

Transporte urbano tradicional

En Colombia, la gran mayoría de las **ciudades principales e intermedias aún conservan empresas de transporte urbano tradicional** (buses, busetas y microbuses colectivos). Esto ocurre porque conviven en un modelo mixto con los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) o porque en las regiones intermedias el sistema de "colectivos" sigue siendo el eje principal de la movilidad.

DANE +2

A continuación, se detalla la información organizada por el tipo de ciudad y cómo operan estas empresas tradicionales.

1. Ciudades Principales (Con Sistemas Masivos y Coexistencia Tradicional)

En las metrópolis del país, el transporte tradicional sobrevive cubriendo rutas periféricas, laderas o zonas donde los buses articulados (como TransMilenio o el MÍO) no tienen cobertura.

ELTIEMPO

- **Bogotá D.C.:** Aunque el sistema tradicional antiguo (guerra del centavo) se eliminó de las vías principales, sobreviven algunas rutas provisionales de la periferia o municipios aledaños (Soacha, Chía) que entran a la ciudad, operadas por cooperativas tradicionales adaptadas al SITP.
- **Medellín:** Mantiene un robusto sistema tradicional integrado que alimenta al Metro. Empresas legendarias como **Cootransmallat, Autobuses Poblado-Laureles, Coopebombas y Flota La Milagrosa** cubren las comunas de ladera donde los sistemas férreos o de cable no llegan directamente.
- **Cali:** Ante las crisis operativas del sistema masivo (MÍO), el transporte colectivo tradicional sigue muy vigente. Empresas como **Coochofal, Alfonso López, Decepaz, La Ermita, Recreativos, Montebello, Villanueva, Alameda, Rio Cali** operan buses tradicionales que los caleños llaman comúnmente "buses de colores".
- **Barranquilla:** El sistema tradicional (buses y busetas) mueve a más del 60% de la población, superando en cobertura al sistema masivo Transmetro. Empresas como **Coolitoral, Cootrancio, Alianza Sodis, Transmecar y Sobusa** operan flotas tradicionales, muchas de ellas ya integradas con recaudo electrónico (Sibus).

- **Bucaramanga:** Comparte vías con Metrolínea. Las empresas de buses tradicionales son fuertes y cubren toda el área metropolitana (Floridablanca, Girón, Piedecuesta). Destacan **Unitransa, Cotrander, Lusitania, San Juan y Flota Cachira**.
- **Cartagena:** Aunque existe el sistema masivo Transcaribe, aún operan rutas colectivas tradicionales hacia las zonas industriales, de pozón y de la periferia norte. Empresas como **Transcar, Cootransurb y Flota de la Heroica** mantienen operaciones activas.

ELTIEMPO

2. Ciudades Intermedias Grandes (Con Sistemas Estratégicos o Colectivo Puro)

Estas ciudades tienen poblaciones de entre 200,000 y 700,000 habitantes. Su transporte se compone casi al 100% de empresas de transporte público colectivo (TPC) tradicional, algunas en proceso de modernización hacia Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP).

- **Ibagué:** Su movilidad es completamente dependiente de busetas tradicionales agrupadas en empresas como **Logística de Transportes (SITT), Cotautol, Expreso Ibagué, Lalbaguereña y Transportes Cócora**.
- **Cúcuta:** Fronteriza y de alta demanda. Su transporte urbano se mueve a través de empresas tradicionales de microbuses y busetas como **Trasan, Cortas-Haz, Guaimaral, Cootranscall y Tonchalá**.
- **Santa Marta:** Cuenta con empresas tradicionales adscritas al SETP pero que manejan la tipología tradicional de busetas. Las principales son **Transportes Bastidas, Cootransmag, Rodaturs y Flota Taganga**.
- **Villavicencio:** El transporte urbano se basa en colectivos tradicionales. Las empresas insignias son **Transportes Arimena, Asprotrans, Nueva Flota y Taxi Meta** (en su modalidad de microbús urbano).
- **Pasto:** Operado tradicionalmente por el consorcio *Unión Temporal Ciudad Sorpresa*, el cual agrupa a las empresas tradicionales de la ciudad como **Cootranor, Flota Galeras y Transportes San Juan** bajo un sistema unificado de rutas.
- **Manizales y Armenia:** En el Eje Cafetero, además del sistema de cable aéreo en Manizales, el transporte se hace en busetas tradicionales. En Manizales operan **Socobuses, Autolegal y Gran Caldas**. En Armenia operan **Tinto** (unión de Cooburquín, Transportes Urbanos Ciudad Milagro y Buses Armenia).

- **Montería y Valledupar:** Montería se mueve principalmente con **Metrosinú** y **Monteriana de Transportes**. Valledupar cuenta con la empresa pública **Viva** pero convive con el transporte tradicional y el mototaxismo informal.

3. Ciudades Intermedias Menores o Regionales

Ciudades con poblaciones menores a 200,000 habitantes donde **no existen sistemas masivos** y el transporte urbano se realiza exclusivamente mediante cooperativas locales de microbuses, camionetas cerradas o busetas:

Wikipedia

- **Palmira, Jamundí, Tuluá, Buga, Cartago (Valle del Cauca):** En Tuluá operan empresas tradicionales locales como **Villa de Céspedes** y **Transportes San Buenaventura**. En Palmira operan **Cootranspalmira** y **Palmirana de Transportes**, en Buga opera **Trans Petecuy**.
- **Buenaventura:** Al ser una ciudad portuaria alargada, depende de los microbuses colectivos de empresas como **Galgos**, **Transmar** y **Cootransfiel**.
- **Tunja:** Movilidad operada 100% por colectivos tradicionales bajo empresas como **Autobuses de Tunja**, **Mi Ruta**, **Hunza** y **Cootranscol**.
- **Barrancabermeja:** El transporte formal tradicional urbano lo prestan empresas como **San Silvestre** y **Cootranstiba**, compitiendo fuertemente con la informalidad.
- **Popayán:** Movilizada por las busetas tradicionales de **Sotracaucá**, **Transpubenza** y **Transtambo**.
- **Neiva:** El transporte colectivo urbano está a cargo de empresas tradicionales como **Coomotor** (en su división urbana), **Cootranshuila**, **Cootransneiva** y **Flota Huila**.
- **San Andrés islas: Coobusan** (Cooperativa de Buses de San Andrés) con 3 rutas que conectan los puntos principales de la isla.
- **Apartadó, Antioquia:** Principales empresas que operan el TPC en Apartadó, Sotragolfo, Santur SAS, Cootranscondor, Coointur Cootransuroccidente y Sotrourabá

Resumen del Modelo de Negocio Tradicional

Flota

A diferencia de los sistemas masivos estatales o concesionados (donde se paga con tarjeta y se subsidia el pasaje), el transporte tradicional en estas ciudades colombianas funciona bajo el modelo de **afiliación**. Esto significa que los dueños de los buses compran el vehículo y lo afilian a estas empresas privadas/cooperativas para que les asignen las rutas de rodamiento autorizadas por las alcaldías locales.

Wikipedia

1. Número Aproximado de Flota Activa (TPC - Transporte Público Colectivo)

En Colombia, el volumen de la flota tradicional está directamente relacionado con la efectividad de sus Sistemas Masivos. En las ciudades donde el sistema masivo colapsó o es insuficiente, la flota tradicional es masiva.

YouTube·Noticias Caracol

Ciudades Principales

- **Cali:** Cuenta con una flota flotante activa de entre **400 y 500 buses tradicionales** (colectivos) autorizados, operando principalmente en el oriente y las laderas como contingencia al sistema MÍO.
- **Barranquilla:** Es el parque tradicional activo más grande del país fuera de Bogotá, con cerca de **2,600 a 3,000 buses y busetas** operando activamente.
- **Medellín (Área Metropolitana):** Conserva alrededor de **1,800 a 2,200 buses tradicionales** que funcionan como rutas integradas o cuencas alimentadoras del Metro.
- **Bucaramanga:** Alrededor de **600 a 800 autobuses convencionales** siguen prestando servicios directos metropolitanos paralelos a Metrolínea.
- **Cartagena:** Registra una flota remanente activa de entre **300 y 400 busetas** tradicionales cubriendo rutas marginales.

Alcaldía de Medellín +2

Ciudades Intermedias Grandes

- **Ibagué:** Su parque automotor de busetas tradicionales oscila entre los **800 y 900 vehículos activos**.
- **Cúcuta:** Supera los **1,200 microbuses y busetas** activos debido al alto flujo fronterizo.

- **Pasto, Villavicencio y Santa Marta:** Promedian individualmente entre **450 y 600 vehículos** de tipología colectiva tradicional por ciudad.
- **Manizales y Armenia:** Tienen flotas de colectivos que oscilan entre los **350 y 500 microbuses/busetas** activos en cada una.

Ciudades Intermedias Menores o Regionales

- **Tunja, Neiva, Popayán y Buenaventura:** Ciudades de este rango operan con flotas locales exclusivas de entre **150 y 350 microbuses** (comúnmente llamados "colectivos").

2. Normativas Legales y "Chatarrización" en Colombia

El Transporte Público Colectivo (TPC) tradicional está supeditado a leyes nacionales dictadas por el Ministerio de Transporte, aunque las Alcaldías Municipales actúan como la autoridad de tránsito local para vigilar su cumplimiento.

La Vida Útil Máxima (La Regla de los 20 años)

- **Ley 105 de 1993 (Artículo 6º):** Establece de forma categórica que la vida útil máxima de los vehículos de servicio público de transporte de pasajeros es de **20 años**.
- Una vez cumplidos los 20 años desde su matrícula, el vehículo **no puede operar más** en el transporte público. Ninguna autoridad local puede extender este plazo legal.

TransMilenio

El Proceso Legal de Chatarrización (Desintegración Física Total)

- **Resolución Única Compilatoria 20223040045295 de 2022 (Ministerio de Transporte):** Compila las directrices de la histórica *Resolución 646 de 2014*. Regula los requisitos para que las entidades siderúrgicas o desintegradoras autorizadas puedan destruir el vehículo y emitir el **Certificado de Desintegración Física Total**.
- **Requisito previo (DIJÍN):** Antes de chatarrizar, la Policía Nacional (DIJÍN) debe certificar mediante una revisión técnica que los números de motor, serie y chasis correspondan legalmente al historial del vehículo.
- **Resolución 1606 de 2015 (MinAmbiente):** Obliga a las empresas desintegradoras a cumplir protocolos ambientales estrictos para el manejo de residuos peligrosos (aceites, baterías, líquidos de frenos) extraídos del bus destruido.

El Principio de "Reposición" (1 por 1)

- **Decreto 1079 de 2015 (Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte):** Regula que en las ciudades donde el mercado de transporte público está saturado o bajo reestructuración (como los SETP o SITM), opera la política de "**1 por 1**".
- Esto significa que para matricular un bus urbano tradicional nuevo, el propietario debe demostrar que **chatarrizó (desintegró) un bus antiguo** de la misma modalidad para liberar el cupo. No se permite el crecimiento indiscriminado de las flotas urbanas.

Excepción de Traslado

- Un vehículo urbano que sale de circulación de una ciudad principal por renovación de flota puede venderse y operar en una ciudad intermedia o menor, **siempre y cuando no haya cumplido los 20 años de vida útil** y la alcaldía del nuevo municipio apruebe su ingreso.



TransMilenio

En Colombia, estimar el número exacto del parque automotor del **Transporte Público Colectivo (TPC)** tradicional a nivel nacional es complejo porque este censo cambia mes a mes debido a la chatarrización y la paulatina migración a los sistemas masivos. Sin embargo, sumando las flotas de todas las regiones, se calcula que en el país circulan de forma activa **entre 18,000 y 22,000 vehículos de transporte urbano tradicional** (buses, busetas y microbuses colectivos).

Esta cifra **no incluye** a los sistemas masivos (como las flotas del SITP de Bogotá o articulados del MÍO/Transcaribe), ni al transporte intermunicipal de pasajeros (que por sí solo aporta unos 38,000 vehículos adicionales a las carreteras del país).

Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI)