



PROVINCIA DE MISIONES



CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

**PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE TERCERAS TROCHAS Y CARRILES DE
ADELANTAMIENTO EN LA RNNº14 -**

TRAMO: L.N. Alem (km 84 7,30) - Campo Viera (897,10)

INFORME FINAL

TOMO IV ESTUDIOS AMBIENTALES Y SOCIALES

**PLAN DE AFECTACIÓN DE ACTIVOS Y RESTITUCIÓN DE MEDIOS DE VIDA
(PRMV)**

JULIO 2026

CONSULBAIRES 
INGENIEROS CONSULTORES 



CONSTRUCCIÓN DE TERCERAS TROCHAS Y
CARRILES DE ADELANTAMIENTO EN LA RUTA
NACIONAL N°14, TRAMO: L.N. Alem (km 84 7,30) -
Campo Viera (897,10)
PROVINCIA DE MISIONES



1. INTRODUCCIÓN	3
2. PRINCIPIOS Y LINEAMIENTOS DEL PRMV	3
3. OBJETIVOS Y ALCANCE.....	4
3.1 OBJETIVOS	4
3.2 ALCANCE	4
3.3 PRIVACIDAD DE DATOS PERSONALES	5
4. MARCO INSTITUCIONAL Y NORMATIVO.....	5
5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN .	6
5.1 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	6
5.2 CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DEL CORREDOR	7
5.3 ANTECEDENTES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	10
6. DELIMITACIÓN DE AFECTACIONES	11
6.1 CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD	11
6.2 FECHA DE CORTE	11
7. EVALUACIÓN DE LAS AFECTACIONES ECONÓMICAS.....	12
8. PROGRAMA DE RESTITUCIÓN DE MEDIOS DE VIDA	13
8.4 MEDIDAS ESPECÍFICAS PARA VENEDORES INFORMALES	14
8.5 PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN Y MECANISMO DE ATENCIÓN DE QUEJAS Y RECLAMOS (MAQ) ESPECIALIZADO	15
9. MONITOREO, SEGUIMIENTO Y COORDINACIÓN INSTITUCIONAL	15
10. INDICADORES, ACTUALIZACIÓN Y CIERRE DEL PRMV	16
10.1 INDICADORES	16
10.2 ACTUALIZACIÓN DEL PLAN	17
10.3 CIERRE DEL PROGRAMA	17
11. BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA	18
ANEXO 1 - RELEVAMIENTO DE PUESTOS.....	19



1. INTRODUCCIÓN

El presente documento proporciona un Plan de Restitución de Medios de Vida (PRMV) elaborado en el marco del Programa Corredores Estratégicos y Gestión de Rutas en la Provincia de Misiones (AR-L1437), para el Proyecto “Pavimentación y Construcción de Carriles de Adelantamiento y Terceras Trochas en Ruta 14, Tramo Leandro N. Alem-Campo Viera”, en adelante “El Proyecto”, a financiarse con fondos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

El Proyecto contempla intervenciones sobre la infraestructura vial existente destinadas a mejorar la seguridad vial, las condiciones de circulación y la capacidad operativa del corredor, sin requerir expropiaciones, adquisición de tierras ni desplazamientos físicos de población.

No obstante, durante la etapa constructiva podrían producirse afectaciones económicas temporales sobre determinadas actividades comerciales ubicadas dentro del área de operativa del proyecto, particularmente aquellas cuya operatoria depende del tránsito vehicular y de la accesibilidad a la RNN°14.

En este contexto, el presente PRMV se formula en cumplimiento de la Norma de Desempeño Ambiental y Social N°5 (NDAS 5) del Marco de Política Ambiental y Social del BID, cuyo propósito es prevenir o minimizar los desplazamientos económicos y, cuando estos resulten inevitables, implementar medidas que permitan restablecer los medios de vida de las personas afectadas.

El Plan adopta un enfoque preventivo, orientado a identificar tempranamente los riesgos, promover la implementación de medidas de manejo durante la ejecución de las obras y garantizar la participación informada de las personas potencialmente afectadas en los procesos de consulta y en la definición de las medidas de restitución que, en su caso, resulten necesarias.

Asimismo, el PRMV constituye un instrumento de gestión dinámico, que podrá actualizarse durante el ciclo del Proyecto en función de los resultados del monitoreo, de los procesos de participación y de la incorporación de nueva información relevante. Toda modificación sustancial será comunicada oportunamente a las partes interesadas mediante los mecanismos de divulgación previstos por el Proyecto.

2. PRINCIPIOS Y LINEAMIENTOS DEL PRMV

La implementación del presente PRMV se regirá por los principios establecidos en el Marco de Política Ambiental y Social del Banco Interamericano de Desarrollo, priorizando la prevención y minimización de las afectaciones económicas, la participación efectiva de las personas potencialmente afectadas, la transparencia en la toma de decisiones, la proporcionalidad de las medidas adoptadas y la restitución de los medios de vida cuando los impactos sean consecuencia directa de la ejecución del Proyecto.

En ese marco, todas las acciones previstas se desarrollarán bajo criterios de equidad, inclusión, no discriminación y respeto por los derechos de las personas

afectadas, procurando evitar procesos de vulnerabilidad o empobrecimiento derivados de la intervención.

El PRMV prioriza la implementación de medidas preventivas y de gestión de obra destinadas a reducir las afectaciones económicas antes de recurrir a medidas de restitución. Cuando los impactos no puedan evitarse, la Unidad Ejecutora implementará acciones proporcionales a la magnitud y duración de las afectaciones verificadas, orientadas a restablecer las condiciones de funcionamiento de las unidades económicas afectadas.

Asimismo, el Plan garantiza la existencia de mecanismos de consulta, participación, atención de consultas y reclamos, monitoreo y seguimiento durante todo el ciclo del Proyecto, incorporando un enfoque diferencial para la atención de personas y grupos en situación de vulnerabilidad.

3. OBJETIVOS Y ALCANCE

3.1 OBJETIVOS

El objetivo general es establecer las acciones necesarias para prevenir, mitigar y, cuando corresponda, restituir las afectaciones económicas temporales que pudieran experimentar las personas o unidades económicas alcanzadas por la ejecución del Proyecto, procurando restablecer sus condiciones de funcionamiento y evitando procesos de vulnerabilidad o empobrecimiento derivados de la intervención.

Dentro de los objetivos específicos se incluyen:

- ⇒ Identificar oportunamente las actividades económicas potencialmente afectadas por las obras.
- ⇒ Definir criterios objetivos para determinar la elegibilidad de las personas afectadas.
- ⇒ Implementar medidas preventivas que reduzcan al mínimo las afectaciones económicas durante la construcción.
- ⇒ Establecer mecanismos transparentes de consulta, participación, atención de reclamos y seguimiento.
- ⇒ Implementar medidas de restitución de medios de vida cuando se verifiquen afectaciones atribuibles al Proyecto.
- ⇒ Coordinar acciones con los organismos competentes para fortalecer la gestión territorial y la seguridad vial en el área de intervención.

3.2 ALCANCE

De acuerdo con el diseño actualmente previsto, las obras no implican desplazamientos físicos de población, adquisición de viviendas, expropiaciones ni relocalizaciones permanentes. Las potenciales afectaciones se limitan a determinadas actividades económicas de pequeña escala ubicadas en las inmediaciones de la RNN°14, cuya dinámica comercial depende del tránsito vehicular y que podrían experimentar restricciones temporales de accesibilidad, disminución de la visibilidad comercial o reducciones transitorias de sus ingresos durante la ejecución de las obras.



En consecuencia, el presente Plan concentra sus acciones en la prevención, gestión y mitigación de los posibles impactos asociados al desplazamiento económico temporal, priorizando la adopción de medidas de manejo en la etapa de obra antes que la implementación de medidas compensatorias.

Su implementación procurará restablecer las condiciones de funcionamiento de las unidades económicas afectadas atribuibles a la ejecución del Proyecto, promoviendo además la articulación institucional necesaria para una adecuada gestión territorial. Su planificación e implementación se enfocan en evitar el empobrecimiento de la población afectada, garantizando, entre otros aspectos, la recuperación del empleo o sustento económico y el fortalecimiento institucional local.

3.3 PRIVACIDAD DE DATOS PERSONALES

El relevamiento, almacenamiento, tratamiento y resguardo de la información personal obtenida durante la implementación del PRMV se ajustará a la Política de Privacidad de Datos Personales del BID y a la normativa aplicable en materia de protección de datos, especialmente la Ley Nacional de Protección de Datos Personales N° 25.326 de la República Argentina.

La información recopilada ha sido pertinente, adecuada y limitada a los fines del Proyecto; utilizada exclusivamente para los propósitos que motivaron su obtención; asimismo, deberá mantenerse actualizada; protegerse mediante medidas técnicas y organizacionales apropiadas; y conservarse únicamente durante el tiempo necesario para el cumplimiento de dichos fines.

Asimismo, el tratamiento de los datos personales respetará los principios de licitud, transparencia, confidencialidad y seguridad establecidos en el documento La Gestión Ética de los Datos (BID, 2019) y en el Reglamento General de Protección de Datos (RGPD), garantizando el consentimiento informado cuando corresponda.

4. MARCO INSTITUCIONAL Y NORMATIVO

El presente Plan se desarrolla en cumplimiento de la legislación nacional, provincial y municipal vigente, así como de los requerimientos establecidos por el Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del Banco Interamericano de Desarrollo para proyectos financiados por dicho organismo. En particular, el PRMV adopta los lineamientos establecidos por la Norma de Desempeño Ambiental y Social N°5 (NDAS 5) ya mencionada con anterioridad.

En el ámbito nacional, el Plan se encuadra en las facultades de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) sobre la RN14, coordinando las acciones de mitigación según la Ley Nacional de Tránsito N.° 24.449. En cuanto al marco normativo provincial, a través de la Ley Provincial N° XVIII – N.° 29 y su Decreto Reglamentario N° 2292/2005, se establece en su art. 48 distintas restricciones entre las que se menciona la prohibición de obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones, instalarse o realizar venta de productos en zona alguna del camino (Art. 48, Inc. t).

En cuanto a la normativa local, si bien el diseño técnico del Proyecto se extiende entre Leandro N. Alem y Campo Viera, el relevamiento socioeconómico realizado en



marzo y julio de 2026 identificó que las siete unidades económicas potencialmente afectadas se localizan sobre la banquina de la RNN°14, dentro de la jurisdicción de Oberá.

En la Carta Orgánica de Oberá (2018) existen artículos específicos en relación con el trabajo y las condiciones laborales. Los Artículos 21° y 22° reconocen formalmente el derecho al trabajo genuino como base de la dignidad humana y se compromete a promover en los ámbitos públicos y privados condiciones de trabajo seguras, salubres e igualitarias.

La Dirección Provincial de Vialidad de Misiones, en su carácter de Unidad Ejecutora del Programa, será responsable de la correcta implementación del PRMV, y del cumplimiento estricto de las normas ambientales y sociales del BID, aplicables durante todo el ciclo del Proyecto.

Considerando que parte de las intervenciones se desarrollan sobre una ruta de jurisdicción nacional, la Unidad Ejecutora establecerá mecanismos de coordinación con la Dirección Nacional de Vialidad y con los municipios involucrados para asegurar una adecuada gestión de las afectaciones económicas identificadas y la correcta implementación de las medidas previstas.

La ejecución de cualquier intervención susceptible de generar afectaciones económicas deberá respetar el principio de no afectación previa, garantizando que las personas alcanzadas hayan sido debidamente informadas y consultadas, y que las medidas de restitución correspondientes hayan sido acordadas e implementadas conforme a los procedimientos establecidos en este PRMV.

Para asegurar una implementación adecuada, la Unidad Ejecutora dispondrá de un equipo técnico con capacidades suficientes para gestionar, monitorear y evaluar las acciones previstas, así como de los recursos institucionales y presupuestarios necesarios para su ejecución.

5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN

5.1 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El Proyecto comprende la ejecución de obras de pavimentación, construcción de carriles de adelantamiento y terceras trochas sobre la RNN°14, en el tramo comprendido entre las localidades de Leandro N. Alem y Campo Viera, provincia de Misiones.

Las intervenciones se desarrollarán mayoritariamente sobre la traza existente mediante trabajos sectorizados que permitirán mantener la circulación vehicular durante la ejecución de las obras, minimizando las interferencias sobre la movilidad regional.

No obstante, determinadas actividades constructivas podrán generar afectaciones económicas temporales asociadas a restricciones parciales de acceso, disminución de la visibilidad de establecimientos, alteraciones transitorias de la circulación y reducción del flujo de potenciales clientes.

Concretamente, las intervenciones estarán ubicadas en las siguientes progresivas:

TRAMO		ALEM - OBERÁ						
CARRILES DE ADELANTAMIENTO		INICIO CUÑA	INICIO CARRIL	FIN CARRIL	FIN CUÑA	CARRIL 3.5 M	TOTAL	SEPARACIÓN
CARRIL 1 - LADO DERECHO	6+200 a 7+800	6200	6250	7560	7800	1310	1600	
CARRIL 2 - LADO IZQUIERDO	9+100 a 10+600	10600	10550	9340	9100	1210	1500	1300
CARRIL 3 - LADO DERECHO	10+675 a 12+200	sin cuña	10675	11960	12200	1285	1525	75
CARRIL 4 - LADO IZQUIERDO	13+800 a 15+300	15300	15250	14040	13800	1210	1500	1600
						5015	6125	
TRAMO		OBERÁ - CAMPO VIERA						
3RAS TROCHAS		INICIO CUÑA	INICIO CARRIL	FIN CARRIL	FIN CUÑA	CARRIL 3.5 M	TOTAL	SEPARACIÓN
Aº RAMON ASC	36+400 a 37+740	36400	36450	37500	37740	1050	1340	
Aº YAZA DES	38+744 a 41+450	41700	41750	38984	38744	2766	2956	1004
Aº YAZA ASC	42+685 a 44+850	42350	42400	44060	44300	1660	1900	650
						5476	6196	

Como se puede visualizar en el cuadro, las intervenciones no se ubican en el paso urbano de la localidad de Oberá.

5.2 CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DEL CORREDOR

El corredor vial presenta una dinámica territorial caracterizada por la coexistencia de áreas urbanas, periurbanas y rurales, donde se desarrollan actividades comerciales y productivas estrechamente vinculadas al tránsito que circula por la RNNº14.

Con el propósito de establecer una línea de base para la implementación del presente PRMV, durante marzo de 2026 se realizó un relevamiento de campo destinado a identificar y caracterizar las unidades económicas potencialmente expuestas a afectaciones durante la etapa constructiva. Como resultado de dicho relevamiento se identificaron siete unidades económicas, correspondientes principalmente a emprendimientos familiares de pequeña escala dedicados a la comercialización de frutas y otros productos regionales.

Estas actividades funcionan mediante estructuras móviles o fácilmente desmontables -gazebos, toldos y vehículos acondicionados para la venta-, carecen de infraestructura permanente y dependen en gran medida de la accesibilidad y del tránsito vehicular para el desarrollo de su actividad comercial.

Si bien el Proyecto no prevé desplazamientos físicos ni pérdidas permanentes de activos productivos, durante la ejecución de las obras podrían registrarse afectaciones económicas temporales vinculadas con restricciones parciales de acceso, disminución de la visibilidad comercial, modificaciones de la circulación vehicular o reducciones transitorias del flujo de clientes.

En función de estas características, las unidades económicas identificadas se encuadran dentro de la categoría de desplazamiento económico temporal definida por la NDAS 5.

Los resultados obtenidos constituyen la línea de base del presente PRMV y serán actualizados inmediatamente antes del inicio de las obras con el objeto de verificar la

permanencia de las unidades económicas relevadas, registrar eventuales modificaciones y confirmar la necesidad de implementar las medidas previstas.

La siguiente tabla presenta la caracterización de las unidades económicas identificadas durante el relevamiento y su localización.

Puesto	Actividad / Descripción	Detalle	Tipo de instalación	Localización	Estado (jul. 2026)
1	Venta de frutas	Puesto familiar instalado mediante gazebo y mesa de exhibición sobre banquina. Actividad dependiente del tránsito vehicular.	Desmontable	-27.514514, -55.153019 Prog. 20+715	Activo (confirmado en Visita 1 y 2)
2	Venta de frutas	Comercialización desde camioneta utilitaria acondicionada para venta directa.	Móvil	-27.507097, -55.128108 Prog. 23+320	Activo en Visita 1 Relevamiento negativo en Visita 2
3	Venta de frutas	Puesto temporal desarrollado mediante estructura liviana de fácil remoción.	Desmontable	27.494910, -55.104979 Prog. 26+100	Relevamiento negativo en Visita 2
4	Venta de frutas	Venta familiar desarrollada bajo toldo desmontable próximo al acceso vial.	Desmontable	-27.485868, -55.092293 Prog. 27+680	Relevamiento negativo en Visita 2
5	Venta de frutas	Comercialización desde vehículo utilitario con instalación temporal sobre banquina.	Móvil	-27.476904, -55.086660 Prog. 28+840	Activo (confirmado en Visita 1 y 2)
6	Venta de frutas	Puesto de pequeña escala destinado a la venta directa de productos regionales.	Desmontable	-27.476390, -55.086508 Prog. 28+900	Activo (confirmado en Visita 1 y 2)
7	Venta de frutas	Unidad económica de características similares a las anteriores, dependiente del tránsito de paso.	Desmontable	-27.472989, -55.086383 Prog. 29+250	Relevamiento negativo en Visita 2



Vista general de la localización de los siete puestos



Puestos 1 y 2



Puestos 3 y 4



Puestos 5,6 y 7

En el marco de la segunda instancia de trabajo de campo (julio 2026), se constató que la mayoría de las unidades económicas relevadas en marzo de 2026 no presentaba actividad al momento de la visita: algunos puestos no se encontraban físicamente en el lugar, mientras que en otros casos únicamente permanecían algunos elementos como toldos o tirantes de la estructura, sin evidencia de actividad comercial activa al momento de la visita.

En el único caso que observamos actividad, el Equipo Social se acercó a dialogar con la persona que se encontraba realizando ventas en el lugar (Sebastián), quien informó que el puesto de venta de frutas es propiedad de un vecino de Oberá y que él estaba colaborando porque el Sr. había salido a hacer un trámite. El entrevistado no pudo precisar información sobre los ingresos generados por la actividad ni sobre los costos de mantenimiento del puesto, dado que dicha información corresponde al titular del emprendimiento. En esa misma instancia, se le informó sobre las obras que se desarrollarán en el marco del Proyecto, dando cumplimiento a las acciones de consulta e información previstas para las personas potencialmente afectadas.

Dado el carácter ambulante de esta actividad, sujeta a la estacionalidad de los productos, las condiciones climáticas y otras circunstancias transitorias, se recomienda realizar una nueva instancia de verificación y actualización del relevamiento



socioeconómico como acción previa al llamado a licitación, con el fin de confirmar la permanencia y situación actual de cada unidad económica.

5.3 ANTECEDENTES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

De acuerdo con la información proporcionada por los gobiernos locales, durante los últimos años diversos puestos comerciales fueron retirados o relocalizados como consecuencia de acciones de ordenamiento territorial vinculadas principalmente a criterios de seguridad vial, debido a los riesgos asociados a la detención de vehículos sobre la calzada y las banquetas.

Como parte de dichas acciones de ordenamiento, se ofrecieron a los vendedores espacios alternativos habilitados para la venta, como los predios de la feria franca y el Mercado Concentrador, entre otros. <https://infoberdigital.com/2025/01/20/la-municipalidad-ofrecio-lugares-alternativos-a-los-vendedores-de-frutas-la-banquina-es-para-emergencias/>

Este antecedente evidencia que la ocupación comercial del corredor constituye una dinámica previa al Proyecto y que su gestión excede el alcance específico del presente PRMV.

En consecuencia, las acciones previstas por este Plan se orientan exclusivamente a prevenir y gestionar las afectaciones económicas que puedan derivarse de la ejecución de las obras, promoviendo paralelamente la articulación entre la Dirección Nacional de Vialidad, la Dirección Provincial de Vialidad y los municipios involucrados para evaluar alternativas compatibles con la normativa vigente que contribuyan al ordenamiento progresivo de estas actividades y al fortalecimiento de la seguridad vial.

6. DELIMITACIÓN DE AFECTACIONES

6.1 CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD

Serán consideradas elegibles aquellas personas o unidades económicas que, al momento de la fecha de corte establecida para el presente Plan, desarrollen actividades productivas, comerciales o de prestación de servicios dentro del área de influencia directa de las obras y cuya actividad pueda verse afectada como consecuencia directa de la ejecución del Proyecto.

La elegibilidad será determinada con base en los relevamientos de campo, registros fotográficos, entrevistas realizadas y verificaciones efectuadas por el Equipo Social de la Unidad Ejecutora.

6.2 FECHA DE CORTE

La fecha de corte para la realización del presente PRMV corresponde al relevamiento socioeconómico realizado durante marzo de 2026, que será complementado mediante una instancia de verificación previa al inicio efectivo de las obras. En una segunda instancia de trabajo de campo (julio 2026), algunos de los puestos no registraron actividad, contemplando la posible incidencia de factores estacionales, climáticos u otras circunstancias transitorias que puedan explicar su ausencia temporal



al momento del relevamiento. Por este motivo, la sola ausencia física de una unidad económica al momento de una visita de verificación puntual no constituirá, por sí sola, causal de exclusión de elegibilidad. La condición definitiva de cada unidad será determinada en la instancia de verificación previa al inicio de las obras.

La Unidad Ejecutora difundirá oportunamente la fecha de corte mediante mecanismos de comunicación accesibles, culturalmente adecuados y con enfoque de género, garantizando que la información llegue a todas las personas potencialmente alcanzadas por el Proyecto.

Las personas o actividades económicas que se establezcan con posterioridad a dicha fecha no serán consideradas elegibles para acceder a las medidas previstas en este Plan, salvo que la Unidad Ejecutora determine, mediante resolución debidamente fundada, la existencia de circunstancias excepcionales que justifiquen su incorporación.

7. EVALUACIÓN DE LAS AFECTACIONES ECONÓMICAS

La evaluación realizada indica que las afectaciones potenciales derivadas de la ejecución del Proyecto serán temporales, localizadas y reversibles, y estarán asociadas exclusivamente a la etapa constructiva. En función de las características de las obras y de la modalidad prevista para su ejecución, no se prevén desplazamientos físicos, pérdida permanente de activos productivos, interrupciones definitivas de las actividades económicas ni relocalizaciones permanentes de las unidades identificadas.

Los impactos potenciales se vinculan principalmente con restricciones parciales de accesibilidad, disminución temporal de la visibilidad de los puestos de venta, modificaciones en la circulación vehicular, reducción transitoria del flujo de potenciales clientes y otras molestias operativas propias de la construcción, tales como ruido, polvo o interferencias puntuales en el entorno inmediato de las actividades económicas.

La mayoría de las unidades económicas relevadas funciona con estructuras móviles o fácilmente desmontables, lo que permite priorizar medidas preventivas y operativas antes que soluciones más costosas. Entre ellas se contemplan ajustes en la organización de los frentes de trabajo, mantenimiento de condiciones adecuadas de accesibilidad, adecuación de la señalización y, solo si resulta técnica y socialmente viable y existe acuerdo con la persona involucrada, el desplazamiento del puesto a unos pocos metros de su ubicación actual.

Las medidas de restitución económica sólo serán consideradas cuando el monitoreo permita verificar una disminución efectiva de los ingresos directamente atribuible a la ejecución del Proyecto y siempre que las medidas preventivas implementadas no hayan resultado suficientes para evitar dicha afectación.

Los impactos generales de la etapa constructiva (polvo, ruido, alteraciones del tránsito o molestias por la operación de maquinaria) se gestionan mediante el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y no forman parte de este documento. Este PRMV se

limita a las afectaciones económicas temporales de las unidades comprendidas dentro de su alcance.

La identificación y evaluación de estas afectaciones constituye la base para definir medidas de gestión y restitución proporcionales a la magnitud y duración de los impactos efectivamente verificados.

Potencial afectación	Causa principal	Medidas de gestión previstas
Disminución temporal de ventas	Reducción transitoria del flujo vehicular durante la construcción	Programación de frentes de obra, comunicación anticipada y monitoreo social.
Restricciones parciales de acceso	Ejecución de frentes de obra	Mantenimiento de accesos seguro, coordinación con la empresa constructora y adecuación de desvíos cuando corresponda.
Disminución de la visibilidad comercial	Señalización, maquinaria y vallados temporales	Adecuación de la señalización y organización del frente de obra.
Interferencias operativas	Ocupación temporal del espacio vial	Ajustes operativos y, cuando sea viable y exista acuerdo, un desplazamiento momentáneo del puesto a corta distancia.
Pérdida temporal de ingresos	Persistencia de afectaciones durante la obra	Evaluación individual e implementación de medidas de restitución cuando el monitoreo confirme una afectación económica directamente atribuible al Proyecto.

8. PROGRAMA DE RESTITUCIÓN DE MEDIOS DE VIDA

La implementación del Programa se organizará en etapas sucesivas:

a) Actualización de la línea de base y registro de Activos

Antes del inicio de las obras, la Unidad Ejecutora actualizará el relevamiento socioeconómico realizado durante la etapa de preparación del Proyecto con el objeto de verificar la permanencia de las unidades económicas identificadas, registrar eventuales modificaciones y confirmar la aplicación de los criterios de elegibilidad establecidos en el presente PRMV. Su propósito es doble:

- ⇒ Determinar el estado de los puestos activos y realizar un censo socioeconómico complementario para cada unidad económica
- ⇒ Relevamiento de activos potencialmente afectados e identificación de personas involucradas

b) Información y comunicación

La Unidad Ejecutora abrirá una instancia de comunicación directa con cada unidad económica potencialmente afectada, para informarle el cronograma de ejecución, las características de los trabajos, las posibles interferencias temporales y las medidas previstas para reducir sus efectos.

La información será difundida mediante mecanismos accesibles y adecuados a las características sociales y culturales del área de intervención.

El proceso se registrará por la NDAS 10 relativa a la participación de partes interesadas (BID, 2019), traduciendo los cronogramas técnicos de la contratista en un lenguaje accesible.

c) Gestión preventiva durante la obra

Durante la ejecución de las obras la Unidad Ejecutora, en coordinación con la empresa contratista y la inspección de obra, implementará medidas destinadas a minimizar las afectaciones económicas, incluyendo:

- ⇒ mantenimiento de condiciones adecuadas de accesibilidad;
- ⇒ adecuación de la señalización temporal;
- ⇒ coordinación de los frentes de trabajo;
- ⇒ reducción del tiempo de intervención en sectores críticos;
- ⇒ seguimiento permanente de las condiciones operativas de las actividades económicas.

d) Monitoreo y seguimiento

El Equipo Social realizará visitas periódicas para evaluar la evolución de las afectaciones, documentar consultas y reclamos, identificar situaciones no previstas y proponer medidas correctivas cuando resulte necesario.

El monitoreo permitirá determinar si las medidas preventivas implementadas resultan suficientes o si corresponde adoptar medidas adicionales de restitución.

e) Restitución de medios de vida

Cuando el monitoreo permita verificar una afectación económica directamente atribuible al Proyecto, la Unidad Ejecutora implementará medidas de restitución proporcionales al impacto registrado.

Estas medidas podrán comprender acciones de carácter operativo, apoyo temporal para el restablecimiento de la actividad u otras alternativas acordadas con las personas afectadas, privilegiando siempre soluciones adaptadas a las características particulares de cada caso.

8.4 MEDIDAS ESPECÍFICAS PARA VENEDORES INFORMALES



Considerando que las unidades económicas identificadas corresponden principalmente a emprendimientos familiares de venta directa desarrollados sobre la banquina de la RNN°14, el Programa prevé las siguientes medidas específicas:

- ⇒ comunicación anticipada sobre el cronograma de obra;
- ⇒ coordinación personalizada con cada titular;
- ⇒ mantenimiento de condiciones seguras de acceso durante toda la ejecución;
- ⇒ señalización adecuada que preserve la identificación de los puestos;
- ⇒ monitoreo periódico del comportamiento de las ventas y del flujo de clientes;
- ⇒ observaciones de campo durante las etapas críticas de la construcción;
- ⇒ ajustes operativos o, si corresponde, el desplazamiento acordado del puesto.
- ⇒ disponibilidad permanente del mecanismo de consultas y reclamos del Proyecto.

8.5 PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN Y MECANISMO DE ATENCIÓN DE QUEJAS Y RECLAMOS (MAQ) ESPECIALIZADO

El canal general del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) se adaptará con una ventanilla de atención rápida para el PRMV, tanto de forma presencial en los frentes de obra y obrador como telefónica. Se distribuirá a cada puestero el número telefónico directo del Especialista Social.

Se deberá garantizar plazos Reducidos de Respuesta y se deberá llevar el Registro y Trazabilidad de cada reclamo. Todo reclamo ingresado se asentará en el Libro de Novedades Sociales detallando Identificación del puesto, georreferenciación, tipología del reclamo, acciones de mitigación adoptadas y firma de conformidad de cierre por la persona afectada.

9. MONITOREO, SEGUIMIENTO Y COORDINACIÓN INSTITUCIONAL

La Unidad Ejecutora, a través del Especialista Social del Proyecto, será responsable de coordinar la implementación, el seguimiento y la evaluación del presente Plan, verificando el cumplimiento de las medidas previstas y promoviendo la adopción de acciones correctivas cuando se identifiquen desvíos respecto de los objetivos establecidos.

El monitoreo tendrá como finalidad:

- ⇒ verificar la implementación oportuna de las medidas previstas por el PRMV;
- ⇒ evaluar la evolución de las condiciones de funcionamiento de las unidades económicas potencialmente afectadas;
- ⇒ identificar tempranamente situaciones no previstas que requieran medidas adicionales de gestión o restitución;
- ⇒ realizar el seguimiento de las consultas, reclamos y acuerdos alcanzados con las personas afectadas;

⇒ documentar la eficacia de las medidas implementadas y generar información para la actualización del Plan cuando resulte necesario.

Las actividades de seguimiento comprenderán, como mínimo visitas periódicas de campo; entrevistas con las personas titulares de las unidades económicas; registros fotográficos; verificación de las condiciones de accesibilidad y funcionamiento de los puestos; seguimiento de consultas y reclamos ingresados a través del Mecanismo de Atención de Quejas del Proyecto; elaboración de informes de monitoreo durante toda la etapa constructiva.

Cuando el monitoreo identifique afectaciones económicas superiores a las inicialmente previstas o situaciones no contempladas por el presente Plan, la Unidad Ejecutora evaluará la necesidad de implementar medidas adicionales, conforme a los criterios establecidos en la NDAS 5 y en este PRMV.

La implementación del PRMV requerirá una coordinación permanente entre la Unidad Ejecutora, la empresa contratista, la inspección de obra y los organismos con competencia sobre el área de intervención, con el propósito de facilitar la ejecución de las medidas previstas y resolver oportunamente las situaciones que puedan surgir durante la construcción.

Asimismo, considerando que parte de las unidades económicas relevadas se localizan sobre espacios pertenecientes al dominio vial nacional, la Unidad Ejecutora promoverá instancias de articulación con la Dirección Nacional de Vialidad, la Dirección Provincial de Vialidad y los municipios de Leandro N. Alem, Guaraní y Campo Viera, con el fin de intercambiar información y coordinar acciones vinculadas con la seguridad vial y el ordenamiento territorial.

Esta coordinación tendrá un carácter complementario al presente PRMV y no sustituirá las obligaciones de prevención, seguimiento y restitución que correspondan a la Unidad Ejecutora respecto de las afectaciones económicas derivadas de la ejecución del Proyecto.

10. INDICADORES, ACTUALIZACIÓN Y CIERRE DEL PRMV

10.1 INDICADORES

La implementación del PRMV será evaluada mediante indicadores que permitan verificar el cumplimiento de las acciones previstas, la eficacia de las medidas adoptadas y el restablecimiento de las condiciones de funcionamiento de las unidades económicas afectadas.

Indicador	Meta	Medio de verificación
Unidades económicas actualizadas antes del inicio de las obras	100%	Fichas de relevamiento

Personas informadas sobre el cronograma de obra	100%	Actas y registros de comunicación
Visitas de monitoreo realizadas conforme al cronograma	≥ 90 %	Informes de monitoreo
Reclamos respondidos dentro de los plazos establecidos	100%	Registro del mecanismo de quejas y reclamos
Casos con seguimiento individual	100%	Informes técnicos
Medidas de restitución implementadas cuando correspondan	100%	Actas e informes de cierre
Casos en los que se verificó el restablecimiento de las condiciones de funcionamiento	100%	Informe final del PRMV

10.2 ACTUALIZACIÓN DEL PLAN

El presente PRMV constituye un instrumento de gestión dinámico y podrá ser actualizado durante la ejecución del Proyecto cuando los resultados del monitoreo, las consultas con las partes interesadas o modificaciones en el diseño de las obras así lo requieran.

Entre las situaciones que podrán dar lugar a una actualización del Plan se incluyen:

- ⇒ identificación de nuevas unidades económicas potencialmente afectadas;
- ⇒ cambios en el alcance o en la modalidad de ejecución de las obras;
- ⇒ identificación de impactos no previstos durante la implementación;
- ⇒ incorporación de medidas de gestión o restitución adicionales derivadas del monitoreo;
- ⇒ modificaciones en el marco normativo aplicable.

Toda actualización deberá ser aprobada por la Unidad Ejecutora y comunicada oportunamente a las partes interesadas mediante los mecanismos de información previstos por el Proyecto.

10.3 CIERRE DEL PROGRAMA

El PRMV se considerará concluido una vez finalizadas las obras y verificado que:

- ⇒ se hayan implementado todas las medidas previstas por el presente Plan;
- ⇒ las consultas y reclamos hayan sido gestionados conforme al mecanismo establecido;
- ⇒ las unidades económicas afectadas hayan recuperado condiciones de funcionamiento equivalentes a las existentes con anterioridad al inicio de las obras o se hayan implementado las medidas de restitución acordadas;
- ⇒ no permanezcan afectaciones económicas atribuibles a la ejecución del Proyecto pendientes de resolución.



Como parte del cierre, la Unidad Ejecutora elaborará un Informe Final de Implementación del PRMV, que incluirá como mínimo:

- ⇒ descripción de las acciones desarrolladas;
- ⇒ resultados del monitoreo;
- ⇒ medidas de restitución implementadas;
- ⇒ consultas y reclamos recibidos y su resolución;
- ⇒ evaluación del cumplimiento de los indicadores;
- ⇒ principales dificultades identificadas;
- ⇒ lecciones aprendidas y recomendaciones para futuros proyectos.

El Informe Final constituirá el documento de respaldo para acreditar el cumplimiento de las obligaciones asumidas en el marco de la Norma de Desempeño Ambiental y Social N5 (NDAS 5) y del Marco de Política Ambiental y Social del Banco Interamericano de Desarrollo.

11. BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). Marco de Política Ambiental y Social: Norma de Desempeño Ambiental y Social N.º 5 (NDAS 5) - Adquisición de Tierras y Reasentamiento Involuntario. BID.

Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). Norma de Desempeño Ambiental y Social N.º 9 (NDAS 9) - Igualdad de Género. BID.

Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). Norma de Desempeño Ambiental y Social N.º 10 (NDAS 10) - Participación de las Partes Interesadas y Divulgación de Información. BID.

Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). La Gestión Ética de los Datos: Lineamientos para el uso de información en proyectos de desarrollo social. Oficina de Relaciones Externas del BID.

Cámara de Representantes de la Provincia de Misiones. (2005). Ley N.º 3.824: Ley Integral de Tránsito de la Provincia de Misiones y su Decreto Reglamentario N.º 2.292/2005. Boletín Oficial de la Provincia de Misiones.

Congreso de la Nación Argentina. (1995). Ley N.º 24.449: Ley de Tránsito. Boletín Oficial de la República Argentina.

Congreso de la Nación Argentina. (2000). Ley N.º 25.326: Ley de Protección de los Datos Personales. Boletín Oficial de la República Argentina.

ANEXO 1 - RELEVAMIENTO DE PUESTOS

Puesto	Localización	Visita 1 - Marzo 2026	Visita 2 - Julio 2026
1	-27.514514 -55.153019		
2	-27.507097 -55.128108		No se registró actividad en la fecha de visita (a confirmar en verificación previa a obra)
3	-27.494910 -55.104979		No se registró actividad en la fecha de visita (a confirmar en verificación previa a obra)
4	-27.485868 -55.092293		No se registró actividad en la fecha de visita (a confirmar en verificación previa a obra)
5	-27.476904 -55.086660		
6	-27.476390 -55.086508		



CONSTRUCCIÓN DE TERCERAS TROCHAS Y
CARRILES DE ADELANTAMIENTO EN LA RUTA
NACIONAL N°14, TRAMO: L.N. Alem (km 84 7,30) -
Campo Viera (897,10)
PROVINCIA DE MISIONES



7	-27.472989 -55.086383		No se registró actividad en la fecha de visita (a confirmar en verificación previa a obra).
---	--------------------------	--	---