

**SENADOR
GALLO**

Bogotá D.C., septiembre de 2022.

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República
Ciudad

Ref: Radicación Proyecto de Acto Legislativo "**POR EL CUAL SE OTORGA LA CATEGORÍA DE DISTRITO ESPECIAL LOGÍSTICO Y DE SERVICIOS A LA CIUDAD DE PEREIRA**"

Respetado Secretario:

En nuestra condición de Senadores de la República y Representantes a la Cámara y en uso del derecho consagrado en el artículo 150 y 375 de la Constitución Política y del artículo 140 numeral 1º de la Ley 5 de 1992, nos permitimos poner a consideración del Senado de la República el siguiente PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO "**POR EL CUAL SE OTORGA LA CATEGORÍA DE DISTRITO ESPECIAL LOGÍSTICO Y DE SERVICIOS A LA CIUDAD DE PEREIRA**"

Cordialmente,

JUAN PABLO GALLO
Senador de la República

Calle 10 N° 7-50 Of. Capitolio Nacional
Juan.gallo@senado.gov.co

**SENADOR
GALLO**



Clasura
MARCOS DANIEL

Nadia Blal

*Carlos
Merisul*

guido e.p

Gallero - valle

PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NO. _____ DE 2022 SENADO
“POR EL CUAL SE OTORGA LA CATEGORÍA DE DISTRITO ESPECIAL LOGÍSTICO
Y DE SERVICIOS A LA CIUDAD DE PEREIRA”

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Adiciónese un inciso y un párrafo al artículo 356 de la Constitución Política, el cual quedará así:

La ciudad de Pereira se organiza como Distrito Especial Logístico y de Servicios. Su régimen político y fiscal será el previsto en la Constitución y la ley.

Parágrafo. La ciudad de Pereira, como Distrito Especial Logístico y de Servicios, no estará obligada a efectuar ajustes administrativos que aumenten sus costos. La Ley podrá crear mecanismos adicionales a los existentes que desarrollen la facultad que se le otorga como Distrito Especial Logístico y de Servicios.

Artículo 2º. Adiciónese un inciso al artículo 328 de la Constitución Política, el cual quedará así:

La ciudad de Pereira se organiza como Distrito Especial Logístico y de Servicios.

SENADOR GALLO



Parágrafo. Los municipios del Área Metropolitana que así lo consideren, podrán acceder a los beneficios del Distrito Especial Logístico y de Servicios de Pereira, en los términos que señale la ley sin perjuicio de las funciones y competencias del municipio.

Artículo 3°. Vigencia. Este acto legislativo rige a partir de su promulgación.

JUAN PABLO GALLO
Senador de la República

A. ZABARRAIN

Juan Carlos Barcos P

JOHNNY MONTE A.

Karina Espinosa

JUAN D. C.

Alejandro Vega

Chue
Claudio M. Pérez G

Lane FHS

SENADOR GALLO



Mauro Gómez Amín

[Signature]
MARCOS DANIEL

[Signature]
Carlos Mensel

[Signature]
Nadia Blal

[Signature]
Guido Esp

[Signature]
Gallejo - Valle

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO

Teniendo en cuenta la vocación logística y de servicios y la posición geoestratégica de la ciudad de Pereira, este proyecto de ley tiene como objeto darle la categoría de Distrito Especial Logístico y de Servicios, sin obligarla a efectuar ajustes administrativos que aumenten sus costos.

II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Pereira ha sido, históricamente, cafetera. A partir de 1905 la ciudad toma un impulso en materia económica, ya que en el siglo XX se concentró el boom cafetero en Antioquia, el Viejo Caldas (departamento así llamado configurado por Caldas, Risaralda y Quindío desde 1905 hasta 1966) y Valle del Cauca. En 1920, la producción cafetera correspondía al 10% de la producción mundial y 20% para la época de la Segunda Guerra Mundial, y Pereira, para ese entonces, se nutría de las bonanzas cafeteras que exportaban más del 75% del café producido (Ocampo, 2015).

A partir de 1950, como respuesta del Periodo de la Violencia, gracias a la continuidad del auge cafetero y de los eslabonamientos hacia adelante en actividades comerciales e industriales que este produjo, Pereira se convirtió en una ciudad de refugio y se denominó la Ciudad sin Puertas. “Aquí no hay forasteros, todos somos pereiranos”, era el aforismo pronunciado por el maestro Luciano García Gómez en 1947. Pereira refugió alrededor de cincuenta mil desplazados por la violencia (Acevedo, s.f.).

De hecho, los primeros cincuenta años del siglo XX y en particular los años veinte de esta centuria se reconocen como la “década prodigiosa” en Pereira por la urbanización y el comercio que hicieron dar el primer salto de aldea a ciudad. Los ojos del asombro

se tomaron la ciudad y con ellos las iniciativas de las personalidades públicas, de los empresarios y de algunos inmigrantes sirios y libaneses que se sumaron a los proyectos comerciales (Acevedo, s.f.). En las décadas posteriores llegó la industria y el dinero, las bonanzas cafeteras y las ferias ganaderas (Acevedo, s.f.).

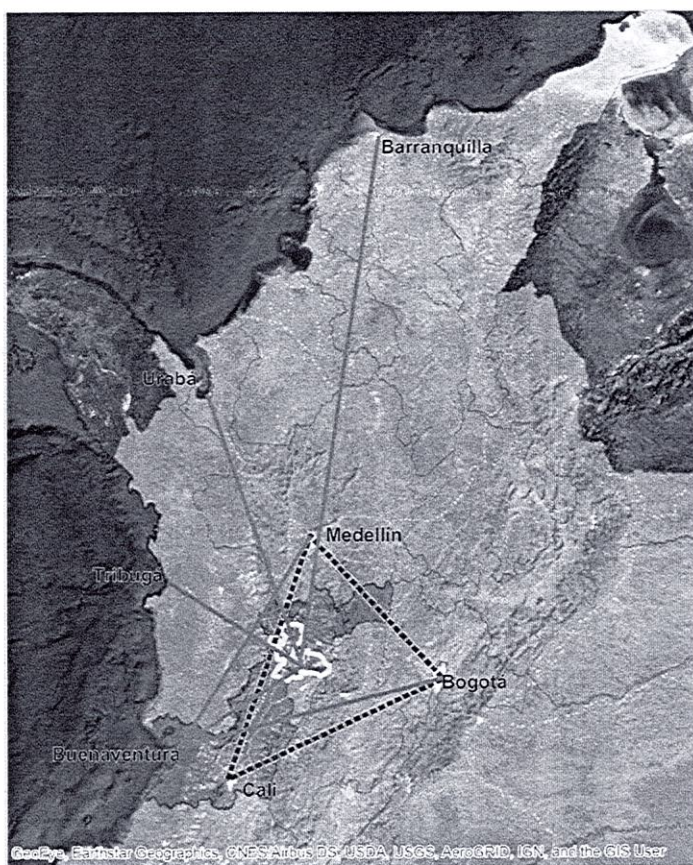
Desde 1990 Pereira sufrió una reestructuración económica, en los siguientes 15 años tuvo un incremento significativo en el sector servicios que implica, a día de hoy, más de la mitad del Producto Interno Bruto. Asimismo, cayó la contribución de la agricultura y la industria, los sectores reales perdieron participación, especialmente la industria manufacturera y el café (UCP, 2012). Sin embargo, este decrecimiento lo reemplazó el sector servicios, el cual incluye la logística.

POSICIÓN GEOESTRATÉGICA DE PEREIRA

La ciudad de Pereira tiene, por su naturaleza geográfica, una posición estratégica que le permite acceder al 56% de la población nacional, lo que significa veinticuatro millones (24'000.000) de personas, y al 76% del PIB nacional en un radio de tan solo doscientos (200) kilómetros. Obteniendo, entonces, ahorros en costos y tiempos logísticos entre los principales centros de consumo: Bogotá, Medellín y Cali. Este radio de doscientos (200) kilómetros es bien llamado el "Triángulo de Oro" que, además, reduciéndolo a cincuenta (50) kilómetros se concentran dos y medio millones (2'500.000) de habitantes, conectando la ciudad de Armenia, Manizales y todos los municipios aledaños (Analdex, 2021).

La posición geográfica privilegiada le permite a Pereira enlazar los grandes océanos y principales rutas de tráfico mundial. En este sentido, Pereira tiene la capacidad de unir el

nivel nacional, regional y suprarregional en el entendido de que la zona se implanta en el Eje Cafetero; constituido por los departamentos de Risaralda, Quindío, Caldas, norte del Valle del Cauca y el noroccidente del Tolima (Castro et al., 2022).



Fuente: Plan Maestro de Logística de Pereira y su Zona de Influencia

VOCACIÓN LOGÍSTICA DE PEREIRA

Con las carreteras de cuarta y quinta generación se tendrá una conectividad muy importante con el puerto de Buenaventura, Medellín, el Atlántico, Eje Cafetero, Cali y Bogotá.

Esta conectividad se hace notoria en las siguientes vías: las vías del SAMAN, con una inversión 1,2 billones, conecta el valle del cauca con el puerto de buenaventura y Risaralda; las concesiones Pacífico 3, 2, 1, Mar 1 y 2, conecta a Pereira con los puertos de Antioquia, reduciendo en trescientos (300) kilómetros la ruta con el mar Atlántico; la Autopista del Café que une la región cafetera y hace visible el Paisaje Cultural Cafetero (PCC) en doscientos cincuenta y seis (256) kilómetros explotando los servicios turísticos; y los nuevos túneles de la línea, que incluye 25 túneles y 31 viaductos, conectan a Pereira con las principales ciudades de Consumo (Analdex, 2022).

Asimismo, es importante destacar la conectividad del área de Pereira con su nuevo Aeropuerto Internacional Matecaña, aproximando a la región con los principales centros de negocios nacionales e internacionales. De hecho, el Aeropuerto Internacional Matecaña moviliza el 81% de los pasajeros al Eje Cafetero.

Todo lo descrito anteriormente le da una gran cantidad y variedad de activos logísticos a Pereira que, sumado con los de la región, da un total de cinco (5) aeropuertos en cuatro (4) departamentos, tres (3) centros logísticos, cuatro (4) zonas francas, conectividad vial a principales zonas del país, una (1) red férrea (tren de occidente que se está adelantando de Buenaventura transita por Pereira) y la plataforma logística PLEC. Este último activo es una zona delimitada en la que se concentran actividades y

funciones logísticas que se especializan en diferentes actividades de la cadena de suministros. Puntualmente, es un proyecto en etapa seis (6) ubicado en el municipio de la Virginia, Risaralda, a veinte kilómetros de la ciudad de Pereira. Es decir, es un megaproyecto para disponer un centro de integración de carga que permita reducir los costos, aumentar la eficiencia de todas las operaciones logísticas, hacer más eficientes las transferencias de cargas y consolidar las operaciones de exportación.

Todos estos recursos logísticos van alineados con el objetivo de la Política Nacional Logística, que busca para 2030, que los tiempos de la importación de puertos marítimos se reduzca 182 horas y, en el caso de las exportaciones, a 108 horas; buscando lograr una inserción adecuada en los mercados internacionales y posicionar a Colombia al nivel de los países de la OCDE. Teniendo en cuenta lo anterior, Pereira tiene el potencial de reducir los costos a las puertas del pacífico y atlántico abrigando los tres principales corredores logísticos del país: Buenaventura-Bogotá, Buenaventura-Medellín y Buenaventura- Pereira, donde transitan alrededor de 5`906.440 toneladas de carga anuales, lo que representa el cuarenta y cuatro por ciento (44%) de la carga que ingresa por el puerto de Buenaventura.

Se entiende que la organización del territorio en temas de activos logísticos y posición geográfica, junto a la Plataforma Logística y los proyectos de infraestructura que se están adelantando y ya se construyeron, generan y generarán impactos positivos en el empleo que, con la calificación especial de distrito, se puede potenciar hasta permear de efectos positivos la economía nacional.

Entre un gran esfuerzo del sector privado y público del departamento por consolidar un avance de la ciudad, se estableció el Plan Regional de Competitividad de Risaralda. Este plan se dedicó a fortalecer sectores estratégicos promisorios que son la apuesta

por el futuro, en el cual se proyectan crecimiento y desarrollo territorial. En este, se dio la vocación promisoría a Pereira en el sector logístico. Esta calificación se otorgó por considerarse un sector fortalecido y sostenible con capacidad de competir en el mercado interno y externo (Cámara de Comercio Pereira, 2011) .

Igualmente, el departamento de Risaralda y, específicamente, la ciudad de Pereira, tiene liderazgo en la formación de talento humano, desde la academia en temas logísticos a nivel de especialización y maestría, orientados a la gestión de la cadena de abastecimiento. No solo en la formación, sino que el tejido empresarial de Pereira tiene vocación exportadora en sectores estratégicos y está enfocado al desarrollo de cadenas productivas o clusters, que los destaca con altas perspectivas de articulación con la economía global (Castro et al., 2022).

Es claro que los epicentros urbanos del Eje Cafetero, su red vial existente y los grandes proyectos de infraestructura que se adelantan, y los planificados para integrar el centro del país con el Pacífico y eje Sur a Norte, convierten a la región en un territorio con un gran potencial en el contexto del desarrollo nacional e internacional en temas logísticos.

IMPORTANCIA DEL SECTOR SERVICIOS PARA PEREIRA

Como bien se sabe, el objeto de cualquier sistema económico es producir bienes y servicios para satisfacer las necesidades de los agentes que la conforman. Para Pereira, el sector más relevante son aquellos servicios que se producen y distribuyen. Como cualquier urbe en desarrollo, existe una transformación estructural hacia el sector terciario, y, precisamente, Pereira, por su Paisaje Cultural Cafetero (PCC) y desarrollo logístico, incrementó sustancialmente el sector terciario representando el 68.1 % del PIB para 2021.

Al desagregar esta figura se encuentra el sector financiero, logístico, turístico, hotelero y sin duda alguna, el comercio. Según Fenalco Risaralda, “el comercio en Pereira es una expresión económica surgida de la centralidad de su posición en la región, por eso es la capital comercial del centro occidente del país.”. Además, según la Cámara de Comercio de Pereira, el 61,1% de las empresas se encuentran en el comercio, restaurantes y hoteles.

Hoy en día Pereira se considera la capital comercial del Eje Cafetero. Esto no es coincidencia, como se ha explicado anteriormente, es uno de los sectores que más mueve la economía. Para 2018, el 88% del empleo de la ciudad estaba formado por dos figuras importantes: el comercio y el sector servicios.

Esto indica que la economía pereirana se concentra en las actividades económicas relacionadas con el servicio y logística. En este sentido, son todos los servicios que se encargan de hacer llegar los productos del sector secundario, el cual es la segunda actividad en aportar al PIB, hasta el consumidor las que más contribuyen a la economía pereirana. Entre sus actividades se encuentran el comercio, el turismo, las comunicaciones y los transportes. Específicamente, las actividades que más contribuyen son el comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida (Cámara de Comercio, 2021).

A nivel hotelero y turístico, se cuenta con el bioparque Ukumarí que a diferencia de un zoológico tradicional, no expone a los animales en jaulas y adapta el entorno a su hábitat, lo que permite mejorar la calidad de vida a los animales y contribuir a dinamizar la oferta turística de la región.

Finalmente, el Eje Cafetero fue declarado, por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación Ciencia y la Cultura -UNESCO-, como patrimonio de la humanidad por el Comité de Patrimonio Mundial en el año 2000. Esto se debe al Paisaje Cultural

Cafetero (PCC), que tiene como efecto un papel predominante en materia de diferenciación a nivel del país y potencia la región como destino turístico. Esta declaratoria exhibe a la región para el desarrollo de proyectos, y es deber preservar este patrimonio.

III. MARCO CONSTITUCIONAL Y CONVENIENCIA DEL PROYECTO

La Constitución Política exalta la importancia de que Colombia sea una República descentralizada y con autonomía de sus entidades territoriales.

Por su parte, la Corte Constitucional ha establecido en la Sentencia C-131-09 que *“los distritos son entidades territoriales específicas (CP, art 286), cuyo régimen jurídico se integra, además de lo dispuesto en la Constitución, con las leyes especiales que se expidan para ellos. (...) la finalidad jurídica de la creación de los distritos consiste en sustraer a estos entes territoriales del régimen municipal ordinario en materias específicas.”*

En ese sentido, es objeto de este proyecto modificar los artículos 356 y 328 de la Constitución Política para darle la categoría de Distrito Especial Logístico y de Servicios a la ciudad de Pereira. Lo anterior, teniendo en cuenta que así ocurrió con el Acto Legislativo 01 de 2019 “Por el cual se otorga la categoría de Distrito Especial Portuario , Biodiverso, Industrial y Turístico al Municipio de Barrancabermeja en el Departamento de Santander” y el Acto Legislativo 01 del 2021 “por el cual se otorga la calidad de distrito especial de ciencia, tecnología e innovación a la ciudad de Medellín y se dictan otras disposiciones”, y que al ser jerárquicamente superior la Constitución, no es necesario otorgar la calidad de Distrito Especial Logístico y de Servicios a través de la Ley 1617 de 2013, ni asumir las cargas administrativas que esta contempla.

Convertir a Pereira en Distrito Especial Logístico y de Servicios resulta fundamental para potencializar las particularidades económicas de la ciudad y su posición geoestratégica, y así poder cumplir de mejor manera con los fines de la entidad territorial, entre ellos el de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Por último, se enuncian algunos de los beneficios que tendrá la ciudad de Pereira al convertirse en Distrito Especial Logístico y de Servicios:

1. Participará con voz y voto, en igualdad de condiciones, al departamento en todas las instancias administrativas colegiadas que tengan jurisdicción sobre su territorio.
2. Tendrá mayor participación y fomento en Logística y Servicios a través de Planes de Desarrollo sectoriales en esta materia.
3. Tendrá el manejo de los bienes de uso público de la Nación que existan en el territorio del distrito, susceptibles de explotación turística, ecoturística, industrial, histórica, recreativa y cultural.
4. Gravar con impuesto predial los bienes de uso público de la Nación cuando estén en manos de particulares.
5. Imponer tasas o contribuciones por el acceso o ingreso a bienes de patrimonio histórico.
6. Tendrá derecho a solicitar que los dineros recaudados en el territorio distrital por el departamento, debido a impuestos, tasas y contribuciones sean invertidos preferencialmente en ellos.

IV. EVENTUALES CONFLICTOS DE INTERÉS

De conformidad con los criterios definidos en el artículo 286 de la ley 5ª de 1992, se considera que ningún congresista podría encontrarse inmerso en situación de conflicto de

**SENADOR
GALLO**



interés para discutir y votar el presente proyecto de acto legislativo, puesto que no genera un beneficio particular, actual y directo a los congresistas.

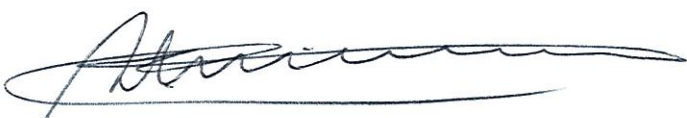
Lo anterior, sin perjuicio de otras causales de impedimento que puedan ser advertidas.


Cordialmente,

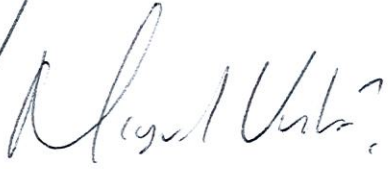

JUAN PABLO GALLO
Senador de la República



ALEJANDRO VEGA


Mauricio Gómez Amín.



A. ZABALAÍN



Jorge Anco con A.


Miguel Uribe?


Jaime Fortale S.


Karina Giron


Juan D. G.


Claudia T. Paroz G.

**SENADOR
GALLO**



Carlos Daniel
Carlos Daniel

Carlos Meisel
Carlos Meisel

Nadia Blal
Nadia Blal

Gustavo
Gustavo

Gallero - Valle
Gallero - Valle

SECRETARIO GENERAL

Referencias

Acevedo, A. (s.f.). Pereira el reencuentro de su historia. La red cultural del Banco de la República en Colombia. Tomado de: <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-236/pereira-al-reencuentro-de-su-historia>

Analdex. (2021). Foro Empresarial: Pereira Distrito Logístico y Destino de Inversión de Colombia. Sesión 1 [VIDEO]. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=OJWDeQFbHTE&t=1373s>

ANALDEX. Política Nacional Logística. Tomado de: <https://www.analdex.org/2020/02/12/politica-nacional-logistica/#:~:text=La%20pol%C3%ADtica%20busca%20reducir%20el,mar%C3%ADtimos%20para%20el%20mismo%20a%C3%B1o.>

Castro, N. Colorado, J. Quiceno, J. Castiblanco, J. et al. (2022). Plan de Negocios de Pereira Y su Zona de Influencia. Alcaldía de Pereira.

Castro, N. Colorado, J. Quiceno, S. Castiblanco, J. Et al. (2022). PLAN MAESTRO DE LOGÍSTICA DE PEREIRA Y SU ZONA DE INFLUENCIA. Consorcio logístico Pereira 2021. Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad, Alcaldía de Pereira.

Duport, E. Cuartas, A. Sandoval, L. Calderón, M. Rico, F. (2011). Tendencias de la Economía Municipios de Pereira 2010. Cámara de Comercio Pereira. Tomado de: <https://www.pereira.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=descargas&lFuncion=descargar&idFile=2591>

Gobernación de Risaralda. (2022). Plataforma Logística del Eje Cafetero abrirá licitación internacional para ejecutar etapa de

construcción <https://www.risaralda.gov.co/publicaciones/156431/plataforma-logistica-del-eje-cafetero-abrira-licitacion-internacional-para-ejecutar-etapa-de-construccion/>

Gonzales, X. (2018). La República. El comercio aporta 88% del empleo en la Perla del Otún. Tomado de: <https://www.larepublica.co/especiales/especial-pereira-155-anos/el-comercio-aporta-88-del-empleo-en-la-perla-del-otun-2764859>

Ocampo, J. (2015). Café, industria y macroeconomía. Ensayos de historia económica colombiana. Banco de la República.

Semana. (2014). Pereira, la capital comercial del Eje cafetero. Tomado de: <https://www.semana.com/pais/articulo/comercio-principal-actividad-economica-pereira/200284/>

Universidad Católica de Pereira (UCP). (2012). La actividad del comercio en Pereira y Dosquebradas. Desarrollo empresarial y construcción de capital social.

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARIA GENERAL – TRAMITACIÓN
LEYES

Bogotá D.C., 07 de Septiembre de 2022

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Acto Legislativo No.25/22 Senado “**POR EL CUAL SE OTORGA LA CATEGORÍA DE DISTRITO ESPECIAL LOGÍSTICO Y DE SERVICIOS A LA CIUDAD DE PEREIRA**”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaria General del Senado de la República por los Honorables Senadores JUAN PABLO GALLO, ANTONIO ZABARAÍN GUEVARA, JOSÉ ALFREDO GNECCO, JUAN CARLOS GARCÉS, KARINA ESPINOSA OLIVER, ALEJANDO VEGA PÉREZ, CLAUDIA PÉREZ GIRALDO, MARCOS DANIEL PINEDA, MAURICIO GÓMEZ AMÍN, NADIA BLEL SCAFF, CARLOS MEISEL VERGARA, GUIDO ECHEVERRY PIEDRAHITA y otras firmas ilegibles. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Acto Legislativo es competencia de la Comisión **PRIMERA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.



GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – SEPTIEMBRE 07 DE 2022

De conformidad con el informe de Secretaria General, dese por repartido el precitado Proyecto de Acto Legislativo a la Comisión **PRIMERA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA



GREGORIO ELJACH PACHECO

Proyectó: Sarly Novoa
Revisó: Dra. Ruth Luengas Peña

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA