

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

9.1 CONCLUSIONES

9.1.1 MARCO LEGAL

Con la aprobación de la Ley 28611 Ley General del Ambiente se está dando un marco general de acción a las entidades públicas para el desarrollo de sus funciones en relación al ambiente, así mismo asigna responsabilidades al Consejo Nacional del Ambiente para definir o dictaminar cuando no haya acuerdo entre los sectores, que, tienen la responsabilidad ante un caso determinado.

Por otro lado, la Normatividad actual otorga responsabilidades a la DGASA del MTC para dictar políticas, seguimiento y monitoreo a proyectos como la Construcción de la Interoceánica.

Así mismo hay herramientas legales que facultan al INRENA a emitir opinión previa sobre el EIA para su aprobación por parte del MTC.

En consecuencia se concluye, que, existen Los instrumentos legales ambientales y el marco institucional para la ejecución de la presente obra de interés nacional.

9.1.2 DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DEL PROYECTO

El proyecto ambientalmente se constituye en dos etapas, en esta primera etapa ha considerado desde las progresivas 32+000 al 100+000, ubicado en centro poblado de Ccatcca hasta la localidad de Mallma. 265+000 al 300+000, ubicados desde la localidad de Balseadero hasta Puente Inambari.

El proyecto tiene las siguientes características técnicas:

Ancho de calzada es de 6.00 metros y el ancho de plataforma de 8.00 metros. La velocidad directriz es de 30.00 km/hora.

Se han diseñado 20 obras de arte entre puentes y pontones. Se han incorporado 8 variantes viales. Se han establecido 2 Evitamientos viales en Ccatcca y Ocongate y 2 campamentos en las mismas localidades. Se ha identificado una zona adecuada para depósito de Polvorín en la progresiva 63+318. Se han ubicado 6 canteras: 4 de cerro y 2 de lechos aluviales.

Se diseñó una planta de asfalto, en la progresiva 71+500, lado izquierdo a 650 metros del eje vial. Se han ubicado 16 depósitos de materiales excedentes. Se han ubicado 6 fuentes de agua con aptitudes para la ejecución del proyecto.

Se considera que en el momento punta de la obra se contratará 809 personas como mano de obra directa calificada y no calificada.

9.1.3 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La Estrategia de Participación Ciudadana diseñada para la Etapa I del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Tramo II ha cumplido con sus objetivos propuestos.

Durante este proceso, la población ha participado con dedicación y compromiso en cada una de las cuatro fases que conforman la estrategia. Ello ha permitido una mayor información del proyecto a la población, la que se ha ido incrementando durante las actividades realizadas.

Estas actividades de participación ciudadana han sido un componente central en el proceso de realización del estudio sobre la realidad ambiental y social del área de influencia del proyecto, habiendo logrado que la población aporte con los conocimientos de su entorno de manera integral y contribuya con sabiduría en la identificación de impactos posibles ya sean positivos como negativos.

El proceso de comunicación con la población ha permitido un clima favorable para el desarrollo del proyecto abriendo un espacio de diálogo y de respeto al que la población ha respondido positivamente.

Durante las reuniones informativas, los talleres de evaluación rural participativa, las consultas públicas y los talleres de validación técnica del EISA hemos podido recoger valiosos aportes de la población y en la experiencia realizada aprender de las dificultades que se pudieron presentar.

Hemos considerado algunas acciones que durante la II etapa podremos realizar a fin de profundizar Estrategia de Participación Ciudadana:

- Mayor información de los actores y su correspondiente caracterización. Tanto en el proceso de convocatoria como en el desarrollo de los TERPS.
- Mayor conocimiento previo de las localidades donde se realizarán los Talleres. Es necesario considerar una etapa previa de trabajo de campo para identificar características particulares de las localidades y de los actores sociales.
- Establecer dinámicas de talleres participativos que desarrollen análisis de los grupos de interés en relación con la fase de construcción y operación de la vía. Establecer grupos temáticos.
- Es necesario evaluar la aplicación de las herramientas en los TERPs en relación a profundizar aspectos importantes que en algunos casos no se dieron las condiciones para lograr todos los resultados esperados. Es el caso del Diagrama de Venn que no llegó a profundizar sobre las relaciones entre las instituciones y grupos de interés y la identificación de causas de conflictos a fin de prevenir y resolver. Esto será considerado en el desarrollo de la 2 etapa del proyecto.
- Desarrollar un trabajo con Ongs y con instituciones académicas de la región a fin de considerar sus planteamientos.
- Establecer reuniones con mayor participación de comunidades campesinas y/o comunidades nativas.

La divulgación de información acerca de las actividades del proyecto y la consulta con las poblaciones y grupos involucrados permitieron integrar sus preocupaciones, sugerencias y conocimientos locales en el diseño y construcción de los planes de manejo socio-ambientales, que serán implementados tanto durante la construcción como durante la operación del proyecto; ello incrementa su eficiencia y evita futuros costos innecesarios, pues se adelanta y previene conflictos que podrían surgir durante la interacción población – proyecto

9.1.4 LÍNEA BASE FÍSICA

El proyecto en el Tramo 2, primera etapa ha evaluado climas y zonas de vida, geología, geomorfología, suelos y capacidad de uso mayor, hidrografía superficial, calidad de aire, calidad de agua y calidad de suelos concluyendo en lo siguiente:

Clima típico de sierra (Km. 32+000 a Km. 100+000) y de selva alta (Km. 265+000 al Km. 300+000). Según la Carta de Intensidades Sísmicas (Instituto de Defensa Civil), el tramo de sierra está muy cerca de un foco de actividad sísmica elevada cuyos efectos mayores pueden sentirse más en las rocas de la formación Urcos y en algunos depósitos cuaternarios. La fisiografía del Km. 265+000 al Km. 300+000 se compone en su mayor parte de vertientes montañosas de fuerte pendiente. La capacidad de uso de los suelos está muy limitada en sus diferentes grupos que son aptos únicamente para cultivos en limpio y para aprovechamiento de pastos. Los suelos del tramo de selva alta son también en su mayoría estos suelos son de fertilidad natural baja por carecer de nutrientes, principalmente de fósforo y potasio. La hidrografía del tramo sierra está representada principalmente por los ríos Ccatcca, Mapacho y Tinquimayo, los tres con caudal permanente a lo largo del año, pero el caudal del Ccatcca en los meses secos desciende prácticamente a unos litros/seg, En el tramo de selva alta, la carretera es ribereña en sectores montañosos de ríos de gran magnitud como el río Nusiniscato y el río Araza.

En general la calidad del aire en el Tramo 2 no reporta concentraciones de PM10, NOx, SO2 y CO que excedan el Estándar Nacional de Calidad Ambiental del Aire.

Los niveles de ruido exceden los Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido (Decreto Supremo No. 085-2003-PCM) cuando existe el paso de alguna unidad vehicular, siendo el máximo valor excedente 20% (a 1 metro de la carretera) y el mínimo 1% (en la vivienda más cercana).

9.1.5 LÍNEA BASE BIOLÓGICA

El estudio en su primera etapa ha evaluado vegetación, herpetología, aves, mamíferos, hidrobiología: El pajonal de puna fue la unidad de vegetación que presentó el menor índice de diversidad promedio con un valor de 1,9 para el índice de Shannon-Wiener y 0,6 para el índice de Simpson. La rana marsupial *Gastrotheca ochoai* es considerada como una de las especies sensibles por la constante reducción de su hábitat producto de la actividad agrícola que amenaza su existencia. Al igual que en otras zonas del Perú, los roedores representan el grupo más diverso. El río Vilcanota presenta la mayor abundancia de peces respecto a los demás ambientes acuáticos evaluados, siendo la especie pejerrey *Odontesthes bonariensis* la mas abundante.

9.1.6 LÍNEA BASE SOCIOECONÓMICA

La población es principalmente rural con mayor proporción en los distritos de Ocongate (91.98 %) y Ccatcca (87.61 %), Urcos con 60.85 % y Camanti se encuentran por encima del 54 %. Siendo Ocongate y Ccatcca distritos donde la lengua materna mayoritaria es el quechua.

La actividad económica principal es la agropecuaria, siendo principalmente de autosubsistencia o de acceso a mercados locales. La segunda actividad económica es la de servicios.

El desarrollo de los actores sociales en la región de Cusco tiene gran importancia. El Proyecto Interoceánica Ruta 026 del Gobierno Regional viene desarrollando, en coordinación con la Municipalidad de Quispicanchi y la CENECAPE “Jesús Obrero” CCAIJO, un trabajo de apoyo al fortalecimiento de la capacidad de gestión de los gobiernos locales orientado a institucionalizar el desarrollo desde los espacios distritales.

9.1.7 IMPACTOS SOCIOAMBIENTALES

Los impactos ambientales sobre los medios físico, biológico, social y cultural, en el área de influencia de la infraestructura de transporte proyectada, son descritos para las siguientes etapas: Etapa de construcción, Etapa de operación.

9.1.7.1 ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

Impactos sobre el Medio Físico.- Se evaluó calidad de aire, relieve y geodinámica, calidad de suelo, recursos hídricos.

En calidad de aire las concentraciones de NO_x, SO₂ y CO no exceden el Estándar Nacional. De acuerdo a los muestreos de calidad de aire realizado a distancias entre 1m y 5 m alejados de la carretera y con tránsito vehicular, se observa que en la localidad de Ccatcca se presenta los mayores niveles de ruido.

La rehabilitación y/o mejoramiento vial implicará la ejecución de actividades que generarán cambios en el relieve, tales como los cortes y rellenos para el ensanchamiento de la vía existente y en las variantes proyectadas, así como la explotación de canteras y la conformación de depósitos de material excedente. La rehabilitación y mejoramiento vial, implicará ejecutar actividades de desbroce y limpieza, tanto para las actividades de corte para el ensanchamiento de la calzada, en las variantes y en las vías de evitamiento.

Estos procesos erosivos también ocasionarán la alteración de la calidad de aguas por incremento de turbidez, con la consiguiente afectación de la fauna acuática. Sobre Todo en el sector 2.

La compactación de suelos se presenta en las áreas destinadas para el campamento de obra y para las Plantas de Procesamiento de materiales, tales como las Chancadoras y Plantas de Asfalto.

Los cambios producidos sobre el relieve por el desbroce y por las actividades de corte y relleno, modificarán la escorrentía superficial, dando lugar a concentraciones de flujo hídrico, los que pueden generar procesos de erosión hídrica, que en casos extremos llegan formar cárcavas, que eventualmente podrían desestabilizar la plataforma de la vía rehabilitada y mejorada.

Las aguas superficiales se podrían contaminar o degradar como consecuencia del lavado por la escorrentía superficial de suelos que hayan sido contaminados con combustibles y lubricantes.

Impactos sobre el medio biológico.- Se evaluó la fauna y la vegetación:

La generación de ruido por las actividades constructivas, que incluye la operación de las maquinarias y labores de voladuras en determinadas áreas, causarán procesos de migración o desplazamientos de individuos de fauna (aves, mamíferos).

Al respecto, la cobertura vegetal del sector Km. 32+000 – Km. 100+000, que puede ser afectada, se encuentra conformado principalmente por: cultivos de eucaliptos; arbustos, tales como la *Braccharis* s.f.; especies de gramínea espinosa *Ascheasne acicularis*, localmente llamada “Pacco”; especies medicinales, tales como *Muehlenbeckia volcánica* llamada localmente “Mullaca”, *Minthostachys molli* localmente llamada “Muña” y el *Taraxacum officinalis*; con algunos sectores donde el trazo se sobrepone a terrenos de cultivo.

Impactos sobre el medio socioeconómico y cultural

Se ha evaluado los impactos sobre los predios afectados en el derecho de vía, desarrollo de expectativas laborales no acordes con las oportunidades de empleo, Demoras en el tiempo de viaje por Interrupción del tránsito vehicular, Molestias a la población por generación de ruidos, gases y PM10,

Perturbación del tránsito de ganado de la población local, Incremento de la migración temporal, Posible afectación de patrimonios culturales, Posibilidad de accidentes laborales

Es un impacto provocado por la generación de falsas expectativas en torno a una supuesta oferta laboral. Personas procedentes de distritos cercanos que se ubican en el entorno del Área de Influencia del proyecto vial, tales como los distritos de Paucartambo, así como los que se ubican en el Dpto. de Puno, entre otros se trasladarían en busca de empleo.

Los procedimientos constructivos viales podría generar congestión vehicular y, por ende, incremento en el tiempo de traslado de los vehículos, causando molestias a los usuarios de la vía. Al respecto, el Concesionario establecerá sistemas constructivos y de señalización que eviten la interrupción vehicular.

La operación de maquinarias y equipos, es la principal fuente de emisión de gases de combustión interna; siendo el transporte de materiales y los movimientos de tierra las principales causas de la emisión de material particulado (PM₁₀) y de ruidos.

Las actividades de transporte de materiales y equipos en la etapa de construcción generarían incomodidad en el desenvolvimiento de las actividades ganaderas cotidianas de las zonas involucradas en el proyecto.

El desarrollo de las actividades constructivas implicará que en los diferentes frentes de obra y especialmente en los campamentos de obra (Ccatcca y Ocongate) se observe presencia de personas foráneas, con la finalidad de acceder a un puesto laboral o para comercializar sus productos.

Dentro de los 68 km evaluados (sector 1), en relación con el trazo de la carretera se ubicaron y registraron un total de 05 Sitios Arqueológicos. En los últimos 35 km evaluados del Tramo correspondiente al sector 2, no revela la presencia de evidencias o sitios arqueológicos impactados o potencialmente impactados por la carretera.

La manipulación y uso de maquinarias y vehículos, desplazamiento por zonas de difícil accesibilidad, acciones de voladuras, entre otros; podrían determinar que se generen accidentes laborales principalmente en el personal contratado sin experiencia previa en obras de esta magnitud; pues, estarían expuestos a sufrir atropellos, caídas y/o cortes.

Como impactos positivos del proyecto se tiene el incremento del comercio y servicios locales, debido a la mayor demanda de productos locales y al incremento de la oportunidad de empleo. El personal contratado para las diferentes actividades constructivas recibirá adiestramiento y capacitación a fin que desarrollen sus labores de manera eficiente, considerando entre otros aspectos las situaciones de seguridad respectiva.

Durante esta etapa, el proyecto demanda productos locales referidos básicamente a productos alimenticios como frutales y carnes, para el consumo del personal de obra. La población contratada por el proyecto incrementará sus ingresos económicos, en mejora de su capacidad adquisitiva y demanda de productos locales.

9.1.7.2 ETAPA DE CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN

En esta etapa se han identificado los siguientes impactos negativos: Deterioro de la calidad del aire por emisiones a la atmósfera de gases de combustión y vapores de solventes utilizados en la preparación de algunas mezclas asfálticas. Aumento de los niveles de ruido. Alteración de las actividades de la comunidad, que puede causar congestión y accidentes.

En los centros poblados urbanos de mayor importancia (Ccatcca y Ocongate) de este tramo, se evidenciará la presencia de un mayor número de personas por efecto de la migración interna principalmente, generando con ello la instalación de mayores viviendas. Del mismo modo, la carretera estimulará que las ciudades capitales de Cusco y Madre de Dios, también vean incrementadas sus tasas de migración.

En virtud a la óptima condición de la carretera que se constituye en el eje troncal de gran dinamismo, determinaría que los precios de las áreas influenciadas y principalmente las que se encuentran adyacentes al trazo, tendrán mayor valor económico y dará lugar a un crecimiento urbano irregular en la periferia de las áreas urbanas de Ccatcca y Ocongate, principalmente, ocupando áreas no propicias para el asentamiento de poblaciones.

Donde las viviendas se encuentran adyacentes a la carretera la población habitante tendrá dificultades para acceder y salir de sus viviendas al cruzar sobre la cuneta lateral y en algunos casos podrían sufrir caídas y lesiones.

Como impactos positivos tenemos: Demanda de mano de obra local esta situación establece una interrelación positiva entre el Consorcio IIRSA SUR y la comunidad local, al garantizar a la población contratada, disponer de ingresos económicos que le permiten atender necesidades personales y familiares. La reducción de las horas de viaje, confort de los viajeros y seguridad durante el viaje.

Como beneficio directo de la operación de la carretera con superficie de asfaltado, el tránsito vehicular no generará el levantamiento de material particulado, tal como ocurre actualmente. Con esta situación se evitará perjudicar principalmente a las personas que habitan cerca de la carretera, así como a los cultivos y vegetación que se desarrolla en los lados adyacentes de la vía.

Así también, es factible que en algunos sectores adyacentes al tramo vial, donde se observa actualmente pasturas y/o campos de cultivo, se desarrollen actividades económicas relacionadas a servicios (grifos de abastecimiento de combustibles o restaurantes, entre otros), contribuyendo en la mejora del número de oportunidades laborales.

9.1.8 PLAN DE MANEJO SOCIOAMBIENTAL

9.1.8.1 PLAN DE GESTIÓN SOCIO AMBIENTAL PARA LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN (PGSA)

MECANISMO GENERAL PARA LA EJECUCION DEL PGSA

Plan de Acción Preventivo, Correctivo y/o Mitigación (PPCM); En este plan se han elaborado los siguientes programas:

- Programa de Manejo Ambiental para Campamentos
- Programa de Manejo Ambiental para Plantas de Asfalto, Chancadora y Suelos

- Programa de Manejo ambiental para la explotación de Canteras
- Programa de Manejo ambiental para Depósitos de Material Excedente (DME)
- Programa de Control de Erosión y Sedimentación
- Programa de Manejo de Residuos
- Programa de Revegetación
- Programa de Capacitación y Educación Ambiental
- Programa de Seguridad Laboral
- Programa de Salud Ocupacional
- Programa de Monitoreo Ambiental
- Programa de Liberación de áreas de concesión
- Programa de Señalización Ambiental

Plan de Prevención de Riesgos

- Programa de Prevención de Riesgos por derrame de materiales o sustancias peligrosas
- Programa de Prevención de Riesgos por Incendios en Campamentos y Plantas de Asfalto
- Programa de Prevención de Riesgos por Deslizamientos y/o Derrumbes
- Programa de Riesgos por Eventos Naturales

Plan de Medidas de Control de Accidentes o Contingencias

Considera las medidas de contingencias para los siguientes casos:

- Accidentes en la vía
- Derrame de Sustancias Peligrosas – Transporte
- Derrame de Sustancias Peligrosas – Almacenamiento (En esta parte se plantean medidas para 2 situaciones : Si el derrame es menor (menos de un cilindro, Si el derrame es mayor (más de un cilindro))
- Incendio en Áreas de Faenas
- Accidentes de trabajadores
- Sismos (En esta parte se plantean medidas para 2 situaciones : Durante y , Después de la ocurrencia del sismo)
- Deslizamientos de tierra

Plan de Manejo de Asuntos Sociales

- Programa de Relaciones Comunitarias
- Programa de Comunicaciones Comunales
- Programa de Apoyo a las Iniciativas Locales
- Programa de Contratación Temporal De Personal Local
- Programa de Adquisición de Productos Locales
- Programa de Supervisión al Personal de Obra
- Programa de Control de Quema de Vegetación
- Programa de Ordenamiento Territorial

9.1.8.2 PLAN DE ABANDONO

Este plan contiene medidas para el abandono de las siguientes instalaciones temporales:

- Abandono de campamentos
- Abandono patio de máquinas
- Cierre de canteras
- Depósito de material excedente (DME)
- Abandono de plantas de asfalto
- Monitoreo en el periodo post cierre

9.1.8.3 PLAN DE GESTION SOCIO AMBIENTAL PARA LA ETAPA DE CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN

Plan de Acción Preventivo, Correctivo y/o Mitigación (PPCM)

- Programa de manejo de residuos
- Programa de seguridad laboral
- Programa de salud ocupacional
- Programa de monitoreo ambiental
- Programa de señalización ambiental

9.1.8.4 PLAN DE PREVENCIÓN DE RIESGOS

- Programa de prevención de riesgos de accidentes en la vía.
- Programa de prevención de riesgos de incendios
- Programa de prevención de riesgos de cortes de puentes
- Programa para riesgos por sismos
- Programa de prevención para zonas con riesgos de deslizamientos de materiales o derrumbes
- Programa de prevención para inundaciones

Plan de Medidas de Control de Accidentes o Contingencias

Propone medidas de contingencias para los siguientes casos:

- Accidentes en la vía
- Derrame de Sustancias Peligrosas – Almacenamiento: En esta parte se plantean medidas para 2 situaciones. Si el derrame es menor (menos de un cilindro). Si el derrame es mayor (más de un cilindro)
- Incendios
- Corte de Puentes
- Sismos (En esta parte se plantean medidas para 2 situaciones : Durante y , Después de la ocurrencia del sismo)
- Deslizamientos de tierras

Plan De Manejo De Asuntos Sociales (PMAS)

- Programa de capacitación y sensibilización ambiental
- Programa de educación ambiental

- Programa de salud ocupacional y seguridad laboral
- Programa de comunicación y consulta
- Programa de manejo socioambiental de las estaciones de peaje

9.2 RECOMENDACIONES

9.2.1 ASPECTO FÍSICO

- Para el diseño de la vía y para el personal de obra, se tiene que considerar las temperaturas extremas estacionales mínimas, del orden de -5° a -10°C , que se presentan en el período de mayo a agosto, específicamente entre los Km. 32+000 a 35+000 y 85+000 a 100+000 aproximadamente.
- Se debe tener presente la ocurrencia de fuertes vientos, sobre todo en los meses de la estación seca y meses transicionales, específicamente en horas de la tarde, especificante para los trabajos donde se genere material particulado (PM10), así como durante las labores constructivas y seguridad de instalaciones.
- En el tramo de selva alta, se deben extremar las consideraciones de drenaje para la vía, teniendo en cuenta la extrema pluviosidad del área y la fuerte pendiente. Por estas mismas razones, se debe extremar las medidas que eviten contribuir a la intensidad del escurrimiento superficial en las obras y terrenos aledaños.
- Desarrollar un apropiado plan de manejo respecto a prevención y mitigación de aspectos relacionados con la contaminación de suelos y aguas, erosión y compactación de suelos, entre otros, teniendo en cuenta que adyacente a la vía se ubican suelos sensibles, particularmente los suelos aluviales, llanos y cultivables de los dos sectores de la Etapa I del Tramo Urcos - Inambari.

9.2.2 ASPECTO BIOLÓGICO

- Se sugiere el monitoreo de aves playeras en el hábitat de Lagunas y humedales altoandinos, una buena especie sería *Himantopus mexicanus*, Familia Scolopacidae, mediante el método de Transecto o punto desde la orilla.
- Brindar programas educativos de temática conservacionista respecto a la vegetación considerada en alguna categoría de conservación como la Queñoa.
- Plantear programas para la conservación de relictos de Queñoa encontrados en el área de estudio.
- Establecer programas de monitoreo con especies sensibles por su estado de conservación, distribución geográfica, endemismo y uso por la población, tales como: La Vizcacha, el zorro andino, la taruca, etc.

9.2.3 ASPECTO SOCIAL

Participación ciudadana

- Desarrollar los mecanismos para el apoyo a iniciativas de desarrollo local. Considerar los actores sociales más dinámicos y las experiencias institucionales existentes.
- Trabajar fortaleciendo las organizaciones de gestión de los gobiernos locales. Fomentar un trabajo interinstitucional como Mesas de Concertación para el desarrollo donde se desarrollen proyectos para potenciar el desarrollo local con el uso de la vía.
- Dar información precisa sobre puestos de trabajo que dará la empresa.
- Las autoridades de los distritos plantearon que se trabaje no solo a nivel comunal sino a nivel distrital, manifestando el interés de que las decisiones importantes en la fase de construcción sean tomadas con la participación de los alcaldes.
- El CONSORCIO tendrá que asumir un rol más activo en el desarrollo de actividades económicas locales como demandante de productos, servicios e insumos potenciales competitivos generados por la población local.
- EL CONSORCIO propondrá que se forme un Comité de Gestión Municipal, que involucre a las municipalidades distritales del área de influencia directa, a fin que se estructuren unidades orgánicas responsables de la promoción y desarrollo de actividades económicas en su respectiva jurisdicción.
- EL CONSORCIO Promoverá convenios con los Centros de Capacitación técnica y Superior para generar base técnica local y que a la vez se constituya en personal calificado para la empresa.

9.2.4 PLAN DE GESTIÓN SOCIOAMBIENTAL

Implementar los programas propuestos en el Plan de Gestión Socio Ambiental donde se establece una serie de medidas de cuya ejecución y cumplimiento se asegurará la ejecución del proyecto dentro del marco de desarrollo sostenible.