación 05 de la Auditoría 17G con clave 410 denominada "Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea" que se dio REFACCIONES MENORES APLICADAS A AUTOBUSES CON INGRESO A TALLER POR COMPONENTES MAYORES (MOTOR, TRANSMISIÓN O DIFERENCIAL) fojas 0009 a la 0016, que no fue descreditaada en el seguimiento realizado a esta observación, en fojas 137 a 145. -----

En la justificación que presenta para atender la medida correctiva, la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la RTP DF, señala la razón principal de la aplicación de refacciones a las unidades que se mencionan en esta observación y algunas otras unidades, es que en el mes de junio del año 2013, el entonces Director General del Organismo, giró la orden al entonces Gerente de Mantenimiento, para que se repararan todas las unidades tipo Torino, en reunión realizada el día 06 de junio del 2013 y elaborando minuta de trabajo, incluyendo también los autobuses que se encontraban por reparación mayor, en la que se acordó que se compran todos los dispositivos ADM que fallaran, autorizando la compra para 31 unidades, "incluyendo también los autobuses que se encuentran por reparaciones mayores" -----

Si bien anexa la minuta citada (fojas 168 a la 170), en la misma no se acredita que el entonces Director General del Organismo haya instruido al entonces Gerente de Mantenimiento a realizar la instalación de refacciones menores en los autobuses listados en la minuta, aun mas, en 6 de los 10 casos observados, estas unidades no son mencionadas o incluidas en la minuta en comento como se detalla a continuación. -----

Consecutivo	Económico	Falla mayor	Orden de reparación	Notas de salida	Justificación de área	Comentarios	
		Motor Transmisión			Foja Indicada en minuta		
1	478	X	2695(foja 19)	120126363(foja 21) 120126436(foja 23)	163	No	No se justifica al no estar mencionada en la minuta que el área aporte para solventar



Consecutivo	Económico	Falla mayor		Orden de reparación	Notas de salida	Justificación de área		Comentarios
		Motor	Transmisión			Foja	Indicada en minuta	
					120130084(foja 25) 120131637(foja 27)			
2	482		X	3878(foja 29)	120126365(foja 32) 120126389(foja 34) 120126435(foja 36) 120126985(foja 38) 120127307(foja 40) 120127720(foja 42) 120130086(foja 44)	163	No	No se justifica al no estar mencionada en la minuta que el área aporéo para solventar
3	486		X	2990(foja 46)	120130088(foja 48)	163	No	No se justifica al no estar mencionada en la minuta que el área aporéo para solventar
4	536		X	3043(foja 50)	120130085(foja 52) 120130228(foja 54)	163	Si (foja 168)	Si bien esta en la bitácora, no se incluye la instrucción que se manifiesta en oficio RTP/DDTM/0922/2014 (foja 157)
5	559	X		1068(foja 57)	120126135(foja 60) 120126142(foja 62) 120126143(foja 64) 120126461(foja 66) 120126489(foja 68) 120126527(foja 70) 120126632(foja 72) 120128058(foja 74) 120129296(foja 76)	163	Si (foja 169)	Si bien esta en la bitácora, no se incluye la instrucción que se manifiesta en oficio RTP/DDTM/0922/2014 (foja 157)
6	573		X	2157(foja 78)	120126301(foja 80)	164	Si (foja 169)	Si bien esta en la bitácora, no se incluye la instrucción que se manifiesta en oficio RTP/DDTM/0922/2014 (foja 157)
7	589		X	1587(foja 82)	120126303(foja 84) 120126416(foja 86)	164	Si (foja 169)	Si bien esta en la bitácora, no se incluye la instrucción que se



Consecutivo	Económico	Falla mayor		Orden de reparación	Notas de salida	Justificación de área		Comentarios
		Motor	Transmisión			Foja	Indicada en minuta	
								manifiesta en oficio RTP/DDTM/0922/2014 (foja 157)
8	1041	X		1504(foja 88)	120126140(foja 91) 120126199(foja 93) 120126200(foja 95) 120126214(foja 97) 120126284(foja 99) 120126285(foja 101) 120126661(foja 103) 120127940(foja 105) 120128429(foja 107) 120133967(foja 109)	164	No	No se justifica al no estar mencionada en la minuta que el área aporó para solventar
9	2723		X	1050 (foja 111)	120129152(foja 113) 120130311(foja 115) 120131636(foja 121)	164	No	No se justifica al no estar mencionada en la minuta que el área aporó para solventar
10	0771	X		1053 (foja 122)	120126289(foja 125) 120126717(foja 127) 120126718(foja 129) 120129153(foja 131) 120131407(foja 133) 120131635(foja 135)	164	No	No se justifica al no estar mencionada en la minuta que el área aporó para solventar

No es óbice mencionar que en su respuesta del seguimiento para la recomendación preventiva, la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la RTP DF, mediante oficio número RTP/DDTM/0845/2014, de fecha 10 de octubre de 2014, instruye a la Gerencia de Mantenimiento y a la Jefatura de Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12 para evitar la aplicación de refacciones menores a autobuses que permanecen en taller por componentes mayores, hasta que estos sean reparados por los Centros de Reconstrucción del Organismo o se haya efectuados el



cambio del componente mayor que establece el Manual para la sustitución de componentes mayores que permitan a la unidad la posibilidad de quedar disponible para su operación. No obstante lo anterior, en el oficio No RTP/DDTM/0922/2014, de fecha 07 de noviembre de 2014, la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la RTP DF, considera que no hay instrucciones que girar a ningún funcionario de esta Dirección a mi cargo, ya que en ningún momento se incumplió ninguna disposición dentro del "Manual Administrativo de la R.T.P. del D.F." así como dentro de: "Manual de Procedimiento de Mantenimiento Preventivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses" o del "Manual de Mantenimiento Correctivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses" en el sentido de restringir la aplicación de refacciones y componentes, sobre todo tomando en cuenta que los Autobuses que aquí se observan, son reparables, de acuerdo a los dictámenes con los que se cuenta. En el caso específico de autobuses que han permanecido por tiempo prolongados en taller, en fechas recientes se han dado de alta algunos autobuses para incorporarse a ruta, lo cual es una incongruencia a la instrucción girada en el párrafo previo. -----

Con lo cual se presume que no cuenta con políticas definidas para la instalación de refacciones menores en autobuses detenidos por componentes mayores, mismas que deben de ser definidas por el Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la RTPDF, de acuerdo a lo establecido en la página 95, párrafo once del Manual Administrativo de la RTP DF. -----

En abundamiento de lo anterior, en el oficio RTP/DDTM/0922/2014, de fecha 07 de noviembre de 2014 (foja 154), mediante el cual pretende dar el seguimiento para atender la observación 05 en el anexo fojas de la 163 a la 165, el área auditada indica las refacciones que derivadas del largo tiempo en el taller se han vuelto inservibles y se requieren sustituir previo a la reincorporación a ruta de la unidad, como se detalla a continuación: -----

NO. ECO.	OBSERVACION
478	En revisiones periódicas se checó el estado del motor y de la bomba de agua y por el tiempo que la unidad ha estado en taller se detectó que dicha bomba de agua estaba pegada, así también se detectó que los soportes del motor también estaban dañados.
482	Asimismo en revisiones periódicas se checó el estado del motor y de la bomba de agua y por el tiempo que la unidad ha estado en taller se detectó que dicha bomba de agua estaba pegada, así también se detectó que los soportes del motor estaban dañados.
486	En revisiones periódicas se checó el estado del motor y de la bomba de agua detectando que ésta última estaba tirando refrigerante por lo que se le cambio la misma.
536	En revisiones periódicas se checó el estado del motor y de la bomba de agua y por el tiempo que la unidad ha estado en taller se detectó que dicha bomba estaba pegada, así también se detectó que los soportes del motor estaban dañados.
559	Esta unidad se encuentra con el motor desbielado, se le dañó el cigueñal por lo cual se solicitará una transferencia del módulo 34, por un motor se le repararon las llantas traseras y delanteras así también se le cambió el brazo de dirección para poder moverlo y que no quedara con las llantas ponchadas.
573	En revisiones periódicas se checó el estado del motor para dictaminar la transmisión, se le cambió las mangueras de transmisión dañadas ya que se les fuga aceite.
589	En revisiones periódicas se checó el estado del motor para dictaminar la transmisión, se le cambió las mangueras de transmisión dañadas ya que se les fuga aceite.
1041	Se cambiaron bandas y polea tensora, se cambió el sensor de presión de sobrealimentación.



NO. ECO. I	OBSERVACIÓN
	y sigue fallando el motor por lo que se debe destapar el mismo
1050	Se le retiraron las llantas para enviarlas a renovar por lo que se le tuvieron que montar llantas renovadas y así poder instalar la transmisión.
1053	Se está detallando del sistema eléctrico, el sistema mecánico y la carrocería.

Por lo que se considera que el Ing. Ignacio Farrera Romo incumplió con las funciones establecidas para la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento plasmadas en el Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal publicado el 26 de marzo de 2013 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal correspondientes a la página 90, párrafos diez y once, que a la letra establecen: -----

Definir estudios y proyectos que permitan evaluar las condiciones mecánicas del parque vehicular. -----

Definir políticas de operación en Talleres Modulares, Centros de Reconstrucción (CRD y CRT), Centro de Control Ambiental Palestina (CCAP) y Centro de Recuperación de Partes (CRP), coordinar y evaluar el funcionamiento, verificando el cumplimiento -----

Como resultado de la revisión, y derivado del seguimiento de la Observación 05 "REFACCIONES MENORES APLICADAS A AUTOBUSES CON INGRESO A TALLER POR COMPONENTES MAYORES (MOTOR, TRANSMISIÓN O DIFERENCIAL)" de la Auditoría 017G, clave 410, denominada "Mantenimiento a Autobuses Ordinarios y Atenea", se considera presunto responsable al Ing. Ignacio Farrera Romo, Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la RTP DF, de incumplir lo establecido en el Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal publicado el 26 de marzo de 2013 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, correspondientes a la página 90 párrafos diez al no definir estudios y proyectos que permitan evaluar las condiciones mecánicas del parque vehicular al permitir la instalación de refacciones menores en unidades que presentan fallas por componentes mayores que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al 30 de junio de 2014, así como por no establecer políticas para la instalación de refacciones menores en unidades con fallas en componentes mayores para el taller de mantenimiento del módulo 12. Ya que se presume que dicho servidor público ha permitido la aplicación de refacciones menores por un monto de \$98,822.65 en autobuses que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al 30 de junio de 2014. -----

B) Por otra parte y por lo que respecta al ex servidor público ISRAEL TÓMAS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, la conducta que se le atribuye, se hizo consistir en las siguientes -----

El Ing. Israel Tomás Hernández Martínez, entonces Gerente de Mantenimiento, es presunto responsable de realizar la solicitud de adquisición de las refacciones correspondientes a las notas de salida 120126363(21), 120126436(23), 120126365(32), 120126389(34), 120126435(36), 120126985(38), 120127307(40), 120127720(42), 120128058(74), 120126301(80), 120126303(84), 120126284(99), 120127940(105) y 120133967(109), sin que se reincorporaran al servicio las unidades con económicos 476, 482, 559, 573, 589 y 1041 a las cuales se les instalaron las refacciones y con ello incumple lo establecido en el Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, en su Procedimiento Fondo Revoivente para el Mantenimiento de Autobuses, página seis, párrafo dos, que a la letra dice: -----



"Los recursos asignados, únicamente se utilizarán para atender con carácter de urgente, los requerimientos de materiales, aceites, aditivos y lubricantes de consumo inmediato; así como la adquisición de refacciones, accesorios y servicios que requieran los autobuses en los talleres modulares para su pronta reincorporación al servicio en ruta". -----

No es óbice mencionar que, el párrafo seis de las políticas establecidas en la página seis del Procedimiento Fondo Revolviente para el Mantenimiento de Autobuses establece la responsabilidad del Gerente de Mantenimiento con relación a las solicitudes de refacciones, accesorios y servicios con carácter urgente, como se establece a continuación: -----

Corresponde a la Gerencia de Mantenimiento aprobar y turnar a la Gerencia de Abastecimiento, las solicitudes de adquisición de materiales, aceites, aditivos y lubricantes de consumo inmediato, así como la adquisición de refacciones, accesorios y servicios con carácter urgente, contenido en la "requisición al almacén" recibida de las Gerencias Modulares, con cargo al "Fondo Revolviente para el mantenimiento de autobuses". -----

Por lo que, el entonces Gerente de Mantenimiento, Ing. Israel Tomás Hernández Martínez es presuntamente responsable de solicitar las refacciones correspondientes a las notas de salida 120126363(21), 120126436(23), 120126365(32), 120126389(34), 120126435(36), 120126985(36), 120127307(40), 120127720(42), 120128058(74), 120126301(80), 120126303(84), 120126284(99), 120127940(105) y 120133967(109) adquiridas por fondo revolviente para instalarse en unidades con económicas 478, 482, 559, 573, 589 y 1041 sin que estas se reincorporen al servicio. -----

Ing. Israel Tomás Hernández Martínez: quien en el periodo comprendido del 01 de enero al 31 de diciembre de 2013 ocupaba el cargo de Gerente de Mantenimiento, adscrito a la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento presuntamente incumplió con lo establecido Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 26 de marzo de 2013 referente a las Funciones de la Gerencia de Mantenimiento, Página 91, párrafo cuatro, que a la letra dice "Coordinar proyectos que permitan alcanzar la capacidad de mantenimiento necesaria y suficiente en los Talleres de Mantenimiento del Organismo. Por otra parte, en las conductas irregulares que se atribuye al C. Tomás Blancas García, quien en el periodo comprendido del 01 de enero al 31 de diciembre de 2013 ocupaba el cargo de J.U.D. de Mantenimiento del Módulo 12, la Contraloría Interna al revisar la documentación soporte de la auditoría se concluyó que presuntamente incumplió lo establecido en el Manual Administrativo de la RTPDF en las funciones establecidas para el Jefe de Unidad Pagina 93, párrafo cuatro: "Supervisar el adecuado uso de las herramientas, equipos e instalaciones del Módulo, así como la correcta e idónea instalación y/o aplicación de refacciones, componentes o materiales recibidos para el mantenimiento de los autobuses", al instalar en 10 Autobuses que entraron a taller por fallas en componentes mayores (motores, transmisiones y diferenciales), refacciones menores amparadas en las siguientes notas de salida 120130088 (foja 48), 120130085 (foja 52), 120130228 (foja 54), 120126135 (foja 60), 120126142 (foja 62), 120126143 (foja 64), 120126461 (foja 66), 120126489 (foja 68), 120126527 (foja 70), 120126632 (foja 72), 120128058 (foja 74), 120129296 (foja 76), 120126301 (foja 80), 120126303 (foja 84), 120126416 (foja 86), 120126140 (foja 91), 120126199 (foja 93), 120126200 (foja 95), 120126214 (foja 97), 120126284 (foja 99), 120126285 (foja 101), 120126661 (foja 103), 120127940 (foja 105), 120128429 (foja 107), 120133967 (foja 109), 120129152 (foja 113), 120130311 (foja 115),



120131636 (foja 121), 120126289 (foja 125), 120126717 (foja 127), 120126718 (foja 129), 120129153 (foja 131), 120131407 (foja 133), 120131635 (foja 135), para los autobuses con números económicos 478, 482, 486, 536, 559, 573, 589, 1041, 2723 y 0771 que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al 30 de junio de 2014 (fojas 0012 a la 0016), sin que las unidades se hayan reincorporado al servicio, incluyendo refacciones que corresponden a adquisiciones por fondo revolvente como se plasma en las notas de salida de almacén 120126363(21), 120126436(23), 120126365(32), 120126389(34), 120126435(36), 120126985(38), 120127307(40), 120127720(42), 120128058(74), 120126301(80), 120126303(84), 120126284(99), 120127940(105) y 120133967(109), correspondientes a las unidades con económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041 sin que estas se reincorporen al servicio.

Lo anterior debido a que se realizó la instalación de refacciones menores en unidades que están detenidas por componentes mayores, sin que se reincorporen a ruta, con el riesgo que las refacciones se deterioren antes de que se cuente con los componentes mayores debidamente reparados. Esta severación, es derivada del anexo enviado a través del oficio RTP/DDTM/0922/2014, de fecha 07 de noviembre de 2014 (foja 0154 a 0181), en el cual se detalla:

NO. ECO.	OBSERVACIÓN
478	En revisiones periódicas se checó el estado del motor y de la bomba de agua y por el tiempo que la unidad ha estado en taller se detectó que dicha bomba de agua estaba pegada, así también se detectó que los soportes del motor también estaban dañados.
482	Asimismo en revisiones periódicas se checó el estado del motor y de la bomba de agua y por el tiempo que la unidad ha estado en taller se detectó que dicha bomba de agua estaba pegada, así también se detectó que los soportes del motor estaban dañados.
486	En revisiones periódicas se checó el estado del motor y de la bomba de agua detectando que ésta última estaba tirando refrigerante por lo que se le cambio la misma.
536	En revisiones periódicas se checó el estado del motor y de la bomba de agua y por el tiempo que la unidad ha estado en taller se detectó que dicha bomba estaba pegada, así también se detectó que los soportes del motor estaban dañados.
559	Se le repararon las llantas traseras y delanteras así también se le cambio el brazo de dirección para poder moverlo y que no quedara con las llantas ponchadas.
573	En revisiones periódicas se checó el estado del motor para dictaminar la transmisión, se le cambio las mangueras de transmisión dañadas ya que se les fuga aceite.
589	En revisiones periódicas se checó el estado del motor para dictaminar la transmisión, se le cambio las mangueras de transmisión dañadas ya que se les fuga aceite.
1041	Se cambiaron bandas y polea tensora, se cambió el sensor de presión de sobrealimentación y sigue fallando el motor por lo que se debe destapar el mismo.
1050	Se le retiraron las llantas para enviarlas a renovar por lo que se le tuvieron que montar llantas renovadas y así poder instalar la transmisión.

C) Por otra parte, y por lo que respecta al ex servidor público **TÓMAS BLANCAS GARCÍA**, la conducta que se le atribuye, se hizo consistir en las siguientes:



"Por otra parte, en las conductas irregulares que se atribuye al C. Tomás Blancas García, quien en el periodo comprendido del 01 de enero al 31 de diciembre de 2013 ocupaba el cargo de J.U.D. de Mantenimiento del Módulo 12, la Contraloría Interna al revisar la documentación soporte de la auditoría, se concluyó que presumiblemente incumplió lo establecido en el Manual Administrativo de la RTPDF en las funciones establecidas para el Jefe de Unidad Página 93, párrafo cuatro; Supervisar el adecuado uso de las herramientas, equipos e instalaciones del Módulo, así como la correcta e inventariable instalación y/o aplicación de refacciones, componentes o materiales recibidos para el mantenimiento de los autobuses", al instalar en 10 Autobuses que entraron a taller por fallas en componentes mayores (motores, transmisiones y diferenciales), refacciones menores amparadas en las siguientes notas de salida: 120130088 (foja 48); 120130085 (foja 52); 120130228 (foja 54); 120126135 (foja 59); 120126142 (foja 62); 120126143 (foja 64); 120126461 (foja 66); 120126469 (foja 68); 120126527 (foja 70); 120126632 (foja 72); 120128058 (foja 74); 120129296 (foja 76); 120126301 (foja 80); 120126303 (foja 84); 120126416 (foja 86); 120126140 (foja 91); 120126199 (foja 93); 120126200 (foja 95); 120126214 (foja 97); 120126284 (foja 99); 120126285 (foja 101); 120126661 (foja 103); 120127940 (foja 105); 120128429 (foja 107); 120133967 (foja 109); 120129152 (foja 113); 120130311 (foja 115); 120131636 (foja 121); 120126289 (foja 125); 120126717 (foja 127); 120126718 (foja 129); 120129153 (foja 131); 120131407 (foja 133); 120131635 (foja 135) para los autobuses con números económicos 478, 482, 486, 536, 559, 573, 589, 1041, 2723 y 0771 que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al 30 de junio de 2014 (fojas 0012 a la 0016), sin que las unidades se hayan reincorporado al servicio incluyendo refacciones que corresponden a adquisiciones por fondo revolvente como se plasma en las notas de salida de almacén 120126363(21), 120126436(23), 120126365(32), 120126389(34), 120126435(36), 120126985(38), 120127307(40), 120127720(42), 120128059(74), 120126301(80), 120126303(84), 120126284(99), 120127940(105) y 120133967(109) correspondientes a las unidades con económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041 sin que estas se reincorporen al servicio.

Lo anterior, debido a que se realizó la instalación de refacciones menores en unidades que están detenidas por componentes mayores, sin que se reincorporen a ruta, con el riesgo que las refacciones se deterioran antes de que se cuente con los componentes mayores debidamente reparados. Esta aseveración es derivada del anexo enviado a través del oficio RTP/DDTM/0922/2014 de fecha 27 de noviembre de 2014 (foja 0154 a 0181), en el cual se detalla: -----

NO. ECO.	OBSERVACIÓN
478	En revisiones periódicas se checo el estado del motor y de la bomba de agua y por el tiempo que la unidad ha estado en taller se detectó que dicha bomba de agua estaba pegada, así también se detectó que los soportes del motor también estaban dañados.
482	Asimismo en revisiones periódicas se checo el estado del motor y de la bomba de agua y por el tiempo que la unidad ha estado en taller se detectó que dicha bomba de agua estaba pegada, así también se detectó que los soportes del motor estaban dañados.
486	En revisiones periódicas se checo el estado del motor y de la bomba de agua detectando que ésta última estaba tirando refrigerante por lo que se le cambio la misma.
536	En revisiones periódicas se checo el estado del motor y de la bomba de agua y por el tiempo que la unidad ha estado en taller se detectó que dicha bomba estaba pegada así también se detectó que los soportes del motor estaban dañados.
559	Se le repararon las llantas traseras y delanteras así también se le cambió el brazo de



NO. ECO	OBSERVACIÓN
	dirección para poder moverlo y que no quedara con las llantas pochadas.
573	En revisiones periódicas se checó el estado del motor para dictaminar la transmisión. se le cambió las mangueras de transmisión dañadas ya que se les fuga aceite.
559	En revisiones periódicas se checó el estado del motor para dictaminar la transmisión. se le cambió las mangueras de transmisión dañadas ya que se les fuga aceite.
1041	Se cambiaron bandas y polea tensora, se cambió el sensor de presión de sobrealimentación y sigue fallando el motor por lo que se debe destapar el mismo.
1050	Se le retiraron las llantas para enviarlas a renovar por lo que se le tuvieron que montar llantas renovadas y así poder instalar la transmisión.

Por lo anterior, al C. Tomas Blancas Garcia, J.U.D. de Mantenimiento del Módulo 12, es presunto responsable por instalar refacciones menores en 10 unidades que ingresaron por fallas en componentes mayores, sin que estas unidades se reincorporan al servicio, por lo que no hizo un uso adecuado de los recursos y refacciones de la entidad, incumpliendo lo establecido en el Manual Administrativo de la RTP DF, en la función del Jefe de Unidad Departamental que establece como función supervisar la correcta e invariable instalación y/o aplicación de refacciones, componentes o materiales recibidos para el mantenimiento de los autobuses, incluyendo las refacciones de fondo revolvente que deben de ser utilizadas para reincorporar unidades a ruta.

TERCERO.- Con la finalidad de resolver si los ex servidores públicos **IGNACIO FARRERA ROMO, ISRAEL TÓMAS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ** y **TÓMAS BLANCAS GARCÍA**, son responsables de las faltas administrativas que se les imputan, esta autoridad procede al análisis de los siguientes elementos:

- 1.- Que los ex servidores públicos **IGNACIO FARRERA ROMO, ISRAEL TÓMAS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ** y **TÓMAS BLANCAS GARCÍA**, se desempeñaban como servidores públicos en la época de los hechos denunciados como irregulares.
- 2.- La existencia de la conducta atribuida a los ex servidores públicos, que con dicha conducta hayan violentado el marco normativo que resulta aplicable y que con ello constituya una violación a alguna de las obligaciones establecidas en el Artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos.
- 3.- La plena responsabilidad administrativa de los ex servidores públicos **IGNACIO FARRERA ROMO, ISRAEL TÓMAS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ** y **TÓMAS BLANCAS GARCÍA**, en el incumplimiento a alguna de las obligaciones establecidas en el Artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos. Lo anterior, resulta así, ya que obran constancias que determinaron que derivado de la muestra de auditoría de 30 autobuses correspondiente al ejercicio 2013 y primer semestre de 2014, proporcionada por la Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12, consistente en la revisión de expedientes de los autobuses de tipo



Ordinario y Atenea (Orden de reparación, Solicitud de Refacciones al Almacén Modular y Nota de Salida del Almacén Modular), Bitacora General de los Autobuses, Registro de Autobuses en Taller (RAT), así como los reportes generados en el SWAP (Sistema Web de Aplicaciones Programadas), se determinó que en el periodo auditado, 10 Autobuses que entraron a taller por fallas en componentes mayores (motores, transmisiones y diferenciales), le han aplicado refacciones menores por un monto de \$98,822.85, estos autobuses presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al treinta de junio de dos mil catorce.

CUARTO.- Por lo que hace al primero de los elementos precisados en el Considerando anterior, en autos quedó debidamente demostrado que los ex servidores públicos **IGNACIO FARRERA ROMO, ISRAEL TÓMAS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ y TÓMAS BLANCAS GARCÍA** si tenían la calidad de servidores públicos al momento en que acontecieron las irregularidades administrativas que se les atribuyen al desempeñarse como Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento, Gerente de Mantenimiento y Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12 de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 respectivamente, conclusión a la que se llega este resultado de la valoración conjunta de las siguientes pruebas:

1.- Por lo que respecta al ex Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, con la copia certificada de la Circular 003, de fecha veintiocho de febrero de dos mil siete, en la cual derivado de la Primera Sesión Ordinaria del Consejo de Administración de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 se le designa como Director de Desarrollo Tecnológico de esa Entidad Descentralizada (Visible a foja 250 de actuaciones); documental pública a la que se le concede pleno valor probatorio de conformidad con lo dispuesto en los artículos 280 y 281 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos

2.- Con cédula de notificación al ex Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO** realizada el día diecisiete de julio de dos mil quince, en instalaciones de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora ahora Sistema de Movilidad 1 cédula de notificación realizada por el Servidor Público Roberto Moreno Urbina Gerente de Responsabilidades, Quejas y Denuncias de la Contraloría Interna en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, y que medularmente dice lo siguiente: "...C. Ignacio Farrera Romo a efecto de realizar la notificación del oficio CG/CIRTP/GRQD/0692/2015; emitido en los autos del expediente al rubro citado, por el C. Contralor Interno en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal; acto seguido cerciorándome de estar frente al C. Ignacio Farrera Romo, ya que en la fecha antes referida celebró en dicha sala de juntas el Acta de Entrega Recepcion de la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, en la que se encuentran presentes los C.C. Jorge Chávez Solís, que ocupa el cargo de Gerente de Desarrollo Tecnológico y el C. José Antonio Hernández Luna, con cargo de



*JUD de Planeación Tecnológica, por lo que se da cuenta que se procedió a entregar al C. Ignacio Farrera Romo el oficio CG/CIRTP/GRQD/0692/2015, signado por el Lic. Francisco José Tolacio Hernández Contralor Interno en la citada Entidad; por lo que se da cuenta que el C. Ignacio Farrera Romo se negó a recibir el citado oficio que consta de 25 fojas útiles por una sola de sus caras, señalando que no recibe nada que el sabe de que se trata y que no firma nada y se retira de la sala de juntas referida, a lo que indicó se elabora cédula de notificación que refiere lo sucedido en la presente diligencia..." visible a fojas 485 del expediente que se resuelve. Declaración que adquiere el valor de indicio, en términos de lo previsto en el artículo 285, párrafo primero del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, de la cual se desprende que el ex Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, se desempeñaba como Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1. -----*

Con el anterior elemento de prueba, enlazado de manera lógica y natural, se le concede pleno valor probatorio en términos del artículo 286 del Código Federal de Procedimientos Penales de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, el cual permite concluir que, en el momento de los hechos motivo del presente procedimiento administrativo, el Ciudadano **IGNACIO FARRERA ROMO**, se desempeñaba como Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento, Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1. -----

3.- Por lo que se refiere al ex Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, con la copia certificada de la Cédula Única de Movimientos de Personal de fecha nueve de agosto de dos mil catorce, tuvo una promoción como Gerente de Oficinas Centrales "A" en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 con un sueldo mensual de \$48 322.00 (cuarenta y ocho mil trescientos veintidós pesos 00/100 M.N.). Cédula que se encuentra firmada por los Servidores Públicos Lic. Iliana Almazan Cantoral, entonces Directora General de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 D. Katia Meave Ferniza en ese entonces Directora de Administración y el C. Gerardo Nieto García en ese entonces Encargado de la Gerencia de Administración del Personal de esa Entidad Descentralizada, documental pública a la que se le concede pleno valor probatorio de conformidad con lo dispuesto en los artículos 280 y 281 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos. -----

4.- Con la declaración del ex Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ** rendida el día diez de agosto de dos mil quince, ante esta Contraloría Interna en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 en la que en su parte conducente manifestó: "...llamarse como ha quedado escrito, tener [REDACTED] años; estado civil [REDACTED] con instrucción máxima de estudios de Licenciatura en Ingeniería Mecánica; tener



JUD de Planeación Tecnológica, por lo que se da cuenta que se procedió a entregar al C. Ignacio Farrera Romo el oficio CG/CIRTP/GRQD/0692/2015, signado por el Lic. Francisco José Toledo Hernández Contralor Interno en la citada Entidad; por lo que se da cuenta que el C. Ignacio Farrera Romo se negó a recibir el citado oficio que consta de 25 fojas útiles por una sola de sus caras, señalando que no recibe nada que el sabe de qué se trata y que no firma nada y se retira de la sala de juntas referida, a lo que indicó se elabora cédula de notificación que refiere lo sucedido en la presente diligencia..." visible a fojas 485 del expediente que se resuelve. Declaración que adquiere el valor de indicio, en términos de lo previsto en el artículo 285, párrafo primero del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, de la cual se desprende que el ex Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, se desempeñaba como Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1. -----

Con el anterior elemento de prueba, enlazado de manera lógica y natural, se le concede pleno valor probatorio en términos del artículo 286 del Código Federal de Procedimientos Penales de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, el cual permiten concluir que, en el momento de los hechos motivo del presente procedimiento administrativo, el Ciudadano **IGNACIO FARRERA ROMO**, se desempeñaba como Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento, Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1.-----

3.- Por lo que se refiere al ex Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, con la copia certificada de la Cédula Única de Movimientos de Personal de fecha nueve de agosto de dos mil catorce, tuvo una promoción como Gerente de Oficinas Centrales "A" en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 con un sueldo mensual de \$43,322.00 (cuarenta y ocho mil trescientos veintidós pesos 00/100 M.N.). Cédula que se encuentra firmada por los Servidores Públicos Lic. Iliana Almazán Cantoral entonces Directora General de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 C. Katia Meave Ferniza en ese entonces Directora de Administración y el C. Gerardo Nieto García en ese entonces Encargado de la Gerencia de Administración del Personal de esa Entidad Descentralizada; documental pública a la que se le concede pleno valor probatorio de conformidad con lo dispuesto en los artículos 280 y 281 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos -----

4.- Con la declaración del ex Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ** rendida el día diez de agosto de dos mil quince, ante esta Contraloría Interna en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 en la que en su parte conducente manifestó: "...llamarse como ha quedado escrito, tener [REDACTED] años; estado civil [REDACTED] con instrucción máxima de estudios de Licenciatura en Ingeniería Mecánica; tener



el Registro Federal de Contribuyentes [REDACTED] quien actualmente no presta sus servicios en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal y trabaja por su cuenta, quien prestó sus servicios como Gerente de Mantenimiento en la Red de Transporte de Pasajeros del distrito Federal, quien recibía al momento de los hechos que se le atribuyen dentro del presente expediente en que se actúa un ingreso mensual aproximado de \$32,000.00; tener una antigüedad en el Servicio Público de 12 años aproximadamente, todos laborados en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, a la fecha si tiene antecedentes de haber sido sancionado administrativamente..."; visible a fojas 499 del expediente que se resuelve. Declaración que adquiere el valor de indicio, en términos de lo previsto en el artículo 285, párrafo primero del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, de la cual se desprende que el ex Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, señaló que al momento de los hechos irregulares que se le imputan se desempeñaba como **Gerente de Mantenimiento** de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1. -----

Con los anteriores elementos de prueba, enlazados uno con otro de manera lógica y natural, se les concede pleno valor probatorio en términos del artículo 286 del Código Federal de Procedimientos Penales de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, los cuales permiten concluir que, en el momento de los hechos motivo del presente procedimiento administrativo, el ex Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, se desempeñaba como Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1. -----

5.- Por lo que se refiere al ex servidor público **TÓMAS BLANCAS GARCÍA**, con la copia certificada de la Cédula Única de Movimientos de Personal de fecha veintisiete de marzo del año dos mil trece, por la que se desprende que el citado ex servidor público **TÓMAS BLANCAS GARCÍA**, tuvo una transferencia como Jefe de Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 03 al Módulo 12 de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 con un sueldo mensual de \$29,059.00 (veintinueve mil cincuenta y nueve pesos 00/100 M.N.), lo que se puede apreciar en el ANEXO 1 del oficio RTP/GAP/0326/2015, así como en la Cédula que se encuentra firmada por los servidores públicos Lic. Iliana Almazán Cantoral, entonces Gerente de Administración de Personal; L.C. Carlos González Torres, entonces Director de Administración y el Lic. Arturo González Vega, entonces Director General de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal; ahora ahora Sistema de Movilidad 1 documentales localizadas a fojas 314 y 51 de actuaciones. Documental pública a la que se le concede pleno valor probatorio de conformidad con lo dispuesto en los artículos 280 y 281 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos. -----



6.- Con la declaración del ex Servidor Público **TÓMAS BLANCAS GARCÍA**, rendida el día veintiuno de abril de dos mil quince, ante esta Contraloría Interna en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 en la que en su parte conducente manifestó: "...llamarse como ha quedado escrito, tener [REDACTED] años; estado civil [REDACTED] con instrucción máxima de estudios de Ingeniería Mecánica; tener Registro Federal de Contribuyentes [REDACTED] actualmente no trabaja, y se encuentra pensionado. trabajó para el servicio público 32 años y 15 años aproximadamente para la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal; fungiendo como Jefe de Departamento de Mantenimiento, teniendo un ingreso mensual neto aproximado de \$22,000.00 por el cargo que desempeñaba por el cargo referido; que si ha sido sujeto a un procedimiento de esta naturaleza y si ha sido sancionado..."; visible a foja 492 del expediente que se resuelve. Declaración que adquiere el valor de indicio, en términos de lo previsto en el artículo 285, párrafo primero del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, de la cual se desprende que el ex Servidor Público **TÓMAS BLANCAS GARCÍA**, señaló que al momento de los hechos irregulares que se le imputan se desempeñaba como *Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12* de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1. -----

Con los anteriores elementos de prueba, enlazados uno con otro de manera lógica y natural, se les concede pleno valor probatorio en términos del artículo 286 del Código Federal de Procedimientos Penales de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, los cuales permiten concluir que, en el momento de los hechos motivo del presente procedimiento administrativo, el ex Servidor Público **TÓMAS BLANCAS GARCÍA**, se desempeñaba como *Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 23* de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1. -----

QUINTO.- Una vez que quedó plenamente acreditada la calidad de servidor público de los ex Servidores Públicos **IGNACIO FARRERA ROMO**, **ISRAEL TÓMAS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ** y **TÓMAS BLANCAS GARCÍA**, se procede al estudio del segundo de los supuestos mencionados en el Considerando TERCERO, consistente en determinar la existencia de la conducta atribuida a los servidores públicos, que dicha conducta haya violentado el marco normativo que resultaba aplicable y que ello constituya el incumplimiento a alguna de las obligaciones establecidas en el artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos -----

A) Bajo este orden de ideas, y en primer lugar y por lo que respecta al servidor público **IGNACIO FARRERA ROMO**, y a efecto de determinar la existencia de la responsabilidad administrativa atribuida al servidor público con motivo de la conducta que se le imputa se hace necesario establecer, primeramente si de conformidad con el resultado de la Auditoría 17G clave del programa 410 practicada a la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento denominada



"Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea" con la Observación 05, y de la que en términos generales, atribuyó responsabilidad administrativa al servidor público **IGNACIO FARRERA ROMO**, por lo siguiente:

"...Se considera que el Ing. Ignacio Farrera Romo, Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, en el periodo del 01 de enero al 31 de diciembre de 2013, desempeñando el cargo mencionado, se presume que incumplió sus funciones plasmadas en el Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal publicado el 26 de marzo de 2013 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, correspondientes a la página 96 párrafos diez, al no definir estudios y proyectos que permitan evaluar las condiciones mecánicas del parque vehicular al instalar refacciones menores en unidades que presentan fallas por componentes mayores y la once, ya que no se establecen políticas para la instalación de refacciones menores en unidades con fallas en componentes mayores. Ya que se presume que dicho servidor público no permitió la aplicación de refacciones menores por un monto de \$98 822 850 en autobuses que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al 20 de junio de 2014, sin que las unidades se hayan reincorporado al servicio, tal como se establece en la Observación 05 de la auditoría 17G con clave 410 denominada "Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea, que se titula REFACCIONES MENORES APLICADAS A AUTOBUSES CON INGRESO A TALLER POR COMPONENTES MAYORES (MOTOR, TRANSMISIÓN O DIFERENCIAL) fojas 0009 a la 0016 que no fue desacreditada en el seguimiento realizado a esta observación, en fojas 137 a 145.

En la justificación que presenta para atender la medida correctiva, la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la RTP DF, señala la razón principal de la aplicación de refacciones a las unidades que se mencionan en esta observación y algunas otras unidades, es que en el mes de junio del año 2013, el entonces Director General del Organismo, giró la orden al entonces Gerente de Mantenimiento para que se repararan todas las unidades tipo Torino, en reunión realizada el día 06 de junio del 2013 y elaborando minuta de trabajo incluyendo también los autobuses que se encontraban por reparación mayor en la que se acordó que se compran todos los dispositivos ADM que faltaran, autorizando la compra para 31 unidades, incluyendo también los autobuses que se encuentran por reparaciones mayores.

Si bien anexa la minuta citada (fojas 168 a la 170), en la misma no se acredita que el entonces Director General del Organismo haya instruido al entonces Gerente de Mantenimiento a realizar la instalación de refacciones menores en los autobuses listados en la minuta, aun más, en 8 de los 10 buses inspeccionados estas unidades no son mencionadas o incluidas en la minuta en conjunto como se detalla en continuación:

Consecutivo	Económico	Falla mayor		Orden de reparación	Notas de salida	Justificación de área		Comentarios
		Motor	Transmisión			Foja	Indicada en minuta	
1	478	X		2695(foja 19)	120126363(foja 21)	163	No	No se justifica al no estar mencionada en



Consecutivo	Económico	Falla mayor		Orden de reparación	Notas de salida	Justificación de área		Comentarios
		Motor	Transmisión			Foja	Indicada en minuta	
					120126436(foja 23) 120130084(foja 25) 120131637(foja 27)			la minuta que el área aporto para solventar
2	482	X		387a(foja 29)	120126365(foja 32) 120126389(foja 34) 120126435(foja 36) 120126985(foja 38) 120127307(foja 40) 120127720(foja 42) 120130086(foja 44)	163	No	No se justifica al no estar mencionada en la minuta que el área aporto para solventar
3	486	X		2990(foja 46)	120130088(foja 48)	163	No	No se justifica al no estar mencionada en la minuta que el área aporto para solventar
4	536	X		3043(foja 50)	120130085(foja 52) 120130228(foja 54)	163	Si (foja 168)	Si bien esta en la bitácora, no se incluye la instrucción que se manifiesta en oficio RTP/DDTM/0922/2014 (foja 157)
5	556	X		1068(foja 57)	120126136(foja 60) 120126142(foja 62) 120126143(foja 64) 120126461(foja 66) 120126489(foja 68) 120126527(foja 70) 120126632(foja 72) 120128058(foja 74) 120129296(foja 76)	163	Si (foja 169)	Si bien esta en la bitácora, no se incluye la instrucción que se manifiesta en oficio RTP/DDTM/0922/2014 (foja 157)
6	573	X		2157(foja 78)	120126301(foja 80)	164	Si (foja 169)	Si bien esta en la bitácora, no se incluye la instrucción que se manifiesta en oficio RTP/DDTM/0922/2014 (foja 157)
7	589	X		1587(foja 82)	120126303(foja 84) 120126416(foja 86)	164	Si (foja 169)	Si bien esta en la bitácora, no se



Consecutivo	Económico	Falla mayor		Orden de reparación	Notas de salida	Justificación de área		Comentarios
		Motor	Transmisión			Foja	Indicada en minutos	
8	1041	X		1504(foja 88)	120126140(foja 91) 120126199(foja 93) 120126200(foja 95) 120126214(foja 97) 120126284(foja 99) 120126285(foja 101) 120126661(foja 103) 120127940(foja 105) 120128429(foja 107) 120133967(foja 109)	164	No	incluye la instrucción que se manifiesta en oficio RTP/DDTM/0922/2014 (foja 157) No se justifica ni estar mencionada en la minuta que en área apuro para solventar
9	2723		X	1050 (foja 111)	120129152(foja 113) 120130311(foja 115) 120131636(foja 121)	164	No	No se justifica ni estar mencionada en la minuta que en área apuro para solventar
10	0771	X		1053 (foja 122)	120126289(foja 125) 120126717(foja 127) 120126718(foja 129) 120129153(foja 131) 120131407(foja 133) 120131635(foja 135)	164	No	No se justifica ni estar mencionada en la minuta que en área apuro para solventar

No es óbice mencionar que en su respuesta del seguimiento para la recomendación preventiva de la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la RTP DF mediante oficio número RTP/DDTM/0945/2014, de fecha 10 de octubre de 2014, instruye a la Gerencia de Mantenimiento y a la Jefatura de Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12, para evitar la aplicación de



refacciones menores a autobuses que permanecen en taller por componentes mayores, hasta que estos sean reparados por los Centros de Reconstrucción del Organismo o se haya efectuados el cambio del componente mayor que establece el Manual para la sustitución de componentes mayores que permitan a la unidad la posibilidad de quedar disponible para su operación. No obstante lo anterior, en el oficio No RTP/DDTM/0922/2014, de fecha 07 de noviembre de 2014 la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la RTP DF, considera que no hay instrucciones que girar a ningún funcionario de esta Dirección a mi cargo ya que en ningún momento se incumplió ninguna disposición dentro del "Manual Administrativo de la R.T.P. del D.F.", así como dentro del "Manual de Procedimiento de Mantenimiento Preventivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses" o del "Manual de Mantenimiento Correctivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses" en el sentido de restringir la aplicación de refacciones y componentes, sobre todo tomando en cuenta que los autobuses que aquí se observan, son reparables, de acuerdo a los dictámenes con los que se cuenta. En el caso específico de autobuses que han permanecido por tiempo prolongados en taller, en fechas recientes se han dado de alta algunos autobuses para incorporarse a ruta, lo cual es una incongruencia a la instrucción girada en el párrafo previo.

Con lo cual se presume que no cuenta con políticas definidas para la instalación de refacciones menores en autobuses detenidos por componentes mayores, mismas que deben de ser definidas por el Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la RTPDF, de acuerdo a lo establecido en la página 90, párrafo once del Manual Administrativo de la RTP DF.

En abundamiento de lo anterior, en el oficio RTP/DDTM/0922/2014 de fecha 07 de noviembre de 2014 (foja 154) mediante el cual pretende dar el seguimiento para atender la observación 05 en el anexo fojas de la 163 a la 165, el área auditada indica las refacciones que derivadas del largo tiempo en el taller se han vuelto inservibles y se requieren sustituir previo a la reincorporación a ruta de la unidad, como se detalla a continuación:

NO. ECO.	OBSERVACIÓN
478	En revisiones periódicas se checó el estado del motor y de la bomba de agua y por el tiempo que la unidad ha estado en taller se detectó que dicha bomba de agua estaba pegada, así también se detectó que los soportes del motor también estaban dañados.
482	Asimismo en revisiones periódicas se checo el estado del motor y de la bomba de agua y por el tiempo que la unidad ha estado en taller se detectó que dicha bomba de agua estaba pegada, así también se detectó que los soportes del motor estaban dañados.
486	En revisiones periódicas se checo el estado del motor y de la bomba de agua detectando que ésta última estaba tirando refrigerante por lo que se le cambio la misma
539	En revisiones periódicas se checo el estado del motor y de la bomba de agua y por el tiempo que la unidad ha estado en taller se detectó que dicha bomba estaba pegada, así también se detectó que los soportes del motor estaban dañados.
559	Esta unidad se encuentra con el motor desbielado, se le dañó el cigüeñal por lo cual se solicitara una transferencia del módulo 34, por un motor se le repararon las llantas traseras y delanteras así también se le cambio el brazo de dirección para poder moverlo y que no quedara con las llantas ponchadas
373	En revisiones periódicas se checo el estado del motor para dictaminar la transmisión, se le cambio las mangueras de transmisión dañadas ya que se las fuga aceite.



NO. ECO.	OBSERVACIÓN
589	En revisiones periódicas se checó el estado del motor para dictaminar la transmisión, se le cambió las mangueras de transmisión dañadas ya que se les fuga aceite.
1041	Se cambiaron bandas y polea tensora, se cambió el sensor de presión de sobrealimentación y sigue fallando el motor por lo que se debe destapar el mismo.
1050	Se le retiraron las llantas para enviarlas a renovar por lo que se le tuvieron que montar llantas renovadas y así poder instalar la transmisión.
1053	Se está detallando del sistema eléctrico, el sistema mecánico y la carrocería

Por lo que se considera que el Ing. Ignacio Farrera Romo incumplió con las funciones establecidas para la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento plasmadas en el Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal publicado el 26 de marzo de 2013 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, correspondientes a la página 90 párrafos diez y once, que a la letra establecen: -----

Definir estudios y proyectos que permitan evaluar las condiciones mecánicas del parque vehicular -----

Definir políticas de operación en Talleres Modulares, Centros de Reconstrucción (CRD y CRT), Centro de Control Ambiental Palestina (CCAP) y Centro de Recuperación de Partes (CRP), coordinar y evaluar el funcionamiento, verificando el cumplimiento -----

Como resultado de la revisión, y derivado del seguimiento de la Observación 05 "REFACCIONES MENORES APLICADAS A AUTOBUSES CON INGRESO A TALLER POR COMPONENTES MAYORES (MOTOR, TRANSMISIÓN O DIFERENCIAL" de la Auditoría 017G clave 410 denominada "Mantenimiento a Autobuses Ordinarios y Atenea", se considera presunto responsable al Ing. Ignacio Farrera Romo, Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la RTP DF, de incumplir lo establecido en el Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal publicado el 26 de marzo de 2013 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, correspondientes a la página 90, párrafos diez, al no definir estudios y proyectos que permitan evaluar las condiciones mecánicas del parque vehicular al permitir la instalación de refacciones menores en unidades que presentan fallas por componentes mayores que presentan una estancia en taller de 560 a 1.096 días desde su ingreso al 30 de junio de 2014, así como por no establecer políticas para la instalación de refacciones menores en unidades con fallas en componentes mayores para el taller de mantenimiento del módulo 12. Ya que se presume que dicho servidor público ha permitido la aplicación de refacciones menores por un monto de \$98 822.85 en autobuses que presentan una estancia en taller de 560 a 1.096 días desde su ingreso al 30 de junio de 2014. -----

De lo anterior se puede concluir con certeza, que el Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, quien en la época de los hechos se desempeñaba como Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 cargo que ocupó a partir del quince de enero de dos mil siete y a la época de los hechos irregulares, no definió estudios y proyectos que permitan evaluar las condiciones mecánicas del parque vehicular al permitir la instalación de refacciones menores en unidades que presentan fallas por componentes mayores, que presentan una estancia en



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

EXPEDIENTE: C/RTPIA/038/2015
Resolución del 15 de agosto de 2016

taller de 560 a 1.096 días desde su ingreso al treinta de junio de dos mil catorce; así como por no establecer políticas para la instalación de refacciones menores en unidades con fallas en componentes mayores para el taller de mantenimiento del Módulo 12, permitiendo la aplicación de refacciones menores por un monto de \$98,822.85. en autobuses que presentan una estancia de taller de 560 a 1.096 días desde su ingreso el treinta de junio de dos mil catorce -----

Por otra parte en el Dictamen Técnico de Auditoría 17G clave del programa 410 practicada a la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 denominada "Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea", su observación 05, determinó que el Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, que en la época de los hechos se desempeñó como Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 es responsable de las omisiones determinadas en la Observación 05. Lo anterior en razón de que de los resultados de dicha observación de la Auditoría que nos ocupa, determinaron que en el periodo auditado, a 10 autobuses con números económicos 478, 482, 486, 536, 559, 573, 589, 1041, 1050 y 1053 que entraron a taller por fallas en componentes mayores, les aplicaron refacciones menores, las cuales fueron atendidas en mantenimiento con las ordenes de reparación 2695, 3878, 2990, 3043, 1068, 2157, 1587, 1504, 2723 y 771 respectivamente, en donde describen las fallas reportadas; diagnostico, nota de salida de almacén, refacciones aplicadas y costo dando un total de \$98,822.85 (noventa y ocho mil ochocientos veintidos pesos 85/100 M.N.). -----

Ahora bien, no obstante lo anterior, queda demostrado en actuaciones, de manera particular con la documental pública consistente en el Dictamen Técnico de Auditoría, de fecha treinta de marzo de dos mil quince, (Visible a fojas de la 3 a la 25 del expediente en que se resuelve), documental pública a la que se le otorga pleno valor probatorio de conformidad con lo dispuesto en los Artículos 280 y 281, del Código Federal de Procedimientos Penales de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, en el que se consigna el resultado de la Auditoría 17G clave del programa 410 practicada en la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 denominada "Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea", y de la que se obtuvo la Observación 3, y que a la letra dice: "**REFACCIONES MENORES APLICADAS A AUTOBUSES CON INGRESO A TALLER POR COMPONENTES MAYORES (MOTOR, TRANSMISIÓN O DIFERENCIAL)**"; desprendiéndose de ello, la responsabilidad administrativa del Ciudadano **IGNACIO FARRERA ROMO**, misma que ha quedado detallada en líneas arriba indicadas -----

A mayor abundamiento, de las documentales públicas consistentes en copias certificadas de Acta de Inicio de Auditoría, de fecha 2 de julio de 2014, en la que se hizo constar el inicio de la



Auditoría 17 G clave del programa 410 practicada a la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento denominada "Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea", que se practicaría a la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 interviniendo los servidores públicos **IGNACIO FARRERA ROMO**, en su calidad de Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento del citado Organismo Descentralizado; **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, quien en la época de los hechos se desempeñaba como Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal; Maestra Hilda Araceli Chavez Mejía, titular de la Contraloría Interna en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal; Ing. Adrian Renato Pacheco Aguilar, Gerente de Control de la Contraloría Interna en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal; ahora Sistema de Movilidad 1 C. José Luis Mercado Flores, Jefe de la Unidad Departamental de Control Operacional y la C. P. Mónica Rodríguez Loza, Jefa de la Unidad Departamental de Control Financiero y Administrativo; que consta a fojas 3 a 8 del soporte documental del Dictamen Técnico de Auditoría de la Observación 05 (Visible a fojas 28 y 29 del expediente que se resuelve); Oficio RTP/DDTM/0470/2014, de fecha siete de julio de dos mil catorce, por el cual el servidor público **IGNACIO FARRERA ROMO**, que en la época de los hechos se desempeñó como Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 remitió a esta Contraloría Interna, la información y documentación relacionada con la Auditoría la 17 G clave del programa 410 practicada a la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 denominada "Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea", de la Observación 05 (Visible a fojas 208 a 210 del expediente que se resuelve); documentales públicas a las que se le otorga pleno valor probatorio de conformidad con lo dispuesto en los artículos 280 y 281 del Código Federal de Procedimientos Penales de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, y de las que se evidencia que el Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO** quien en la época de los hechos se desempeñaba como Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 no definió estudios y proyectos que permitieran evaluar las condiciones mecánicas del parque vehicular, al permitir la instalación de refacciones menores en unidades que presentan fallas por componentes mayores; que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al treinta de junio de dos mil catorce; así como por no establecer políticas para la instalación de refacciones menores en unidades con fallas en componentes mayores para el taller de mantenimiento del Módulo 12, permitiendo la aplicación de refacciones menores por un monto de \$98,822.85, en autobuses que presentan una estancia de taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso el treinta de junio de dos mil catorce -----

Asimismo con la documental pública consistente en copia certificada del oficio número RTP/DDTM/0922/2014, de fecha siete de noviembre de dos mil catorce, suscrito por el Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, quien en la época de los hechos se desempeñaba como



Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 documental pública a la que se le otorga pleno valor probatorio de conformidad con los artículos 280 y 281, del Código Federal de Procedimientos Penales de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, y del que se desprende que dicho Director informó a esta Contraloría Interna lo siguiente: -----

"... En relación al punto único, de las recomendaciones correctivas, referente a "Aclarar y justificar la aplicación de refacciones menores a Autobuses en taller por componentes mayores", al respecto le informo lo siguiente: -----

- Como regla básica de Operación, todos los autobuses que forman parte del parque vehicular del Organismo, destinados a brindar el servicio de transportación al público usuario, son susceptibles de recibir el Mantenimiento Preventivo y/o Correctivo necesario, para funcionar con eficiencia, eficacia y poder brindar un servicio con calidad y seguridad a los usuarios de la Red. -----
- No existe disposición alguna, dentro del "Manual Administrativo de la R.T.P del Distrito Federal", del "Manual de Procedimientos de Mantenimiento Preventivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses" o del "Manual de Mantenimiento Correctivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses", respecto a restringir la colocación de refacciones o componentes, en función del tipo de falla que presenten los autobuses en taller, sea esta falla de tipo o magnitud que fuere o por el tiempo de permanencia en taller. -----
- En todo caso, una posible restricción que se debe considerar, para la no aplicación de refacciones a los autobuses del parque vehicular, podría ser el hecho de que existiera un Procedimiento Oficial de Dictaminación y Baja de Autobuses, como el que se concretó en el año 2013, el cual tendría que hacerse efectivo una vez que se notifique oficialmente por el área responsable que en este caso sería la Gerencia de Servicios de Apoyo, en tanto todos los autobuses deben ser considerados para su atención por el área de Mantenimiento. -----
- Otra posible restricción podría ser que las unidades tengan un deterioro tal en sus sistemas, componentes y partes, que resultan incosteables su reparación. En todo caso a este respecto tendrían que elaborarse dictámenes correspondientes, e igual que en el caso anterior, que lo notifique oficialmente el área responsable que en este caso sería la Gerencia de Servicios de Apoyo. -----
- Una última posible restricción para la aplicación de refacciones a autobuses podría ser que hayan rebasado su vida útil que es de 10 años, sin embargo, en la actualidad la flota de R.T.P., consta de 1,313 autobuses de diferentes tipos, de los cuales 725 autobuses son modelos 2004 y anteriores, los cuales por necesidades del servicio y falta de presupuesto no han sido sustituidos y por lo tanto siguen formando parte del parque vehicular operativo del Organismo y susceptibles de ser reparados. -----
- La razón principal de la aplicación de refacciones a las unidades que se mencionan en esta observación y algunas otras unidades, es que en el mes de junio del año 2013, el entonces Director General del Organismo, instruyó de manera directa al entonces Gerente de Mantenimiento, para que se repararan todas las unidades tipo Torino, en



reunión realizada el día 06 de junio del 2013 y elaborando minuta de trabajo, en la que se acordó que se comprarán todos los dispositivos ADM que faltaran, autorizando la compra para 31 unidades "incluyendo también los autobuses que se encuentran por reparaciones mayores", con la finalidad de sustituir los autobuses dados de baja (151 autobuses para todo el Organismo). El módulo 12 entregó 6 autobuses tipo AYCO el 04-12-13 y 7 autobuses tipo Torino el 30-08-13, autobuses que se entregaron operando. Los últimos ADM que se recibieron en el año 2013 se recibieron con fecha 27-11-13, quedando pendiente la compra correspondiente para los siguientes autobuses 478, 482, 486, 536, 559, 573, 559, 1041, 1050, 1053, 551, 1560 (los 10 primeros corresponden a esta observación) y los ADM de estos autobuses llegaron al módulo el 10-09-14, con lo cual se continúa a la fecha, la reparación de las unidades mencionadas, la Gerencia de Mantenimiento realizó los diagnósticos de los autobuses para continuar la reparación. Cabe aclarar que para la operación de algunos de los autobuses TORINO, se programó el cambio de transmisiones de autobuses tipo RECO para su instalación en autobuses TORINO. Para el montaje de las transmisiones de los autobuses RECO hacia los autobuses TORINO, se debe hacer además las siguientes adecuaciones: 1.- Perforar el chasis del autobús TORINO, para recorrer los apoyos de la transmisión. 2.- Modificar el acoplamiento del convertidor y separador de posición de bayoneta. 3.- Reforzar o cambiar soporte porque es más pesada y más larga esta transmisión ya que tiene el retardador integrado.

1. En relación al punto único de las Recomendaciones preventivas, referente a que "La Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento del Módulo 12, para evitar la aplicación de refacciones menores a autobuses que permanecen en taller por componentes mayores, hasta que estos sean reparados por los Centros de Reconstrucción del Organismo", al respecto le informo lo siguiente:

- Considero que no hay instrucciones que girar a ningún funcionario de esta Dirección a mi cargo, ya que en ningún momento se incumplió ninguna disposición dentro del Manual Administrativo de la R.T.P. del D.F. así como dentro del Manual de Procedimiento de Mantenimiento Preventivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses o del Manual de Mantenimiento Correctivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses, en el sentido de restringir la aplicación de refacciones y componentes, sobre todo tomando en cuenta que los Autobuses que aquí se observan son reparables, de acuerdo a los dictámenes con los que se cuenta.
- En todo caso se actuó por parte de la JUD de Mantenimiento del Módulo 12, acatando instrucciones precisas del máximo funcionario del Organismo, quien además se condujo siempre en apego a las funciones que su cargo le confiere, de acuerdo con el Manual Administrativo de la R.T.P. del 10 de abril de 2014, página 24, que en el inciso I, de sus atribuciones dice: "I. Celebrar y otorgar toda clase de actos y documentos inherentes a su objeto".
- Se podría analizar la viabilidad de "restringir la aplicación de refacciones menores a autobuses que permanecen en taller por componentes mayores, hasta que estos sean reparados por los Centros de Reparación de Reconstrucción del Organismo" como una medida de prevención y como una recomendación emitida por el Organismo, como una recomendación emitida por el Órgano de Control Interno, pero siempre en el entendido de que lo contrario no representa incumplimiento alguno a la normatividad que rige el actuar de esta Dirección a mi cargo.
- En el caso específico de autobuses que han permanecido por tiempo prolongados en taller, le informo que en fechas recientes se han dado de alta algunos autobuses, de acuerdo con un comparativo que se hizo de autobuses que al



28-07-14, se encontrarán en taller y que al 06-11-14, ya se encontraban disponibles. Se presentan algunos ejemplos al respecto. -----

AÑO DE INGRESO A TALLER	AUTOBUSES EN TALLER AL 28-07-14, QUE ESTÁN DISPONIBLES AL 06-11-14
2011	1096
2012	501
2013	135,159, 784,786, 1058,1152, 1385,1447 y 2080

Lo anterior refuerza la idea de no restringir el mantenimiento de autobuses en tanto no se hayan dado de baja de manera oficial y de acuerdo con alguno de los parámetros planteados en el inciso 1, de la respuesta a las recomendaciones correctiva. -----

Adicionalmente, en relación a las causas y efectos que se mencionan en la Observación de Referencia, le comento lo siguiente: -----

CAUSAS:

- Falta de planeación para la aplicación de refacciones menores. -----
Al respecto le comento que, no existe falta de planeación ya que las reparaciones a estas unidades se han estado realizando de acuerdo a la disponibilidad de recursos dentro del Organismo. -----
- En el caso de las transmisiones se determinó que serían suministradas por el CRT. (Centro de Reconstrucción de Transmisiones), las cuales a su vez serían recuperadas y rehabilitadas de las unidades tipo RECO, que se dieron de baja en agosto del año 2013 de las cuales el Módulo 12 tiene como meta adaptar 12 unidades tipo TORINO 7 de las unidades aquí analizadas (478, 482, 486, 536, 573, 589 y 1050). Lo anterior, debido a que no se cuenta con recursos para la reparación de las transmisiones de las unidades en cuestión. -----
- En el caso de la reparación de Turbos (motores), le informo que en el caso del autobus Eco.559, se determinó que se le instalaría el motor de un autobus prototipo que se dio de baja en el módulo 34, ya que el tipo de motor que esta unidad tiene (QM 906 LA), es compatible con las unidades TORINO de referencia por lo que está en este proceso; en el caso de los autobuses 1041 y 1053, se está en proceso de determinación de la falla, que consiste en desarmar los motores para su determinación, la cual no se ha realizado debido que existen otras unidades en este mismo taller que ya están siendo valoradas y no es conveniente tener varias unidades desarmadas al mismo tiempo. Lo anterior debido también a que no se cuenta con recursos para la reparación de los motores de las unidades en cuestión. -----
- Falta de refacciones para reparación de componentes mayores -----
- Al respecto le comento que una vez que se solicitan los componentes por parte del area de Mantenimiento, sale de nuestra esfera de responsabilidad el suministro de las mismas y solamente se notifica, en todo caso sobre la validez de su adquisición. -----



- En el caso específico de motores y transmisiones, estos se envían a C.R.D. (Centro de Reconstrucción y Distribución) o al C.R.T. (Centro de reconstrucción de transmisiones) y es esa área la responsable de solicitar las refacciones y componentes necesarios para su reparación. -----
- Aplicación de refacciones a unidades que no se reincorporan a ruta. -----
- Al respecto le comento que todas las unidades que forman parte del parque vehicular se toman en cuenta, como ya se ha comentado, para la adquisición de refacciones y para su correspondiente reparación y es en ese sentido que se tiene la expectativa en todo momento de la posible adquisición por parte de este Organismo, de los componentes o procesos necesarios para su puesta en operación, por lo tanto y salvo los casos ya comentados de baja o inviabilidad de Mantenimiento, se tiene que continuar con los procesos de reparación y colocación de componentes.
- Como ya se mencionó también, existen unidades con fallas mayores y periodos de tiempo prolongados que la actualidad y aun a pesar de lo anterior, han salido disponibles por lo que no se debe descartar a ningún autobús en tanto no se indique lo contrario o se contravenga las disposiciones de la normatividad vigente en la materia. -----

De todo lo anterior, se puede concluir que no existe incumplimiento alguno a lo establecido en el "Manual Administrativo de la R.T.P. del D.F.", así como al "Manual de Procedimiento de Mantenimiento Preventivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses" o al "Manual de Mantenimiento Correctivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses" y por consiguiente tampoco existe quebranto alguno al patrimonio del Organismo. -----

Circunstancia que evidencia que las que la información presentada por el Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, que en la época de los hechos se desempeñaba como Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento, no justifica y ni aclara la recomendación correctiva, correspondiente a la aplicación de refacciones menores a autobuses en taller por componentes mayores, ya que no definió estudios y proyectos que permitan evaluar las condiciones mecánicas del parque vehicular al permitir la instalación de refacciones menores en unidades que presentan fallas por componentes mayores, que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al treinta de junio de dos mil catorce, así como por no establecer políticas para la instalación de refacciones menores en unidades con fallas en componentes mayores para el taller de mantenimiento del Módulo 12, permitiendo la aplicación de refacciones menores por un monto de \$98 822.85, en autobuses que presentan una estancia de taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso el treinta de junio de dos mil catorce. -----

Del análisis y valoración conjunta de las pruebas documentales públicas consistentes en el Dictamen Técnico de Auditoría, de fecha treinta de marzo de dos mil quince, copias certificadas del Acta de inicio de Auditoría, de fecha 2 de julio de 2014, en la que se hizo constar al inicio de la Auditoría 17 G clave del programa 410 practicada a la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento denominada "Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Aternea", que se practicaría a la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal; ahora Sistema de Movilidad; 1 copia certificada de oficio.



RTP/DDTM/0470/2014, de fecha siete de julio de dos mil catorce; Copia certificada de oficio RTP/DDTM/0922/2014, de fecha siete de noviembre de dos mil catorce; Con cédula de notificación al Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO** realizada el día diecisiete de julio de dos mil quince, en instalaciones de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal ahora Sistema de Movilidad 1 se puede concluir con meridiana claridad que no definió estudios y proyectos que permitan evaluar las condiciones mecánicas del parque vehicular al permitir la instalación de refacciones menores en unidades que presentan fallas por componentes mayores, que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al treinta de junio de dos mil catorce; así como por no establecer políticas para la instalación de refacciones menores en unidades con fallas en componentes mayores para el taller de mantenimiento del Módulo 12, permitiendo la aplicación de refacciones menores por un monto de \$98.822.85, en autobuses que presentan una estancia de taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso el treinta de junio de dos mil catorce; conductas que el Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, contravino lo establecido en el Artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, y el Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal publicado el veintiséis de marzo de dos mil trece en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, correspondientes a la página 90, párrafos 10 y 11. -----

En ese orden de ideas, la omisión del Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, en su carácter de Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 no definió estudios y proyectos que permitan evaluar las condiciones mecánicas del parque vehicular, de igual manera no definió políticas para la instalación de refacciones menores en unidades con fallas en componentes mayores para el taller de mantenimiento del Módulo 12 de la citada Entidad Descentralizada, constituyendo un incumplimiento a las obligaciones que a su cargo establece la página 90, párrafos 10 y 11 del Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 publicado el veintiséis de marzo de dos mil trece en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, que establece lo siguiente: -----

DIRECCIÓN DE DESARROLLO TECNOLÓGICO Y MANTENIMIENTO. -----
FUNCIONES: -----

Función 10 -----
Definir estudios y proyectos que permitan evaluar las condiciones mecánicas del parque vehicular. -----

Función 11 -----
Definir políticas de operación en Talleres Modulares, Centros de Reconstrucción (CRD y CRT), Centro de Control Ambiental Palestina (CCAP) y Centro de Recuperación de Partes (CRP), coordinar y evaluar el funcionamiento, verificando el cumplimiento de sus programas, procedimientos, lineamientos técnicos y administrativos que regulan su operación. -----



disposición jurídica relacionada con el servicio público, por lo que aun cuando los manuales de organización, de procedimientos o de servicios al público no tienen la calidad de leyes o reglamentos, en virtud de que en términos de lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal deben contener información sobre la estructura orgánica de la dependencia a fin de optimizar el funcionamiento de sus unidades administrativas, constituyen normas obligatorias y sirven de base para determinar una causa de responsabilidad administrativa, siempre y cuando la acción u omisión prevista en el caso concreto esté claramente precisada como conducta de determinado servidor público. Lo anterior es así, ya que la mencionada ley federal establece que las obligaciones de los servidores públicos para salvaguardar la legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia que deben observar en el desempeño de su empleo, cargo o comisión y cuyo incumplimiento da lugar al procedimiento y a las sanciones que correspondan, son las señaladas en el referido artículo 47.

A mayor abundamiento se debe decir que para esta autoridad además de tenerse por acreditada plenamente la infracción al Artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos en su fracción XXII, también queda acreditada la plena responsabilidad del *Servidor Público IGNACIO FARRERA ROMO*, en dicha infracción. Lo anterior en virtud de que como se desprende de la documental pública consistente en copia certificada de la Cédula Única de Movimientos de Personal de fecha quince de enero de dos mil siete, (foja 251 de autos), de la que se desprende que el Servidor Público con fecha quince de enero de dos mil siete, tuvo una promoción como Encargado de Dirección de Área "A" en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, *ahora Sistema de Movilidad 1* a partir de esa fecha el Servidor Público al que se le inició este procedimiento en su desempeño como Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, *ahora Sistema de Movilidad 1* por lo que dentro de sus obligaciones se encontraban las señaladas en la página 90, párrafos 10 y 11 del Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, *ahora Sistema de Movilidad 1* publicado el veintiséis de marzo de dos mil trece en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, obligación normativa que incumplió al haber omitido definir estudios y proyectos que permitan evaluar las condiciones mecánicas del parque vehicular, así como por no establecer políticas para la instalación de refacciones menores en unidades con fallas en componentes mayores, ocasionando con ello la aplicación de refacciones menores por un monto de \$98 822.85, en autobuses que presentan una estancia de taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso el treinta de junio de dos mil catorce.

De igual forma esta que resuelve toma en cuenta que las documentales públicas precisadas anteriormente son contundentes para determinar la responsabilidad administrativa que se le atribuyó al Servidor Público *IGNACIO FARRERA ROMO*; en efecto, esta que resuelve encuentra que a fojas de la 487 a 489 de actuaciones corre agregada la audiencia de Ley celebrada el 6 de agosto de 2015, prevista en el artículo 64 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, a la que sin causa justificada no compareció el servidor público que nos



ocupa, sin embargo la audiencia se celebró aún y sin su asistencia, en la Audiencia mencionada, por sí o por medio de un defensor, ofrecer las pruebas que estimara pertinentes respecto de las cuales se acordaría lo que en derecho procediera y en su caso se desahogarian en la misma diligencia, pudiendo alegar lo que a su derecho conviniera, apercibido de que en caso de no comparecer sin causa justificada el día y hora señalados, se hará constar dicha situación y se celebrará la audiencia sin su presencia, tal y como lo establece el artículo 87 del Código Federal de Procedimientos Penales, legislación de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos; empero como se indicó, el Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, no compareció ni persona alguna que lo representara, aunado a que el 6 de agosto de 2015, cuando se celebró la audiencia de ley prevista en el artículo 64 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, se dejó constancia de que no se recibió promoción a cargo de ese servidor público donde manifestara su imposibilidad a comparecer a la mencionada audiencia, de lo que se tiene que a no comparecer ni presentar alegato alguno, ni pruebas tendientes a desvirtuar las irregularidades administrativas que se le atribuyeron al Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, se tienen por ciertos los hechos que le fueron atribuidos en el oficio citatorio OG/CIRTP/GRQD/0692/2015. Igualmente se hace efectivo el apercibimiento y las notificaciones se le practicaron por estrados con fundamento en los artículos 107 y 108 del Código Federal de Procedimientos Penales de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, ya que no designó en la primera diligencia un domicilio para oír y recibir notificaciones en la Ciudad de México, las notificaciones aún las de carácter personal se le practicaron por medio de listas que se fijarán en los Estrados de esta Contraloría Interna.

En mérito de lo anteriormente expuesto, se arriba a la conclusión de que el Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, en su carácter de Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 no definió estudios y proyectos que permitan evaluar las condiciones mecánicas del parque vehicular al permitir la instalación de refacciones menores en unidades que presentan fallas por componentes mayores, que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al treinta de junio de dos mil trece, así como por no establecer políticas para la instalación de refacciones menores en unidades con fallas en componentes mayores para el taller de mantenimiento del Módulo 12, permitiendo la aplicación de refacciones menores por un monto de \$98,822.85, en autobuses que presentan una estancia de taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso el treinta de junio de dos mil trece, circunstancia que se traduce en que incurrió en la responsabilidad que se le atribuyó en el sumario que se resuelve, al haber incumplido con lo establecido en el Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal publicado el veintiséis de marzo de dos mil trece en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, correspondientes a la página 90 párrafos 10 y 11, consecuentemente su conducta omisiva implica el incumplimiento a la obligación prevista en la fracción XXII de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, que a la letra dice:

El artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, establece:



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

EXPEDIENTE: CURTP/A/038/2015.
Resolución del 15 de agosto de 2016.

Todo servidor público tendrá las siguientes obligaciones, para salvaguardar la legalidad, honradez, veracidad, imparcialidad y eficiencia que deben ser observadas en el desempeño de su empleo, cargo o comisión, y cuyo incumplimiento dará lugar al procedimiento y a las sanciones que correspondan, sin perjuicio de sus derechos laborales, así como de las normas específicas que al respecto rijan en el servicio de las fuerzas armadas.

XXII.- Abstenerse de cualquier acto u omisión que implique incumplimiento de cualquier disposición jurídica relacionada con el servicio público, y

Cabe precisar que ésta que resuelve, no se pronuncia respecto de medio probatorio alguno a favor del Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, en razón de que no ofreció prueba alguna a su favor ya que no se presentó a la Audiencia de Ley, no obstante que mediante oficio CG/CURTP/GRQD/0692/2015, de fecha diecisiete de julio de dos mil quince, a través del cual se hizo de su conocimiento la fecha de la Audiencia de Ley, en la cual podía por sí o por medio de un defensor, ofrecer las pruebas que estimara pertinentes y alegar lo que a su derecho conviniera. ---

SEXTO.- Una vez analizadas las constancias que integran el disciplinario que se resuelve y toda vez que ha quedado acreditada la plena responsabilidad del servidor público **IGNACIO FARRERA ROMO**, en la infracción al artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos en su fracción XXII, se procede a la individualización de la sanción que le corresponde, atendiendo para ello las fracciones I a VII, que prevé el artículo 54 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, como a continuación se realiza

a) La fracción I, del precepto en análisis, trata sobre la gravedad de la responsabilidad en que incurrió el servidor público implicado y la conveniencia de suprimir prácticas que infrinjan en cualquier forma las disposiciones de la ley de la materia o las que se dicten con base en ella. Sobre el particular, cabe señalar que del análisis a las constancias que integran el presente disciplinario se advierte que se trató de conducta grave, lo que hace necesario suprimir dichas prácticas, de manera específica en el caso en particular, que el servidor público se abstenga de incumplir con los deberes que le impone la normatividad que rige el servicio público.

b) En cuanto a la fracción II, relacionada con las circunstancias socioeconómicas del Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, debe tomarse en cuenta que se trata de una persona con instrucción académica de Licenciatura en Ingeniería Industrial, y por lo que se refiere al sueldo mensual que devengaba en la época de los hechos que se le atribuyeron, éste ascendía aproximadamente a la cantidad de \$63,461.00 (sesenta y tres mil cuatrocientos sesenta y un pesos 00/100 M.N.); lo anterior de conformidad con las copias certificadas del expediente personal laboral del Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, visible a fojas 225 a 252 del expediente que se resuelve, documental pública cuenta con eficacia y valor probatorio pleno de conformidad con lo establecido por los artículos 206, 280, 281 y 290, del Código Federal de Procedimientos



Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, de la cual se desprenden los datos antes señalados, consistentes en acta de nacimiento, instrucción académica, Acta de nacimiento, contrato individual de trabajo, cédula única de movimientos de personal y sueldo mensual aproximado que devengaba en la época de los hechos irregulares que se le atribuyeron; circunstancias que permiten a esta autoridad afirmar que el involucrado estaba en aptitud de conocer y comprender sus obligaciones como Servidor Público, así como de atender las consecuencias de su actuar irregular. -----

c) Respecto de la fracción III, en lo que concierne al nivel jerárquico, los antecedentes y las condiciones del infractor, como ya se ha señalado, el Servidor Público *IGNACIO FARRERA ROMO* fungió como Director de Desarrollo Tecnológico de la Red de Transporte de Pasajeros del distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 situación que se acredita con la copia certificada de la circular 003, de fecha veintiocho de febrero de dos mil siete, en la cual derivado de la Primer Sesión Ordinaria del Consejo de Administración de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, en la cual designa al Servidor Público *IGNACIO FARRERA ROMO* como Director de Desarrollo Tecnológico de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 que obra a foja 250 del expediente que se resuelve, documental pública a la que se le concede pleno valor probatorio de conformidad con lo dispuesto en los artículos 280 y 281 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, de la cual se desprende que el ciudadano *IGNACIO FARRERA ROMO*, el veintiocho de febrero de dos mil siete, fue designado como Director de Desarrollo Tecnológico de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1. -----

Por lo que hace a los antecedentes del infractor, se tiene que a foja 513 de actuaciones que integran el expediente que nos ocupa, obra el oficio número CG/DGAJR/DSP/3918/2015, de fecha veintiséis de agosto de dos mil quince, suscrito por el Licenciado Miguel Ángel Morales Herrera, Director de Situación Patrimonial de la Contraloría General del Distrito Federal, documento que tiene el valor probatorio que le confieren los artículos 206, 280, 281 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales, de Aplicación Supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, y por el cual informó en términos generales que el Servidor Público *IGNACIO FARRERA ROMO*, si ha sido sancionado anteriormente. -----

Circunstancia de la cual se desprende que el Servidor Público *IGNACIO FARRERA ROMO*, si ha sido sancionado administrativamente en el incumplimiento de sus obligaciones como Servidor Público, tal y como se precisa en el oficio de mérito. -----

Respecto a las condiciones del infractor, debe decirse, que de autos del expediente en que se actúa, no se observa que existan circunstancias que lo excluyan de responsabilidad, ya que por el contrario de dichos autos se aprecia que contaba con la experiencia y capacidad, necesaria así



como con los medios para cumplir cabalmente con las obligaciones que como servidor público tenía encomendadas.-----

d) En cuanto a la fracción IV del precepto legal que nos ocupa, ésta señala las condiciones exteriores y los medios de ejecución, al respecto cabe señalar que de autos no se advierte la existencia de ninguna condición externa que hubiere influido en el ánimo del Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, para realizar la conducta irregular que se le atribuyó; en cuanto a los medios de ejecución, se observa que estos se dan al momento en que al fungir como Director de Desarrollo Tecnológico y de Desarrollo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 al no definir estudios y proyectos que permitieran evaluar las condiciones mecánicas del parque vehicular al permitir la instalación de refacciones menores en unidades que presentan fallas por componentes mayores, que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al treinta de junio de dos mil catorce; así como por no establecer políticas para la instalación de refacciones menores en unidades con fallas en componentes mayores para el taller de mantenimiento del Módulo 12, permitiendo la aplicación de refacciones menores por un monto de \$98,822.85, en autobuses que presentan una estancia de taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso el treinta de junio de dos mil catorce, tal y como quedó acreditado en el apartado V del presente considerando, el cual se tiene por reproducido como si a la letra se insertase en obvio de repeticiones innecesarias.-----

e) En cuanto a la fracción V respecto de la antigüedad en el Servicio Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, debe decirse que, mediante copia certificada del oficio RTP-GAP/326/2015, de fecha seis de febrero de dos mil quince (Visible a foja 225 de actuaciones), signado por el C. Gerardo Nieto García, entonces Gerente de Administración de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, en el cual da atención al oficio CG/CIRTP/GCI/0109/2015, en el cual se le solicitan diversos expedientes laborales, entre ellos el del Ciudadano **IGNACIO FARRERA ROMO**, debe decirse que se remite el expediente personal del ciudadano en mención, en el cual se puede apreciar que el Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO** tiene una antigüedad de ocho años, todos en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1. ---

f) La fracción VI refiere la reincidencia del Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, como servidor público en el incumplimiento de las obligaciones, tenemos que si ha estado sujeto con anterioridad a Procedimiento Administrativo Disciplinario, y que si ha sido sancionado administrativamente, tal y como se acredita en el oficio número CG/DGAJR/DSP/3918/2015, de fecha veintiseis de agosto de dos mil quince, suscrito por el Licenciado Miguel Ángel Morales Herrera, Director de Situación Patrimonial de la Contraloría General del Distrito Federal, documento que tiene el valor probatorio que le confiere los artículos 206, 280, 281 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, por el cual informó en términos generales que el Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, si ha sido sancionado administrativamente. -----



Circunstancia de la cual se desprende que el Servidor Público *IGNACIO FARRERA ROMO*, si ha sido sancionado administrativamente en el incumplimiento de sus obligaciones como Servidor Público, tal y como se precisa en el oficio de mérito. -----

g) Finalmente, la fracción VII, del artículo 54 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, relativa al monto del daño o perjuicio económico derivado del incumplimiento de obligaciones, es menester señalar que del análisis a los autos del expediente que se resuelve no se advierte que derivado de la conducta que se reprocha al Servidor Público *IGNACIO FARRERA ROMO*, en la irregularidad señalada en el apartado I del presente considerando, se le haya atribuido que ocasionó un daño o perjuicio en detrimento al erario del Gobierno del Distrito Federal, ni de que haya obtenido beneficio alguno. -----

Así, una vez analizados los elementos establecidos en el artículo 54 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, se procede a fijar la sanción aplicable al Servidor Público *IGNACIO FARRERA ROMO* tomando en consideración las circunstancias particulares que se dieron en el asunto que nos ocupa.-----

Por ello, conforme al artículo 53 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, que reglamenta las sanciones aplicables a las faltas administrativas, las cuales consistirán en apercibimiento privado o público, amonestación privada o pública, suspensión, sanción económica, destitución del puesto e inhabilitación temporal para desempeñar empleos, cargos o comisiones en el servicio público.-----

En ese sentido, para determinar el tipo de sanción a imponer, la autoridad en ejercicio de sus atribuciones legales puede determinar, dentro del marco legal aplicable a las responsabilidades administrativas de los servidores públicos, si las infracciones a las obligaciones de los servidores públicos resultan graves o no, atendiendo a las circunstancias socioeconómicas, nivel jerárquico, antecedentes del infractor, antigüedad en el servicio, condiciones exteriores y los medios de ejecución, la reincidencia en el incumplimiento de obligaciones y el monto del daño o perjuicio económicos causados o el beneficio que se haya obtenido, a fin de que sea acorde con la magnitud del reproche y que corresponda a la gravedad e importancia de la falta cometida, para que tenga el alcance persuasivo necesario y, a su vez, evitar que en su extremo, sea excesiva. ----

En ese contexto, se considera que para imponerse la sanción en el presente asunto, debe atenderse al equilibrio en torno a la conducta desplegada y la sanción a imponer, a efecto de que la misma no resulte inequitativa, pero que si sea ejemplar y suficiente, para sancionar la conducta llevada a cabo por el Servidor Público *IGNACIO FARRERA ROMO*. Contra vigencia a lo anterior, la tesis aislada emitida por el Séptimo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito, visible en el Torno XX, Julio de 2004, página mil setecientos noventa y nueve, del



Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, de rubro y texto:-----

**RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE SERVIDORES PÚBLICOS.
AL RESOLVER EL PROCEDIMIENTO RELATIVO, LA AUTORIDAD
DEBE BUSCAR EL EQUILIBRIO ENTRE LA CONDUCTA INFRACTORA
Y LA SANCIÓN A IMPONER.**

De conformidad con el artículo 113 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes sobre responsabilidades administrativas de los servidores públicos deberán establecer sanciones de acuerdo con los beneficios económicos obtenidos por el responsable y con los daños y perjuicios patrimoniales causados con su conducta. De esta manera, por dispositivo constitucional, el primer parámetro para graduar la imposición de una sanción administrativa por la responsabilidad administrativa de un servidor público, es el beneficio obtenido o el daño patrimonial ocasionado con motivo de su acción u omisión. Por su parte, el numeral 54 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos (de contenido semejante al precepto 14 de la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos publicada en el Diario Oficial de la Federación el trece de marzo de dos mil dos) dispone que las sanciones administrativas se impondrán tomando en cuenta, además del señalado con antelación, los siguientes elementos:-----

- I. La gravedad de la responsabilidad y la conveniencia de suprimir prácticas que infrinjan las disposiciones de dicha ley; -----*
- II. Las circunstancias socioeconómicas del servidor público, -----*
- III. El nivel jerárquico, los antecedentes y las condiciones del infractor; -----*
- IV. Las condiciones exteriores y los medios de ejecución; -----*
- V. La antigüedad en el servicio; y, -----*
- VI. La reincidencia en el incumplimiento de obligaciones.-----*

Por tanto, la autoridad administrativa debe buscar un equilibrio entre la conducta desplegada y la sanción que imponga, para que ésta no resulte inequitativa.-----

En ese sentido, es de tomarse en cuenta que la conducta en que incurrió el Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, consiste en que al fungir como Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 al no definir estudios y proyectos que permitieran evaluar las condiciones mecánicas del parque vehicular al permitir la instalación de refacciones menores en unidades que presentan fallas por componentes mayores, que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde



su ingreso al treinta de junio de dos mil catorce; así como por no establecer políticas para la instalación de refacciones menores en unidades con fallas en componentes mayores para el taller de mantenimiento del Módulo 12, permitiendo la aplicación de refacciones menores por un monto de \$98 822.85, en autobuses que presentan una estancia de taller de 560 a 1 096 días desde su ingreso el treinta de junio de dos mil catorce, más con su conducta contraviene el principio de legalidad que todo servidor público debe de observar, como lo prevé el artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, cuya finalidad se centra en que los servidores públicos se conduzcan con legalidad y eficiencia entre otros principios, en el desempeño de sus funciones, empleos, cargos y comisiones.-----

De esta forma, es claro que en un correcto equilibrio entre la falta administrativa acreditada al Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, quien cometió una conducta que se considera como grave y la sanción a imponer, debe ponderarse dicha situación y su afectación al servicio público -----

Por tal consideración, se estima que la sanción que se le imponga debe ser superior a un apercibimiento privado, que es la mínima que prevé el artículo 53 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, que reglamenta las sanciones a imponer en el procedimiento de responsabilidad administrativa de los servidores públicos, en razón de que como quedó asentado en el inciso f) que antecede, el Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, ya ha sido sancionado en el incumplimiento de sus obligaciones como servidor público -----

En consecuencia de lo anterior, tomando en cuenta que con la conducta que se le reprocha incumplió con la obligación contemplada en la fracción XXII del artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, se estima procedente imponerle la sanción administrativa consistente en una **INHABILITACIÓN TEMPORAL POR EL TÉRMINO DE UN (1) AÑO**, para desempeñar en el empleo, cargo o comisión que venga desempeñando en el servicio público del Gobierno del Distrito Federal, en términos de lo dispuesto por el artículo 53 fracción VI de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, la cual se aplicará de conformidad con lo que señala el numeral 56 fracción V de dicho ordenamiento legal -----

En mérito de lo señalado, este resolutor determina procedente imponer como sanción administrativa al Servidor Público **IGNACIO FARRERA ROMO**, la consistente en una **INHABILITACIÓN TEMPORAL POR EL TÉRMINO DE UN (1) AÑO**, para desempeñar en el empleo, cargo o comisión que venga desempeñando en el servicio público del Gobierno del Distrito Federal, en términos de lo dispuesto por el artículo 53, fracción VI, de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, la cual se aplicará de conformidad con lo que señala el numeral 56 fracción V de dicho ordenamiento legal -----



SÉPTIMO.- Por lo que respecta al Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, la conducta que se le atribuye, se hizo consistir en las siguientes: -----

A) Bajo este orden de ideas, y en lo que respecta al servidor público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, y a efecto de determinar la existencia de la responsabilidad administrativa atribuida al servidor público con motivo de la conducta que se le imputa se hace necesario establecer, primeramente si de conformidad con el resultado de la Auditoría 17 G clave del programa 410 practicada a la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento denominada "Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea" con la Observación 05, y de la que en términos generales, atribuyó responsabilidad administrativa al servidor público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, por lo siguiente:-----

El Ing. Israel Tomás Hernández Martínez, entonces Gerente de Mantenimiento, es presunto responsable de realizar la solicitud de adquisición de las refacciones correspondientes a las notas de salidas 120126363(21), 120126436(23), 120126365(32), 120126389(34), 120126435(36), 120126985(38), 120127307(40), 120127720(42), 120128058(74), 120126301(80), 120126303(84), 120126284(99), 120127940(105) y 120133967(109) sin que se reincorporaran al servicio las unidades con económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041 a las cuales se les instalaron las refacciones y con ello incumple lo establecido en el Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal en su Procedimiento Fondo Revolvente para el Mantenimiento de Autobuses, página seis párrafo dos que a la letra dice:-----

Los recursos asignados, únicamente se utilizarán para atender con carácter de urgente, los requerimientos de materiales, aceites, aditivos y lubricantes de consumo inmediato; así como la adquisición de refacciones, accesorios y servicios que requieran los autobuses en los talleres modulares para su pronta reincorporación al servicio en ruta".-----

No se debe mencionar que el párrafo seis de las políticas establecidas en la página seis del Procedimiento Fondo Revolvente para el Mantenimiento de Autobuses establece la responsabilidad del Gerente de Mantenimiento con relación a las solicitudes de refacciones, accesorios y servicios con carácter urgente, como se establece a continuación:-----

Corresponde a la Gerencia de Mantenimiento aprobar y turnar a la Gerencia de Abastecimientos, las solicitudes de adquisición de materiales, aceites, aditivos y lubricantes de consumo inmediato, así como la adquisición de refacciones, accesorios y servicios con carácter urgente, contenido en la requisición al abastecimiento recibida de las Gerencias Modulares, con cargo al "Fondo Revolvente para el mantenimiento de autobuses".-----

Por lo que, el entonces Gerente de Mantenimiento Ing. Israel Tomás Hernández Martínez es presumiblemente responsable de solicitar las refacciones correspondientes a las notas de salida 120126363(21), 120126436(23), 120126365(32), 120126389(34), 120126435(36), 120126985(38), 120127307(40), 120127720(42), 120128058(74), 120126301(80), 120126303(84), 120126284(99), 120127940(105) y 120133967(109) adquiridas por fondo revolvente para instalarse en unidades con económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041 sin que estas se reincorporen al servicio.-----



Ing. Israel Tomas Hernández Martínez quien en el periodo comprendido del 01 de enero al 31 de diciembre de 2013 ocupaba el cargo de *Gerente de Mantenimiento*, adscrito a la *Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento*, presumiblemente incumplió con lo establecido *Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal*, publicado en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, el 26 de marzo de 2013, referente a las *Funciones de la Gerencia de Mantenimiento* *Página 91 párrafo cuatro*, que a la letra dice: *Coordinar proyectos que permitan alcanzar la capacidad de mantenimiento necesaria y suficiente en los Talleres de Mantenimiento del Organismo* -----

De lo anterior se puede concluir con certeza, que derivado de la obligación que tenía de utilizar los recursos provenientes del Fondo Revolvente, únicamente para la adquisición de refacciones que se requieren en los Talleres Modulares en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal; ahora Sistema de Movilidad 1 para su pronta reincorporación al servicio de Ruta, circunstancia que omitió atender, ya que derivado de la Observación 05 que se generó de la Auditoría 17G clave de programa 410 practicada a la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento denominada "Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea", determinó que a solicitar la adquisición de refacciones para instalarse en unidades que no se reincorporaron a ruta de manera inmediata por lo cual se incumplió con las políticas del Procedimiento de Fondo Revolvente, correspondientes a las notas de salida 120126363(21), 120126436(23), 120126365(32), 120126389(34), 120126435(36), 120126985(38), 120127307(40), 120127720(42), 120128058(74), 120126301(80), 120126303(84), 120126284(99), 120127940(105) y 120133967(109), adquiridas por fondo revolvente para instalarse en unidades con números económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041, sin que estas se reincorporaran al servicio. -----

Ahora bien, no obstante lo anterior, queda demostrado de actuaciones, de manera particular con la documental pública consistente en el Dictamen Técnico de Auditoría, de fecha treinta de marzo de dos mil quince, (visible a fojas de la 003 a la 025 del expediente en que se resuelve), documental pública a la que se le otorga pleno valor probatorio de conformidad con lo dispuesto en los artículos 280 y 281, del Código Federal de Procedimientos Penales de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, en el que se consigna el resultado de la Auditoría 17 G clave del programa 410 practicada a la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento denominada "Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea" con la Observación 05; desprendiéndose de ello, la responsabilidad administrativa del Ciudadano **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, misma que ha quedado detallada en líneas arriba indicadas. -----

A mayor abundamiento, de las documentales públicas consistentes en copias de las Ordenes de reparación, copias certificadas de las notas de salida 120126363(21), 120126436(23), 120126365(32), 120126389(34), 120126435(36), 120126985(38), 120127307(40), 120127720(42), 120128058(74), 120126301(80), 120126303(84), 120126284(99), 120127940(105) y 120133967(109), adquiridas por fondo revolvente para instalarse en unidades con números



económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041 (visibles a fojas 44 a 161 del expediente que se resuelve) documentales públicas a las que se le otorga pleno valor probatorio de conformidad con lo dispuesto por los artículos 280 y 281, del Código Federal de Procedimientos Penales de Aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, y de las que se evidencia que el Servidor Público **ISRAEL TÓMAS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ** quien en la época de los hechos se desempeñaba como Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 tenía la obligación de utilizar los recursos provenientes del Fondo Revolvente, únicamente para la adquisición de refacciones que se requieran en los Talleres Modulares de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 para su pronta reincorporación al servicio en ruta; circunstancia que omitió atender, ya que en la Observación 05 de la Auditoría 17G denominada "Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea", determinó que al solicitar la adquisición de refacciones para instalarse en unidades que no se reincorporaron a ruta de manera inmediata por lo cual se incumplió con las políticas del Procedimiento de Fondo Revolvente, correspondientes a las notas de salida 120126363(21), 120126436(23), 120126365(32), 120126389(34), 120126435(36), 120126985(38), 120127307(40), 120127720(42), 120128058(74), 120126301(80), 120126303(84), 120126284(99), 120127940(105) y 120133967(109), adquiridas por fondo revolvente para instalarse en unidades con números económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041, sin que estas se reincorporaran al servicio, como lo establecen las políticas del fondo revolvente de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 a cargo del Servidor Público **ISRAEL TÓMAS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, por lo cual contravino la naturaleza del Fondo Revolvente para el mantenimiento de autobuses de la Entidad Descentralizada antes referida, ya que dicho Servidor Público tenía la obligación de utilizar los recursos del Fondo Revolvente, únicamente para la adquisición de refacciones que se requieran en los Talleres Modulares de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, para su pronta reincorporación al servicio en ruta; contenida en la página seis, párrafo dos de las políticas establecidas en el Procedimiento Fondo Revolvente para el Mantenimiento de Autobuses, que delimita la responsabilidad en el Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 con relación a las solicitudes de refacciones accesorios y servicios con carácter urgente, contenidas en el Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 publicado el veintiseis de marzo de dos mil trece.

Asimismo, con la documental pública consistente en copia certificada del oficio número RTP/DDTM/0922/2014, de fecha siete de noviembre de dos mil catorce, suscrito por el Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal ahora Sistema de Movilidad 1 documental pública a la que se le otorga pleno valor probatorio de conformidad con los artículos 280 y 281, del Código Federal de Procedimientos Penales de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, y del que se desprende que dicho Director informó a esta Contraloría Interna lo



siguiente: -----

"... En relación al punto único, de las recomendaciones correctivas, referente a "Acelerar y justificar la aplicación de refacciones menores a Autobuses en taller por componentes mayores", al respecto le informo lo siguiente:

- Como regla básica de Operación, todos los autobuses que forman parte del parque vehicular del Organismo destinados a brindar el servicio de transportación al público usuario son susceptibles de recibir el Mantenimiento Preventivo y/o Correctivo necesario para funcionar con eficiencia, eficacia y poder brindar un servicio con calidad y seguridad a los usuarios de la Red.
- No existe disposición alguna dentro del Manual Administrativo de la RTP del Distrito Federal, del Manual de Procedimientos de Mantenimiento Preventivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses, y del Manual de Mantenimiento Correctivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses respecto a restringir la colocación de refacciones o componentes, en función del tipo de falla que presenten los autobuses en taller, sea esta falla de tipo o magnitud que fuere o por el tiempo de pertenencia en taller.
- En todo caso, una posible restricción que se debe considerar, para la no aplicación de refacciones a los autobuses del parque vehicular, podría ser el hecho de que existiera un Procedimiento Oficial de Dictaminación y Baja de Autobuses, como el que se concretó en el año 2013, el cual tendría que haberse efectuado una vez que se notifique oficialmente por el área responsable que en este caso sería la Gerencia de Servicios de Apoyo, en tanto, todos los autobuses deben ser considerados para su atención por el área de Mantenimiento.
- Otra posible restricción podría ser que las unidades tengan un deterioro tal en sus sistemas, componentes y partes, que resultan incosteables su reparación. En todo caso a este respecto tendrían que dictaminarse dictámenes correspondientes, o igual que en el caso anterior, que lo notifique oficialmente el área responsable que en este caso sería la Gerencia de Servicios de Apoyo.
- Una última posible restricción para la aplicación de refacciones a autobuses podría ser que hayan rebasado su vida útil, que es de 10 años, sin embargo, en la actualidad la flota de RTP consta de 216 autobuses de diferentes tipos, de los cuales 725 autobuses son modelos 2004 y anteriores, los cuales por necesidades del servicio y falta de presupuesto, no han sido sustituidos y por lo tanto siguen formando parte del parque vehicular operativo del Organismo y susceptibles de ser reparados.
- La razón principal de la aplicación de refacciones a las unidades que se mencionan en esta observación y algunas otras unidades, es que en el mes de junio del año 2013 el entonces Director General del Organismo, instruyó de manera directa al entonces Gerente de Mantenimiento, para que se repararan todas las unidades tipo Torino, en reunión realizada el día 06 de junio del 2013 y elaborando minuta de trabajo, en la que se acordó que se compran todos los dispositivos ADM que faltaran, autorizando la compra para 31 unidades, incluyendo también los autobuses que se encuentran por reparaciones mayores con la finalidad de sustituir los autobuses dados de baja (151 autobuses para todo el Organismo). El módulo 12 entregó 6 autobuses tipo AYCO el 04-12-13 y 7 autobuses tipo Torino el 30-08-13, autobuses que se entregaron operando. Los últimos ADM que se recibieron en el año 2013, se recibieron con fecha 27-11-13, quedando pendiente la compra correspondiente para los siguientes autobuses 478, 482, 486, 536, 559, 573, 559, 1041, 1050, 1053, 551, 1560, los 10 componentes



corresponden a esta observación) y los ADM de estos autobuses llegaron al módulo el 10-09-14 con lo cual se continúa a la fecha la reparación de las unidades mencionadas. la Gerencia de Mantenimiento realizó los diagnósticos de los autobuses para continuar la reparación. Cabe aclarar que para la operación de algunos de los autobuses TORINO se programó el cambio de transmisiones de autobuses tipo PECC para su instalación en autobuses TORINO. Para el montaje de las transmisiones de los autobuses PECC hacia los autobuses TORINO se debe hacer además las siguientes adecuaciones: 1.- Fortalecer el chasis del autobús TORINO para recorrer los soportes de la transmisión. 2.- Modificar el acoplamiento del convertidor y separador de posición de bayoneta. 3.- Reforzar o cambiar soporte porque es más pesada y más larga esta transmisión ya que tiene el retardador integrado.

En relación al punto único de las Recomendaciones preventivas, referente a que "La Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento del Módulo 12, para evitar la aplicación de refacciones menores a autobuses que permanecen en taller por componentes mayores, hasta que estos sean reparados por los Centros de Reconstrucción del Organismo", al respecto le informo lo siguiente:

- Considero que no hay instrucciones que girar a ningún funcionario de esta Dirección a mi cargo, ya que en ningún momento se incumplió ninguna disposición dentro del "Manual Administrativo de la R.T.P. del D.F." así como dentro del "Manual de Procedimiento de Mantenimiento Preventivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses" o del "Manual de Mantenimiento Correctivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses" en el sentido de restringir la aplicación de refacciones y componentes, sobre todo tomando en cuenta que los Autobuses que aquí se observan, son reparables, de acuerdo a los dictámenes con los que se cuenta.
- En todo caso se actuó por parte de la JUD de Mantenimiento del Módulo 12 acatando instrucciones precisas del máximo funcionario del Organismo, quien además se condujo siempre en apego a las funciones que su cargo le confiere, de acuerdo con el Manual Administrativo de la R.T.P. de 10 de abril de 2014, página 24 que en el inciso f, de sus atribuciones dice "f. Celebrar y otorgar toda clase de actos y documentos inherentes a su objeto".
- Se puede analizar la validez de restringir la aplicación de refacciones menores a autobuses que permanecen en taller por componentes mayores, hasta que estos sean reparados por los Centros de Reparación de Reconstrucción del Organismo", como una medida de prevención y como una recomendación emitida por el Organismo" como una recomendación emitida por el Órgano de Control interno, pero siempre en el entendido de que lo contrario no representa incumplimiento alguno a la normatividad que rige el actuar de esta Dirección a mi cargo.
- En el caso específico de autobuses que han permanecido por tiempo prolongados en taller, le informo que en fechas recientes se han dado de alta algunos autobuses, de acuerdo con un comparativo que se hizo de autobuses que al 28-07-14 se encontraban en taller y que al 06-11-14 ya se encontraban disponibles. Se presentan algunos ejemplos al respecto.

AÑO DE INGRESO A TALLER	AUTOBUSES EN TALLER AL 28-07-14, QUE ESTÁN DISPONIBLES AL 06-11-14
2011	1096
2012	501



2013	135,159 784 786 1058 1152,1385,1447 y 2080
------	--

Lo anterior refuerza la idea de no restringir el mantenimiento de autobuses en tanto no se hayan dado de baja de manera oficial y de acuerdo con alguno de los parámetros planteados en el inciso 1 de la respuesta a las recomendaciones correctiva.

Adicionalmente en relación a las causas y efectos que se mencionan en la Observación de Referencia le comento lo siguiente:

CAUSAS:

- **Falta de planeación para la aplicación de refacciones menores.**
- Al respecto le comento que no existe falta de planeación ya que las reparaciones a estas unidades se han estado realizando de acuerdo a la disponibilidad de recursos dentro del Organismo.
- En el caso de las transmisiones se determinó que serían suministradas por el C.R.T. (Centro de Reconstrucción de Transmisiones), las cuales a su vez serían recuperadas y rehabilitadas de las unidades tipo RECO que se dieron de baja en agosto del año 2013, de las cuales el Módulo 12 tiene como meta adaptar 12 unidades tipo TORINO 7 de las unidades aquí analizadas (478, 482, 486, 536, 573, 589 y 1050). Lo anterior debido a que no se cuenta con recursos para la reparación de las transmisiones de las unidades en cuestión.
- En el caso de la reparación de Turbos (motores), le informo que en el caso del autobús Eco 559, se determinó que se le instalaría el motor de un autobús prototipo que se dio de baja en el módulo 34, ya que el tipo de motor que esta unidad tiene (OM 906 LA), es compatible con las unidades TORINO de referencia por lo que esta en este proceso; en el caso de los autobuses 1041 y 1053, se está en proceso de determinación de la falla que consiste en desarmar los motores para su determinación, la cual no se ha realizado debido que existen otras unidades en este mismo tener que ya están siendo valoradas y no es conveniente tener varias unidades desarmadas al mismo tiempo. Lo anterior debido también a que no se cuenta con recursos para la reparación de los motores de las unidades en cuestión.
- **Falta de refacciones para reparación de componentes mayores**
- Al respecto le comento que una vez que se solicitan los componentes por parte del área de Mantenimiento, sale de nuestra esfera de responsabilidad el suministro de las mismas y solamente se notifica, en todo caso sobre la validez de su adquisición.
- En el caso específico de motores y transmisiones, estos se envían al C.R.D. (Centro de Reconstrucción y Distribución) o al C.R.T. (Centro de reconstrucción de transmisiones), y es esa área la responsable de solicitar las refacciones y componentes necesarios para su reparación.
- **Aplicación de refacciones a unidades que no se reincorporan a ruta.**
- Al respecto le comento que todas las unidades que forman parte del parque vehicular se toman en cuenta como ya se ha comentado para la adquisición de refacciones y para su correspondiente



reparación y es en ese sentido que se tiene la expectativa en todo momento de la posible adquisición por parte de este Organismo de los componentes o procesos necesarios para su puesta en operación, por lo tanto y salvo los casos ya comentados de baja o inviabilidad de Mantenimiento, se tiene que continuar con los procesos de reparación y colocación de componentes.

- Como ya se ejemplificó también, existen unidades con fallas mayores y periodos de tiempo prolongados que la actividad y aun a pesar de lo anterior, han salido disponibles por lo que no se debe descartar a ningún autobús en tanto no se indique lo contrario o se contravenga las disposiciones de la normatividad vigente en la materia.

Tal y como lo anterior, se puede concluir que no existe incumplimiento alguno a lo establecido en el Manual Administrativo de la R.T.P. del D.F. así como al "Manual de Procedimiento de Mantenimiento Preventivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses" o al "Manual de Mantenimiento Correctivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses" y por consiguiente tampoco existe quebranto alguno al patrimonio del Organismo.

Circunstancia que evidencia que las refacciones adquiridas para las unidades con números económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041; con recursos provenientes del Fondo Revolviente para las unidades que se encontraban en mantenimiento en la Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12 de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 ya que no se concretó su pronta reincorporación al servicio en ruta, conductas que el Servidor Público **ISRAEL TÓMAS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, contravino la naturaleza de Fondo Revolviente para el mantenimiento de autobuses de la Entidad Descentralizada antes referida, ya que dicho servidor público tenía la obligación de utilizar los recursos provenientes del Fondo Revolviente, únicamente para la adquisición de refacciones que se requieran en los Talleres Modulares de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 para su pronta reincorporación al servicio en ruta, contenida en el Párrafo dos de las políticas establecidas en la página seis del Procedimiento Fondo Revolviente para el Mantenimiento de Autobuses que delimita la responsabilidad en el Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 con relación a las solicitudes de refacciones, accesorios y servicios con carácter urgente, contenidas en el Manual de Administración de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 publicado el veintiseis de marzo de dos mil trece. --

Las documentales publicas precisadas anteriormente se admiculan con la declaración del Servidor Público **ISRAEL TÓMAS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, rendida por escrito en fecha diez de agosto de dos mil quince y obra a fojas 497 a la 505 de actuaciones, y de la que se desprende lo siguiente: -----

DEFENSA EN TORNO A LOS HECHOS QUE INDEBIDAMENTE SE ME ATRIBUYEN:

En atención a su oficio de referencia CG/CURTP/GRQD/693/2015, de fecha 21 de julio del presente año.



que con motivo del resultado de la Auditoría 17G clase del programa 410 denominada "Mantenimiento de autobuses de Servicio Ordinario y Atenea" señalando la Observación 05 lo siguiente:

REFACCIONES MENORES APLICADAS Y AUTOBUSES CON INGRESO A TALLER POR COMPONENTES MAYORES (MOTOR, TRANSMISIÓN O DIFERENCIAL).

Esta hipótesis normativa fue transgredida presuntamente por Usted quien en la época de los hechos se desempeñaba como Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros de Distrito Federal, toda vez que con su conducta presuntamente no dio cumplimiento a lo establecido en el Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal en su Procedimiento de Fondo Revolvente para el Mantenimiento de Autobuses, página 6, párrafo 2 y 6, del Manual Administrativo de la red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal publicado el 26 de marzo de 2013 en el Gaceta Oficial del Distrito Federal, que establecen lo siguiente:

Párrafo 2-

Los recursos asignados únicamente se utilizarán para atender con carácter de urgente los requerimientos de materiales, aceites, aditivos y lubricantes de consumo inmediato así como la adquisición de refacciones, accesorios y servicios que requieran los autobuses en los talleres modulares para su pronta reincorporación al servicio de ruta.

Párrafo 6-

Corresponde a la Gerencia de Mantenimiento aprobar y turnar a la Gerencia de Abastecimientos las solicitudes de adquisición de materiales, aceites, aditivos y lubricantes de consumo inmediato así como la adquisición de refacciones, accesorios y servicios con carácter urgente contenidos en la requisición al almacén recibida de las Gerencias Modulares con cargo "Fondo Revolvente para el mantenimiento de Autobuses".

II - En relación a la falta administrativa que me atribuye la contratante interna de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal y a la Observación 05, me permite comentar en primera instancia que:

III - Todo autobús que ingresa a taller por concepto de reparación se hará objeto de mantenimiento a efecto de reincorporarlo al servicio a la brevedad posible. Los insumos necesarios para el mantenimiento se obtendrá a partir de las siguientes alternativas:

- Adquisición de requerimiento anual de refacciones (P O A).
- Fondo Revolvente para Mantenimiento de Autobuses.
- Contratos de Servicios.
- Apoyo intermodal.

IV - Sin embargo, el recurso de Fondo Revolvente no lo ejerce esta área a quien se hace la observación de colocar en un autobús un componente de esa procedencia, la requisición de partes de nuestra área al área administrativa, no nos permite fijarle o condicionar el tipo de recurso que empleara para el suministro los componentes, fuera de los que se adquieren por Programa Anual de Adquisiciones, o cual definitivamente pasa licitaciones enmarcadas en la Ley.

V - Que la solicitud de refacciones para unidades en taller fue acorde al procedimiento que Usted crea en el oficio antes mencionado Fondo Revolvente para el Mantenimiento de Autobuses, en sus párrafos:



2 y 6.

VI - Desde el punto de vista, primero pediría a esa Contraloría Interna con el debido respeto, ya que no lo he localizado en los dos párrafos del procedimiento "Fondo Revolvente para el Mantenimiento de Autobuses" antes citados, que me indique en que procedimiento o manual de este Organismo en lo que respecta a la Gerencia de Mantenimiento donde se especifica la instalación de las refacciones y la pronta reincorporación al servicio en ruta, esas no son funciones de esta Unidad Administrativa, así como el procedimiento que establece la estancia mínima y la estancia máxima o período de las unidades en taller para solicitar refacciones a través del Fondo Revolvente.

VII - Se debe insistir en que la carencia de los recursos materiales en tiempo y forma, derivada a su vez de la limitación que ha estado aquejando al presupuesto del Organismo para este fin, ya que como se hace constar en el anteproyecto del Programa Operativo Anual, los insumos, materiales, autopartes y componentes requeridos en el mismo para proporcionar adecuadamente el mantenimiento al parque vehicular del Organismo, se dedican sistemáticamente a un 18% aproximadamente del recurso necesario para la conservación de la planta vehicular de la Entidad, esto significa, que solamente se está en condiciones de atender a ese mismo porcentaje del total de autobuses. Por lo que considero que las observaciones realizadas al que suscribe, están fuera de contexto, ya que el planteamiento que se propone al inicio de año es completamente afectado y lo único seguro es el aumento de autobuses en taller por falta de componentes.

VIII - El entorpecer las actividades de las áreas operativas de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, como lo han hecho sistemáticamente es también o debería serlo, motivo de análisis para evitar que personas sin información técnica y experiencia necesaria pero si con mucho poder justifiquen interpretaciones en temas en los que han demostrado no conocer, ni dominar y tratando a los grupos de trabajo como ineptos, ya tienen miedo de tomar decisiones por que si montan las refacciones son observados si no las montan son observados, por imputaciones de esas auditorías, sin fundamento real, pero apoyadas en una gran colección de leyes, reglamentos, procedimientos y manuales que tienen todo el año para ordenar y hacer aparecer a cualquiera como un ampón, deshonesto, ineficiente, ineficaz, que son los artículos de la ley que se enarbolan contra el auditado. Sugiero una prueba piloto en si que sea testigo de las actividades para el mantenimiento de autobuses una persona adscrita a esa Contraloría Interna, durante un año y dejar de tomar muestras de la documentación generada en el área de mantenimiento.

IX - Así comprobaran que por ningún motivo incurrimos en responsabilidad administrativa al infringir lo establecido por el artículo 47 fracción XXII de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, atento a los argumentos siguientes:

El artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, establece:

"Todo servidor Público tendrá las siguientes obligaciones, para salvaguardar la legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad, eficiencia que deben ser observadas en el desempeño de su empleo, cargo o comisión, y cuyo incumplimiento dará lugar al procedimiento y a las sanciones que correspondan, sin perjuicio de sus derechos laborales, así como de las normas específicas que al respecto rijan en el servicio de las fuerzas armadas."



La fracción XXII del Artículo 47 de la Ley en mención, en su parte conducente establece:

Abstenerse de cualquier acto u omisión que implique incumplimiento de cualquier disposición jurídica relacionada con el servicio público.

X.- Bajo esta premisa, en conclusión no escapará a su recto y auido criterio que en el expediente en que se actúa no existe conducta que me pudiera ser reprochable, ya que he cumplido con cabalidad el cargo desempeñado con los principios de legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia tutelados por los artículos 113 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos.

Bajo esta guisa y de lo expuesto por el Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, en su escrito de cuenta, si bien refiere diversas manifestaciones respecto de las responsabilidades administrativas que le fueron acreditadas en el presente expediente que se resuelve, también tenemos que dichas manifestaciones resultan inoperantes, insuficientes e infundadas para considerar que no es administrativamente responsable de la irregularidad que se le atribuye, pues como se ha sostenido en esta resolución, ya que las mismas resulta que son meras apreciaciones personales, no desvirtúa dichas irregularidades que le fueron atribuidas en el desempeño de su cargo como Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 en razón de que mediante dicho escrito únicamente adujo apreciaciones unilaterales, sin contravenir las irregularidades que le fueron hechas de su conocimiento a través del oficio citatorio CG/CIRTP/GRQD/693/2015 de fecha veintiuno de julio de dos mil quince, a través del cual se hizo de su conocimiento los resultados de la Auditoría 17G, clave del programa 410 denominada "Mantenimiento de Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea"; señalando la Observación 05, practicada a la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de dicha Entidad Descentralizada, por lo que esta Contraloría Interna arriba a la conclusión de que no desvirtúan los señalamientos narrados por el Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, quien en la época de los hechos se desempeñaba como Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad, las conductas irregulares que se le atribuyeron a través del oficio citatorio CG/CIRTP/GRQD/693/2015 de fecha veintiuno de julio de dos mil quince y que han quedado precisadas en líneas antes transcritas.

Del análisis y valoración conjunta de las pruebas documentales públicas consistentes en Dictamen Técnico de Auditoría, de fecha treinta de marzo de dos mil quince, copias certificadas de las Ordenes de Reparación, copias certificadas de las notas de salida 120126363(21), 120126436(23), 120126365(32), 120126389(34), 120126435(36), 120126985(38), 120127307(40), 120127720(42), 120128058(74), 120126301(80), 120126303(84), 120126284(99), 120127940(105) y 120133967(109), adquiridas por fondo revolviente para instalarse en unidades con números económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041 (visibles a fojas 44 a 161 del expediente que se resuelve); documentales públicas a las que se le otorga pleno valor probatorio de conformidad con lo dispuesto por los artículos 280 y 281 del Código Federal de Procedimientos Penales de Aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores



Públicos, y de las que se evidencia que el Servidor Público **ISRAEL TÓMAS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, quien en la época de los hechos se desempeñaba como Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 tenía la obligación de utilizar los recursos provenientes del Fondo Revolvente, únicamente para la adquisición de refacciones que se requieran en los Talleres Modulares de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 para su pronta reincorporación al servicio en ruta; circunstancia que omitió atender, ya que en la Observación 05 de la Auditoría 17G denominada "Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea"; determinó que al solicitar la adquisición de refacciones para instalarse en unidades que no se reincorporaron a ruta de manera inmediata por lo cual se incumplió con las políticas del Procedimiento de Fondo Revolvente correspondientes a las notas de salida 120126363(21), 120126436(23), 120126365(32), 120126389(34), 120126435(36), 120126985(38), 120127307(40), 120127720(42), 120128058(74), 120126301(80), 120126303(84), 120126284(99), 120127940(105) y 120133967(109), adquiridas por fondo revolvente para instalarse en unidades con números económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041, sin que estas se reincorporaran al servicio, como lo establecen las políticas del fondo revolvente de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 a cargo del Servidor Público **ISRAEL TÓMAS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, por lo cual contravino la naturaleza del Fondo Revolvente para el mantenimiento de autobuses de la Entidad Descentralizada antes referida, ya que dicho Servidor Público tenía la obligación de utilizar los recursos del Fondo Revolvente, únicamente para la adquisición de refacciones que se requieran en los Talleres Modulares de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 para su pronta reincorporación al servicio en ruta.

En ese orden de ideas, la omisión del servidor público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, en su carácter de Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, contravino la naturaleza del Fondo Revolvente para el mantenimiento de autobuses de la Entidad Descentralizada antes referida, ya que dicho Servidor Público tenía la obligación de utilizar los recursos del Fondo Revolvente, únicamente para la adquisición de refacciones que se requieran en los Talleres Modulares de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 para su pronta reincorporación al servicio en ruta contenida en la página seis, párrafo dos de las políticas establecidas en el Procedimiento Fondo Revolvente para el Mantenimiento de Autobuses, contenidas en el Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 publicado el veintiséis de marzo de dos mil trece, que establece lo siguiente:

Los recursos asignados, únicamente se utilizarán para atender con carácter de urgente, los requerimientos de materiales, aceites, aditivos y lubricantes de consumo inmediato así como la adquisición de refacciones, accesorios y servicios que requieran los autobuses en los talleres modulares para su pronta reincorporación al servicio en ruta...



Así como, lo estatuido en el párrafo seis del procedimiento Fondo Revolvente para el Mantenimiento de Autobuses, a cargo de dicho Servidor Público, contenida en el Manual Administrativo de dicha Entidad Descentralizada, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, en fecha veintiséis de marzo de dos mil trece, que establece lo siguiente: -----

Corresponde a la Gerencia de Mantenimiento aprobar y turnar a la Gerencia de Abastecimientos las solicitudes de adquisición de materiales, aceites, aditivos y lubricantes de consumo inmediato, así como la adquisición de refacciones, accesorios y servicios con carácter urgente, contenido en la requisición al almacén recibida de las Gerencias Modulares, con cargo al Fondo Revolvente para el mantenimiento de autobuses. -----

En mérito de lo anteriormente expuesto, se arriba a la conclusión de que el Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, en su carácter de Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 determinó que al solicitar la adquisición de refacciones para instalarse en unidades que no se reincorporaron a ruta de manera inmediata por lo cual se incumplió con las políticas del Procedimiento de Fondo Revolvente, correspondientes a las notas de salida 120126363(21), 120126436(23), 120126365(32), 120126389(34), 120126435(36), 120126985(38), 120127307(40), 120127720(42), 120128058(74), 120126301(80), 120126303(84), 120126284(99), 120127940(105) y 120133967(109), adquiridas por fondo revolvente para instalarse en unidades con números económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041, sin que estas se reincorporaran al servicio, como lo establecan las políticas del fondo revolvente de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 circunstancia que se traduce en que incurrió en la responsabilidad administrativa que se le atribuyó en el sumario que se resuelve al haber incumplido con la obligación a su cargo, previstas en los párrafos dos y seis del Pdocedimiento Fondo Revolvente para el Mantenimiento de Autobuses, contenida en el Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el día veintiséis de marzo de dos mil trece, consecuentemente su conducta omisiva implica el incumplimiento de la obligación prevista en la fracción XXII del artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, que a la letra dice:

El artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, establece: -----

Todo servidor público tendrá las siguientes obligaciones para salvaguardar la igualdad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia que deben ser observadas en el desempeño de su empleo, cargo o comisión, y cuyo incumplimiento dará lugar al procedimiento y a las sanciones que corresponden, sin perjuicio de sus derechos laborales, así como de las normas específicas que al respecto rigen en el servicio de las fuerzas armadas. -----

XXII.- Abstenerse de cualquier acto u omisión que implique incumplimiento de cualquier disposición jurídica relacionada con el servicio público, y -----



CDMX
CIUDAD DE MEXICO

EXPEDIENTE: CIRTP/A/038/2015.
Resolución del 15 de agosto de 2016.

Resulta aplicable al caso en particular la jurisprudencia 2a./J.6/2004 publicada en la página 230 del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XIX, Febrero de 2004, que a la letra dice -----

SERVIDORES PÚBLICOS. LOS MANUALES DE ORGANIZACIÓN, DE PROCEDIMIENTOS O DE SERVICIOS AL PÚBLICO LES OBLIGAN Y SIRVEN DE APOYO PARA ESTABLECER LA CAUSA DE RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA EN QUE INCURRAN, SIEMPRE Y CUANDO LA ACCIÓN U OMISIÓN PREVISTA EN EL CASO CONCRETO ESTÉ PRECISADA COMO CONDUCTA DE ALGUNO DE ELLOS. El artículo 47, fracción XXII, de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos prevé que éstos tienen, entre otras obligaciones, la de abstenerse de cualquier acto u omisión que implique incumplimiento de cualquier disposición jurídica relacionada con el servicio público, por lo que aun cuando los manuales de organización, de procedimientos o de servicios al público no tienen la calidad de leyes o reglamentos, en virtud de que en términos de lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal deben contener información sobre la estructura orgánica de la dependencia a fin de optimizar el funcionamiento de sus unidades administrativas, constituyen normas obligatorias y sirven de base para determinar una causa de responsabilidad administrativa, siempre y cuando la acción u omisión prevista en el caso concreto esté claramente precisada como conducta de determinado servidor público. Lo anterior es así, ya que la mencionada ley federal establece que las obligaciones de los servidores públicos para salvaguardar la legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia que deben observar en el desempeño de su empleo, cargo o comisión, y cuyo incumplimiento da lugar al procedimiento y a las sanciones que correspondan, son las señaladas en el referido artículo 47. -----

A mayor abundamiento se debe decir que para esta autoridad además de tenerse por acreditada plenamente la infracción al artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos en su fracción XXII, también queda acreditada la plena responsabilidad del **C. ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, en dicha infracción. Lo anterior en virtud de que como se desprende de la documental pública consistente en copia certificada de la Cédula Única de Movimientos de Personal de fecha veintiséis de abril de dos mil diez (foja 264 de autos), de la que se desprende que el referido servidor público con fecha veintiséis de abril de dos mil diez, tuvo una promoción como Encargado de Gerencia de Oficinas Centrales "A" en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 a partir de esa fecha el servidor público al que se le incoa este procedimiento se desempeñó como Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 por lo que dentro de sus obligaciones se encontraba las señaladas en los párrafos Dos y Seis del Procedimiento Fondo Revoivente para el Mantenimiento de Autobuses, contenidas en el Manual Administrativo de dicha Entidad Descentralizada, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el día veintiséis de marzo de dos mil trece, obligación normativa que incumplió ya que determinó solicitar la adquisición de refacciones para instalarse en unidades que no se reincorporaron a ruta de manera inmediata por lo cual se incumplió con las políticas del



Procedimiento de Fondo Revolvente, correspondientes a las notas de salida 120126363(21), 120126436(23), 120126365(32), 120126389(34), 120126435(36), 120126985(38), 120127307(40), 120127720(42), 120128058(74), 120126301(80), 120126303(84), 120126284(99), 120127940(105) y 120133967(109), adquiridas por fondo revolvente para instalarse en unidades con números económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041, sin que estas se reincorporaran a servicio, ocasionando con ello, que no se haya concretado su pronta reincorporación de los dos autobuses mencionados al servicio en ruta.

Cabe precisar que esta que resuelve, no se pronuncia respecto de medio probatorio alguno a favor del Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, en razón de que no ofreció prueba alguna a su favor en el escrito sin número de oficio ni fecha, recibido en esta Contraloría Interna en la Audiencia de ley de fecha diez de agosto de dos mil quince, no aduciendo de igual manera alegato alguno a su favor; no obstante que mediante oficio CG/CIRT/GRQD/693/2015 de fecha veintiuno de julio de dos mil quince, a través del cual se hizo de su conocimiento que en la audiencia de Ley podía por sí o por medio de un defensor, ofrecer las pruebas que estimara pertinentes ya legar lo que a su derecho conviniera.

OCTAVO.- Una vez analizadas las constancias que integran el disciplinario que se resuelve y toda vez que ha quedado acreditada la plena responsabilidad del Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, en la infracción al artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos en su fracción XXII, se procede a la individualización de la sanción que corresponde atendiendo para ello las fracciones I y VII, que prevé el artículo 54 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, como a continuación se realiza:

a) La fracción I, del precepto en análisis trata sobre la gravedad de la responsabilidad en que incurrió el servidor público implicado y la conveniencia de suprimir prácticas que infrinjan en cualquier forma las disposiciones de la ley de la materia o las que se dicten con base en ella. Sobre el particular, cabe señalar que del análisis a las constancias que integran el presente disciplinario se advierte que se trató de conducta grave, lo que hace necesario suprimir dichas prácticas, de manera específica en el caso en particular, que el servidor público se abstenga de incumplir con los deberes que le impone la normatividad que rige el servicio público.

b) En cuanto a la fracción II, relacionada con las circunstancias socioeconómicas del Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, debe tomarse en cuenta que se trata de una persona de [REDACTED] años de edad, estado civil [REDACTED] con instrucción académica de Licenciatura en Ingeniería Mecánica, y por lo que se refiere al sueldo mensual que devengaba en la época de los hechos que se le atribuyeron, éste ascendía aproximadamente a la cantidad de \$32,000.00 (Treinta y dos mil pesos 00/100 M.N.); lo anterior, de conformidad con la declaración del ciudadano de mérito contenida en el acta administrativa instrumentada con motivo del desahogo de su audiencia de ley que se llevó a cabo el diez de agosto de dos mil quince visible a



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

EXPEDIENTE: CI/RTP/A/038/2015
Resolución del 15 de agosto de 2016

fojas 499 del expediente que se resuelve, a la cual se le concede valor de indicio de conformidad a lo dispuesto por el artículo 285 párrafo primero, del Código Federal de Procedimientos Penales de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, de la cual se desprenden los datos antes señalados, consistentes en la edad, estado civil, instrucción académica y el sueldo mensual aproximado que devengaba en la época de los hechos irregulares que se le atribuyeron; circunstancias que permiten a esta autoridad afirmar que el involucrado estaba en aptitud de conocer y comprender sus obligaciones como servidor público, así como de entender las consecuencias de su actuar irregular.-----

c) Respecto de la fracción III, en lo concerniente al nivel jerárquico, los antecedentes y las condiciones del infractor, como ya se ha señalado, el Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, fungió como Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 situación que se acredita con la copia certificada de la Cédula Unica de Movimientos de Personal de fecha veintiséis de abril de dos mil diez, que obra a foja 264 del expediente que se resuelve, documental pública a la que se le concede pleno valor probatorio de conformidad con lo dispuesto en los artículos 280 y 281 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, de la cual se desprende que el Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, el veintiséis de abril de dos mil diez, fue designado como Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal.-----

Por lo que hace a los antecedentes del infractor, se tiene que a foja 511 de actuaciones que integran el expediente que nos ocupa, obra el oficio número CG/DGAJR/DSP/3917/2015, de fecha treinta de noviembre de dos mil quince, suscrito por el Licenciado Miguel Ángel Morales Herrera, Director de Situación Patrimonial de la Contraloría General del Distrito Federal, documento que tiene el valor probatorio que le confiere los artículos 206, 280, 281 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, y por el cual informó en términos generales que el servidor público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, sí ha sido sancionado administrativamente.-----

Respecto a las condiciones del infractor, debe decirse, que de autos del expediente en que se actúa, no se observa que existan circunstancias que lo excluyan de responsabilidad, ya que por el contrario de dichos autos se aprecia que contaba con la experiencia y capacidad, necesaria así como con los medios para cumplir cabalmente con las obligaciones que como servidor público tenía encomendadas.-----

d) En cuanto a la fracción IV del precepto legal que nos ocupa, ésta señala las condiciones exteriores y los medios de ejecución, al respecto cabe señalar que de autos no se advierte la existencia de ninguna condición externa que hubiere influido en el ánimo del servidor público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, para realizar la conducta irregular que se le atribuyó:



en cuanto a los medios de ejecución, se observa que estos se dan al momento en que al fungir como Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal determinó solicitar la adquisición de refacciones para instalarse en unidades que no se reincorporaron a ruta de manera inmediata por lo cual se incumplió con las políticas del Procedimiento de Fondo Revolvente, correspondientes a las notas de salida 120126363(21), 120126436(23), 120126365(32), 120126389(34), 120126435(36), 120126985(38), 120127307(40), 120127720(42), 120128058(74), 120126301(80), 120126303(84), 120126284(99), 120127940(105) y 120133967(109), adquiridas por fondo revolvente para instalarse en unidades con números económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041, sin que estas se reincorporaran al servicio, ocasionando con ello, que no se haya concretado su pronta reincorporación de los dos autobuses mencionados al servicio en ruta, tal y como quedo acreditado en el apartado VII del presente considerando, el cual se tiene por reproducido como si a la letra se insertase en odio de repeticiones innecesarias.-----

e) En cuanto a la fracción V respecto a la antigüedad en el servicio público del Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, debe decirse que el implicado señaló durante el desahogo de su audiencia de ley que se llevó a cabo el diez de agosto de dos mil quince que era de doce años, todos en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1.-----

f) La fracción VI refiere la reincidencia del Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, en el incumplimiento de las obligaciones, tenemos que si ha estado sujeto con anterioridad a Procedimiento Administrativo Disciplinario, y que si ha sido sancionado administrativamente, tal y como se acredita con el oficio número CG/DGAJR/DSP/3917/2015 de fecha treinta de noviembre de dos mil quince, suscrito por el Licenciado Miguel Ángel Morales Herrera, Director de Situación Patrimonial de la Contraloría General del Distrito Federal, documento que tiene el valor probatorio que le confiere los artículos 205, 260, 281 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, y por el cual informó en términos generales que el servidor público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, si ha sido sancionado administrativamente.-----

Circunstancia de la cual se desprende que el servidor público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, si ha sido sancionado administrativamente en el incumplimiento de sus obligaciones como servidor público, tal y como se precisa en el oficio de mérito.-----

g) Finalmente, la fracción VII, del artículo 54 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, relativa al monto del daño o perjuicio económico derivado del incumplimiento de obligaciones, es menester señalar que del análisis a los autos del expediente que se resuelve no se advierte que derivado de la conducta que se reprocha al Servidor Público **ISRAEL TOMÁS**



HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, en la irregularidad señalada en el apartado I del presente considerando, se le haya atribuido que ocasionó un daño o perjuicio en detrimento al erario del Gobierno del Distrito Federal, ni de que haya obtenido beneficio alguno.-----

Así, una vez analizados los elementos establecidos en el artículo 54 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, se procede a fijar la sanción aplicable al Servidor Público *ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ*, tomando en consideración las circunstancias particulares que se dieron en el asunto que nos ocupa.-----

Por ello, conforme al artículo 53 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, que reglamenta las sanciones aplicables a las faltas administrativas, las cuales consistirán en apercibimiento privado o público, amonestación privada o pública, suspensión, sanción económica, destitución del puesto e inhabilitación temporal para desempeñar empleos, cargos o comisiones en el servicio público.-----

En ese sentido, para determinar el tipo de sanción a imponer, la autoridad en ejercicio de sus atribuciones legales puede determinar, dentro del marco legal aplicable a las responsabilidades administrativas de los servidores públicos, si las infracciones a las obligaciones de los servidores públicos resultan graves o no, atendiendo a las circunstancias socioeconómicas, nivel jerárquico, antecedentes del infractor, antigüedad en el servicio, condiciones exteriores y los medios de ejecución, la reincidencia en el incumplimiento de obligaciones y el monto del daño o perjuicio económicos causados o el beneficio que se haya obtenido, a fin de que sea acorde con la magnitud del reproche y que corresponda a la gravedad e importancia de la falta cometida, para que tenga el alcance persuasivo necesario y, a su vez, evitar que en su extremo, sea excesiva. -

En ese contexto, se considera que para imponerse la sanción en el presente asunto, debe atenderse al equilibrio en torno a la conducta desplegada y la sanción a imponer, a efecto de que la misma no resulte inequitativa, pero que si sea ejemplar y suficiente, para sancionar la conducta llevada a cabo por el Servidor Público *ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ*. Cobra vigencia a lo anterior, la tesis aislada emitida por el Séptimo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito, visible en el Torno XX, Julio de 2004, página mil setecientos noventa y nueve del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, de rubro y texto:-----

"RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE SERVIDORES PÚBLICOS. AL RESOLVER EL PROCEDIMIENTO RELATIVO, LA AUTORIDAD DEBE BUSCAR EL EQUILIBRIO ENTRE LA CONDUCTA INFRACTORA Y LA SANCIÓN A IMPONER. De conformidad con el artículo 113 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes sobre responsabilidades administrativas de los servidores públicos deberán establecer sanciones de acuerdo con los beneficios económicos obtenidos por el responsable y con los daños y perjuicios patrimoniales causados con su conducta. De esta manera, por dispositivo constitucional, el primer parametro para graduar la imposición de una sanción administrativa por la responsabilidad administrativa de un servidor público, es el beneficio



obtenido o el daño patrimonial ocasionado con motivo de su acción u omisión. Por su parte, el numeral 54 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos (de contenido semejante al precepto 14 de la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el trece de marzo de dos mil dos) dispone que las sanciones administrativas se impondrán tomando en cuenta, además del señalado con anterioridad, los siguientes elementos:-----

I. La gravedad de la responsabilidad y la conveniencia de suprimir prácticas que infrinjan las disposiciones de dicha ley

II. Las circunstancias socioeconómicas del servidor público

III. El nivel jerárquico, los antecedentes y las condiciones del infractor

IV. Las condiciones externas y los medios de ejecución

V. La antigüedad en el servicio, y

VI. La reincidencia en el incumplimiento de obligaciones.-----

Por tanto, la autoridad administrativa debe buscar un equilibrio entre la conducta desplegada y la sanción que imponga, para que ésta no resulte inequitativa.-----

En ese sentido, es de tomarse en cuenta que la conducta en que incurrió el Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, consiste en que al fungir como Gerente de Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 determinó solicitar la adquisición de refacciones para instalarse en unidades que no se reincorporaron a ruta de manera inmediata por lo cual se incumplió con las políticas del Procedimiento de Fondo Revolvente, correspondientes a las notas de salida 120126363(21), 120126436(23), 120126365(32), 120126389(34), 120126435(36), 120126985(38), 120127307(40), 120127720(42), 120128058(74), 120126301(80), 120126303(84), 120126284(99), 120127940(105) y 120133967(109), adquiridas por fondo revolvente para instalarse en unidades con números económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041, sin que estas se reincorporaran al servicio, siendo una conducta que se considera grave, más con su conducta contraviene el principio de legalidad que todo servidor público debe de observar, como lo prevé el artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, cuya finalidad se centra en que los servidores públicos se conduzcan con legalidad y eficiencia entre otros principios, en el desempeño de sus funciones, empleos, cargos y comisiones.-----

De esta forma, es claro que en un correcto equilibrio entre la falta administrativa acreditada al Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, quien cometió una conducta que se considera como grave y la sanción a imponer, debe ponderarse dicha situación y su afectación al servicio público.-----



Por tal consideración, se estima que la sanción que se le imponga debe ser superior a un apercibimiento privado, que es la mínima que prevé el artículo 53 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, que reglamenta las sanciones a imponer en el procedimiento de responsabilidad administrativa de los servidores públicos, en razón de que como quedó asentado en el inciso f) que antecede, el Servidor Público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, sí ha sido sancionado en el incumplimiento de sus obligaciones como servidor público. -----

En consecuencia de lo anterior, tomando en cuenta que con la conducta que se le reprocha incumplió con la obligación contemplada en la fracción XXII del artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, se estima procedente imponerle la sanción administrativa consistente en una **INHABILITACIÓN TEMPORAL POR EL TÉRMINO DE UN (1) AÑO**, para desempeñar en el empleo, cargo o comisión que venga desempeñando en el servicio público del Gobierno del Distrito Federal, en términos de lo dispuesto por el artículo 53, fracción VI, de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, la cual se aplicará de conformidad con lo que señala el numeral 56 fracción V de dicho ordenamiento legal. -----

NOVENO.- Por lo que respecta al Servidor Público **TÓMAS BLANCAS GARCÍA**, la conducta que se le atribuye, se hizo consistir en las siguientes: -----

Por otra parte, en las conductas irregulares que se atribuye al C. Tomás Blancas García, quien en el periodo comprendido del 01 de enero al 31 de diciembre de 2013 ocupaba el cargo de J.U.D. de Mantenimiento del Módulo 12, la Contraloría Interna al revisar la documentación soporte de la auditoría se concluyó que presumiblemente incumplió lo establecido en el Manual Administrativo de la RTPDF en las funciones establecidas para el Jefe de Unidad Página 93, párrafo cuatro: "Supervisar el adecuado uso de las herramientas, equipos e instalaciones del Módulo; así como la correcta e invariable instalación y/o aplicación de refacciones, componentes o materiales recibidos para el mantenimiento de los autobuses" al instalar en 10 Autobuses que entraron a taller por fallas en componentes (motores, transmisiones y diferenciales), refacciones menores amparadas en las siguientes notas de salida: 120130288 (foja 48), 120130085 (foja 52), 120130228 (foja 54), 120126135 (foja 60), 120126142 (foja 62), 120126143 (foja 64), 120126461 (foja 66), 120126489 (foja 68), 120126527 (foja 70), 120126632 (foja 72), 120126058 (foja 74), 120129295 (foja 76), 120126301 (foja 80), 120126303 (foja 84), 120126418 (foja 86), 120126140 (foja 91), 120126199 (foja 93), 120126200 (foja 95), 120126214 (foja 97), 120126284 (foja 99), 120126285 (foja 101), 120126661 (foja 103), 120127940 (foja 105), 120128429 (foja 107), 120133967 (foja 109), 120129152 (foja 113), 120130311 (foja 115), 120131636 (foja 121), 120126289 (foja 125), 120126717 (foja 127), 120126718 (foja 129), 120129153 (foja 131), 120131407 (foja 133), 120131635 (foja 135), para los autobuses con números económicos 478, 482, 486, 536, 559, 573, 589, 1041, 2723 y 0771 que presentan una estancia en taller de 560 a 1 096 días desde su ingreso al 30 de junio de 2014 (fojas 0012 a la 0016), sin que las unidades se hayan reincorporado al servicio, incluyendo refacciones que corresponden a adquisiciones por fondo revolvente como se plasma en las notas de salida de almacén 120126363(21), 120126436(23), 120126365(32), 120126389(34), 120126435(36), 120126985(38), 120127307(40), 120127720(42), 120126058(74).



120126301(80), 120126303(84), 120126284(99), 120127940(105) y 120133967(109), correspondientes a las unidades con económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041 sin que estas se reincorporen al servicio.

Lo anterior, debido a que se realizó la instalación de refacciones menores en unidades que están detenidas por componentes mayores, sin que se reincorporen a ruta, con el riesgo que las refacciones se deterioren antes de que se cuente con los componentes mayores debidamente reparados. Esta aseveración, es derivada del anexo enviado a través del oficio RTP/DDTM/0922/2014, de fecha 07 de noviembre de 2014 (foja 0154 a 0181), en el cual se detalla:

NO. ECO.	OBSERVACIÓN
478	En revisiones periódicas se checó el estado del motor y de la bomba de agua y por el tiempo que la unidad ha estado en taller se detectó que dicha bomba de agua estaba pegada, así también se detectó que los soportes del motor también estaban dañados.
482	Asimismo en revisiones periódicas se checó el estado del motor y de la bomba de agua y por el tiempo que la unidad ha estado en taller se detectó que dicha bomba de agua estaba pegada, así también se detectó que los soportes del motor estaban dañados.
486	En revisiones periódicas se checó el estado del motor y de la bomba de agua detectando que esta última estaba tirando refrigerante por lo que se le cambió la misma.
536	En revisiones periódicas se checó el estado del motor y de la bomba de agua y por el tiempo que la unidad ha estado en taller se detectó que dicha bomba estaba pegada, así también se detectó que los soportes del motor estaban dañados.
559	Se le repararon las llantas traseras y delanteras así también se le cambió el brazo de dirección para poder moverlo y que no quedara con las llantas ponchadas.
573	En revisiones periódicas se checó el estado del motor para dictaminar la transmisión, se le cambió las mangueras de transmisión dañadas ya que se les fuga aceite.
589	En revisiones periódicas se checó el estado del motor para dictaminar la transmisión, se le cambió las mangueras de transmisión dañadas ya que se les fuga aceite.
1041	Se cambiaron bandas y polea tensora, se cambió el sensor de presión de sobrealimentación y sigue fallando el motor por lo que se debe destapar el mismo.
1050	Se le retiraron las llantas para enviarlas a renovar por lo que se le tuvieron que montar llantas renovadas y así poder instalar la transmisión.

Por lo anterior, el C. Tomás Blancas García, J.U.D. de Mantenimiento del Módulo 12, es presunto responsable por instalar refacciones menores en 10 unidades que ingresaron por fallas en componentes mayores sin que estas unidades se reincorporen al servicio por lo que no hizo un uso adecuado de los recursos y refacciones de la entidad, incumpliendo lo establecido en el Manual Administrativo de la RTP DF, en la función del Jefe de Unidad Departamental que establece como función supervisar la correcta e invariable instalación y/o aplicación de refacciones, componentes o materiales recibidos para el mantenimiento de los autobuses, incluyendo las refacciones de fondo revolvente que deben de ser utilizadas para reincorporar unidades a ruta...



CDMX
CIUDAD DE MEXICO

EXPEDIENTE: CURTPIA/038/2015
Resolución del 15 de agosto de 2016.

De lo anterior se puede concluir con certeza, que derivado de la obligación que tenía de supervisar el adecuado uso de las herramientas, equipos e instalaciones del Módulo; así como la correcta e invariable instalación y/o aplicación de refacciones, componentes o materiales recibidos para el mantenimiento de los autobuses, circunstancia que omitió atender, ya que derivado de la Observación 05 que se generó de la Auditoría 17G clave de programa 410 practicada a la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 denominada "Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea", determinó instalar en 10 Autobuses que entraron a taller por fallas en componentes mayores (motores, transmisiones y diferenciales), refacciones menores amparadas en las siguientes notas de salida: 120130088, 120130085, 120130228, 120126135, 120126142, 120126143, 120126461, 120126489, 120126527, 120126632, 120128058, 120129296, 120126301, 120126303, 120126416, 120126140, 120126199, 120126200, 120126214, 120126284, 120126285, 120126661, 120127940, 120128429, 120133967, 120129152, 120130311, 120131636, 120126289, 120126717, 120126718, 120129153, 120131407, 120131635, para los autobuses con números económicos 478, 482, 486, 536, 559, 573, 589, 1041, 2723 y 0771 que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al 30 de junio de 2014, sin que las unidades se hayan reincorporado al servicio, incluyendo refacciones que corresponden a adquisiciones por fondo revolvente como se plasma en las notas de salida de almacén 120126363, 120126436, 120126365, 120126389, 120126435, 120126985, 120127307, 120127720, 120128058, 120126301, 120126303, 120126284, 120127940 y 120133967, correspondientes a las unidades con económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041 sin que estas se reincorporen al servicio. -----

Ahora bien, no obstante lo anterior, queda demostrado en actuaciones, de manera particular con la documental pública consistente en el Dictamen Técnico de Auditoría, de fecha treinta de marzo de dos mil quince (Visible a fojas 3 a 25 del expediente que se resuelve), documental pública a la que se le otorga pleno valor probatorio de conformidad con lo dispuesto en los artículos 280 y 281, del Código Federal de Procedimientos Penales de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, en el que se consigna el resultado de la Auditoría 17 G clave del programa 410 practicada a la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento denominada "Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea" con la Observación 05; desprendiéndose de ello, la responsabilidad administrativa del Servidor Público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, misma que ha quedado detallada en líneas arriba indicadas.-----

A mayor abundamiento, de las documentales públicas consistentes en copias de las Ordenes de reparación, copias certificadas de las notas de salida 120130088, 120130085, 120130228, 120126135, 120126142, 120126143, 120126461, 120126489, 120126527, 120126632, 120128058, 120129296, 120126301, 120126303, 120126416, 120126140, 120126199, 120126200, 120126214, 120126284, 120126285, 120126661, 120127940, 120128429, 120133967, 120129152, 120130311, 120131636, 120126289, 120126717, 120126718.



120129153, 120131407, 120131635, para los autobuses con números económicos 478, 482, 486, 536, 559, 573, 589, 1041, 2723 y 0771 (visibles a fojas 44 a 161 del expediente que se resuelve) documentales públicas a las que se le otorga pleno valor probatorio de conformidad con lo dispuesto por los artículos 280 y 281, del Código Federal de Procedimientos Penales de Aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, y de las que se evidencia que el Servidor Público **TÓMAS BLANCAS GARCÍA**, quien en la época de los hechos se desempeñaba como Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12 de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 tenía la obligación de supervisar el adecuado uso de las herramientas, equipos e instalaciones del Módulo; así como la correcta e invariable instalación y/o aplicación de refacciones, componentes o materiales recibidos para el mantenimiento de los autobuses; circunstancia que omitió atender, ya que en la Observación 05 de la Auditoría 17G denominada "Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea"; determinó instalar en 10 Autobuses que entraron a taller por fallas en componentes mayores (motores, transmisiones y diferenciales), refacciones menores amparadas en las siguientes notas de salida: 120130088, 120130085, 120130228, 120126135, 120126142, 120126143, 120126461, 120126489, 120126527, 120126632, 120128058, 120129296, 120126301, 120126303, 120126416, 120126140, 120126199, 120126200, 120126214, 120126284, 120126285, 120126661, 120127940, 120128429, 120133967, 120129152, 120130311, 120131636, 120126289, 120126717, 120126718, 120129153, 120131407, 120131635, para los autobuses con números económicos 478, 482, 486, 536, 559, 573, 589, 1041, 2723 y 0771 que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al 30 de junio de 2014, sin que las unidades se hayan reincorporado al servicio, incluyendo refacciones que corresponden a adquisiciones por fondo revolvente como se plasma en las notas de salida de almacén 120126363, 120126436, 120126365, 120126389, 120126435, 120126985, 120127307, 120127720, 120128058, 120126301, 120126303, 120126284, 120127940 y 120133967, correspondientes a las unidades con económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041 sin que estas se reincorporen al servicio, a cargo del Servidor Público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, por no supervisar el adecuado uso de las herramientas, equipos e instalaciones del Módulo; así como la correcta e invariable instalación y/o aplicación de refacciones, componentes o materiales recibidos para el mantenimiento de los autobuses; obligación contenida en la Página 93, párrafo cuatro, que contiene las funciones a cargo del Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento, del Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal publicado el 26 de marzo de 2013 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1.

Asimismo, con la documental pública consistente en copia certificada del oficio número RTP/DDTM/0922/2014, de fecha siete de noviembre de dos mil catorce, suscrito por el Director de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 documental pública a la que se le otorga pleno valor probatorio de conformidad con los artículos 280 y 281, del Código Federal de Procedimientos



Penales de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos y del que se desprende que dicho Director informó a esta Contraloría Interna lo siguiente:

"... En relación al punto único, de las recomendaciones correctivas, referente a "Aclarar y justificar la aplicación de refacciones menores a Autobuses en taller por componentes mayores", al respecto le informo lo siguiente:

- Como regla básica de Operación, todos los autobuses que forman parte del parque vehicular del Organismo, destinados a brindar el servicio de transportación al público usuario, son susceptibles de recibir el Mantenimiento Preventivo y/o Correctivo necesario, para funcionar con eficiencia, eficacia y poder brindar un servicio con calidad y seguridad a los usuarios de la Red.
- No existe disposición alguna, dentro del "Manual Administrativo de la R.T.P del Distrito Federal" del "Manual de Procedimientos de Mantenimiento Preventivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses" o del "Manual de Mantenimiento Correctivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses" respecto a restringir la colocación de refacciones o componentes, en función del tipo de falla que presenten los autobuses en taller, sea esta falla de tipo o magnitud que fuere o por el tiempo de permanencia en taller.
- En todo caso, una posible restricción que se debe considerar, para la no aplicación de refacciones a los autobuses del parque vehicular, podría ser el hecho de que existiera un Procedimiento Oficial de Dictaminación y Baja de Autobuses, como el que se concretó en el año 2013, el cual tendría que hacerse efectivo una vez que se notifique oficialmente por el área responsable que en este caso sería la Gerencia de Servicios de Apoyo, en tanto, todos los autobuses deben ser considerados para su atención por el área de Mantenimiento.
- Otra posible restricción podría ser que las unidades tengan un deterioro tal en sus sistemas, componentes y partes, que resultan incosteables su reparación. En todo caso a este respecto tendrían que elaborarse dictámenes correspondientes, e igual que en el caso anterior, que lo notifique oficialmente el área responsable que en este caso sería la Gerencia de Servicios de Apoyo.
- Una última posible restricción para la aplicación de refacciones a autobuses podría ser que hayan rebasado su vida útil, que es de 10 años; sin embargo, en la actualidad la flota de R.T.P., consta de 1,318 autobuses de diferentes tipos, de los cuales 725 autobuses son modelos 2004 y anteriores, los cuales por necesidades de servicio y falta de presupuesto, no han sido sustituidos y por lo tanto siguen formando parte del parque vehicular operativo del Organismo y susceptibles de ser reparados.
- La razón principal de la aplicación de refacciones a las unidades que se mencionan en ésta observación y algunas otras unidades, es que en el mes de junio del año 2013, el entonces Director General del Organismo, instruyó de manera directa al entonces Gerente de Mantenimiento, para que se repararan todas las unidades tipo Torino, en reunión realizada el día 06 de junio del 2013 y elaborando minuta de trabajo, en la que se acordó que se compran todos los dispositivos ADM que faltaran, autorizando la compra para 31 unidades, "incluyendo también los autobuses que se encuentran por reparaciones mayores", con la finalidad de sustituir los autobuses dados de baja



(151 autobuses para todo el Organismo). El módulo 12 entregó 6 autobuses tipo AYCO el 04-12-13 y 7 autobuses tipo Torino el 30-08-13, autobuses que se entregaron operando. Los últimos ADM que se recibieron en el año 2013 se recibieron con fecha 27-11-13, quedando pendiente la compra correspondiente para los siguientes autobuses 478, 482, 486, 536, 559, 573, 559, 1041, 1050, 1053, 551, 1560 (los 10 primeros corresponden a esta observación) y los ADM de estos autobuses llegaron al módulo el 10-09-14, con lo cual se continúa a la fecha, la reparación de las unidades mencionadas, la Gerencia de Mantenimiento realizó los diagnósticos de los autobuses para continuar la reparación. Cabe aclarar que para la operación de algunos de los autobuses TORINO, se programó el cambio de transmisiones de autobuses tipo RECO para su instalación en autobuses TORINO. Para el montaje de las transmisiones de los autobuses RECO hacia los autobuses TORINO, se debe hacer además las siguientes adecuaciones: 1.- Perforar el chasis del autobús TORINO, para recorrer los soportes de la transmisión. 2.- Modificar el acoplamiento del convertidor y separador de posición de bayoneta. 3.- Reforzar o cambiar soporte porque es más pesada y más larga esta transmisión ya que tiene el retardador integrado.

3. En relación al punto único de las Recomendaciones preventivas, referente a que "La Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento del Módulo 12, para evitar la aplicación de refacciones menores a autobuses que permanecen en taller por componentes mayores, hasta que estos sean reparados por los Centros de Reconstrucción del Organismo", al respecto le informo lo siguiente:

- Considero que no hay instrucciones que girar a ningún funcionario de esta Dirección a mi cargo, ya que en ningún momento se incumplió ninguna disposición dentro del "Manual Administrativo de la R.T.P. del D.F." así como dentro del "Manual de Procedimiento de Mantenimiento Preventivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses" o del "Manual de Mantenimiento Correctivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses", en el sentido de restringir la aplicación de refacciones y componentes, sobre todo tomando en cuenta que los Autobuses que aquí se observan, son reparables, de acuerdo a los dictámenes con los que se cuenta.
- En todo caso se actuó por parte de la JUD de Mantenimiento del Módulo 12, acatando instrucciones precisas del máximo funcionario del Organismo, quien además se condujo siempre en apego a las funciones que su cargo le confiere, de acuerdo con el Manual Administrativo de la R.T.P., del 10 de abril de 2014, página 24 que en el inciso I, de sus atribuciones dice: "I. Celebrar y otorgar toda clase de actos y documentos inherentes a su objeto".
- Se podría analizar la validez de "restringir la aplicación de refacciones menores a autobuses que permanecen en taller por componentes mayores, hasta que estos sean reparados por los Centros de Reparación de Reconstrucción del Organismo", como una medida de prevención y como una recomendación emitida por el Organismo" como una recomendación emitida por el Órgano de Control Interno, pero siempre en el entendido de que lo contrario no representa incumplimiento alguno a la normatividad que rige el actuar de esta Dirección a mi cargo.
- En el caso específico de autobuses que han permanecido por tiempo prolongados en taller, le informo que en fechas recientes se han dado de alta algunos autobuses, de acuerdo con un comparativo que se hizo de autobuses que al 28-07-14, se encontraban en taller y que al 06-11-14, ya se encontraban disponibles. Se presentan algunos ejemplos al respecto:

AÑO DE INGRESO A TALLER	AUTOBUSES EN TALLER AL 28-07-14, QUE
-------------------------	--------------------------------------



	ESTÁN DISPONIBLES AL 06-11-14
2011	1096
2012	501
2013	135,159, 784,786, 1058,1152,1385,1447 y 2080

Lo anterior refuerza la idea de no restringir el mantenimiento de autobuses en tanto no se hayan dado de baja de manera oficial y de acuerdo con alguno de los parámetros planteados en el inciso 1, de la respuesta a las recomendaciones correctiva.

Adicionalmente, en relación a las causas y efectos que se mencionan en la Observación de Referencia, le comento o siguiente:

CAUSAS:

- Falta de planeación para la aplicación de refacciones menores.
- Al respecto le comento que, no existe falta de planeación ya que las reparaciones a estas unidades se han estado realizando de acuerdo a la disponibilidad de recursos dentro del Organismo
- En el caso de las transmisiones se determinó que serían suministradas por el C.R.T. (Centro de Reconstrucción de Transmisiones) las cuales a su vez serían recuperadas y rehabilitadas de las unidades tipo RECO que se dieron de baja en agosto del año 2013 de las cuales el Módulo 12 tiene como meta adaptar 12 unidades tipo TORINO, 7 de las unidades aquí analizadas (476, 482, 486, 538, 573, 589 y 1050). Lo anterior, debido a que no se cuenta con recursos para la reparación de las transmisiones de las unidades en cuestión.
- En el caso de la reparación de Turbos (motores), le informo que en el caso del autobús Eco.559, se determinó que se le instalaría el motor de un autobús prototipo que se dio de baja en el módulo 34 ya que el tipo de motor que esta unidad tiene (OM 908 L4), es compatible con las unidades TORINO de referencia por lo que está en este proceso; en el caso de los autobuses 1041 y 1053, se está en proceso de determinación de la falla, que consiste en desarmar los motores para su inspección, la cual no se ha realizado debido que existen otras unidades en este mismo tenor que ya están siendo valoradas y no es conveniente tener varias unidades desarmadas al mismo tiempo. Lo anterior debido también a que no se cuenta con recursos para la reparación de los motores de las unidades en cuestión.
- Falta de refacciones para reparación de componentes mayores
- Al respecto le comento que una vez que se solicitan los componentes por parte del área de Mantenimiento, sale de nuestra esfera de responsabilidad el suministro de las mismas y solamente se notifica, en todo caso sobre la validez de su adquisición.
- En el caso específico de motores y transmisiones, estos se envían al C.R.D. (Centro de Reconstrucción y Distribución) o al C.R.T. (Centro de reconstrucción de transmisiones), y es esa área la responsable de solicitar las refacciones y componentes necesarios para su reparación.



- Aplicación de refacciones a unidades que no se reincorporan a ruta.
- Al respecto le comento que todas las unidades que forman parte del parque vehicular, se toman en cuenta, como ya se ha comentado, para la adquisición de refacciones y para su correspondiente reparación y es en ese sentido que se tiene la expectativa en todo momento de la posible adquisición por parte de este Organismo, de los componentes o procesos necesarios para su puesta en operación, por lo tanto y salvo los casos ya comentados de baja o inviabilidad de Mantenimiento, se tiene que continuar con los procesos de reparación y colocación de componentes.
- Como ya se ejemplificó también, existen unidades con fallas mayores y periodos de tiempo prolongados (de la actualidad y aun a pesar de lo anterior, han salido disponibles por lo que no se debe descartar a ningún autobús en tanto no se indique lo contrario o se contravenga las disposiciones de la normatividad vigente en la materia.

De todo lo anterior, se puede concluir que no existe incumplimiento alguno a lo establecido en el Manual Administrativo de la R.T.P. del D.F., así como al "Manual de Procedimiento de Mantenimiento Preventivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses" o al "Manual de Mantenimiento Correctivo al Parque Vehicular Operativo de Autobuses", y por consiguiente tampoco existe quebranto alguno al patrimonio del Organismo...

Circunstancia que evidencia que se determinó instalar en 10 Autobuses que entraron a taller por fallas en componentes mayores (motores, transmisiones y diferenciales), refacciones menores amparadas en las siguientes notas de salida: 120130088, 120130085, 120130228, 120126135, 120126142, 120126143, 120126461, 120126489, 120126527, 120126632, 120128058, 120129296, 120126301, 120126303, 120126416, 120126140, 120126199, 120126200, 120126214, 120126284, 120126285, 120126661, 120127940, 120128429, 120133967, 120129152, 120130311, 120131636, 120126289, 120126717, 120126718, 120129153, 120131407, 120131635, para los autobuses con números económicos 478, 482, 486, 536, 559, 573, 589, 1041, 2723 y 0771 que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al 30 de junio de 2014, sin que las unidades se hayan reincorporado al servicio, incluyendo refacciones que corresponden a adquisiciones por fondo revolvente como se plasma en las notas de salida de almacén 120126363, 120126436, 120126365, 120126389, 120126435, 120126986, 120127307, 120127720, 120128058, 120126301, 120126303, 120126284, 120127940 y 120133967, correspondientes a las unidades con económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041 sin que estas se reincorporen al servicio; conductas que el Servidor Público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA** contravino lo establecido en el Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros ahora Sistema de Movilidad 1 antes referida, ya que dicho Servidor Público tenía la obligación de supervisar el adecuado uso de las herramientas, equipos e instalaciones del Módulo, así como la correcta e invariable instalación y/o aplicación de refacciones, componentes o materiales recibidos para el mantenimiento de los autobuses, funciones establecidas en la Página 93, párrafo cuatro, que contiene las funciones a cargo del Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento, del Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, publicado el 26 de marzo de 2013 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.



CDMX
CIUDAD DE MEXICO

EXPEDIENTE: CIRTP/A/035/2015
Resolución del 15 de agosto de 2016

Las documentales públicas precisadas anteriormente se admiculan con la declaración del Servidor Público **TÓMAS BLANCAS GARCÍA**, rendida por escrito en fecha siete de agosto de dos mil quince y obra a fojas 490 a la 496 de actuaciones, y de la que se desprende lo siguiente:

Se me hace la observación que en la Minuta de Trabajo que se realizó entre la Dirección General de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, y el Representante Sindical, ellos acordaron que los autobuses que estaban en reparación ya sea de motor transmisión, y diferencial se considerarían para su reparación y a la misma vez se les comparan los ADM respectivos como ésta mostrado en la Minuta de Trabajo donde firmo la Administración del Módulo 12 y la Representación Sindical, por lo que a mí como Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12 por instrucciones de la Dirección General de la Entidad Descentralizada en cita, se me instruyó la reparación de los autobuses que estaban en reparación mayor, de igual forma el Ingeniero Israel Tomás que era Gerente de Mantenimiento me dio la misma instrucción, ya que en las funciones que tenía asignadas si me notificaban por vía escrita, verbal o telefónica, tenía que acatar dichas instrucciones y como realmente se estaban habilitando unidades que tenían hasta dos años paradas en el Módulo 12, tal es el caso de la Unidad 1556 que fue incorporada a ruta, la Dirección General nos instruyó verbalmente que se mandaran 13 unidades al Módulo 03 que fueron rehabilitadas y eran 6 autobuses Aico marca internacional y 7 autobuses tipo Torino Operables, en el cual el parque vehicular en diciembre de 2013 tenía aproximadamente a 105 a 110 autobuses para prestar servicio, por lo que en la observación que me hacen hay autobuses que menciona que no están relacionadas en la Minuta de Trabajo y que esa Minuta era un Acuerdo Sindical y es por eso que la Dirección General nos instruyó para que no diéramos de baja ninguna unidad tipo Torino. En el expediente que se apertura y motivo el presente procedimiento abren los Dictámenes Técnicos de esa fecha soportando que las unidades eran susceptibles de reparación ya que la empresa no se encontraba en condiciones de adquirir autobuses para incorporarlos a ruta y de todo esto el Gerente de Mantenimiento y el Gerente del Módulo 12 tenían conocimiento y yo no decidí el que deberíamos de reparar los autobuses de mayor reparación sino fue por instrucciones de la Dirección General de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal que en ese entonces estaba a cargo del Servidor Público Arturo González Vega.

Bajo esta guisa y de lo expuesto por el Servidor Público **TÓMAS BLANCAS GARCÍA**, en su escrito de cuenta, si bien refiere diversas manifestaciones respecto de las responsabilidades administrativas que le fueron acreditadas en el presente expediente que se resuelve, también tenemos que dichas manifestaciones resultan inoperantes, insuficientes e infundadas para considerar que no es administrativamente responsable de la irregularidad que se le atribuye, pues como se ha sostenido en esta resolución, ya que las mismas resulta que son meras apreciaciones personales, no desvirtúa dichas irregularidades que le fueron atribuidas en el desempeño de su cargo como Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12 de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 en razón de que mediante dicho escrito únicamente adujo apreciaciones unilaterales, sin contravenir las irregularidades que le fueron hechas de su conocimiento a través del oficio citatorio CG/CIRTP/GRQD/694/2015 de fecha diecisiete de julio de dos mil quince, a través del cual se hizo de su conocimiento los resultados de la Auditoría 17G, clave del programa 410 denominada "Mantenimiento de Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea", señalando la Observación 05, practicada a la Dirección de Desarrollo Tecnológico y Mantenimiento de dicha Entidad



Descentralizada, por lo que esta Contraloría Interna arriba a la conclusión de que no hay veracidad en los señalamientos de los hechos narrados por el Servidor Público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, quien en la época de los hechos se desempeñaba como Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12 de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 por las conductas irregulares que han quedado precisadas en líneas antes transcritas.

Del análisis y valoración conjunta de las pruebas documentales públicas consistentes en Dictamen Técnico de Auditoría, de fecha treinta de marzo de dos mil quince; copias certificadas copias de las Ordenes de reparación, copias certificadas de las notas de salida 120130088, 120130085, 120130228, 120126135, 120126142, 120126143, 120126461, 120126489, 120126527, 120126632, 120128058, 120129296, 120126301, 120126303, 120126416, 120126140, 120126199, 120126200, 120126214, 120126284, 120126285, 120126661, 120127940, 120128429, 120133967, 120129152, 120130311, 120131636, 120126289, 120126717, 120126718, 120129153, 120131407, 120131635, para los autobuses con numeros económicos 478, 482, 486, 536, 559, 573, 589, 1041, 2723 y 0771 (visibles a fojas 44 a 161 del expediente que se resuelve); documentales públicas a las que se le otorga pleno valor probatorio de conformidad con lo dispuesto por los artículos 280 y 281, del Código Federal de Procedimientos Penales de Aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, y de las que se evidencia que el Servidor Público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, quien en la época de los hechos se desempeñaba como Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12 de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 tenía la obligación de supervisar el adecuado uso de las herramientas, equipos e instalaciones del Módulo, así como la correcta e invariable instalación y/o aplicación de refacciones, componentes o materiales recibidos para el mantenimiento de los autobuses, ya que en la Observación 05 de la Auditoría 17G denominada "Mantenimiento a Autobuses de Servicio Ordinario y Atenea"; determinó instalar en 10 Autobuses que entraron a taller por fallas en componentes mayores (motores, transmisiones y diferenciales), refacciones menores amparadas en las siguientes notas de salida: 120130088, 120130085, 120130228, 120126135, 120126142, 120126143, 120126461, 120126489, 120126527, 120126632, 120128058, 120129296, 120126301, 120126303, 120126416, 120126140, 120126199, 120126200, 120126214, 120126284, 120126285, 120126661, 120127940, 120128429, 120133967, 120129152, 120130311, 120131636, 120126289, 120126717, 120126718, 120129153, 120131407, 120131635 para los autobuses con numeros económicos 478, 482, 486, 536, 559, 573, 589, 1041, 2723 y 0771 que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al 30 de junio de 2014, sin que las unidades se hayan reincorporado al servicio incluyendo refacciones que corresponden a adquisiciones por fondo revolvente como se plasma en las notas de salida de almacén 120126363, 120126436, 120126365, 120126389, 120126435, 120126985, 120127307, 120127720, 120128058, 120126301, 120126303, 120126284, 120127940 y



120133967, correspondientes a las unidades con económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041 sin que estas se reincorporen al servicio, funciones establecidas en la Página 93, párrafo cuatro, que contiene las funciones a cargo del Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento, del Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal publicado el 26 de marzo de 2013 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, que establecen lo siguiente: -----

**... JEFATURA DE UNIDAD DEPARTAMENTAL DE MANTENIMIENTO
FUNCIONES:**

Función 4 -----

Supervisar el adecuado uso de las herramientas, equipos e instalaciones del Módulo, así como la correcta e invariable instalación y/o aplicación de refacciones, componentes o materiales recibidos para el mantenimiento de los autobuses ...

En mérito de lo anteriormente expuesto, se arriba a la conclusión de que el Servidor Público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, en su carácter de Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12 de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 determinó instalar en 10 Autobuses que entraron a taller por fallas en componentes mayores (motores, transmisiones y diferenciales), refacciones menores amparadas en las siguientes notas de salida: 120130088, 120130085, 120130228, 120126135, 120126142, 120126143, 120126461, 120126489, 120126527, 120126632, 120128658, 120129296, 120126301, 120126303, 120126416, 120126140, 120126199, 120126200, 120126214, 120126284, 120126285, 120126661, 120127940, 120128429, 120133967, 120129152, 120130311, 120131636, 120126289, 120126717, 120126718, 120129153, 120131407, 120131635 para los autobuses con números económicos 478, 482, 486, 536, 559, 573, 589, 1041, 2723 y 0771 que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al 30 de junio de 2014, sin que las unidades se hayan reincorporado al servicio, incluyendo refacciones que corresponden a adquisiciones por fondo revolvente como se plasma en las notas de salida de almacén 120126363, 120126436, 120126365, 120126389, 120126435, 120126985, 120127307, 120127720, 120128058, 120126301, 120126303, 120126284, 120127940 y 120133967, correspondientes a las unidades con económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041 sin que estas se reincorporen al servicio, circunstancia que se traduce en que incurrió en la responsabilidad administrativa que se le atribuyó en el sumario que se resuelve, al haber incumplido con la obligación a su cargo, funciones establecidas en la Página 93, párrafo cuatro, que contiene las funciones a cargo del Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento, del Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal publicado el 26 de marzo de 2013 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, consecuentemente su conducta omisiva implica el incumplimiento de la obligación prevista en la fracción XXII del artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, que a la letra dice: -----



El artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, establece: -----

"Todo servidor público tendrá las siguientes obligaciones, para salvaguardar la legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia que deben ser observadas en el desempeño de su empleo, cargo o comisión, y cuyo incumplimiento dará lugar al procedimiento y a las sanciones que correspondan sin perjuicio de sus derechos laborales, así como de las normas específicas que al respecto rijan en el servicio de las fuerzas armadas." -----

XXII.- Abstenerse de cualquier acto u omisión que implique incumplimiento de cualquier disposición jurídica relacionada con el servicio público, y -----

Resulta aplicable al caso en particular la jurisprudencia 2a./J.6/2004 publicada en la página 230 del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XIX, Febrero de 2004, que a la letra dice: -----

SERVIDORES PÚBLICOS. LOS MANUALES DE ORGANIZACIÓN, DE PROCEDIMIENTOS O DE SERVICIOS AL PÚBLICO LES OBLIGAN Y SIRVEN DE APOYO PARA ESTABLECER LA CAUSA DE RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA EN QUE INCURRAN, SIEMPRE Y CUANDO LA ACCIÓN U OMISIÓN PREVISTA EN EL CASO CONCRETO ESTÉ PRECISADA COMO CONDUCTA DE ALGUNO DE ELLOS. El artículo 47, fracción XXII, de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, prevé que éstos tienen, entre otras obligaciones, la de abstenerse de cualquier acto u omisión que implique incumplimiento de cualquier disposición jurídica relacionada con el servicio público, por lo que aun cuando los manuales de organización, de procedimientos o de servicios al público no tienen la calidad de leyes o reglamentos, en virtud de que en términos de lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal deben contener información sobre la estructura orgánica de la dependencia a fin de optimizar el funcionamiento de sus unidades administrativas, constituyen normas obligatorias y sirven de base para determinar una causa de responsabilidad administrativa, siempre y cuando la acción u omisión prevista en el caso concreto esté claramente precisada como conducta de determinado servidor público. Lo anterior es así, ya que la mencionada ley federal establece que las obligaciones de los servidores públicos para salvaguardar la legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia que deben observar en el desempeño de su empleo, cargo o comisión, y cuyo incumplimiento da lugar al procedimiento y a las sanciones que correspondan, son las señaladas en el referido artículo 47. -----

A mayor abundamiento se debe decir que para esta autoridad además de tenerse por acreditada plenamente la infracción al artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos en su fracción XXII, también queda acreditada la plena responsabilidad del Servidor Público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, en dicha infracción. Lo anterior en virtud de que como se desprende de la documental pública consistente en copia certificada de la Cédula Única de Movimientos de Personal de fecha veintisiete de marzo de dos mil trece (foja 351 de autos) de la que se desprende que el referido Servidor Público con fecha veintisiete de marzo de dos mil trece, tuvo un cambio, como Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12 de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 a partir de esa



fecha el Servidor Público al que se le incoa este procedimiento se desempeñó como Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12, por lo que dentro de sus obligaciones se encontraban las señaladas en la Página 93, párrafo cuatro, que contiene las funciones a cargo del Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento, del Manual Administrativo de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal publicado el 26 de marzo de 2013 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, obligación normativa que incumplió ya que determinó instalar en 10 Autobuses que entraron a taller por fallas en componentes mayores (motores, transmisiones y diferenciales), refacciones menores amparadas en las siguientes notas de salida: 120130088, 120130085, 120130228, 120126135, 120126142, 120126143, 120126461, 120126489, 120126527, 120126632, 120128058, 120129296, 120126301, 120126303, 120126416, 120126140, 120126199, 120126200, 120126214, 120126284, 120126285, 120126661, 120127940, 120128429, 120133967, 120129152, 120130311, 120131636, 120126289, 120126717, 120126718, 120129153, 120131407, 120131635, para los autobuses con números económicos 478, 482, 486, 536, 559, 573, 589, 1041, 2723 y 0771 que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al 30 de junio de 2014, sin que las unidades se hayan reincorporado al servicio, incluyendo refacciones que corresponden a adquisiciones por fondo revolvente como se plasma en las notas de salida de almacén 120126363, 120126436, 120126365, 120126389, 120126435, 120126985, 120127307, 120127720, 120128058, 120126301, 120126303, 120126284, 120127940 y 120133967, correspondientes a las unidades con económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041 sin que estas se reincorporen al servicio. -----

Cabe precisar que ésta que resuelve, no se pronuncia respecto de medio probatorio alguno a favor del Servidor Público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, en razón de que no ofreció pruebas, ni alegato alguno en la Audiencia de ley de fecha siete de agosto de dos mil quince, no aduciendo de igual manera alegato alguno a su favor; no obstante que mediante oficio CG/CIRTP/GRQD/694/2015 de fecha diecisiete de julio de dos mil quince, a través del cual se hizo de su conocimiento que en la audiencia de Ley podía por sí o por medio de un defensor, ofrecer las pruebas que estimara pertinentes y alegar lo que a su derecho conviniera. -----

DECIMO.- Una vez analizadas las constancias que integran el disciplinario que se resuelve y toda vez que ha quedado acreditada la plena responsabilidad del Servidor Público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, en la infracción al artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos en su fracción XXII, se procede a la individualización de la sanción que corresponde, atendiendo para ello las fracciones I y VII, que prevé el artículo 54 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, como a continuación se realiza. -----

a) La fracción I, del precepto en análisis, trata sobre la gravedad de la responsabilidad en que incurrió el servidor público implicado y la conveniencia de suprimir prácticas que infrinjan en cualquier forma las disposiciones de la ley de la materia o las que se dicten con base en ella. Sobre el particular, cabe señalar que del análisis a las constancias que integran el presente



disciplinario se advierte que se trató de conducta grave, lo que hace necesario suprimir dichas prácticas, de manera específica en el caso en particular, que el servidor público se abstenga de incumplir con los deberes que le impone la normatividad que rige el servicio público.-----

b) En cuanto a la fracción II, relacionada con las circunstancias socioeconómicas del Servidor Público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, debe tomarse en cuenta que se trata de una persona de [REDACTED] de edad, estado civil [REDACTED] con instrucción académica de Licenciatura en Ingeniería Mecánica, y por lo que se refiere al sueldo mensual que devengaba en la época de los hechos que se le atribuyeron, éste ascendía aproximadamente a la cantidad de \$22,000.00 (Veintidos mil pesos 00/100 M.N.); lo anterior, de conformidad con la declaración del ciudadano de mérito contenida en el acta administrativa instrumentada con motivo del desahogo de su audiencia de ley que se llevó a cabo el siete de agosto de dos mil quince, visible a fojas 492 del expediente que se resuelve, a la cual se le concede valor de indicio de conformidad a lo dispuesto por el artículo 285 párrafo primero, del Código Federal de Procedimientos Penales de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, de la cual se desprenden los datos antes señalados, consistentes en la edad, estado civil, instrucción académica y el sueldo mensual aproximado que devengaba en la época de los hechos irregulares que se le atribuyeron; circunstancias que permiten a esta autoridad afirmar que el involucrado estaba en aptitud de conocer y comprender sus obligaciones como servidor público, así como de entender las consecuencias de su actuar irregular.-----

c) Respecto de la fracción III, en lo concerniente al nivel jerárquico los antecedentes y las condiciones del infractor, como ya se ha señalado, el Servidor Público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, fungió como Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12 de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 situación que se acredita con la copia certificada de la Cédula Única de Movimientos de Personal de fecha veintisiete de marzo de dos mil trece, que obra a foja 351 del expediente que se resuelve, documental pública a la que se le concede pleno valor probatorio de conformidad con lo dispuesto en los artículos 280 y 281 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, de la cual se desprende que el Servidor Público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, el veintisiete de marzo de dos mil trece, fue designado como Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12 de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1.-----

Por lo que hace a los antecedentes del infractor, se tiene que a foja 509 de actuaciones que integran el expediente que nos ocupa, obra el oficio número CG/DGAJR/DSP/3902/2015, de fecha treinta de octubre de dos mil quince, suscrito por el Licenciado Miguel Ángel Morales Herrera, Director de Situación Patrimonial de la Contraloría General del Distrito Federal, documento que tiene el valor probatorio que le confiere los artículos 206, 280, 281 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los



Servidores Públicos, y por el cual informó en términos generales que el servidor público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, si ha sido sancionado administrativamente.-----

Respecto a las condiciones del infractor, debe decirse, que de autos del expediente en que se actúa, no se observa que existan circunstancias que lo excluyan de responsabilidad, ya que por el contrario de dichos autos se aprecia que contaba con la experiencia y capacidad, necesaria así como con los medios para cumplir cabalmente con las obligaciones que como servidor público tenía encomendadas.-----

d) En cuanto a la fracción IV del precepto legal que nos ocupa, ésta señala las condiciones exteriores y los medios de ejecución, al respecto cabe señalar que de autos no se advierte la existencia de ninguna condición externa que hubiere influido en el ánimo del servidor público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, para realizar la conducta irregular que se le atribuyó; en cuanto a los medios de ejecución, se observa que estos se dan al momento en que al fungir como Jefe de la Unidad Departamental de Mantenimiento del Módulo 12 de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 determinó instalar en 10 Autobuses que entraron a taller por fallas en componentes mayores (motores, transmisiones y diferenciales), refacciones menores amparadas en las siguientes notas de salida: 120130088, 120130085, 120130226, 120126135, 120126142, 120126143, 120126461, 120126489, 120126527, 120126632, 120128058, 120129296, 120126301, 120126303, 120126416, 120126140, 120126199, 120126200, 120126214, 120126284, 120126285, 120126661, 120127940, 120128429, 120133967, 120129152, 120130311, 120131636, 120126289, 120126717, 120126718, 120129153, 120131407, 120131635, para los autobuses con números económicos 478, 482, 486, 536, 559, 573, 589, 1041, 2723 y 0771 que presentan una estancia en taller de 560 a 1 096 días desde su ingreso al 30 de junio de 2014, sin que las unidades se hayan reincorporado al servicio, incluyendo refacciones que corresponden a adquisiciones por fondo revolvente como se plasma en las notas de salida de almacén 120126363, 120126436, 120126365, 120126389, 120126435, 120126985, 120127307, 120127720, 120128058, 120126301, 120126303, 120126284, 120127940 y 120133967, correspondientes a las unidades con económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041 sin que estas se reincorporen al servicio, tal y como quedó acreditado en el apartado IX del presente considerando, el cual se tiene por reproducido como si a la letra se insertase en obcio de repeticiones innecesarias.-----

e) En cuanto a la fracción V, respecto a la antigüedad en el servicio público del Servidor Público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, debe decirse que, el implicado señaló durante el desahogo de su audiencia de ley que se llevó a cabo el siete de agosto de dos mil quince, que era de treinta y dos años en el servicio Público y quince años en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1.-----

f) La fracción VI refiere la reincidencia del Servidor Público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, como



servidor público en el incumplimiento de las obligaciones, tenemos que si ha estado sujeto con anterioridad a Procedimiento Administrativo Disciplinario, y que si ha sido sancionado administrativamente, tal y como se acredita con el oficio número CG/DGAJR/DSP/3902/2015, de fecha treinta de octubre de dos mil quince, suscrito por el Licenciado Miguel Ángel Morales Herrera, Director de Situación Patrimonial de la Contraloría General del Distrito Federal, documento que tiene el valor probatorio que le confiere los artículos 206, 280, 281 y 290 del Código Federal de Procedimientos Penales, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, y por el cual informó en términos generales que el servidor público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, si ha sido sancionado administrativamente. -----

Circunstancia de la cual se desprende que el servidor público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, si ha sido sancionado administrativamente en el incumplimiento de sus obligaciones como servidor público, tal y como se precisa en el oficio de mérito. -----

g) Finalmente, la fracción VII, del artículo 54 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, relativa al monto del daño o perjuicio económico derivado del incumplimiento de obligaciones, es menester señalar que del análisis a los autos del expediente que se resuelve no se advierte que derivado de la conducta que se reprocha al servidor público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, en la irregularidad señalada en el apartado I del presente considerando, se le haya atribuido que ocasionó un daño o perjuicio en detrimento al erario del Gobierno del Distrito Federal, ni de que haya obtenido beneficio alguno.-----

Así, una vez analizados los elementos establecidos en el artículo 54 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, se procede a fijar la sanción aplicable al servidor público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, tomando en consideración las circunstancias particulares que se dieron en el asunto que nos ocupa.-----

Por ello, conforme al artículo 53 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, que reglamenta las sanciones aplicables a las faltas administrativas, las cuales consistirán en apercibimiento privado o público, amonestación privada o pública, suspensión, sanción económica, destitución del puesto e inhabilitación temporal para desempeñar empleos, cargos o comisiones en el servicio público.-----

En ese sentido, para determinar el tipo de sanción a imponer, la autoridad en ejercicio de sus atribuciones legales puede determinar, dentro del marco legal aplicable a las responsabilidades administrativas de los servidores públicos, si las infracciones a las obligaciones de los servidores públicos resultan graves o no, atendiendo a las circunstancias socioeconómicas, nivel jerárquico, antecedentes del infractor, antigüedad en el servicio, condiciones exteriores y los medios de ejecución, la reincidencia en el incumplimiento de obligaciones y el monto del daño o perjuicio económicos causados o el beneficio que se haya obtenido, a fin de que sea acorde con la



magnitud del reproche y que corresponda a la gravedad e importancia de la falta cometida, para que tenga el alcance persuasivo necesario y, a su vez, evitar que en su extremo, sea excesiva. ---

En ese contexto, se considera que para imponerse la sanción en el presente asunto, debe atenderse el equilibrio en torno a la conducta desplegada y la sanción a imponer, a efecto de que la misma no resulte inequitativa, pero que si sea ejemplar y suficiente, para sancionar la conducta llevada a cabo por el servidor público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**. Cobra vigencia a lo anterior, la tesis aislada emitida por el Séptimo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito, visible en el Torno XX, Julio de 2004, página mil setecientos noventa y nueve, del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, de rubro y texto:-----

"RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE SERVIDORES PÚBLICOS. AL RESOLVER EL PROCEDIMIENTO RELATIVO, LA AUTORIDAD DEBE BUSCAR EL EQUILIBRIO ENTRE LA CONDUCTA INFRACTORA Y LA SANCIÓN A IMPONER.

De conformidad con el artículo 113 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes sobre responsabilidades administrativas de los servidores públicos deberán establecer sanciones de acuerdo con los beneficios económicos obtenidos por el responsable y con los daños y perjuicios patrimoniales causados con su conducta. De esta manera, por dispositivo constitucional, el primer parámetro para graduar la imposición de una sanción administrativa por la responsabilidad administrativa de un servidor público, es el beneficio obtenido o el daño patrimonial ocasionado con motivo de su acción u omisión. Por su parte, el numeral 54 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos (de contenido semejante al precepto 14 de la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el trece de marzo de dos mil dos) dispone que las sanciones administrativas se impondrán tomando en cuenta, además del señalado con entelación, los siguientes elementos:-----

- I. La gravedad de la responsabilidad y la conveniencia de suprimir prácticas que infrinjan las disposiciones de dicha ley;*
- II. Las circunstancias socioeconómicas del servidor público;*
- III. El nivel jerárquico, los antecedentes y las condiciones del infractor;*
- IV. Las condiciones exteriores y los medios de ejecución;*
- V. La antigüedad en el servicio, y*
- VI. La reincidencia en el incumplimiento de obligaciones.-----*

Por tanto, la autoridad administrativa debe buscar un equilibrio entre la conducta desplegada y la sanción que imponga, para que ésta no resulte inequitativa.-----

En ese sentido, es de tomarse en cuenta que la conducta en que incurrió el servidor público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, consiste en que al fungir como Jefe de la Unidad Departamental de



Mantenimiento del Módulo 12 de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, ahora Sistema de Movilidad 1 determinó instalar en 10 Autobuses que entraron a taller por fallas en componentes mayores (motores, transmisiones y diferenciales), refacciones menores amparadas en las siguientes notas de salida: 120130088, 120130085, 120130228, 120126135, 120126142, 120126143, 120126461, 120126489, 120126527, 120126632, 120128058, 120129296, 120126301, 120126303, 120126416, 120126140, 120126199, 120126200, 120126214, 120126284, 120126285, 120126661, 120127940, 120128429, 120133967, 120129152, 120130311, 120131636, 120126289, 120126717, 120126718, 120129153, 120131407, 120131635, para los autobuses con números económicos 478, 482, 486, 536, 559, 573, 589, 1041, 2723 y 0771 que presentan una estancia en taller de 560 a 1,096 días desde su ingreso al 30 de junio de 2014, sin que las unidades se hayan reincorporado al servicio, incluyendo refacciones que corresponden a adquisiciones por fondo revolvente como se plasma en las notas de salida de almacén 120126363, 120126436, 120126365, 120126389, 120126435, 120126965, 120127307, 120127720, 120128058, 120126301, 120126303, 120126284, 120127940 y 120133967, correspondientes a las unidades con económicos 478, 482, 559, 573, 589 y 1041 sin que estas se reincorporen al servicio, siendo una conducta que se considera grave, más con su conducta contraviene el principio de legalidad que todo servidor público debe de observar, como lo prevé el artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, cuya finalidad se centra en que los servidores públicos se conduzcan con legalidad y eficiencia entre otros principios, en el desempeño de sus funciones, empleos, cargos y comisiones.-----

De esta forma, es claro que en un correcto equilibrio entre la falta administrativa acreditada al servidor público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, quien cometió una conducta que se considerada como grave y la sanción a imponer, debe ponderarse dicha situación y su afectación al servicio público.-----

Por tal consideración, se estima que la sanción que se le imponga debe ser superior a un apercibimiento privado, que es la mínima que prevé el artículo 53 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, que reglamenta las sanciones a imponer en el procedimiento de responsabilidad administrativa de los servidores públicos, en razón de que como quedó asentado en el inciso f) que antecede, el servidor público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, si ha sido sancionado en el incumplimiento de sus obligaciones como servidor público.-----

En consecuencia de lo anterior, tomando en cuenta que con la conducta que se le reprocha incumplió con la obligación contemplada en la fracción XXII del artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, se estima procedente imponerle la sanción administrativa consistente en una **INHABILITACIÓN TEMPORAL POR EL TÉRMINO DE UN (1) AÑO**, para desempeñar en el empleo, cargo o comisión que venga desempeñando en el servicio público del Gobierno del Distrito Federal, en términos de lo dispuesto por el artículo 53, fracción V, de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, la cual se aplicará de



conformidad con lo que señala el numeral 56 fracción V de dicho ordenamiento legal. -----

En mérito de lo señalado, este resolutor determina procedente imponer como sanción administrativa al servidor público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, la consistente en una **INHABILITACIÓN TEMPORAL POR EL TÉRMINO DE UN (1) AÑO**, para desempeñar en el empleo, cargo o comisión que venga desempeñando en el servicio público del Gobierno del Distrito Federal, en términos de lo dispuesto por el artículo 53, fracción VI, de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, la cual se aplicará de conformidad con lo que señala el numeral 56 fracción V de dicho ordenamiento legal.-----

-----R E S U E L V E-----

PRIMERO.- Esta Contraloría Interna en el Sistema de Movilidad 1, es competente para resolver el presente asunto, conforme a lo señalado en el Considerando Primero de la presente Resolución. -

SEGUNDO.- Se determina que el servidor público **IGNACIO FARRERA ROMO**, es responsable administrativamente por el incumplimiento de las obligaciones contenidas en la fracción XXII, del artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, por lo que se le impone como sanción administrativa la consistente en una **INHABILITACIÓN TEMPORAL POR EL TÉRMINO DE UN (1) AÑO**, para desempeñar empleos, cargos o comisiones en el servicio público del Gobierno del Distrito Federal, atento a los razonamientos expuestos por este Órgano de Control Interno en los Considerandos Segundo, Tercero, Cuarto, Quinto y Sexto de la presente resolución. -----

TERCERO.- Se determina que el servidor público **ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ**, es responsable administrativamente por el incumplimiento de las obligaciones contenidas en la fracción XXII, del artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, por lo que se le impone como sanción administrativa la consistente en una **INHABILITACIÓN TEMPORAL POR EL TÉRMINO DE UN (1) AÑO**, para desempeñar empleos, cargos o comisiones en el servicio público del Gobierno del Distrito Federal, atento a los razonamientos expuestos por este Órgano de Control Interno en los Considerandos Segundo, Tercero, Cuarto, Séptimo y Octavo de la presente resolución. -----

CUARTO.- Se determina que el servidor público **TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, es responsable administrativamente por el incumplimiento de las obligaciones contenidas en la fracción XXII, del artículo 47 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, por lo que se le impone como sanción administrativa la consistente en una **INHABILITACIÓN TEMPORAL POR EL TÉRMINO DE UN (1) AÑO**, para desempeñar empleos, cargos o comisiones en el servicio



público del Gobierno del Distrito Federal, atento a los razonamientos expuestos por este Órgano de Control Interno en los Considerandos Segundo, Tercero, Cuarto, Noveno y Décimo de la presente resolución. -----

QUINTO.- Notifíquese en copia autógrafa la presente resolución a los servidores públicos **IGNACIO FARRERA ROMO, ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, y TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, en el domicilio que señalaron; igualmente hágase del conocimiento la presente resolución con copia autógrafa al Secretario de Movilidad del Distrito Federal, para que en su calidad de superior jerárquico, aplique las sanciones que se determinó imponer a los servidores públicos **IGNACIO FARRERA ROMO, ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, y TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, en términos de la parte in fine de los Considerandos Sexto, Octavo y Décimo de la presente resolución. Notifíquese únicamente los puntos resolutivos de la presente resolución al Representante designado por la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal ahora Sistema de Movilidad 1, para los efectos legales conducentes a que haya lugar.-----

SEXTO.- Remítase copia autógrafa de la presente resolución al Director de Situación Patrimonial de la Dirección General de Asuntos Jurídicos y Responsabilidades de la Contraloría General de la Ciudad de México, para su inscripción en el registro de servidores públicos sancionados -----

SEPTIMO.- Se hace del conocimiento de los servidores públicos **IGNACIO FARRERA ROMO, ISRAEL TOMÁS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, y TOMÁS BLANCAS GARCÍA**, que contra la presente resolución, podrán interponer a su elección los medios de impugnación que señala el artículo 93 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos. -----

OCTAVO.- Asimismo se le informa al compareciente que "Los datos personales recabados serán protegidos, incorporados y tratados en el Sistema de Datos Personales Expedientes relativos a las Quejas y Denuncias, Procedimientos Administrativos Disciplinarios, Procedimientos Administrativos de Responsabilidad y Recursos de Revocación, sustanciados por la Contraloría Interna en la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, hoy Sistema de Movilidad 1, el cual tiene su fundamento en los artículos 6 párrafo primero y segundo, inciso A fracciones II, 14 primer párrafo; 16 párrafo segundo; 108 párrafo primero; 109 fracción III y 113 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículos 2, 3 fracción IV, 47 fracciones I y IV, 57, 60, 61, 62, 64 fracción I, 65, 66, 68, 71, 73 párrafo primero; 81 y 93 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos; artículos 34, fracciones V, VII, VIII, XXVI y XXX de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal; artículos 7, 8, 9, 13, 14, 15, 40 y 42 de la Ley de Protección de Datos Personales para el Distrito Federal; artículos 1, 6, 7, 10, 11, 13, 183, 186 de la Ley de Transparencia Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículos 1; 3 fracción IX; 30, fracción VI y VII, 31 al 40 de la Ley de Archivos del Distrito Federal; Código Federal de Procedimientos Penales; artículos 1, 7, fracción XIV, 28 fracciones III y IV; 105 fracciones I, VII, VIII, IX y XVII; 105 – A fracciones I, II, III



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

EXPEDIENTE: CIRTP/A/038/2015
Resolución del 15 de agosto de 2016.

IX y XIII; 105 – B fracciones I y II; 106 fracciones I, XIII, XVII, XVIII, XXIII, XXIX y XXXVIII, 107 fracciones I, XI, XIV, XXIX y XXXI; 113 fracciones II, X, XI, XII, XVI, XXII, XXIII, XXIV y XXV del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal; numerales 5, 10 y 11 Lineamientos para la Protección de Datos Personales en el Distrito Federal y artículo 15 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, cuya finalidad es formación, integración, sustanciación y resolución de los expedientes relativos a Quejas y Denuncias que conoce la Contraloría Interna. El uso de los datos personales que se recaban es exclusivamente para la identificación y ubicación de las personas involucradas y/o interesadas en conocer los actos, omisiones o conductas de los Servidores Públicos y podrán ser transmitidos a la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal para la investigación de presuntas violaciones a los Derechos Humanos; el Instituto de Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Distrito Federal para la sustanciación de Recursos de Revisión, Denuncias y Procedimientos para determinar el probable incumplimiento de la Ley de Protección de Datos Personales para el Distrito Federal; los Órganos Jurisdiccionales para la sustanciación de los procesos jurisdiccionales tramitados ante ellos y a la Auditoría Superior de la Ciudad de México para el ejercicio de sus funciones de fiscalización, además de otras transmisiones previstas en la Ley de Protección de Datos Personales para el Distrito Federal. Asimismo, se le informa que sus datos no podrán ser difundidos sin su consentimiento expreso, salvo las excepciones previstas en la Ley. Asimismo, se le informa que sus datos no podrán ser difundidos sin su consentimiento expreso, salvo las excepciones previstas en la Ley. El responsable del Sistema de datos personales es el Lic. Francisco José Toledo Hernández, y la dirección donde podrá ejercer los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición así como la revocación del consentimiento es en la Oficina de Información Pública ubicada en la Avenida Tlaxcoaque 8, Edificio Juana de Arco, Colonia Centro, Delegación Cuauhtémoc, C.P. 06090, Ciudad de México; correo electrónico oiip@contraloriadfi.gob.mx. El interesado podrá dirigirse al Instituto de Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Distrito Federal, donde recibirá asesoría sobre los derechos que tutela la Ley de Protección de Datos Personales para el Distrito Federal al teléfono: 5636-4636, correo electrónico: datos.personales@infodf.org.mx www.infodf.org.mx.

NOVENO.- Cumplimentado en sus términos lo anterior, archívese el presente asunto como total y definitivamente concluido.

ASÍ LO RESOLVIÓ Y FIRMA EL QUINCE DE AGOSTO DE DOS MIL DIECISÉIS, EL LICENCIADO FRANCISCO JOSÉ TOLEDO HERNÁNDEZ, CONTRALOR INTERNO EN EL SISTEMA DE MOVIDAD I.