

Bogotá, 2025

Doctor

JULIAN LOPEZ

Presidente de la Cámara de Representantes de
Colombia

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General Cámara

de Representantes

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley “**“POR MEDIO DEL CUAL LA NACIÓN SE VINCULA A LA CELEBRACIÓN DEL CENTENARIO Y BICENTENARIO DE TURBO, ANTIOQUIA; SE EXALTA SU CONTRIBUCIÓN HISTÓRICA, PRESENTE Y FUTURA AL DESARROLLO DE COLOMBIA Y EL MUNDO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”**

Apreciado señor secretario.

Con toda atención me permito presentar ante la Honorable Cámara de Representantes el Proyecto de Ley “**POR MEDIO DEL CUAL LA NACIÓN SE VINCULA A LA CELEBRACIÓN DEL CENTENARIO Y BICENTENARIO DE TURBO, ANTIOQUIA; SE EXALTA SU CONTRIBUCIÓN HISTÓRICA, PRESENTE Y FUTURA AL DESARROLLO DE COLOMBIA Y EL MUNDO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”**

PROYECTO DE LEY N.º de ____, de ____, 2025

“Por medio del cual la Nación se vincula a la celebración del Centenario y Bicentenario de Turbo, Antioquia; se exalta su contribución histórica, presente y futura al desarrollo de Colombia y el mundo, y se dictan otras disposiciones.”

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

En ejercicio de las atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas por los artículos 150 y 334 de la Constitución Política y la Ley

DECRETA:

Artículo 1. Objeto.

La presente Ley tiene por objeto instaurar un proceso que cuente con la vinculación protagónica y la voluntad política de la Nación, permita generar las condiciones necesarias para la celebración del Centenario de inicio de la Construcción de la Vía al Mar Medellín - Turbo, el Puerto Internacional Puerto Cesar y el Aeropuerto Internacional Gonzalo Mejía, junto con el Bicentenario de la Fundación y distritalización de Turbo Antioquia en condiciones dignas como corresponde, más allá de las formalidades tradicionales.

Artículo 2. Rendir Tributo. Visibilizar los atributos que convierten a Turbo en un territorio único, entre los que sobresalen las inconmensurables potencialidades humanas, naturales, biodiversidad, posición astronómica y la ubicación geopolítica estratégica; homenajear al estoicismo demostrado en pro de la defensa de la soberanía de Colombia frente a las amenazas extranjeras y por la falta de presencia del Estado durante larga data; exaltar las virtudes intelectuales, espirituales y materiales de sus gentes; reconocimiento por su aporte a la historia nacional y mundial, en relación a la llegada de personas provenientes de Europa a América y el descubrimiento del Océano Pacífico por parte de estos; valorar su contribución al PIB nacional como aeropuerto y puerto internacional, centro de servicios, comercio, logística, pecuario y agroindustrial; respaldar, proyectar y planificar su desarrollo estratégicamente en aspectos geopolíticos globales, como conexión interoceánica, continental y nacional, el desarrollo económico ambientalmente sostenible y socialmente incluyente, y preservación de la biodiversidad, las culturas ancestrales y el liderazgo colectivo; estimular la integración e internacionalización del territorio promoviendo la participación de la comunidad internacional en los procesos que se lleven a efecto.

Artículo 3. Días de la Fundación y Distritalización de Turbo, junto con los Proyectos Canal Interoceánico de Colombia y la Vía Panamericana. Declárese los días 13 de febrero y 10 septiembre, como días de la fundación y distritalización de Turbo, el Canal Interoceánico de Colombia C.I.C. y la Vía Panamericana respectivamente, con el fin de visibilizar la importancia estratégica de Turbo, manteniendo vigente la mayor aspiración de Colombia, consistente en convertirse en la Mejor Esquina de América y el Centro del Mundo. A partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, los días 13 de febrero y 15 de septiembre se declaran días festivos y/o

feriados nacionales y su celebración se traslada para el lunes de la semana siguiente respectivamente, modificando los artículos 1º y 2º de la Ley 51 de 1983.

Artículo 4. Organización. Créase la Corporación Bicentenarios de Turbo 2050, entidad encargada de planificar, coordinar impulsar las celebraciones centenaria y bicentenarias, junto con las políticas, planes, programas y proyectos estratégicos derivados de la presente Ley. Los recursos que demande las actividades de la Corporación serán con cargo al presupuesto nacional.

La Corporación estará integrada por:

1. El Gobierno Nacional
2. La Gobernación de Antioquia,
3. La Alcaldía/Distrito de Turbo,
4. Comunidad Internacional
5. Representantes de la Sociedad Civil,
6. Ecopetrol
7. La Academia
8. Gremios,
9. Empresas
10. Sectores locales.
11. Sector financiero nacional y extranjero
12. Agencias de cooperación internacional
13. ONGs
14. Otros.

Artículo 5. Plan de Acción Integral Inmediato para la Celebración con Dignidad (PAII). Adóptese un Plan de Acción Integral de corto plazo, el cual está destinado a reducir brechas territoriales, económicas y sociales, garantizando las condiciones dignas para los habitantes de Turbo, como parte del proceso de preparar la celebración de los centenarios y bicentenarios citados en el artículo primero. La financiación de este plan de Acción Integral, Inmediato será con cargo al presupuesto nacional y recursos de otras fuentes adicionales resultantes de la gestión desplegada por la nación y otros actores importantes.

Artículo 6. Agenda Turbo 2050. La Nación, en coordinación con la Corporación Bicentenario de Turbo 2050, impulsará, financiará y ejecutará un plan de intervención a mediano y largo plazo con el nombre Agenda Turbo 2050, concebida como un plan estratégico de desarrollo integral, sostenible, incluyente, que dinamice y fortalezca la productividad, la competitividad reforzando la posición geopolítico estratégica y la proyección internacional del País. en general la economía y el bienestar de todos los colombianos.

Artículo 7. Financiación.

Créase el Fondo Bicentenario de Turbo, integrado por:

1. Recursos del Sistema General de Participaciones (SGP),
2. Créditos internos y externos de la Nación,
3. Estampilla Pro-Bicentenario de Turbo,
4. Dividendos de empresas nacionales y departamentales, y recursos del balance
5. Contribuciones, donaciones, alianzas público-privadas,
6. Recursos de cooperación internacional, fondos de inversión nacional y extranjero,

El Fondo gozará de autonomía y quedará incorporado en el Presupuesto General de la Nación, garantizando las vigencias futuras hasta el año 2050.

Artículo 8. Estructuración e Implementación. La aprobación de esta Ley constituye: en primera instancia, el impulso y el inicio formal del proceso de celebración de los centenarios, bicentenarios e implementación del distrito de Turbo según la Ley 1883 de 2018; y en segunda instancia, la autorización para estructuración y ejecución del Plan de Acción Integral Inmediato o de corto plazo y la Agenda Turbo 2050, respectivamente conforme a los artículos 4 y 5 de la presente Ley.

Artículo 9. Vigencia.

La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias

EXPOSICION DE MOTIVOS

Un recorrido a fondo por la historia de Turbo revela varias facetas las cuales permiten desentrañar las grandes potencialidades y/o ventajas competitivas que posee, y recrea el rol protagónico en la historia de Colombia, América y el Mundo (aporte injustamente invisibilizado), que indudablemente lo posicionan como un territorio único, vislumbrando un futuro promisorio, si se planifica correctamente y adoptan las decisiones más audaces en pro de los más elevados intereses del País, lo cual es posible si se transforman las meras formalidades y las celebraciones festivas de tan importantes efemérides centenarias y bicentenarias en la oportunidad propicia, para reescribir la historia y construir la senda que Nos permitirá tomar el destino en Nuestras manos, vivir con dignidad y oportunidad para todos.

En esa perspectiva, el nombre Turbo, la génesis, la fundación, distritalización la importancia histórica, la defensa de la soberanía nacional fronteriza, el aporte al PIB nacional y las proyecciones de desarrollo futuro para el País, están intrínsecamente ligadas a las grandes virtudes humanas, la variada riqueza natural, gran biodiversidad, la privilegiada posición astronómica y la ubicación geopolítica estratégica; especialmente como rotula en relación con las subregiones Darién - Urabá, las regiones Caribe - Pacífico - Andina, los subcontinentes centro - sur América y los océanos Atlántico - Pacífico.

Los Primeros Habitantes.

Como gesto de justicia y lealtad con nuestra historia nativa, es preciso visibilizar y generar conciencia acerca de la milenaria presencia de los pueblos originarios del continente de América. Al respecto, los vestigios encontrados en la zona testimonian la coexistencia de múltiples pueblos nativos en la zona, desde tiempos inmemoriales. En el momento de la llegada de los europeos en 1501 al golfo Darién - Urabá, la geografía de Turbo era habitada por varios colectivos aborígenes (tiempos precolombinos): en la franja oriental del golfo de Darién o Urabá, específicamente en las riberas del río Verde, nombrado colonialmente río Turbo (abundante en pesca y un extenso valle fértil), se localizaban los Urabae y otros grupos más a su alrededor. En el lugar se asentaron algunos europeos logrando coexistir con los nativos temporalmente. Forzosamente el asentamiento fue abandonado y en el sitio se edificó posteriormente el palenque Chucunate, conformado por integrantes de la diáspora africana, fugitivos de la esclavización y este derivó en la cabecera urbana tras la fundación formal de la villa de Turbo más adelante.

Situación similar ocurrió en la margen occidental del mismo golfo, donde se asentaban los nativos Cuna cerca de la costa, y más adentro se fundó la ciudad española Santa María la Antigua del Darién; más al sur, en las riberas del río Darién, colonialmente nombrado como Atrato y cerca de las desembocaduras del mismo río habitaba el pueblo Cueva, quienes igual que otros pueblos emigraron forzosamente. Siguiendo el ejemplo de la primera (la franja oriental), la zona (la franja occidental) también es ocupada en menor escala por integrantes de la diáspora africana, que lograron escapar de la esclavización.

El Golfo y la Región Darién – Urabá.

Por virtud de las dinámicas anteriores, el nombramiento del golfo como Darién – Urabá, junto con el impulso de la economía colonial extractivista y esclavista, la dinámica comercial, y la colonización nacional y extranjera, la zona sufre un proceso inmigratorio acelerado y de poblamiento disperso, surgiendo la subregión Darién en la margen occidental, y Urabá en la margen oriental del golfo respectivamente. El proceso de articulación y/o sincretismo de las dos subregiones configuran la importante región Darién - Urabá y posiciona a Turbo como centro de la región, por ser el único ente territorial que cuenta con jurisdicción en ambas subregiones.

La Época Colonial.

Desde inicios de la colonización europea hacia el año 1501, Turbo fue reconocido por las inconmensurables potencialidades como las condiciones naturales de extenso valle fértil, surcado por un sin número de ríos, tributarios de sus aguas a los ríos León y Atrato y otros directamente al mar, conformando ciénagas y dentro de estas yacían las turberas, de donde se extraía la turba como fuente de energía primitiva, dando lugar al nombre de Turbo. Sus habitantes nativos, algunos reconocidos como aguerridos guerreros y otros más pasivos fueron fundamentales para el desarrollo de los acontecimientos en el contexto histórico; pero uno de los elementos más notorios fue su ubicación geopolítica estratégica, como istmo y estrecho, rotula, eje articulador y piedra angular configurándose el Diamante virtuoso río Atrato - mar Caribe, subregiones Darién – Urabá, regiones Atlántica y pacífica Centro - Sur América y el océano Atlántico y el recién descubierto mar del Sur hoy océano Pacífico. Tempranamente este valioso diamante se transformó en inspiración para la idea más prominente y vigente en el Continente de América hasta el presente. “La Comunicación Interoceánica”.

Comunicación Interoceánica.

El auge de la navegación marítima, y con ello el incremento de los intercambios comerciales y la economía global en general, motivada por la revolución Industrial especialmente, el invento la máquina a vapor, y la independencia de un sin número de colonias europeas en el recién nombrado continente de América, las aspiraciones hegemónicas navales y el predominio en occidente, por parte de Francia, Inglaterra, E.U., y la fiebre del oro en el oeste de este último entre otros acontecimientos, revivieron la antigua idea y reforzaron el interés por la construcción de una hidro vía, que permitiera el paso de los barcos entre un océano a otro, reduciendo los riesgos, distancia, tiempo y costos de los viajes transoceánicos. En este contexto, Turbo se consolida como epicentro importante para la concreción de dicha iniciativa interoceánica, ya que varias alternativas convergen en su jurisdicción y recibe el apelativo de “FUTURA CIUDAD BIOCEÁNICA”, destacándose la ruta conocida con el nombre: El Proyecto Canal Interoceánico Atrato – Turando. En años venideros dichas ventajas competitivas como la

posibilidad de construir un canal multimodal en Colombia, con Turbo como epicentro, seguirá posicionándose con la promulgación de varias leyes con el espíritu de impulsar la iniciativa, frente a las gravísimas consecuencias derivadas de la separación de Panamá, junto a la pérdida del canal del mismo nombre, preservar la importancia geopolítica estratégica, asegurar el desarrollo futuro y en última, la salvación para el País.

Turbo Centro de la Económico Global.

Simultáneamente con los grandes acontecimientos mundiales, la explotación de los recursos naturales, la navegación de cabotaje, internacional, marítima y fluvial, el comercio a través del mar Caribe y el río Atrato de manera informal o contrabando, se incrementaron exponencialmente, favoreciendo la consolidación del rol protagónico de Turbo, como ventana de Colombia ante el mundo y factor estratégico para la economía nacional y global.

Colombia Reconoce las Grandes Potencialidades, y la Importancia Estratégica de Turbo.

El Estado Colombiano, por todos esos factores que ponen de relieve la grandeza de Turbo se ve forzado a reconocer la muy evidente riqueza natural e importancia estratégica y fija la atención en Turbo en forma decidida, disponiendo la instalación de un puesto de control aduanero y la formalización de la fundación, la elevación a Distrito Parroquial de Turbo en 1839, los años 1840 (destinando inicialmente de 8000 fanegadas de tierra para dicho propósito), 1847 y la entrega de baldíos a colonos mediante la Ley 5 de 1930 (concesionando 100.000 hectáreas para la expansión poblacional y la explotación agrícola y pecuaria), por decisión de los entonces Presidentes de la República José Ignacio de Márquez, Tomás Cipriano de Mosquera y Enrique Olaya Herrera respectivamente.

Turbo Territorio Fronterizo.

Por el impacto de la separación de Panamá y la pérdida del canal del mismo nombre, cuyos perjuicios pese al paso del tiempo aun no logra superar el País, consecuentemente Turbo mejoró de manera exponencial su posición geopolítica estratégica, convirtiéndose en un territorio fronterizo clave para garantizar la soberanía nacional en la franja istmica y/o estrecho que todavía se conserva, la única oportunidad para construir un canal interoceánico a nivel en América, e impulsar la productividad, competitividad y el desarrollo socioeconómico de Colombia. Desde esa dimensión se proyectaron diversas iniciativas y emprendieron varios proyectos importantes como central hidroeléctrica, sistema férreo, la vía al mar (para conectar al interior del país), el puerto internacional y aeropuerto internacional, la construcción del primer tramo por 40/km de la carretera Panamericana en territorio colombiano, varias leyes ordenando la realización de los estudios de factibilidad técnicos, económicos y la agilización de los procesos, para la construcción del Canal Interoceánico Colombiano, la Ley que formaliza el puerto de Turbo y confiere el mismo rango de otros puertos importantes (Ley 18 de 1969), en los gobiernos de Guillermo León Valencia, Belisario Betancur y Carlos Restrepo

respectivamente; construcción del primer tramo de la carretera Panamericana, grandes proyectos agroindustriales, disposición como zona de libre comercio, Centro Administrativo y de Servicios Regional (CASER), sede de la universidad Nacional, hospital universitario con servicios desde el primer hasta el más alto grado de complejidad, la diócesis Darién – Urabá, distrito, territorio PDET, ZOMAC entre otros.

La Gran Paradoja de Turbo.

A pesar de la visión global generada desde inicios de la colonización, la trascendental ruta encaminada y los grandes avances logrados, paradójicamente las condiciones de desarrollo y calidad de vida, hoy son abismalmente desfavorables evidenciando un retroceso inversamente proporcional a las grandes potencialidades y/o ventajas competitivas que, por la gracia Divina, virtud de la naturaleza y la fuerza de los acontecimientos le son reconocidas a Turbo. Esto a causa de las políticas erráticamente mezquinas de Gobiernos posteriores, que de manera deliberada y mal intencionada defraudaron la confianza cambiando las proyecciones originales y revertiendo las decisiones, impidiendo los avances alcanzados, recortando, saqueando y trasladando todo lo que resulta importante lo que implícitamente significa un trasteo territorial, institucional y en general la conculcación de las posibilidades de un futuro de bienestar y dignificación para las gentes de Turbo, por el desconocimiento, la falta de liderazgo, la indiferencia y participación activa o pasiva de los tomadores de las grandes decisiones en el País.

Justificación.

El presente proyecto de Ley busca evitar repetir las experiencias del pasado, en donde algunas decisiones que buscan reconocerle a Turbo los grandes atributos humanos, naturales, geopolíticos estratégicos, importancia histórica, aporte a la soberanía nacional, contribución al PIB nacional, la proyección y esperanzas de desarrollo para Colombia, quedaron reducidas a meras formalidades, sumiéndolo en la frustración y desesperanza de sus gentes y un franco retroceso socioeconómico, pérdida del territorio, el desplazamiento de actividades económicas, institucional, servicios regionales y una violencia importada interminable con la irreparable pérdida de innumerables valiosas vidas humanas.

Lo más grave aún, como si lo anterior no fuera suficiente, es que en poco o nada es reparado ni retribuido al punto de que ad portas de cumplirse tan trascendentales efemérides, prácticamente no existen razones para alegrarse y celebrar como amerita, prevaleciendo la falta de todo incluyendo lo más elemental “los servicios básicos domiciliarios”; y aunque se anuncian grandes inversiones en proyectos de infraestructura viales y portuarios, contrarios al deber ser estos en esencia no se traducen en detonantes del desarrollo para el Distrito de Turbo, por la forma en que han sido concebidos, demandando un cambio de enfoque estructural y la intervención inmediata que perita corregir la senda antes de que esta se torne irreversible.

Por último, el proceso de celebración de las precitadas efemérides tienen un significado profundo para Turbo y Colombia, especialmente en la reconstrucción del tejido social y el

resurgimiento del liderazgo para gestionar los asuntos de su competencia e impulsar el desarrollo local. Complementariamente, para Gobierno Nacional y el Congreso de la República, quienes cuentan con la potestad para la toma y ejecución de las grandes decisiones, se convierte en el desafío y la oportunidad impostergable en relación con la imperativa necesidad de abordar una reflexión sincera y profunda, propiciando el giro positivo de la historia, resignificando la concepción y cambiando la mirada indiferente hacia Turbo, pese a todo lo que representa para el futuro del País, por las inconmensurables potencialidades territoriales, la biodiversidad, la ubicación geopolítica estratégica y la grandeza de sus gentes entre otros atributos, como se ha reiterado copiosamente, las cuales deben ser aprovechados sabiamente en pro de los más elevados intereses impactando en el desarrollo integral y el bienestar general con visión local, regional, nacional y global.

Por último, poniendo de relieve lo más esencial de la presente iniciativa, esta busca instaurar un proceso integral de preparación de la celebración de los certámenes centenarios y bicentenarios descritos, con la vinculación protagónica de la Nación, en cuyo marco se prevé la estructuración y ejecución de un Plan de Acción Inmediata para la celebración con dignidad y la Agenda Estratégica 2050, los cuales contemplan planes, programas y proyectos regulares y estratégicos de corto, mediano y largo plazo los cuales contribuirán a resarcir las afectaciones revertiendo las condiciones de invisibilización sistemática y atraso histórico, logrando restaurar a Turbo como ciudad bioceánica y transfronteriza como fue en el pasado, posicionándolo como, un gran polo de desarrollo, con alcance continental y mundial, articulando esfuerzos de los gobiernos Nacional, Departamental, Distrital, la Academia, Sector Social, sector privado (Gremios y Empresas) y la comunidad internacional, agencias de cooperación, sector financiero y fondos de inversión entre otros actores importes.

Si se sabe aprovechar las potencialidades inconmensurables de Turbo, retomando la ruta trazada inicialmente como se demuestra en párrafos anteriores, Colombia pudo lograr con toda certeza apalancar la transición energética, alcanzando la autosuficiencia sin depender de la explotación de fuentes energéticas fósiles entre otras ventajas, proyectando nuevamente a Turbo como gran centro estratégico de desarrollo económico, retomando el puerto internacional, Aeropuerto Internacional, los sistemas férreo, terrestre, oleoducto, gasoducto, interconexión eléctrica, para una conexión Nacional, continental y mundial, generando varios corredores logísticos través de la vía al mar, la carretera panamericana y lo más trascendental, doble navegación interoceánica mediante los canales de Panamá y el futuro Canal interoceánico de Colombiano (confiriéndole a Turbo el privilegio de convertirse en el único puerto del mundo ubicado entre dos Canales Interoceánicos) entre otras iniciativas, dentro de una estrategia de corto, mediano y largo plazo concebida como el plan de atención inmediata y la Estrategia Turbo 2050, enmarcados en el proceso de celebración de los centenarios y bicentenarios del puerto, aeropuerto, la formalización de fundación y distritalización de Turbo respectivamente.

IMPACTO FISCAL

Es de aclarar que de acuerdo con la ley 819 de 2003 en su artículo 7 se prevé:

ARTICULO 7o. ANALISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS. “En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue

beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo...”

De acuerdo a lo anterior la administración puede implementar la presente iniciativa a través de los recursos que se asignen al plan territorial de salud 2020- 2024. *Propósito 1. Hacer un nuevo contrato social para incrementar la inclusión social, productiva y política.*

CONFLICTO DE INTERESES

Con base en el artículo 3o de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

Procedo a indicar los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa, así:

“Artículo 1o. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así: (...)

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.

c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.

d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni

votación.

f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...).”.

Por tanto, y de forma orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Representantes, ya que es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual.

En conclusión, este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés