
ACTA DE SESIÓN ORDINARIA N° 42
CONSEJO REGIONAL DE USUARIOS DE LORETO – SAN MARTÍN

Siendo las 15:30 horas del martes 09 de setiembre de 2025, en el Salón de Conferencias del Hotel Brito, sito en Calle Perú N° 102, Tarapoto; de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 022-2016-CD-OSITRAN y modificatorias, se inició la Sesión Ordinaria N° 42 del Consejo Regional de Usuarios de Loreto- San Martín.

En representación del OSITRAN, asistieron los señores:

- Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización.
- Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Gustavo Joseph Bartra, Supervisor In Situ de la Concesión IIRSA Norte.

Por parte del Consejo Regional de Usuarios de Loreto-San Martín, asistieron los señores:

1. Jorge Luis Tapullima Flores, representante del Colegio de Arquitectos del Perú- Región Loreto.
2. Jorge Luis Díaz Monzón, representante de la Cámara de Comercio de la Pequeña y Microempresa del Perú - Región Loreto - CCPYME PERU REGIÓN LORETO.
3. Juan José Segundo Flores Flores, representante del Colegio de Ingenieros del Perú - Consejo Departamental San Martín -Tarapoto.
4. Elena Salazar Alegría, representante de la Asociación de Agencia de Viajes de Loreto- APAVIT LORETO.
5. Víctor Eduardo Samamé Zatta, representante de la Universidad Nacional de San Martín.
6. Anayeli Yanira Ramírez Ayala, representante alterna de la Universidad Científica del Perú.
7. Giuliano Díaz Yalta, representante alterno de la Cámara de Comercio y Producción y Turismo de San Martín – Tarapoto.
8. Marcos Iglesias Sanchez, representante del Frente de Defensa de la Competencia y Protección de los Consumidores y Empresarios del Perú – FDECEP LORETO.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participaron en calidad de expositores, los señores:

- Franco Pinedo Flores, Administrador de Sede del Aeropuerto de Tarapoto - CORPAC.
- Gian Carlos Garamendi Pérez, Jefe de Operaciones del Aeropuerto de Tarapoto - CORPAC.
- Gabriela Carrillo, Coordinadora de Ingeniería de IIRSA Norte.
- Patricia Echegaray, Coordinadora de Imagen, Comunicación y Relacionamento Institucional de IIRSA Norte.

La sesión inició con las palabras de bienvenida de la señorita Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario, dirigidas a los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Loreto – San Martín. En su intervención, expresó su agradecimiento por la participación de los miembros del citado Consejo en la Sesión Ordinaria convocada por la Secretaría Técnica de los Consejos de Usuarios del OSITRAN.

Seguidamente, informó que el Dr. Juan Carlos Mejía Cornejo, Gerente General del OSITRAN, no pudo asistir debido a compromisos institucionales; no obstante, en su representación se contó con la presencia del señor Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN. Asimismo, comunicó que a la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente de Atención al Usuario del OSITRAN, se le presentó un inconveniente que le impidió participar en la presente sesión.

I. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM

Contando con el quórum reglamentario previsto en el artículo 35° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, se inició la Sesión Ordinaria N° 42 del Consejo Regional de Usuarios de Loreto-San Martín.

II. ORDEN DEL DÍA

2.1. Estado de los servicios de aeronavegación que permitan optimizar el despegue y aterrizaje de los aviones e implementación de los sistemas de radioayuda en los aeropuertos de Tarapoto e Iquitos.

La señorita Karla Falcón Arrieta, inició la presentación de los temas de Agenda y cedió la palabra al señor Franco Pinedo Flores, Administrador de Sede del Aeropuerto de Tarapoto, con la finalidad de abordar el primer tema de Agenda.

Así, el señor Pinedo inició su exposición presentando un cronograma estimado respecto a la implementación de los sistemas aeronáuticos y de navegación aérea en el aeropuerto de Tarapoto, como se aprecia a continuación:

Imagen N° 01
Cronograma de implementación de los sistemas aeronáuticos y de navegación aérea
en el aeropuerto de Tarapoto

CRONOGRAMA ESTIMADO					
Convenio CAR "Implementación de sistemas aeronáuticos y de navegación aérea en aeropuertos priorizados a nivel nacional y servicio de gestión de proyectos en CORPAC" - Proyecto OACI PER24819 / Aeropuerto de Tarapoto					
Nro.	ACTIVIDAD	SEMESTRE			
		2025 - II	2026 - I	2026 - II	2027 - I
1	Especificaciones Técnicas de Sistemas ILS/DME para el Aeropuerto de Tarapoto	X			
2	Convocatoria de la licitación OACI de Sistemas ILS/DME para el Aeropuerto de Tarapoto	X			
3	Otorgamiento de Buena Pro y Firma de contrato de Sistemas ILS/DME para el Aeropuerto de Tarapoto		X		
4	Conformidad de implementación de Sistemas ILS/DME para el Aeropuerto de Tarapoto				X
5	Especificaciones Técnicas de Sistemas AWOS para el Aeropuerto de Tarapoto	X			
6	Convocatoria de la licitación OACI de Sistemas AWOS para el Aeropuerto de Tarapoto	X			
7	Otorgamiento de Buena Pro y Firma de contrato de AWOS para el Aeropuerto de Tarapoto		X		
8	Conformidad de implementación de Sistemas AWOS para el Aeropuerto de Tarapoto				X
9	Especificaciones Técnicas de Sistemas AGL para el Aeropuerto de Tarapoto	X			
10	Convocatoria de la licitación OACI de Sistemas AGL para el Aeropuerto de Tarapoto	X			
11	Otorgamiento de Buena Pro y Firma de contrato de Sistemas AGL para el Aeropuerto de Tarapoto		X		
12	Conformidad de implementación de Sistemas AGL para el Aeropuerto de Tarapoto				X

Fuente: CORPAC

El señor Pinedo informó que, durante el segundo semestre del presente año, se elaboraron las especificaciones técnicas de los sistemas ILS/DME, AWOS y AGL, y se convocó la licitación OACI correspondiente para su implementación en el Aeropuerto de Tarapoto. Asimismo, precisó que, en el primer semestre del año 2026, se prevé el otorgamiento de la buena pro y la suscripción de los contratos respectivos. En esa línea, indicó que, para el primer trimestre del año 2027, debería haberse otorgado la conformidad de la implementación de los mencionados sistemas en dicho aeropuerto.

De igual modo, el señor Pinedo presentó un cronograma estimado respecto a la implementación de los sistemas aeronáuticos y de navegación aérea en el Aeropuerto de Iquitos, como se aprecia a continuación:

Imagen N° 02
Cronograma de implementación de los sistemas aeronáuticos y de navegación aérea
en el aeropuerto de Iquitos

CRONOGRAMA ESTIMADO					
Convenio CAR "Implementación de sistemas aeronáuticos y de navegación aérea en aeropuertos priorizados a nivel nacional y servicio de gestión de proyectos en CORPAC" - Proyecto OACI PER24819 / Aeropuerto de IQUITOS					
Nro.	ACTIVIDAD	SEMESTRE			
		2025 - II	2026 - I	2026 - II	2027 - I
1	Especificaciones Técnicas de Sistemas ILS/DME para el Aeropuerto de Iquitos	X			
2	Convocatoria de la licitación OACI de Sistemas ILS/DME para el Aeropuerto de Iquitos	X			
3	Otorgamiento de Buena Pro y Firma de contrato de Sistemas ILS/DME para el Aeropuerto de Iquitos		X		
4	Conformidad de implementación de Sistemas ILS/DME para el Aeropuerto de Iquitos				X
5	Especificaciones Técnicas de Sistemas VSAT para el Aeropuerto de Iquitos	X			
6	Convocatoria de la licitación OACI de Sistemas VSAT para el Aeropuerto de Iquitos	X			
7	Otorgamiento de Buena Pro y Firma de contrato de Sistemas VSAT para el Aeropuerto de Iquitos		X		
8	Conformidad de implementación de Sistemas VSAT para el Aeropuerto de Iquitos				X

Fuente: CORPAC

El señor Pinedo informó que, durante el segundo semestre del presente año, se elaboraron las especificaciones técnicas de los sistemas ILS/DME y VSAT, y se convocó la licitación OACI correspondiente para su implementación en el Aeropuerto de Iquitos. Asimismo, precisó que, en el primer semestre del año 2026, se prevé el otorgamiento de la buena pro y la suscripción de los contratos respectivos. En esa línea, indicó que, para el primer trimestre del año 2027, debería haberse otorgado la conformidad de la implementación de los mencionados sistemas en dicho aeropuerto.

El señor Pinedo indicó que, en el marco de los Proyectos ejecutados mediante la modalidad de Convenios de Administración de Recursos (CAR) a cargo de la OACI, se viene desarrollando el Proyecto PER24819, el cual contempla una inversión aproximada de S/ 160 millones. Dicho proyecto incluye la implementación de sistemas de radioayudas ILS/DME, ayudas luminosas y sistemas meteorológicos AWOS en diversos aeropuertos, entre ellos, el Aeropuerto de Tarapoto, así como la instalación de sistemas de comunicaciones VSAT en varios aeropuertos, destacando el Aeropuerto de Iquitos.

Asimismo, el señor Pinedo presentó el estado de las iniciativas de inversión avance en relación con los proyectos de modernización y equipamiento aeroportuario, los cuales son:

- Respecto a las Radioayudas ILS/DME, informó que la inversión asciende a S/ 37.7 millones, con un plazo de ejecución previsto de 12 meses. Preciso que, los componentes contemplan el localizador, trayectoria de planeo, obras civiles menores y servicios asociados. A la fecha, se cuenta con el avance físico correspondiente al *site survey* para la formulación de las Especificaciones Técnicas, mientras que el avance financiero alcanza un 90% de recursos ya transferidos a la OACI. Señaló que, se tiene programada la convocatoria del proceso de licitación por parte de la OACI para el segundo semestre de 2025, estimándose el otorgamiento de la Buena Pro en el primer semestre de 2026 y la culminación de los trabajos en el segundo semestre de 2027.
- En cuanto a las Ayudas Luminosas, la inversión proyectada es de S/ 58.6 millones, con un plazo de ejecución de 18 meses. Preciso que, los componentes incluyen luces de aproximación, luces de destello, luces de borde de pista y calle de rodaje, luces de barra de parada, señalización

vertical, luces de umbral y extremo de pista, además de obras civiles y servicios conexos. El avance físico corresponde igualmente al *site survey* para la formulación de las Especificaciones Técnicas, y el avance financiero alcanza el 90% de recursos transferidos a la OACI. Señaló que, la convocatoria de licitación se ha previsto para el segundo semestre de 2025, con inicio estimado de la Buena Pro en el primer semestre de 2026 y culminación en el segundo semestre de 2027.

- Respecto al proyecto de Meteorología AWOS, la inversión alcanza los S/ 15 millones, con un plazo de ejecución de 12 meses. Indicó que, los componentes comprenden sensores meteorológicos diversos, equipos de procesamiento, terminales, conectividad, obras civiles menores y servicios. El avance físico se encuentra en la etapa de *site survey* para la formulación de las Especificaciones Técnicas, mientras que en el ámbito financiero se registra el 90% de transferencia a la OACI. Preciso que, se prevé la convocatoria de licitación en el segundo semestre de 2025, la adjudicación de la Buena Pro en el primer semestre de 2026 y la culminación del proyecto en el segundo semestre de 2027.
- Respecto a la Red de Comunicaciones Satelitales VSAT en estaciones Radar, comunicó que la inversión asciende a S/ 19.4 millones, con un plazo de ejecución de 12 meses. El proyecto contempla ocho estaciones VSAT, incluyendo *modems* satelitales, antenas, multiplexores, amplificadores, receptores, unidades de redundancia, sistemas auxiliares, así como obras civiles menores y servicios. El avance físico se encuentra en la etapa de *site survey* para la formulación de las Especificaciones Técnicas y, al igual que los proyectos anteriores, se registra un 90% de avance financiero por recursos transferidos a la OACI. La convocatoria de licitación está prevista para el segundo semestre de 2025, la adjudicación de la Buena Pro para el primer semestre de 2026 y la culminación del proyecto en el segundo semestre de 2027.

Concluida la presentación, el señor Jorge Luis Tapullima Flores, representante del Colegio de Arquitectos del Perú – Región Loreto, intervino e informó sobre las limitaciones operacionales que presentan los aeropuertos de Iquitos y Tarapoto, las cuales fueron reportadas en el NOTAM publicado el 5 de setiembre del presente año.

En relación con el Aeropuerto de Iquitos, señaló que las luces de aproximación secuenciales de la pista 06 se encuentran fuera de servicio, lo que reduce el apoyo visual para las operaciones de los pilotos, particularmente en condiciones nocturnas o de baja visibilidad. Asimismo, advirtió que el ascenso de globos meteorológicos desde dicho aeropuerto constituye un riesgo potencial de interferencia con las trayectorias de aproximación o salida de las aeronaves. En ese sentido, precisó que los principales riesgos identificados corresponden a la disminución de las ayudas visuales durante aproximaciones críticas y la posibilidad de conflictos con globos en ascenso.

Respecto al Aeropuerto de Tarapoto, indicó las siguientes limitaciones: i) cierre de una calle de rodaje por trabajos en proceso, lo cual afecta la maniobrabilidad en tierra y puede generar demoras en el rodaje; ii) disponibilidad restringida de los servicios AIS/ARO, comunicaciones, meteorología, torre y aproximación, únicamente bajo requerimiento (O/R), situación que compromete la continuidad de los servicios de gestión del tránsito aéreo; iii) servicios de bomberos y rescate también disponibles solo bajo requerimiento, lo que incrementa la vulnerabilidad en casos de emergencia; iv) limitaciones en la visibilidad de la torre en el lado izquierdo de la pista 17 (aproximadamente 1,200 metros), debido al crecimiento de maleza y árboles, lo cual impide una visión completa de la pista y reduce los niveles de seguridad operacional; y v) cierre del puesto de estacionamiento N° 7, que disminuye la capacidad de la plataforma destinada al estacionamiento de aeronaves.

Finalmente, advirtió que los principales riesgos derivados de estas limitaciones corresponden a la reducción de la capacidad operativa en tierra (rodaje y estacionamiento), la falta disponibilidad continua de servicios esenciales como control de tránsito aéreo y bomberos, así como la pérdida parcial de

vigilancia directa sobre la pista, lo que podría incrementar la probabilidad de incursiones o incidentes que afecten la seguridad operacional.

El señor Gian Carlos Garamendi Pérez, Jefe de Operaciones del Aeropuerto de Tarapoto, absolvió la consulta formulada y señaló que, respecto al Aeropuerto de la ciudad de Tarapoto, efectivamente se ha dispuesto el cierre de la calle de rodaje Bravo debido a los trabajos que viene ejecutando la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú S. A. (AdP), entidad responsable de la infraestructura de la pista y del área de movimiento. Precisó, sin embargo, que CORPAC tiene a su cargo la prestación de los servicios de navegación aérea y control del tránsito aéreo.

Asimismo, el señor Garamendi informó que el horario de atención del Aeropuerto de Tarapoto está establecido de 7:00 a 19:00 horas; no obstante, en atención a la alta demanda y a solicitudes de las aerolíneas, dicho horario ha sido ampliado de 6:00 a 22:00 horas, a fin de cubrir las necesidades operativas. Indicó también que los servicios de bomberos se encuentran bajo la responsabilidad de AdP.

Con relación con las observaciones sobre la visibilidad de la torre de control, el señor Garamendi explicó que ésta se encuentra limitada debido a la presencia de maleza y árboles en la zona, lo cual representa un riesgo para las operaciones. En tal sentido, señaló que se ha emitido un NOTAM que advierte a los pilotos sobre la falta de visibilidad total de la pista por parte de los controladores, a fin de que adopten las precauciones necesarias. Precisó, además, que la vegetación que dificulta la visibilidad se ubica en predios privados, por lo que corresponde a la Municipalidad ejecutar las labores de poda. En ese marco, indicó que ya se han cursado las comunicaciones pertinentes solicitando dicho apoyo, aunque este ha resultado limitado. Finalmente, señaló que el Aeropuerto de Tarapoto cuenta con siete puestos de estacionamiento, cuya administración corresponde igualmente a AdP.

Respecto al Aeropuerto de Iquitos, el señor Garamendi manifestó que las ayudas luminosas de aproximación, particularmente la luz verde, no han sido renovadas de manera constante; sin embargo, actualmente se viene trabajando en su renovación. Adicionalmente, advirtió que la presencia de globos meteorológicos y drones en las inmediaciones del aeropuerto constituye un riesgo para la seguridad operacional, en tanto podrían generar incidentes o accidentes. En ese sentido, destacó que se ha solicitado a la Municipalidad la adopción de medidas concretas para mitigar estos riesgos. Concluyó precisando que CORPAC mantiene su compromiso permanente con la seguridad de las operaciones aeroportuarias.

El señor Juan José Segundo Flores Flores, representante del Colegio de Ingenieros del Perú – Consejo Departamental San Martín – Tarapoto, intervino y señaló que, en atención a las problemáticas expuestas respecto al Aeropuerto de Tarapoto, se ha instalado una mesa técnica con el propósito de abordar dichas limitaciones, incluyendo la falta de información oportuna a los usuarios. Precisó que, en este marco, se ha sostenido coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y con CORPAC, logrando gestionar un presupuesto destinado a atender las necesidades identificadas.

Asimismo, agradeció la presentación del cronograma por parte de CORPAC, en el cual se observa el inicio del proceso de licitación y las acciones previstas, destacando que los trabajos estarían programados para comenzar en el primer semestre del año 2026. No obstante, subrayó que dichos avances dependen de la concesionaria AdP, toda vez que el MTC ha demorado más de seis años en la liberación de los terrenos necesarios. Indicó que, si bien algunos predios colindantes al Aeropuerto de Tarapoto ya han sido liberados, aún existen áreas pendientes, lo cual genera preocupación por la prolongación de los plazos. En ese sentido, precisó que la instalación de las ayudas luminosas está vinculada directamente con la ampliación de la pista, responsabilidad que corresponde a la concesionaria AdP. Finalmente, solicitó que, a través del Consejo, se requiera a CORPAC sincerar el cronograma expuesto y detallar, de manera precisa, las fechas y meses previstos, así como las actividades a ejecutar por cada mes, hasta la puesta en funcionamiento de los sistemas aeronáuticos y de navegación aérea en los aeropuertos de Tarapoto e Iquitos.

El señor Víctor Eduardo Samamé Zatta, representante de la Universidad Nacional de San Martín, intervino y manifestó que, durante el mes de junio, se presentaron fallas en la iluminación del Aeropuerto de Tarapoto, lo que ocasionó suspensión de vuelos. En ese sentido, consultó cuál es el plan de emergencia previsto para afrontar este tipo de situaciones, con la finalidad de evitar inconvenientes que se generan en perjuicio de los usuarios.

El señor Gian Carlos Garamendi intervino y señaló que, en el Aeropuerto de Tarapoto, actualmente se cuenta con un sistema de luces instalado en el año 1996, el cual requiere ser actualizado. Indicó que se dispone de un cronograma mensual y diario para la ejecución de labores de mantenimiento preventivo y correctivo de dicho sistema, lo que ha permitido mejorar su operatividad. Preciso, además, que actualmente se cuenta con tres controladores aéreos y que ya no se presentan afectaciones significativas en las luces de borde de pista, dado que se dispone de los recursos humanos y técnicos necesarios para garantizar su mantenimiento.

Asimismo, el señor Garamendi enfatizó que CORPAC no compromete la seguridad en aras de mantener la operatividad, por lo que, ante cualquier situación de riesgo, siempre se priorizará la seguridad de los usuarios. En esa línea, informó que se cuenta con tres técnicos disponibles las 24 horas para atender eventuales emergencias y con un plan de contingencia en caso de fallas en el sistema de luces. Finalmente, destacó que, conforme a los estándares internacionales, los aeropuertos disponen de observadores meteorológicos, lo cual permite contar con información más precisa para la seguridad operacional.

El ingeniero Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización intervino y señaló que, efectivamente, en todas las operaciones aeroportuarias debe primar la seguridad de los usuarios. En ese sentido, indicó que se realizarán las coordinaciones correspondientes con la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú S. A. (AdP), a fin de que pueda atender de manera oportuna las situaciones que han sido reportadas.

El señor Franco Pinedo Flores, intervino y señaló que tiene conocimiento de que la Gerente de la empresa concesionaria AdP viene coordinando con la Municipalidad, a fin de solicitar su apoyo para el retiro de la maleza que afecta las operaciones del Aeropuerto de Tarapoto; sin embargo, hasta la fecha no se ha obtenido respuesta.

El señor Juan Flores intervino y señaló que el parque ubicado en las inmediaciones del Aeropuerto de Tarapoto será retirado con el propósito de facilitar el proceso de ampliación del aeropuerto. Asimismo, reiteró la importancia de dicha acción, subrayando que resulta fundamental la intervención de la Municipalidad en este proceso, así como, el apoyo para el retiro de maleza antes expuesto.

2.2. Resultado de las acciones de supervisión del OSITRAN realizadas en la carretera IIRSA Norte, tramo Yurimaguas – Tarapoto, Tarapoto – Rioja y Rioja – Corral Quemado.

Para abordar el segundo tema de Agenda, la señorita Karla Falcón cedió el uso de la palabra al señor Gustavo Joseph Bartra, Supervisor In Situ de la Concesión IIRSA Norte del OSITRAN, a fin de que inicie con su presentación. En ese sentido, el señor Joseph indicó que en su presentación abordará las acciones de supervisión del OSITRAN realizadas en la carretera IIRSA Norte, tramo Yurimaguas – Tarapoto, Tarapoto – Rioja y Rioja – Corral Quemado.

Así, el señor Joseph precisó que la carretera concesionada IIRSA Norte tiene una extensión total de 1,007 km y conecta los departamentos de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto. Asimismo, informó sobre las inversiones correspondientes a obras ejecutadas, en ejecución y por ejecutar en la región San Martín, señalando que, entre los años 2023 y 2024, se llevaron a cabo las siguientes obras accesorias:

- Sector Km. 12+590 al Km. 12+630 del Tramo 1: Tarapoto - Yurimaguas.
- Sector Km. 46+515 al Km. 46+615 del Tramo 1: Tarapoto – Yurimaguas.

- Sector Km. 580+250 al Km. 580+340 del Tramo 2: Rioja – Tarapoto
- Sector Km. 501+870 al Km. 501+950 del Tramo 2: Rioja – Tarapoto.
- Sector Km. 552+970 al Km. 553+000 del Tramo 2: Rioja – Tarapoto.
- Sector Km. 455+030 al Km. 455+230 del Tramo 3: Corral Quemado – Rioja.
- Sector Km. 348+750 al Km. 348+800 del Tramo 3: Corral Quemado – Rioja

El señor Joseph señaló que las obras accesorias previamente mencionadas se encuentran, a la fecha, concluidas y en operación. Asimismo, informó que, durante el año 2025, se mantienen en ejecución las siguientes obras accesorias:

- Desvío del Puente Aguas Claras Km. 407+100 al Km. 407+820 del Tramo 3: Corral Quemado – Rioja.
- Desvío del Puente Naranjillo Km. 431+350 al Km. 431+550 del Tramo 3: Corral Quemado – Rioja

El señor Joseph indicó que, existen tipos de evaluaciones de la Gestión de Conservación de la Vía establecidas en el Contratos de Concesión. En primer lugar, se encuentra la evaluación continua, cuyo objetivo es identificar defectos localizados y constatar el cumplimiento de los niveles de servicio individuales. De igual modo, se realiza la evaluación semestral, la cual comprende la verificación de los niveles de servicio globales, ya sea por subtramos o de manera integral en toda la concesión. Esta evaluación se desarrolla sobre una muestra equivalente al 10% de la extensión de la vía concesionada y se lleva a cabo en los meses quinto y undécimo de cada año de la concesión. Finalmente, se ejecuta la evaluación anual, programada para el undécimo mes de cada año de la concesión o en aquellos casos en que se considere que han ocurrido cambios sustanciales en la rugosidad de la vía. Dicha evaluación comprende la medición del Índice de Rugosidad Internacional (IRI) en la totalidad de la vía concesionada, a cargo del Regulador, y señaló que, tanto la evaluación semestral como la evaluación anual son realizadas por una consultoría externa contratada, a fin de garantizar independencia técnica en los resultados.

El señor Joseph precisó que, durante el presente año de realizaron supervisiones en los tramos de la carretera concesionada para detectar los parámetros de concesión (PCI), de los cuales se encuentran en la evaluación de los resultados.

Asimismo, el señor Joseph indicó que, en el marco de la supervisión del mantenimiento rutinario, se reportaron las siguientes observaciones: i) se identificó una falla estructural en la cuneta del lado derecho (LD), comprendida entre el km 8+850 y el km 8+860, la cual fue registrada en el PCI N° 026-2025; asimismo, ii) se constató un exceso de desgaste en la señalización horizontal, específicamente en las líneas blancas del lado derecho (LD), en el tramo comprendido entre el km 13+450 y el km 13+650, quedando registrado en el PCI N° 024-2025.

El señor Joseph señaló que, en el marco de las labores de mantenimiento rutinario en los tramos 1, 2 y parte del 3 de la vía concesionada, comprendidos entre la Unidad de Peaje Aguas Claras – Tarapoto – Yurimaguas, se reportaron eventos críticos relevantes que afectaron la infraestructura vial.

Así, el señor Joseph señaló que, en el Tramo 1 (Tarapoto – Yurimaguas), específicamente entre el km 17+100 y el km 17+900, se declaró una situación de emergencia en el mes de mayo de 2015 debido a la afectación de la vía por la presencia de lluvias torrenciales.

De igual modo, precisó que en el Tramo Individual N° 26 (Tarapoto – Pongo), en el sector comprendido entre el km 28+730 y el km 28+900, se registró un evento de gran magnitud ocasionado por el incremento del caudal de la quebrada producto de intensas precipitaciones en la zona. Dicho incremento provocó la erosión del talud superior desde la divisoria del cerro, generando la sobresaturación del suelo y el deslizamiento de material con árboles incluidos. Como consecuencia, se produjo la obstrucción de la alcantarilla por arrastre de palizada y lodo, los cuales fueron desplazados sobre la vía hasta el río.

Asimismo, el señor Joseph informó que, el material de arrastre ocasionó la socavación del carril derecho y la erosión significativa de la calzada, reduciendo su ancho a un solo carril transitable. En algunos sectores, el daño estructural volvió inoperativa gran parte de la vía, comprometiendo seriamente la transitabilidad y la seguridad de los usuarios.

El señor Joseph señaló que, en el sector comprendido entre el km 28+730 y el km 28+900 se ejecutaron labores de limpieza del ducto de la alcantarilla, así como la reposición de la estructura del pavimento y de la carpeta asfáltica con mezcla en frío, logrando con ello recuperar la transitabilidad en ambos carriles de la vía.

Por otro lado, indicó que en el sector ubicado entre el km 11+290 y el km 11+430 del Tramo N° 26: Tarapoto – Pongo, el cual sufrió afectaciones ocasionadas por el sismo, se constató la activación de la quebrada, lo que generó la presencia de grietas severas y profundas, acompañadas de hundimientos en la plataforma de la vía, con desniveles superiores a los 20 cm. Asimismo, en el Puente Naranjillo (km 431+400, Tramo 3: Rioja – Corral Quemado) se observaron losas intermedias desalineadas, así como una ligera rotación perceptible en las barandas y veredas. De igual manera, en el Puente Aguas Claras (km 407+750 al km 407+802, Tramo 3: Rioja – Corral Quemado), se evidenció un desfase en el alineamiento de las losas de la superestructura, generado aparentemente por efectos de torsión en la cimentación o en la losa propiamente dicha, situación que se hizo más notoria tras el sismo, debido al incremento en la abertura de las juntas.

El señor Joseph indicó que, en el marco de la supervisión de las intervenciones de mantenimiento periódico, se presentaron los siguientes avances de los Informes Técnicos de Mantenimiento (ITM):

- ITM – Drenaje: 18 alcantarillas, Avance N° 03 al 26.29%, Tramo 03: Corral Quemado – Rioja, del km 319+223 al km 341+753.
- ITM – Pavimentos: Avance N° 03 al 82.82%, del km 218+400 al km 241+000 y del km 241+000 al km 265+575.
- ITM – Puente Vilcaniza: Avance N° 04 al 41.25%, del km 340+720 al km 340+792.
- ITM – Pavimentos: Avance N° 13 al 99.24%, del km 322+000 al km 397+515.
- ITM – Drenaje: Alcantarillas, Avance N° 13 al 43.31%, Tramo 03: Corral Quemado – Rioja (km 370+662, km 370+479, km 383+910, km 395+702 y km 386+932).
- ITM – Drenaje: 16 alcantarillas, Avance N° 15 al 79.46%, Tramo 03: Corral Quemado – Rioja (km 303+835 al km 390+794).
- ITM – Drenaje: 15 alcantarillas, Avance N° 16 al 92.89%, Tramo 03: Corral Quemado – Rioja (km 285+889 al km 318+184).
- ITM – Puente Serranoyacu: Avance N° 04 al 35.47%, Tramo 03: Corral Quemado – Rioja, del km 395+037 al km 395+118.

Asimismo, informó que el nivel de servicio global del contrato de concesión alcanzó un 96.99%, mientras que el grado de incumplimiento se situó en un 3.01%.

El señor Joseph detalló las intervenciones en ejecución correspondientes a los ITM de drenaje, pavimentos y puentes, desarrollados en los distintos tramos de la concesión, entre los cuales destacan:

- ITM de drenaje de 18 alcantarillas – Tramo 03: Corral Quemado – Rioja.
- ITM de pavimentos – Tramo 03: Corral Quemado – Rioja (km 218+000 al km 265+575).
- ITM de drenaje de 13 alcantarillas – Tramo 05: Dv. Olmos – Piura.
- ITM integral de puentes – Puente Vilcaniza, Tramo 03.
- ITM de pavimentos – Tramo 03: Corral Quemado – Rioja (km 322+000 al km 397+515).
- ITM de drenaje de alcantarillas – Tramo 03: Corral Quemado – Rioja (km 370+749, km 383+910, km 385+702 y km 386+932).

- ITM de drenaje de 16 alcantarillas – Tramo 03: Corral Quemado – Rioja.
- ITM de drenaje de 15 alcantarillas – Tramo 03: Corral Quemado – Rioja.
- ITM de drenaje de 18 alcantarillas – Tramo 03: Corral Quemado – Rioja.
- ITM integral de puentes – Puente Serranoyacu, Tramo 03.
- ITM de puentes – Puente Aguas Verdes, Tramo 03.
- ITM integral de puentes – Puente 24 de Julio, Tramo 04: Dv. Olmos – Corral Quemado.
- ITM de drenaje de 20 alcantarillas – Tramo 01: Tarapoto – Yurimaguas.
- ITM integral de puentes – Puente Chamaya II, Tramo 04: Dv. Olmos – Corral Quemado.
- ITM de drenaje de 27 alcantarillas – Tramo 02: Rioja – Tarapoto.

Finalmente, se detalló que las pólizas de seguros vigentes a la fecha en la carretera concesionada IIRSA Norte comprenden las siguientes coberturas:

- Seguro sobre Bienes en Operación (OCT).
- Responsabilidad Civil (RC).
- Robo y/o Asalto en Peajes.
- Póliza CAR de la Obra Accesorio de Seguridad Vial en el km 220+000 al km 221+000, Tramo 03.
- Póliza CAR de la Obra Accesorio del Puente Querpón, ubicado en el sector km 131+790 al km 132+000, Tramo 05: Piura – Dv. Olmos.
- Riesgos Laborales – Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo – Pensión (SCTR).

Concluida la exposición, el señor Jorge Tapullima intervino y consultó respecto a la carretera IIRSA Norte si resultaría posible declarar o modificar la zonificación de los márgenes de la vía concesionada como zona de protección ecológica, a fin de garantizar el respeto y preservación del derecho de vía.

El ingeniero Jaramillo intervino y señaló que la problemática planteada constituye un tema transversal que afecta a todas las concesiones, incluidas las de infraestructura vial. Precisó que los principales actores en este escenario son las municipalidades y los gobiernos regionales, en tanto estas autoridades cuentan con competencia sobre la gestión territorial y el ordenamiento urbano.

Asimismo, explicó que, al momento de la construcción de una carretera, se definen los hitos y los límites en ambos lados de la calzada, con lo cual queda establecido el derecho de vía. No obstante, observó que las municipalidades expiden certificados de posesión sobre dichos terrenos, permitiendo que terceros tomen posesión de áreas que forman parte de la franja de dominio, situación que posteriormente genera daños directos a la infraestructura concesionada.

En ese sentido, destacó que este problema no puede abordarse de manera aislada por el concesionario ni por el Regulador, sino que requiere un enfoque interinstitucional y la articulación efectiva de los tres niveles de gobierno, local, regional y nacional, con el propósito de garantizar la integridad del derecho de vía y, en consecuencia, la sostenibilidad de la infraestructura y la seguridad vial.

El ingeniero Joseph intervino e indicó que el derecho de vía tiene una extensión aproximada de 25 metros. Asimismo, informó que en la zona del peaje de Moyobamba la municipalidad ha habilitado un desvío como si se tratara de una vía alterna, lo que viene generando desorden en la circulación y afectaciones a la gestión de la concesión. En ese sentido, señaló que resulta indispensable la intervención de las autoridades competentes frente a este tipo de acciones impulsadas por algunas municipalidades, dado que contravienen los alcances del contrato de concesión, ponen en riesgo la seguridad vial y generan perjuicios en la operación de la infraestructura concesionada.

El señor Juan Flores intervino y señaló que resulta necesario suscribir convenios interinstitucionales que permitan que, en el marco de la ejecución de obras públicas viales, las autoridades competentes estén facultadas para realizar los empalmes correspondientes, de manera que las intervenciones no se desarrollen de forma aislada, sino como una construcción integral y articulada, que garantice la adecuada conectividad entre sectores y una mayor eficiencia en el uso de los recursos públicos.

Por otro lado, respecto al peaje de Moyobamba, el señor Juan Flores manifestó que una alternativa de solución sería su reubicación, dado que actualmente se presenta una distorsión en el control del tráfico vehicular. Preciso que, en diciembre de 2024, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) publicó el Decreto Supremo N° 018-2024-MTC, que debía entrar en vigencia el 28 de enero de 2028, mediante el cual se modificaba el Reglamento Nacional de Tránsito a fin de sancionar a los vehículos que evaden el pago de peajes. En ese sentido, se solicitó que, a través del Consejo, se requiera al MTC una explicación formal sobre las razones por las cuales no se viene aplicando dicho dispositivo normativo respecto a la imposición de multas por evasión de peajes.

Asimismo, el señor Flores informó que uno de los principales reclamos de los usuarios está vinculado con la falta de ensanches en la vía, lo cual genera riesgos en situaciones en que un vehículo se estaciona al borde de la calzada. Adicionalmente, expresó su preocupación por la congestión vehicular en el ingreso a la ciudad de Tarapoto, solicitando que se traslade a la concesionaria IIRSA Norte la necesidad de que las actividades de mantenimiento rutinario programadas en dichos accesos se ejecuten fuera de las horas de mayor demanda vehicular, particularmente en la zona próxima a la Universidad César Vallejo (km 598), con el fin de mitigar el impacto negativo sobre la fluidez del tránsito.

Así también, el señor Flores consultó respecto al estado del proceso de aprobación de la denominada zona de empalme “Y”, manifestando su interés en conocer los avances de dicha gestión. Asimismo, expresó su preocupación debido a que en este sector se continúan registrando accidentes de tránsito, lo que evidencia la necesidad de adoptar medidas oportunas para garantizar la seguridad vial. Al respecto, los representantes de IIRSA Norte presentes en la Sesión indicaron que en su presentación abordarán una respuesta sobre esta consulta.

El señor Samamé intervino y manifestó que resulta indispensable respetar el derecho de vía en el marco de la Gestión Ambiental que el concesionario debe respetar, el cual no puede ser objeto de deforestación ni alteración dentro del ancho establecido. Asimismo, precisó que la apertura de un nuevo acceso en el peaje de Moyobamba se originó debido a que el Alcalde de la jurisdicción, en el marco del traslado de material, habría evitado el pago correspondiente al peaje en cada pasada, lo que generó un perjuicio directo a la concesión y evidenció un uso indebido de la infraestructura vial concesionada.

Proyectos en Gestión y Ejecución en la concesión de IIRSA NORTE

La señorita Karla Falcón cedió el uso de la palabra a los representantes de IIRSA Norte, quienes solicitaron un espacio para informar al presente Consejo sobre los proyectos que IIRSA Norte viene ejecutando en la carretera concesionada.

Así, la señora Gabriela Carrillo, Coordinadora de Ingeniería de IIRSA Norte intervino y señaló que, se ha realizado el mantenimiento periódico de 110 km de pavimento asfáltico, 62 alcantarillas, 8 mantenimientos de puentes, 120 km de señalización y 26 sectores por intervenir con obras accesorias. Asimismo, precisó que se viene gestionando la ejecución de los siguientes proyectos:

- 125 obras accesorias en sectores críticos.
- 2 puentes (Naranjillo y Aguas Claras).
- 6 obras accesorias por Seguridad Vial.

La señora Carrillo indicó que, de las 125 obras accesorias previstas, se ha proyectado que 59 correspondan al Tramo 1, 16 al Tramo 2, 24 al Tramo 3 y 26 al Tramo 4, estimándose que dichas intervenciones serán ejecutadas durante el año 2026. Asimismo, precisó que, en relación con los puentes provisionales de Naranjillo y Aguas Claras, estos se encuentran en la fase final de ejecución, previéndose que puedan quedar concluidos hacia finales del presente año.

Por otro lado, la señora Carrillo informó que la obra de seguridad vial denominada Cruce “Y” – Evitamiento Tarapoto es un proyecto que aún se encuentra en fase inicial. Preciso que, conforme al cronograma, la revisión y aprobación de la Propuesta Técnico-Económica para la elaboración del PID está prevista para el mes de enero de 2026 y, de mantenerse los avances conforme a lo programado, la ejecución de dicho proyecto se llevaría a cabo en el año 2028.

Asimismo, señaló que se encuentran previstas otras intervenciones de seguridad vial, entre ellas, a la altura de Churuzapa (del km 590 al km 602), en Nueva Cajamarca – 2da Jerusalén (del km 443 al km 462, con una extensión de 19 km), así como en Moyobamba (del km 488 al km 499, con una extensión de 11 km).

2.3. Reporte del seguimiento realizado a los requerimientos formulados por el Consejo Regional de Usuarios de Loreto-San Martín.

Como siguiente y último tema de Agenda, la señorita Karla Falcón Arrieta, Analista Legal de la Gerencia de Atención al Usuario, procedió a informar a los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Loreto - San Martín, el estado de los pedidos efectuados, según el siguiente detalle:

Estado de Atención de Pedidos efectuados en la Sesión Ordinaria N° 41

- | | |
|--|--|
| <p>1. Trasladar al MTC la preocupación por la demora en la evaluación y atención de los expedientes técnicos presentados por IIRSA Norte; asimismo, solicitar mayor celeridad en la revisión de los proyectos de obras accesorias que están pendientes de evaluación y firma de actas; así como, el proyecto en el sector aserradero, el cual se encuentra pendiente de revisión y aprobación de presupuesto y el proyecto del Puente Aguas Claras, cuya revisión técnica está pendiente, recalando que resulta necesario atender las necesidades de los usuarios de la vía de manera oportuna.</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mediante Oficio N° 748-2025-GAU-OSITRAN, la GAU solicitó al MTC que, informe sobre el estado actual de los expedientes técnicos presentados por la Concesionaria IIRSA Norte S.A. respecto a las obras accesorias propuestas, ubicadas a lo largo de los tramos que recorren la carretera IIRSA Norte en las regiones de San Martín y Loreto, conforme el siguiente detalle: <ul style="list-style-type: none"> - Obra Accesorio Tramo 01: Tarapoto - Yurimaguas: Km 38+450. - Obra Accesorio Tramo 02: Rioja - Tarapoto: Km 504+200. - Obra Accesorio Tramo 03: Corral Quemado - Rioja: Km 371+200. - Obra Accesorio Tramo 03: Corral Quemado - Rioja: Km 249. - Obra Accesorio Tramo 04: Olmos - Corral Quemado: Km 167+740. - Obra Accesorio Tramo 04: Olmos - Corral Quemado Km 35 (FEN). - Obra Accesorio Tramo 05: Piura - Olmos: Querpón. - Obras en el sector Aserradero. - Obras en los Puentes de Naranjillo y Aguas Claras. ▪ A la fecha nos encontramos realizando el seguimiento correspondiente con la finalidad de obtener una respuesta por parte del MTC. |
| <p>2. Remitir a CORPAC la preocupación de los miembros del presente Consejo respecto al tema de las luces en el Aeropuerto de Iquitos y, solicitar que evalúe la factibilidad de implementar mejoras en los servicios de aeronavegación que permitan optimizar el despegue y aterrizaje de los aviones en el citado Aeropuerto. Asimismo,</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mediante Oficio N° 0757-2025-GAU-OSITRAN, la GAU solicitó a CORPAC que: <ul style="list-style-type: none"> i) Analice la posibilidad de incorporar ayudas visuales o mejoras en el sistema de luces del Aeropuerto de Iquitos; y; ii) Evalúe la factibilidad de implementar mejoras en los servicios de aeronavegación del Aeropuerto de Iquitos. ▪ Asimismo, por medio del Oficio N° 1505-2025-GAU-OSITRAN se invitó a CORPAC a participar de la Sesión Ordinaria N° 42 del |

invitar a una próxima sesión del presente Consejo a los representantes de CORPAC, con la finalidad de que puedan informar sobre el particular.

Consejo Regional de Usuarios de Loreto – San Martín, con la finalidad de exponer el tema referido al “Estado de los servicios de aeronavegación que permitan optimizar el despegue y aterrizaje de los aviones e implementación de los sistemas de radioayuda en los aeropuertos de Tarapoto e Iquitos”.

- Con la exposición realizada por los representantes de CORPAC en la presente Sesión se da por atendido el presente pedido.

3. Trasladar a IIRSA Norte el interés de los miembros del presente Consejo en conocer la información directa y oportuna sobre las restricciones de transitabilidad que se puedan presentar en la carretera IIRSA Norte y, solicitar a la citada empresa que, remita de manera pronta los comunicados referidos a las limitaciones de tránsito en la vía, restricciones de acceso en la carretera, entre otras informaciones que resulten importantes y de interés para todos los usuarios.

- Mediante **Oficio N° 758-2025-GAU-OSITRAN**, la GAU solicitó a IIRSA Norte que, evalúe la posibilidad de remitir de manera periódica y oportuna, a través del medio que estime conveniente (correo electrónico, mensaje vía WhatsApp u otro mecanismo similar), la información referida a las restricciones de la transitabilidad en la carretera IIRSA Norte en los tramos correspondientes a las regiones de San Martín y Loreto, lo cual redundará en la mejora de la información hacia los usuarios de la vía a cargo de su representada.
- Es así que, por medio de la **Carta N° 15276-CINSA-OSITRAN**, IIRSA Norte señaló que, su Centro de Control de Operaciones (CCO) viene reportando de manera oportuna los eventos que ocurren a lo largo de la carretera concesionada a través de reportes informativos, los cuales son remitidos vía correo electrónico a las instituciones que requieren dicha información. En ese sentido, se incorporó el correo electrónico de esta Gerencia, para su oportuna difusión por parte del CCO.
- Bajo dicho contexto, desde el 26 de mayo del presente año se viene remitiendo, a través del grupo informativo de WhatsApp, la información relativa a los eventos ocurridos en los tramos viales que comprende las regiones de San Martín y Loreto de la carretera IIRSA Norte y que afectan la transitabilidad de dicha vía.

III. ACUERDOS:

Durante el desarrollo de la presente sesión, los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Loreto-San Martín, no adoptaron acuerdos.

IV. PEDIDOS:

Durante el desarrollo de la presente sesión, los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Loreto-San Martín formularon los siguientes pedidos:

1. Requerir a la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) remita los cronogramas actualizados para la implementación de los sistemas aeronáuticos y de navegación aérea en los aeropuertos de Tarapoto e Iquitos, los cuales deberán contener, de manera precisa, la descripción de las actividades programadas y fechas previstas para cada periodo, hasta culminar con la puesta en operación de los mencionados sistemas en los citados aeropuertos.
2. Trasladar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la preocupación manifestada por los miembros del presente Consejo respecto a que, algunos conductores estarían circulando por una ruta alterna al peaje de Moyobamba con el fin de evadir el pago correspondiente y, consultar si en la actualidad, se vienen aplicando sanciones frente a dichas conductas, en el marco de lo

establecido en el Decreto Supremo N° 018-2024-MTC, que modificó el Reglamento Nacional de Tránsito.

3. Solicitar a la concesionaria IIRSA Norte que, evalúe la factibilidad de programar las actividades de mantenimiento rutinario en el sector vial cercano a la Universidad César Vallejo (Km. 598) de la carretera concesionada, fuera de las horas de mayor demanda vehicular, a fin de mitigar el impacto negativo en la fluidez del tránsito vehicular.

Siendo las 17:45 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria N° 42 del Consejo Regional de Usuarios de Loreto – San Martín, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.

Elena Salazar Alegría
Asociación de Agencia de Viajes de Loreto-
APAVIT LORETO.

Víctor Eduardo Samamé Zatta
Universidad Nacional de San Martín

Jorge Luis Tapullima Flores
Colegio de Arquitectos del Perú- Región
Loreto

Jorge Luis Díaz Monzón
Cámara de Comercio de la Pequeña y
Microempresa del Perú - Región Loreto

Giuliano Díaz Yalta
Cámara de Comercio y Producción y
Turismo de San Martín – Tarapoto

Marcos Iglesias Sanchez
Frente de Defensa de la Competencia y
Protección de los Consumidores y Empresarios
del Perú – FDECEP LORETO

Anayeli Yanira Ramírez Ayala **Universidad**
Científica del Perú

Juan José Segundo Flores Flores
Colegio de Ingenieros del Perú- Consejo
Departamental de San Martín