

EQUIPO TÉCNICO DE GESTIÓN DE BIENES

ACTA No.002

FECHA: 29 de abril de 2026

HORA: 9:30 a.m. a 10:15 a.m.

LUGAR: Oficina Subsecretaría de Gestión Institucional

INTEGRANTES:

Rocío Gómez Rodríguez	Subsecretaria Gestión Institucional
Andrés Vergara Ballén	Director Financiero
Diego Saúl Viana Díaz	Profesional Dirección Financiera con funciones de Contador
Jennifer Bermúdez Dussán	Directora Administrativa
Carolina Mafla Sánchez	Profesional Dirección Administrativa con funciones de manejo de Almacén

INVITADOS:

Lorena Forestieri Rojas	Jefe Oficina de Control Interno
Alexandra Camacho Delgado	Auxiliar Administrativo Dirección Administrativa
Durlandy Quintero Bautista	Profesional Universitario Dirección Administrativa
Dayro Isaza Villa	Contratista Dirección Administrativa


ORDEN DEL DÍA:

1. Verificación del quórum.
2. Retiro y baja en cuentas de vehículo OBF 962
3. Recomendaciones para el Comité Institucional de Gestión y Desempeño
4. Proposiciones y varios

DESARROLLO

Inicia la sesión con la verificación del quórum, concluyendo que todos los integrantes del Equipo Técnico de Gestión de Bienes se encuentran presentes.

2. Retiro y baja en cuentas del vehículo OBF962

Carolina Mafla, profesional de la Dirección Administrativa, inicia la presentación con la normatividad aplicada a la gestión de bienes en la SDP y las definiciones de aquellos términos que se utilizarán a lo largo de la sesión: 

Resolución 001 de 2021

Adopta el Manual de Procedimientos Administrativos y Contables para el manejo y control de los bienes en las Entidades de Gobierno Distritales – Versión 1

Procedimiento GAD-PD-030

Administración de Bienes de la SDP (actualizado el 15/12/2025)

Lineamientos GAD-MA-006

Lineamientos para la administración de bienes (actualizado el 25/03/2026)

Devolutivos: costo de adquisición igual o superior a 2 s.m.l.v y se espera hacer uso de ellos por más de un año (vida útil).

Control Administrativo: costo de adquisición inferior a 2 s.m.l.v y se espera un tiempo de uso menor de un año (sin vida útil).

Bienes en servicio: aquellos que se encuentran en uso en las dependencias para el desarrollo de sus labores.

Bienes no explotados: aquellos que, por características o circunstancias especiales, no son objeto de uso o explotación (estuvieron alguna vez en servicio y fueron reintegrados a la bodega).

Continúa con la explicación de la línea de tiempo con las actividades principales que se realizaron en el marco del primer proceso de baja de la presente vigencia:



SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

Etapas 1 – Insumos: ejecutada del 1 de enero al 28 de abril de 2026, consistió en identificar el soporte documental necesario para la baja del vehículo Chevrolet Grand Vitara OBF 962.

Etapas 2 – Repositorio: desarrollada del 1 de marzo al 28 de abril de 2026, contempla la conformación de la carpeta con todos los soportes en el repositorio de la Dirección Administrativa.

Etapas 3 – Resultados, inició el 28 de abril y terminará con la expedición de la resolución de baja y elaboración del comprobante de egreso.

Con corte al 30 de marzo de 2026 (último cierre de Almacén) el costo histórico del vehículo asciende a \$13.054.998 y la depreciación acumulada es de \$10.443.884, es decir que el valor en libros corresponde a \$2.611.114.

Esta etapa también incluye la presentación de la información para la baja del vehículo al Equipo Técnico de Gestión de Bienes y posteriormente al Comité Institucional de Gestión y Desempeño para su respectiva autorización, así como la expedición de la resolución de baja y la elaboración del comprobante de egreso de Almacén.

A continuación, expone la información del vehículo con placa de inventario 15239 que reposa en el sistema SAE/SAI corte al 30 de marzo de 2026:

Cuadro N°1 Información del vehículo en SAE/SAI

Descripción	Placa	Fecha Ingreso	Costo Histórico	Depre. Acumulada	Valor en libros	Total- vida útil (días)	Vida útil transcurrida (días)	Vida útil faltante (días)
VEHÍCULO CHEVROLET GRAND VITARA: OBF 962	15239	12/12/2005	\$13.054.998	\$10.443.884	\$2.611.114	3.030	2.953	77
Total			\$13.054.998	\$10.443.884	\$2.611.114			

**Vehículos importe depreciable: corresponde al 20% del costo histórico.
Para este caso el importe asciende a \$10.443.998**

Fuente. Elaboración propia

Diego Viana de la Dirección Financiera señala que la SDP adelantó desde la vigencia 2016 la implementación del nuevo marco normativo contable, el cual contempla el avalúo de activos, razón por la cual, a partir de la vigencia 2018 se refleja ese costo histórico y vida útil para el vehículo objeto de baja.

Carolina Mafla con la presentación del soporte documental que respalda la solicitud de baja del vehículo.

SOPORTE	DESCRIPCIÓN
Correos electrónicos de abril/2025	1. Ficha técnica- Hoja de vida del vehículo: formato GAD-FO-081 versión 2 con la información básica del vehículo y el historial de mantenimientos.
Formalización de solicitud de baja memorando 3-2026-14430 del 29 de abril/2026	2. Informe del taller Morarci: emitido el 16 de enero de 2026 con el estado mecánico del vehículo y registro fotográfico.
	3. Informe técnico: del 19 de abril de 2026 y realizado por el equipo de transporte de la Dirección Administrativa, contiene el análisis y concepto técnico del estado del vehículo.
	4. Análisis costo – beneficio, concepto baja: elaborado el 28 de abril de 2026 por el equipo de transporte de la Dirección Administrativa con análisis de indicadores, gráficas, costeo de repuestos y mano de obra para reparación.

Con el fin de explicar el detalle de cada uno de los soportes mencionados, concede la palabra a Dayro Isaza, Ingeniero Mecánico y contratista de la Dirección Administrativa:

1. Ficha técnica – hoja de vida del vehículo formato GAD-FO-081 versión 2

Dayro Isaza señala que la información de la ficha técnica/hoja de vida de los vehículos en la entidad, se encuentra en el formato GAD-FO-081 adoptado por la entidad. Para el caso expuesto en la presente sesión, el vehículo corresponde a un Chevrolet Grand Vitara modelo 2006 con placa de inventario 15239, ingreso a almacén del 12 de diciembre de 2005, costo histórico por valor de \$13.054.998 y depreciación acumulada por \$10.443.884, es decir, que su valor en libros asciende a la suma de \$2.611.114.


La ficha también contiene el historial de mantenimientos realizados desde el 28 de junio de 2006 hasta julio de 2025, tal y como se aprecia a continuación 

Imagen N°1 Ficha técnica – Hoja de vida de vehículos

FORMATO	CÓDIGO:	GAD-FO-081
GESTIÓN ADMINISTRATIVA	VERSIÓN:	2
FICHA TÉCNICA - HOJA DE VIDA DE VEHÍCULOS	FECHA:	28/05/2025


INFORMACIÓN GENERAL					
Placa	Marca	Línea	Modelo	Cilindraje C.C	Color
OBF 962	CHEVROLET	GRAN VITARA	2006	2493	AZUL NOCTURNO
Clase de vehículo		Tipo de carrocería		Combustible	Capacidad (pasajeros)
CAMPERO		CABINADO		GASOLINA	5
N° de serie		N° de chasis		Propietario	
8LDCSV37160008802		8LDCSV37160008802		SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN	

RELACIÓN DE MANTENIMIENTOS							
Ítem	Fecha (dd/mm/aaaa)	Actividad realizada	Tipo (Repuesto, Mano de obra, SOAT, Revisión Técnico Mecánica-RTM)	Tipo de mantenimiento Preventivo (P), Correctivo (C)	Cantidad	Valor Unitario	IVA 19%
1	28/6/2006	FILTRO AIRE	REPUESTO	NO REPORTA	1	\$ 17.286,45	\$ 3.284,43
2	28/6/2006	FILTRO ACEITE	REPUESTO	NO REPORTA	1	\$ 14.948,10	\$ 2.840,14
3	28/6/2006	M.O. CAMBIO ACEITE Y FILTROS	MANO DE OBRA	NO REPORTA	1	\$ 6.000,00	\$ 1.140,00
4	28/6/2006	LAVADO GENERAL	MANO DE OBRA	NO REPORTA	1	\$ 9.948,40	\$ 1.890,20
5	28/6/2006	ACEITE MOTOR POR CUARTOS 5/4	INSUMO	NO REPORTA	1	\$ 31.637,85	\$ 6.011,19
6	9/10/2006	FILTRO ACEITE	REPUESTO	NO REPORTA	1	\$ 14.948,10	\$ 2.840,14
940	19/5/2025	ACEITE MOTOR	REPUESTO	C	6	\$ 17.800,00	\$ 3.382,00
941	19/5/2025	FILTRO DE AIRE	MANO DE OBRA	C	1	\$ 34.000,00	\$ 6.460,00
942	19/5/2025	FILTRO DE ACEITE	MANO DE OBRA	C	1	\$ 212.700,00	\$ 40.413,00
943	9/07/2025	MANTENIMIENTO DE CATALIZADOR	REPUESTO	C	1	\$ 400.000,00	\$ 76.000,00

Fuente. GAD-FO-081 Ficha técnica – Hoja de vida de vehículos

Más adelante cuando se explique el análisis costo-beneficio se podrá apreciar el valor total de los mantenimientos realizados al vehículo.

2. Informe del taller Morarci de fecha 16 de enero de 2026

Dayro Isaza explica que el taller de mecánica Mora  emitió el diagnóstico del vehículo por falla general del motor debido al exceso de humo originado por:

Estado del motor.

Síntomas observados: consumo excesivo de aceite. Pérdida de potencia y dificultad de arranque. Recalentamiento constante en trayectos cortos. Ruidos internos de fricción y golpeteo metálico.

Diagnóstico: Desgaste severo en componentes internos (pistones, anillos y cilindros). Fugas de aceite por empaques y retenes deteriorados. Sistema de refrigeración comprometido, con radiador y bomba de agua en mal estado. Culata y bloque motor afectados por recalentamientos repetidos.

Conclusión: El motor presenta fallas internas críticas que requieren una reparación mayor (rectificación completa o reemplazo), con un costo elevado que supera el valor comercial del vehículo.

Parte ciclo (transmisión, suspensión y dirección).

Síntomas observados: vibraciones excesivas en la conducción. Golpeteos en suspensión delantera y trasera. Dirección imprecisa y con dureza. Diagnóstico: amortiguadores y bujes de suspensión desgastados. Rótulas y soportes de motor deteriorados. Caja de dirección con fugas y holguras. Transmisión con pérdida de lubricante en retenes de ejes.

En consecuencia, el taller emitió la siguiente recomendación:

Dar de baja el vehículo. No es apto para continuar en operación. La decisión técnica más adecuada es su retiro definitivo de circulación, evitando riesgos de seguridad y gastos innecesarios en reparaciones que no garantizan un funcionamiento confiable.

3. Análisis costo - beneficio

El equipo de transporte realizó **en** análisis costo – beneficio con el fin de evidenciar que no es rentable para la entidad reparar el vehículo OBF962 por las siguientes razones:

Estado técnico y operativo:

Imagen N°2 Estado técnico y operativo

- Kilometraje superior a 267.000 km: nivel de desgaste mecánico avanzado en sus principales sistemas (motor, transmisión, suspensión, dirección y componentes auxiliares).
- Necesidad de intervenciones correctivas mayores: procesos de reparación estructural con alta probabilidad de reincidencia de fallas.
- Incrementa el riesgo de fallas mecánicas recurrentes, disminución en la confiabilidad operativa, afectación en la prestación del servicio, incremento en tiempos de inactividad.

Fuente. Análisis costo-beneficio - equipo de transporte de la Dirección Administrativa

Análisis económico de reparación:

Imagen N°3 Análisis económico de reparación

Según el acuerdo marco de precios establecidos para el contrato 1048 de 2024 con Morarci Group, se estima un valor de reparación de aproximadamente \$19.918.767 COP:

* Costo de repuestos: \$11.262.826 COP

* Costo mano de obra: \$8.655.941 COP

No incluye de manera integral costos asociados como: mano de obra especializada, equipos de metrología, servicios externos (soldadura, rectificación de roscas, roscas nuevas), tiempos de inmovilización, costos indirectos por indisponibilidad del vehículo, eventuales fallas adicionales no detectadas inicialmente o fallas en cadena.

El costo estimado de reparación equivale a más de siete (7) veces el valor en libros del activo, lo cual representa una relación costo-beneficio desfavorable desde el punto de vista financiero y de gestión de activos.

Fuente. Análisis costo-beneficio - equipo de transporte de la Dirección Administrativa

Análisis de valor de mercado:

Imagen N°4 Análisis de valor de mercado

- Revisión de precios de mercado para vehículos del mismo segmento, marca, línea y modelo (Chevrolet Grand Vitara 2006) en Colombia.
- Fasecolda: entre \$29.700.000 y \$34.000.000, dependiendo de versión y motorización.
- Mercado Libre y Tu Carro: entre \$25.000.000 y \$43.900.000

Se observa que:

- El vehículo tiene un valor en libros de \$2.611.114, muy por debajo del mercado.
- Su alto kilometraje y estado técnico lo ubican en una condición inferior frente a los vehículos comparables en venta.
- El costo estimado de reparación (\$19.918.767) representa entre 40% y 65% del valor comercial promedio del mercado.

Fuente. Análisis costo-beneficio - equipo de transporte de la Dirección Administrativa

Análisis histórico de costos de mantenimiento:

Imagen N°5 Análisis histórico de costos de mantenimiento

Durante aproximadamente 20 años de servicio un costo acumulado de \$195.000.000.

Refleja un alto costo de sostenimiento, el cual, al ser comparado con el costo histórico del vehículo (\$13.054.998), representa más de 14 veces su valor, evidenciando una pérdida progresiva de eficiencia económica.

El comportamiento observado es consistente con la fase final del ciclo de vida de los activos, donde:

- Los costos de mantenimiento aumentan de manera acelerada
- La frecuencia de fallas se incrementa
- La disponibilidad operativa disminuye
- Se reduce la eficiencia en la asignación de recursos

Fuente. Análisis costo-beneficio - equipo de transporte de la Dirección Administrativa

La Doctora Rocío Gómez, manifiesta que para complementar la información que se presentará al Comité Institucional de Gestión y Desempeño, es necesario diferenciar en qué momento empezó a incrementarse el costo de mantenimiento, a lo cual Dayro Isaza señala que a partir de noviembre de 2025 el vehículo inició con las fallas recurrentes de carácter correctivo.

Sin embargo, Dayro Isaza revisará la ficha técnica para establecer con precisión el momento, tipos de mantenimientos y valores asociados a esta circunstancia.

El Doctor Andrés Vergara señala que además de lo solicitado por la Doctora Rocío Gómez, es necesario lo siguiente:

- Explicar el comportamiento de los mantenimientos desde el 2016, es decir, 10 años después de su adquisición.
- Identificar cuáles han sido las intervenciones con más alto costo.
- Detallar la composición del valor del mantenimiento acumulado durante 20 años de servicio, explicando que hasta el 2016 se realizaban mantenimientos regulares.
- Elaborar una tabla por año para poder evidenciar la variación en los mantenimientos en cada vigencia.

Por su parte, la Doctora Rocío señala que la ficha técnica del vehículo contiene campos vacíos que deben ser diligenciados para dar mayor claridad a la información.

Dayro Isaza expresa que la cifra mencionada de \$195.000.000 correspondiente al acumulado de los mantenimientos realizados al vehículo durante 20 años es posible que cambie con la revisión que se realizará de la información, dada a antigüedad de los registros.

Indicadores clave:

Dayro Isaza continúa con la explicación del indicador denominado índice de reparación, el cual compara el costo de reparación con el valor comercial promedio del vehículo, así:

Imagen N°6 Indicador de reparación

Índice de reparación

$$IR = \frac{\text{Costo de Reparación}}{\text{Valor Comercial Prom}}$$
$$IR = \frac{19.918.767}{30.000.000}$$
$$IR = 0,66$$

IR < 0.5 (50%) → Reparación viable
IR entre 0.5 y 0.7 → Evaluación técnica
IR > 0.7 (70%) → No viable

Se encuentra en una **zona crítica** y teniendo en cuenta que hay servicios que no están contemplados o riesgos ocultos, esto lleva fácilmente acercarse a > 70%

Fuente. Análisis costo-beneficio - equipo de transporte de la Dirección Administrativa

Seguidamente, manifiesta que el resultado ubicado en zona crítica, indica que no es viable la reparación del vehículo.

El segundo indicador compara el Costo mantenimiento vs Valor activo y arrojó el siguiente resultado:

Imagen N°7 Indicador Costo mantenimiento vs Valor activo

Costo mantenimiento vs Valor activo

$$CMVA = \frac{\text{Costo acumulado Mtto}}{\text{Costo histórico del activo}}$$
$$CMVA = \frac{195.000.000}{13.054.998}$$
$$CMVA = 14,9$$

Se ha invertido **casi 15 veces el valor del vehículo**, lo que demuestra una ineficiencia estructural del activo.

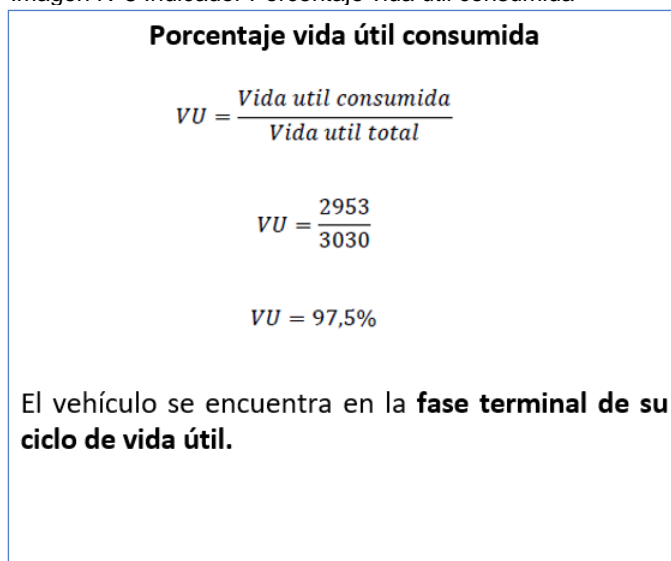
Fuente. Análisis costo-beneficio - equipo de transporte de la Dirección Administrativa

Dayro Isaza aclara que el resultado anterior podría tener una variación al momento de revisar nuevamente la ficha técnica y el historial de mantenimientos en los 20 años desde

su adquisición. El resultado final indica que el valor acumulado del mantenimiento supera en casi quince veces el costo histórico.

El tercer indicador denominado Porcentaje de vida útil consumida compara la vida útil consumida frente a la vida útil total, así:

Imagen N°8 Indicador Porcentaje vida útil consumida



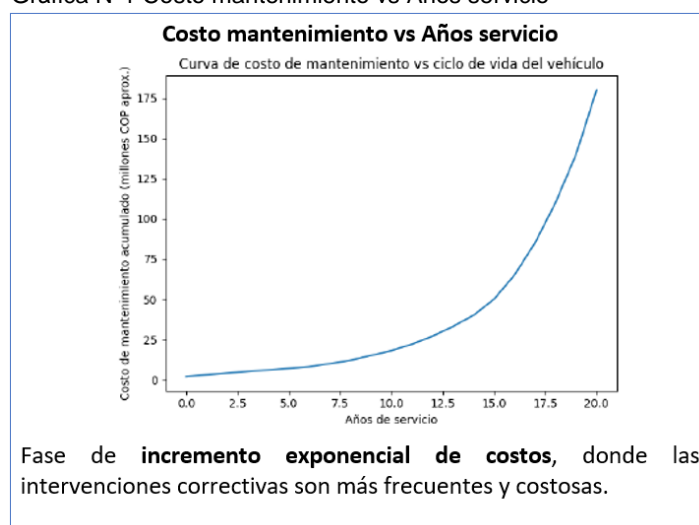
Fuente. Análisis costo-beneficio - equipo de transporte de la Dirección Administrativa

Lo anterior indica que el vehículo se encuentra en su etapa final de vida útil.

Gráficas clave:

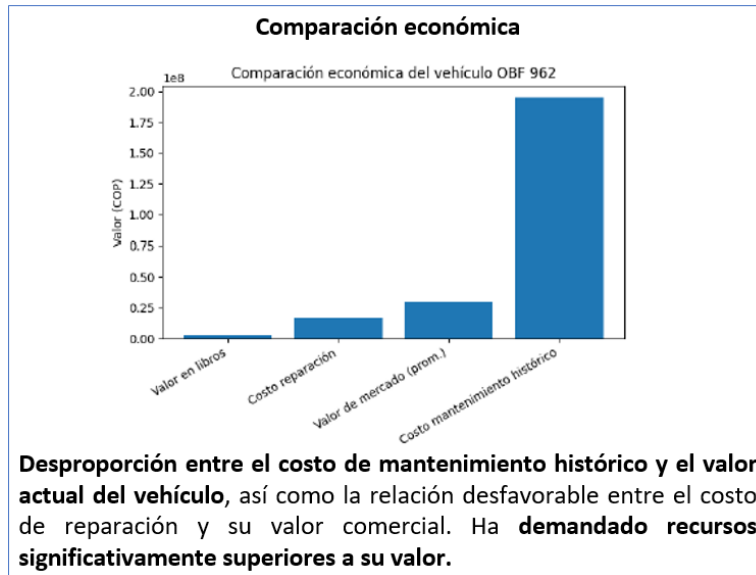
Dayro Isaza señala que a partir de las siguientes dos gráficas, también se puede evidenciar el estado del vehículo y la necesidad de darlo de baja.

Gráfica N°1 Costo mantenimiento vs Años servicio



Fuente. Análisis costo-beneficio - equipo de transporte de la Dirección Administrativa

Gráfica N°2 Comparación económica



Fuente. Análisis costo-beneficio - equipo de transporte de la Dirección Administrativa

La información de las dos gráficas anteriores también se sustentará con el complemento que se realizará al análisis histórico de costos de mantenimiento presentado anteriormente.

Por lo anteriormente expuesto, se concluye que el vehículo OBF 962 ha alcanzado el final de su vida útil, presenta condiciones de desgaste avanzado y requiere inversiones desproporcionadas para su recuperación. La recomendación es proceder con la baja definitiva del vehículo del inventario de la entidad, conforme a la normatividad vigente aplicable en materia de gestión de bienes.

4. Concepto técnico

Dayro Isaza manifiesta que dando continuidad a los aspectos vistos y recogiendo lo conceptos explicados, el concepto técnico que emite el equipo de transporte de la SDP se presenta teniendo en cuenta los siguientes criterios:

Riesgo operacional y de seguridad

- Dirección imprecisa y suspensión deteriorada: alto riesgo de pérdida de control. Recalentamiento constante: probabilidad de falla súbita en la operación.
- Ruidos internos: posible bloqueo del motor durante la marcha.
- No cumple con condiciones mínimas de seguridad vial.

Obsolescencia mecánica y fatiga estructural

- Sobrepasó vida útil: 20 años en servicio y más de 260000 km recorridos.
- Fatiga acumulada en múltiples sistemas simultáneamente: no es un problema reparable
- No hay abastecimiento de repuestos originales u homologados por la salida de Colmotores del país.

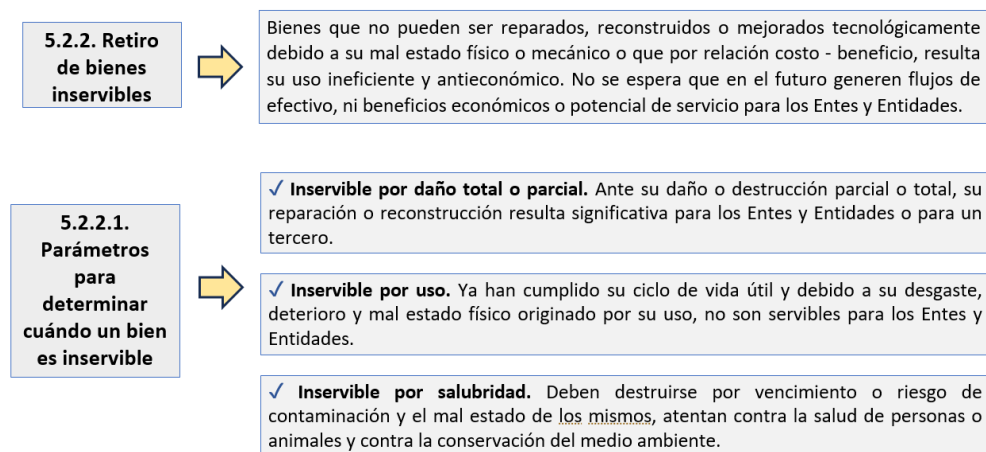
No hay confiabilidad operativa

- De seguir en operación: fallas recurrentes, paradas y mantenimientos no programados afectando prestación del servicio

Ineficiencia técnica de reparación

- Reparar el motor no elimina las fallas en suspensión, dirección y transmisión: ciclo de mantenimiento correctivo infinito.

Acto seguido, Carolina Mafla explica lo consignado en el Manual de Bienes frente a los bienes inservibles:



Propuesta de destino final

La Dirección Administrativa propone que el destino final para el vehículo OBF 962 sea la entrega a entidades o empresas autorizadas para la destrucción vehicular, tal y como lo señala el Manual de Bienes:

Numeral 5.3.4. Entrega de bienes a Entidades o Empresas Autorizadas . Atendiendo la normatividad vigente, esta permite la entrega directa de cierto tipo de bienes retirados y dados de baja a algunas Entidades o Empresas autorizadas para recibirlos y gestionarlos.

Se recomienda, por ejemplo, tener en cuenta lo señalado en la Resolución 1606 de 2015 *"Por la cual se reglamenta el artículo 4° de la Ley 1630 de 2013 y se dictan otras disposiciones"*, y el Manual Ambiental para el tratamiento de vehículos 105 al final de su vida útil o desintegración vehicular, en el marco del *"Programa de desintegración de vehículos al final de su vida útil"*.

105 Programa que propende mejorar y fortalecer la salud ambiental de las principales ciudades del país, a través de acciones que permitan optimizar la relación causa - efecto entre el parque automotor y el estado actual de los componentes del medio ambiente, promoviendo la Política de Prevención y Control de la Contaminación del Aire.

La Doctora Rocío Gómez manifiesta si es posible realizar el ofrecimiento a entidades de gobierno, a lo cual Carolina Mafla expresa que el anterior vehículo dado de baja en la vigencia 2025 fue ofrecido a diferentes entidades de gobierno y ninguna manifestó formalmente interés por recibirlo, igualmente, es importante tener en cuenta los costos administrativos de mantener el vehículo en la entidad como el amparo por la póliza de seguros.

Diego Viana señala que por riesgo fiscal algún ente de control podría declarar un hallazgo por no agotar las posibilidades antes de la destrucción vehicular.

Por su parte, el Doctor Andrés Vergara, señala que entidades como el SENA podría requerir el vehículo para labores académicas.

En consecuencia, el Equipo Técnico de Gestión de Bienes decide que la primera opción de destino final sea la entrega a título gratuito entre entidades estatales y como segunda opción, en caso de no recibir manifestaciones de interés, sea la entrega a entidades o empresas autorizadas para la destrucción vehicular.

3. Recomendaciones para el Comité Institucional de Gestión y Desempeño

El Equipo Técnico de Gestión de Bienes recomienda al Comité Institucional de Gestión y Desempeño lo siguiente:

- 3.1 Autorizar el retiro y baja en cuentas de 1 vehículo Grand Vitara placa OBF 962 clasificado como bien devolutivo inservible.
- 3.2 Autorizar que el destino final para vehículo Grand Vitara placa OBF 962 sea como primera opción la enajenación a título gratuito entre entidades estatales y como segunda opción, en caso de no recibir manifestaciones de interés, la entrega a entidades o empresas autorizadas para la destrucción vehicular.

4. Propositiones y varios

No se abordaron temáticas en este punto del orden del día.

Se da por terminada la sesión agradeciendo la participación y asistencia de los integrantes del Equipo Técnico e invitados.

Fecha: 29 de abril de 2026.

INTEGRANTES:

Rocío Gómez Rodríguez
Subsecretaria Gestión Institucional

Andrés Vergara Ballén
Director Financiero

Diego Viana

Diego Saúl Viana Díaz
Profesional Dirección Financiera


Jennifer Bermúdez Dussán
Directora Administrativa




Carolina Mafla Sánchez
Profesional Dirección Administrativa

INVITADOS:


Lorena Forestieri Rojas
Jefe Oficina de Control Interno



Durlandy Quintero Bautista
Profesional Dirección Administrativa



Alexandra Camacho Delgado
Auxiliar Dirección Administrativa



Dayro Isaza Villa
Contratista Dirección Administrativa