



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO  
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Obras por impuestos para la reconstrucción vial afectada por el fenómeno El Niño  
Costero, Región Piura 2017 – 2018

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:**

Maestra en Gestión Pública

**AUTORA:**

Br. Nevado García, Diana Vanessa (ORCID: 0000-0002-2518-7321)

**ASESOR:**

Dr. Martínez López, Edwin Alberto (ORCID: 0000-0002-1769-1181)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Gestión de Políticas Públicas

**LIMA – PERÚ**

**2020**

## **Dedicatoria**

La presente tesis está dedicada a mis padres Teolinda y Hugo, y a mi amiga Sonia por su apoyo incondicional, por confiar en mí y por demostrarme siempre el inmenso amor que me tienen, el cual me motiva a lograr mis objetivos.

### **Agradecimiento**

En primer lugar, a Dios por haberme guiado por el camino correcto y permitido que culmine este grado académico.

A la Universidad César Vallejo por brindarme la oportunidad de estudiar y seguir desarrollándome profesionalmente.

## **Página del jurado**

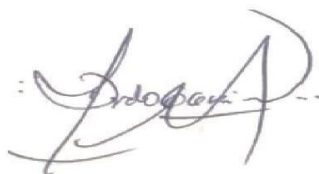
## Declaratoria de autenticidad

Yo, Diana Vanessa Nevado García, estudiante de la Escuela de Posgrado, del programa Maestría en Gestión Pública, de la Universidad César Vallejo, Sede Lima Norte; presento mi trabajo académico titulado “Ejecución de obras por impuestos para la reconstrucción vial afectada por El Fenómeno el Niño Costero, Región Piura 2017- 2018” en 72 folios para la obtención del grado académico de Maestra en Gestión Pública, es de mi autoría.

Por tanto, declaro lo siguiente:

- He mencionado todas las fuentes empleadas en el presente trabajo de investigación, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes, de acuerdo con lo establecido por las normas de elaboración de trabajos académicos.
- No he utilizado ninguna otra fuente distinta de aquellas expresamente señaladas en este trabajo.
- Este trabajo de investigación no ha sido previamente presentado completa ni parcialmente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
- Soy consciente de que mi trabajo puede ser revisado electrónicamente en búsqueda de plagios.
- De encontrar uso de material intelectual ajeno sin el debido reconocimiento de su fuente o autor, me someto a las sanciones que determinen el procedimiento disciplinario.

Lima, 11 de enero de 2020



Diana Vanessa Nevado García

## Índice

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Página del jurado	iv
Declaratoria de autenticidad	v
Índice	vi
Índice de tablas	vii
Índice de figuras	viii
RESUMEN	ix
ABSTRACT	x
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MÉTODO	12
2.1 Tipo y diseño de investigación	12
2.2. Escenario de estudio	13
2.3. Participantes	13
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	13
2.5 Procedimiento	14
2.6 Método de análisis de información	16
2.7 Rigor científico	17
III. RESULTADOS	18
IV. DISCUSIÓN	28
V. CONCLUSIONES	31
VI. RECOMENDACIONES	32
REFERENCIAS	33
ANEXOS	37
Anexo 1: Matriz de categorización	37
Anexo 2: Instrumento de recolección de datos	39
Anexo 3. Matriz de entrevistas y conclusiones	40
Anexo 4. Matriz de desgrabación de las entrevistas	46

## Índice de tablas

	Pág.
Tabla 1. Red vial de Piura por sistema de carretera al 2017	9
Tabla 2. Técnicas e instrumentos	14
Tabla 3. Desgravación de las entrevistas	22
Tabla 4. Informe de daños por lluvias e inundaciones año 2017	57
Tabla 5. Lista de proyectos adjudicados y concluidos en infraestructura vial mediante obras por impuestos 2017 y 2018	58
Tabla 6. Obras adjudicadas 2017 – infraestructura vial	59

## Índice de figuras

	Pág.
Figura 1. Mecanismo de bras por impuestos	3
Figura 2. Financiamiento de obras por impuestos	4
Figura 3. Vista panorámica de la Av. Sánchez Cerro – obra emblemática de Piura ejecutada a través de obras por impuestos.	8
Figura 4. Av. Sánchez Cerro – Piura (obra por impuesto)	8
Figura 5. Triangulación de la observación de la unidad de análisis	14
Figura 6. Triangulación del análisis documental	15
Figura 7. Triangulación de las técnicas utilizadas	16
Figura 8. Ubicación de la región	51
Figura 9. Av. Irázola – Distrito de Castilla – Piura	51
Figura 10. Av. Gullman cruce con Circunvalación – Distrito de Veintiséis de Octubre – Piura.	52
Figura 11. Av. Luis Montero – Distrito de Castilla - Piura	52
Figura 12. Av. Cáceres frente a la Universidad Cesar Vallejo – Distrito de Veintiséis de Octubre – Piura	53
Figura 13. Carretera Piura – Paita destruida en el año 2017	53
Figura 14. Carretera interprovincial Morropón – Chulucanas – Piura	54
Figura 15. Vista panorámica del bajo Piura, inundado tras el desborde del Rio Piura	54
Figura 16. Vista Panorámica de la ciudad de Piura	54
Figura 17. Vista del cuarto puente de Piura, en su máximo caudal del día 27/03/2017 (desborde del Rio Piura).	55
Figura 18. Pueblos aislados en el Caserío de Montero – Provincia de Ayabaca	55
Figura 19. Caseríos Aislados en el Distrito de Tambogrande	55
Figura 20. Obras por impuestos (pistas y veredas)– distrito de veintiséis de Octubre - Piura	56
Figura 21. Av. Grau - Construcción anillo vial a través de obras por impuestos	56



## RESUMEN

El presente estudio tiene el propósito dar a conocer la relevancia de las obras por impuestos en la reconstrucción vial afectada por el Fenómeno El Niño Costero en la región Piura 2017 - 2018, generando desarrollo en la infraestructura vial para el crecimiento económico y social de dicha población, ejecutados bajo la modalidad de la Ley N° 29230 – Obras por Impuestos.

Se empleó el enfoque cualitativo, de tipo descriptivo, con un diseño no experimental. El lugar de estudio fue en la Región Piura, La técnica empleada para recolectar la información fue la entrevista y el instrumento de recolección de datos fue cuestionario de preguntas.

Como conclusión del estudio acerca de las obras por impuestos para la reconstrucción vial afectada por el fenómeno El Niño Costero en la Región Piura 2017 – 2018, es que el Estado Peruano debe impulsar este mecanismo de obras por impuestos, con mejoras legislativas tanto para las empresas privadas como para los Gobiernos Locales, Regionales y las Universidades públicas a efectos de que se ejecuten obras de reconstrucción vial modernas y que las mismas generen crecimiento económico y social.

**Palabras Claves:** Obras por impuestos, infraestructura vial, sociales, necesidades impuesto a la renta.

## **ABSTRACT**

The present study has the purpose of making known the relevance of tax works in the road reconstruction affected by the El Niño Coastal Phenomenon in the Piura region 2017 - 2018, generating development in the road infrastructure for the economic and social growth of said population, executed under the modality of Law No. 29230 - Tax Works.

The qualitative approach, descriptive, with a non-experimental design was used. The place of study was in the Piura Region. The technique used to collect the information was the interview and the data collection instrument was a questionnaire.

As a conclusion of the study on tax works for road reconstruction affected by the El Niño Costero phenomenon in the Piura Region 2017 - 2018, it is that the Peruvian State must promote this mechanism of works by taxes, with legislative improvements for both companies private as for Local, Regional and Public Universities so that modern road reconstruction works are carried out and that they generate economic and social growth.

**Keywords:** Works for taxes, road infrastructure, social needs, and income tax.

## I. INTRODUCCIÓN

Ejecución de obras por impuestos para la reconstrucción vial afectada luego de los desastres ocurridos en Piura, como consecuencia de las intensas lluvias generadas por el Fenómeno del Niño Costero 2017, muestran la magnitud de los daños ocasionados en la vida de las personas, viviendas e infraestructura pública, datos que han sido recogidos de los reportes preparados por el Instituto Nacional de Defensa Civil (Indeci) y el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), por lo que en el Sector Transporte se han registrado 1,310 Km de Caminos Rurales y 904 Km de Carreteras entre destruidos y afectados, así como 93 Puentes destruidos o afectados. En resumen, Piura tiene dos grandes sectores afectados. En las zonas altas aún hay problemas de aislamiento en 10 distritos porque las quebradas rompieron carreteras. Y en el Bajo Piura están los damnificados por la inundación por el desborde del Río Piura. Calculamos, en total, más de 11 mil familias damnificadas.

Lo más visible es el asolamiento de las calles y avenidas. El asfalto que está fuertemente expuesto al sol fue destruido por las inundaciones dejando huecos enormes y desapareciendo parte de las calles. Algunas calles se cerraron totalmente. Sin embargo, el riesgo denominado Niño Costero y sus circunstancias han causado un resultado notable en la sociedad. No obstante, a ello, toda la catástrofe ocasionada en ese entonces paralizó por completo las vidas rutinarias de las personas, por la falta de transporte público, así como los limitantes de servicios públicos. Asimismo, todo el ambiente es indispensable en la vida cotidiana, ya que gracias a sus grandes bellezas se puede contemplar cimentaciones de acuerdo con el agrado de las sociedades. El desarrollo de la infraestructura en un país es muy importante para promover su crecimiento económico e incrementar la inversión privada, ya que mejora su productividad y, finalmente, deviene en que las empresas sean más competitivas y la economía de la región se vea estimulada.

En el año 2009, en el Perú se empleó una técnica presupuestaria para mejorar las infraestructuras, todo ello plasmado en la Ley 29230, denominada Ley de Obras por Impuestos, lo cual trata de que cualquier entidad pueda ejecutar y financiar los proyectos y posteriormente poder descontarlo del impuesto sobre la renta. Dicha técnica nunca antes se había empleado, tanto es su variedad y mejoramiento que muchos países quieren emplearla, solicitando asesoría a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Proinversión). Desde su dación, la LOI ha sufrido varios cambios y modificaciones,

incluida la promulgación de un nuevo reglamento en enero del 2014 para perfeccionarla. Como resultado se ha experimentado un creciente interés del sector privado.

El Perú cuenta con paisajes maravillosos y una naturaleza privilegiada, pero a veces la naturaleza se revela causando estragos, dicho país tiene presente los riesgos que se produjeron en los años 1982, 1997 y recientemente año 2017. En tal sentido, en ese último año fueron tanto los desastres que se produjeron planes para edificar o reconstruir las vías territoriales, tanto dentro de la provincia como vías alternas para comunicarse con otras provincias y frontera. Se ha considerado crear un grupo de activos suministrados por el Gobierno para que puedan aplicarlos a empresas privadas, y que estas aporten su mano de obra en la reestructuración de los daños ocasionados por dicho fenómeno.

Seguido a ello se inicia adoptar los mecanismos pertinentes para suministrar ayuda en cuestiones financieras y de gestiones. No obstante, debido a la frecuencia con que ocurren los daños naturales se ha dejado ente visto que en cualquier momento pueden producirse eventos sobrenaturales, por la alta magnitud del calentamiento global. La cimentación vial de la Región Piura a través de Obras por Impuestos es una base esencial para poder ver que sus edificaciones se han fomentado y unificado para confrontar cualquier desastre natural.

Salinas (2015), en su investigación Obras por Impuestos: Cuellos de Botella y Propuesta de Mejoras: concluye que la mecánica OXI es lograda, y fundamenta un instrumento esencial para la mejoría y rapidez de las inversiones públicas, aprovechando las capacidades que tienen las empresas privadas. No obstante, desde que se inició dicho proyecto se ha suministrado alrededor de 161 produciendo a la presente fecha la cantidad de S/1,654.6 millones de Nuevos Soles en responsabilidad de inversiones.

Sánchez (2016), en su investigación “La Nueva Relación Público-Privada en el Ordenamiento Jurídico-Administrativo Peruano a la luz del actual Régimen de Obras por Impuestos” cuyo objetivo es ofrecer un enfoque de investigación diferente al que, hasta ahora, ha obtenido el automatismo de construcciones por importes en la región. De la misma manera que el Gobierno ha implantado un nuevo proyecto para poder suministrarle a las compañías privadas para que estas puedan tomar maniobra sobre las cimentaciones de las vías.

Valdiviezo del Carpio (2014), en la investigación “El desarrollo normativo de las Obras por Impuesto en el Perú, en Gestión Pública y Desarrollo. La Ley. Lima, p. A6. Dicho autor pudo concluir que estos principios legislativos, quieren fomentar las

inversiones públicas con la incorporación de las empresas privadas, todo ello por medio de contratos establecidos.

El marco teórico de la presente investigación está basado en las obras por impuestos para la reconstrucción vial afectada por el fenómeno del Niño Costero en la región Piura 2017. Las obras por impuestos es un mecanismo creado por el Estado Peruano para agilizar las inversiones públicas, no obstante, a ello, le permite a los Gobiernos Regionales, Locales y a las Universidades Públicas y Entidades del Gobierno Nacional tomar proyectos y convocar a una empresa privada para que se haga cargo de los estudios y la construcción de la obra predeterminada.

El Gobierno de construcciones por impuestos no solo ha iniciado un nuevo marco normativo de acuerdo a las inversiones producidas, sino también ha fomentado las relaciones entre las entidades públicas con las privadas. Este mecanismo no es más que un desarrollo para que ambas partes de las entidades laboren de la mano, para así minimizar las brechas de construcciones que se presentan en el país. Este mecanismo lo utilizan las empresas privadas para apresurar el pago correspondiente del impuesto, y poder así ser financiado por el Gobierno para construir y reestructurar cualquier daño que presente la provincia. Posteriormente, las entidades públicas devuelven al Tesoro Público, el monto financiado para la ejecución de sus proyectos. (Salinas 2015).



Figura 1. Mecanismo de obras por impuestos.

Beneficios de la Ley N° 29230 - Obras por impuestos, en el año 2008 donde se inició la Ley nombrada, se han visto un sin número de contratos realizados a las empresas privadas, todo ello para su reestructuración del país, y desde entonces se ha notado una alta

cimentación considerados como uno de las vías y construcciones sólidas del Perú. Asimismo, cuentan con una gran variedad de vías, las cuales ayudan al fácil desplazamiento de ellas, también se encuentra un servicio público llevado a la altura, demostrándose así ser excelentes en el ámbito de las obras y de las innovaciones desarrolladas.

La financiación de dichas construcciones es llevada a cabo por el Tesoro Público. No obstante, a ello, son consideradas y evaluadas para un propósito fundamental. Artículo 8 de la Ley N° 29230. Art. 8 Ley, Art. 89.1 Reglamento.



Figura 2. Financiamiento de obras por impuestos.

Hablar de la situación actual de la Región Piura, primero se debe conocer su ubicación geográfica, se halla en la costa norte del Perú, al sur de la línea ecuatorial limita por el norte con Tumbes y la república del Ecuador; por el este con Cajamarca y la república del Ecuador; por el sur con el departamento de Lambayeque y por el oeste con el océano pacífico. Cuentan con una expansión territorial de 35,892.49 Km.<sup>2</sup> Cerca de esta provincia se encuentra la Costa, la cual en momentos de catástrofes puede ocasionar derrumbes y perjudicar las vías del extenso territorio.

Hoy casi tres años después – Piura enfrenta grandes desafíos de re-construcción. Incluso meses después del desastre ambiental que golpeó la ciudad, la región sigue sumida en polvo y con pistas destrozadas. Sin embargo, no se trata solo de reparar los daños de Fenómeno de “El Niño Costero” (FENC 2017) y restaurar la calidad de vida de la ciudad y sus habitantes, sino también de hacer que Piura sea más resistente y esté mejor preparada para posibles eventos en el futuro. Lo más visible es la destrucción de las calles y avenidas. El asfalto que está fuertemente expuesto al sol fue destruido por las inundaciones dejando

huecos enormes y desapareciendo parte de las calles. Algunas calles se cerraron totalmente.

Crear un cambio nunca ha sido tan difícil como lo es hoy. Nunca hubo más personas viviendo en el área urbana, nunca hubo más restricciones y demandas conflictivas, que cada vez se demandan con más vehemencia. Finalmente, rara vez hubo una mayor presión para el cambio. El cambio climático no espera, ni el cambio demográfico ni el económico. En tal sentido, el dato suministrado por el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, El Fenómeno El Niño Costero produjo catástrofes que requirieron de inversiones notables tanto en las regiones de Lima y Piura.

Pistas y veredas destruidas, el fenómeno de “El niño costero” dejó serios daños en las pistas y veredas de la ciudad de Piura lo cual representa un grave peligro para los conductores y pasajeros toda vez que impide trasladarse con normalidad por el exceso de polvo, baches y huecos en las principales avenidas de Piura, Castilla y Veintiséis de octubre, Tal es el caso a manera de ejemplo en la Av. Progreso del distrito de Castilla, así como en la avenida Irázola, que son vías principales que conectan a uno de los principales centros comerciales de este distrito (C.c. Open Plaza).

En Piura, también encontramos la Av. Gullman, desde el cruce con Circunvalación hasta la altura del conocido grifo Daniel, es quizás la vía más dañada. Allí, muchas veces los camiones, buses o tráileres se quedan atrapados en los huecos y los autos no pueden avanzar debido al estado deplorable de la pista. Otra arteria dañada es la avenida Grau. Seguimos en Castilla y la población tragándose el polvo contaminado producto del desborde del Río Piura. Esta Av. Luis Montero es a diario transitada por cientos de vecinos y universitarios que tienen que arriesgarse, a los huecos, buzones y a algunos vehículos imprudentes que circulan como si de un Dakar se tratase.

En el Distrito de Veintiséis de Octubre, la avenida Cáceres, así como la avenida Chulucanas –desde la urbanización Los Jardines hasta la Universidad César Vallejo– son las vías en pésimas condiciones; allí se confunden el polvo, los bocinazos, la arena, las piedras y los reclamos de los pobladores que exigen ser incluidos en las obras de reconstrucción.

Red vial destruida y afectada (carreteras, caminos y puentes) Piura fue considerado uno de las provincias con más daños ocasionados por este fenómeno, puesto que desde las fechas del 5 de enero al 30 de marzo del año 2017 se evidenciaron fuertes golpes por las lluvias provocando así derrumbes e inundaciones, así como también otros desastres en toda

la provincia y cercanías. Las lluvias de mayor intensidad, inundaron la capital del departamento. Se afectó también la provincia de Morropón la cual es aparte de Piura otra provincia afectada, ya que tanto fue el descenso que ocasionó quebradas y vías destruidas dejando incomunicada a las personas y damnificadas.

Pueblos aislados, el Niño costero provocó el colapso de las vías principales, también dañó los badenes de la vía, la abertura de la trocha carrózales desviando el río y causando malestar entre los pobladores que deben trasladarse a las diferentes provincias de Piura, provocando el aislamiento de más de 50 caseríos, perjudicando a más de 35 mil pobladores. Por ejemplo en el distrito de Tambogrande – Piura con la crecida del caudal en la quebrada San Francisco, producto de las fuertes lluvias que se registraron en la zona año 2017, impidió que se pueda utilizar el badén que servía de comunicación entre los pueblos, impidiendo a más de 14,000 habitantes de la zona de Malingas que no puedan cruzar, así como también otras poblaciones quedaron aisladas como la Provincia de Chulucanas, Yapatera, Sol , entre otras, que suman unos 35,000 habitantes, En ese sentido, se apoyó a la población pidiendo a las autoridades puentes aéreos que permitan llegar al otro punto de forma segura, toda vez que las fuertes lluvias aumentaron el caudal de las tres quebradas que rodeaban a los pueblos de Paccha, Sajón del Zorro y Sol, aislándolos por completo.

En el distrito Suyo – Ayabaca, se reportaron 35 pueblos aislados, entre ellos Pico de Loro, La Laguna, Santiago, El Café, Aizara, Las Balsas, Nueva Esperanza, Aradas, Sauce y El Fraile. Otro de los puntos afectados se encontraba en Pampa Larga que comprende los pueblos de La Monja, Revolcaderos, Valdivia, Alvarados, Chivatos, Guitarras, entre otras. Ante la falta de vías para trasladarse, algunos pobladores decidían arriesgar su vida para cruzar los ríos que los impide salir de sus pueblos.

Proyectos Ejecutados, El 27 de marzo 2017 la ciudad de Piura se había convertido en una inmensa laguna. Después de semanas de lluvias torrenciales el río Piura se desbordó. En el momento de mayor caudal, el río arrastraba 3.400 metros cúbicos de agua por segundo, muy por encima de su límite máximo estimado en 2.200. El caudal extraordinario inundó casi todo el centro de la ciudad. De acuerdo con el Centro de Operaciones de Emergencia Nacional (COEN), las lluvias de El Niño Costero con su desborde del río Piura dejaron en Piura 91.835 damnificados, 310.570 afectados, 17 fallecidos, 39 heridos y 4 desaparecidos. Además, 5.724 viviendas colapsaron y 8.469 quedaron inhabitables; también fueron afectados 711 colegios y 195 centros de salud.



Sin embargo, dicho fenómeno y sus circunstancias han causado un resultado notable en la sociedad. No obstante, a ello, toda la catástrofe producida detuvo por completo las vidas rutinarias de los individuos, por las limitaciones de servicios públicos y la falta de transporte público. Seguido a ello, todo el entorno es fundamental en la vida cotidiana. La reconstrucción de Piura implica remover el pavimento, ejecutar un sistema de drenaje pluvial, cambiar el alcantarillado, sacar las viviendas de zonas vulnerables e identificar hacia dónde se debe expandir la ciudad.

"Le veo mucho potencial al mecanismo de obras por impuestos. (...) Incentiva la participación de la empresa privada en cerrar la brecha de infraestructura", señaló Omar Linares, director general de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), sobre este mecanismo que permite que las empresas privadas financien obras públicas a cuenta del Impuesto a la Renta. Es un excelente mecanismo de apoyo a la reconstrucción", comentó Manuel Rivera, gerente senior de Impuestos en EY Perú. El ejecutivo resaltó que el esquema de obras por impuestos es mucho más célere que el de las otras modalidades de inversión pública (APP y obra pública), ya que toma alrededor de 10 meses la formulación de proyectos y la suscripción de convenios con las autoridades públicas. Pese a ello, Rivera opinó que se necesita reducir estos plazos en la coyuntura actual de reconstrucción. No solo el menor plazo es la ventaja competitiva de la mecánica de construcciones por importes, sino también lo es la flexibilidad que tiene para la ejecución de obras: permite que los diferentes niveles de gobierno (central, regional y local) puedan en conjunto identificar una obra para su construcción; así como las empresas privadas formen consorcios para la realización de construcciones.

En el mes de abril 2017, La Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y ProInversión se presentó el portafolio de proyectos a ejecutar mediante el mecanismo "Obras por Impuestos para la reconstrucción" con la finalidad de recuperar la infraestructura dañada por lluvias e inundaciones. Destacó que, en este proceso de reconstrucción mediante Obras por Impuestos, ProInversión actuará como articulador con las empresas privadas y brindará asistencia especializada (técnica y legal) a las entidades del Gobierno Nacional, Gobiernos Regionales y Locales, a través de sus puntos de atención en diversas provincias afectadas. Se presentó, además, un documento en el que se detalló un total de 140 proyectos que se elaborarían entre las

distintas regiones afectadas, en el que se puede apreciar que, para Piura, le correspondería un total de 21 obras, por parte del MTC, Mincetur y el Minedu.



*Figura 3.* Vista panorámica de la Av. Sanchez Cerro – obra emblemática de Piura ejecutada a través de obras por impuestos.



*Figura 4.* Av. Sánchez Cerro – Piura (obra por impuesto).

Empresas potenciales para realizar las construcciones por impuestos, la provincia de Piura cuenta con una partida de S/ 565 millones, datos que aporta el Ministerio de Economía y Finanzas. Dicho recurso será compartido tanto para las regiones como para las universidades públicas. Proinversión también señala que, en el 2018, las cinco empresas que más invirtieron bajo el mecanismo de Obras por impuestos en la Región Piura fueron: Optical Technologies S.A.C. (215.2 millones de soles), Ferreyros S.A. (19.4 millones de

soles), Compañía Minera Milpo S.A.A. (18.8 millones de soles), Compañía Minera Antapaccay (26.7 millones de soles), Banco de Crédito del Perú-BCP: S/. 1,147.3 millones, Compañía Minera Antamina S.A.: S/. 605.1 millones, Southern Perú Copper Corporation: S/. 598.8 millones, Telefónica del Perú S.A.A.: S/. 222.8 millones, Consorcio Interbank.: S/. 215.2 millones.

Necesidades sociales de reconstrucción vial, contando con que la provincia de Piura es considerada con tener una población mayorista, y también por estar en frontera con el Ecuador, se puede decir que es un departamento que cuenta con un sinnúmero de vías alternas y normalmente asfaltadas.

Tabla 1.

*Red vial de piura por sistema de carretera al 2017.*

Nivel	Total Km	%	Pavimento	No pavimento
Red Nacional	1,374.29	23.0	969.03	405.26
Red Departamental	796.1	13.3	260.32	535.78
Red Vecina (*)	3,812.95	63.7	185.31	3,627.64
<b>TOTAL</b>	<b>5 983.34</b>	<b>100</b>	<b>1414.66</b>	<b>4568.68</b>
<b>%</b>	<b>100</b>		<b>23.6</b>	<b>76.4</b>

El flujo de transportes en el departamento de Piura es intenso, siendo uno de los más dinámicos del país. Ello implica un gran flujo de personas y mercancías, lo que explica el desarrollo económico interno y externo. Actualmente se tiene el flujo de Paita, que forma parte de la carretera IIRSA Norte; el de Chulucanas, que comprende otro tramo de la misma vía; el cruce Bayóvar, que cubre la vía nacional Panamericana y que integra a Piura con los departamentos del Sur como Lambayeque, Trujillo, y, fundamentalmente, Lima. Existe un flujo sustantivo en la vía nacional Panamericana Norte en el tramo Piura-Sullana, el cual tiene el más alto registro de vehículos livianos y pesados que transitan por esta vía, que integra Piura como eje comercial y de servicios con provincias intermedias como Sullana, Talara y, sobre todo, con el Ecuador, siguiendo la ruta hacia Tumbes y Macará. La medición del flujo vehicular se complementa con el peaje de Tambogrande que permite la integración con Piura y Sullana como centros proveedores de bienes y servicios, facilitando además la integración con los distritos de Tambogrande-Las Lomas, distrito de Suyo, y poblaciones ecuatorianas como Macará y Loja. En el peaje desvío Talara, se registra el paso de vehículos livianos y pesados de carga y de pasajeros que llevan a Talara y otras jurisdicciones de la misma provincia, como es el caso de Máncora y Los Órganos,

el departamento de Tumbes y Ecuador (a Machala, Guayaquil o Cuenca). La medición realizada por el INEI comprende los peajes que se ubican en las principales vías que integran Piura, existiendo otras de considerable flujo como es el caso de la carretera hacia Huancabamba, la vía nacional Sullana-Paita y kilómetro 21 (que abrió otra variante de integración con los distritos de Piura y Ayabaca, así como con otras ciudades del Ecuador).

Los proyectos para ser realizados por medio de construcciones por impuestos, los Gobiernos Regionales y los Locales que les ofrecen partidas presupuestarias priorizan los daños primordiales para poder brindar los presupuestos. No obstante, a la norma vigente de dichos presupuestos deben estar publicados y a la mano para ser utilizados en el momento indicado, tales como: Construcción de pistas y veredas, Mejoramiento de la transitabilidad peatonal y vehicular, Mejoramiento urbanístico de Avenidas, Red Subnacional Caminos, Red Subnacional Puentes, Red nacional carreteras.

Formulación del problema de investigación, este fenómeno es explicado ya que el mar absorbe el calor de los rayos solares, mientras que el viento circula de este a oeste sobre el océano pacífico ecuatorial, y en sentido contrario a lo alto de la atmosfera, formando un sistema de circulación. Dicho fenómeno es caracterizado como uno de los mayores riesgos del mundo, y en específico del Perú y Ecuador.

Por sus impactos, asociados a las lluvias e inundaciones, este evento “El Niño costero 2017” se puede considerar como el tercer “Fenómeno El Niño” más intenso de al menos los últimos cien años para el Perú. Puesto que al menos 11 regiones de las 25 del país fueron declaradas en emergencia, su panorama en ese momento era desolador. No obstante, el “huaycos” se desbordó y dejó daños contundentes en Lima. Para los importes el Gobierno destinó a las regiones sumas enormes y apoyos para su sufrimiento.

Luego del desastre natural ocurrido por las intensas lluvias, muestran la magnitud de los daños ocasionados en la vida de las personas, viviendas e infraestructura pública, datos que han sido recogidos de los reportes preparados por El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), por lo que el sector transporte se han registrado 1,310km de Caminos Ruarles y 904 km de carreteras entre destruidos y afectados, así como 93 puentes destruidos o afectados. En tal sentido, se puede decir que de allí parte el comienzo de emprender la planeación de fomentar que las compañías privadas puedan maniobrar este tipo de planificaciones referente a la edificación en los sectores más perjudicados.

Pregunta:

Problema general: ¿De qué manera el mecanismo de obras por impuestos servirá en la reconstrucción vial afectada por el fenómeno de El Niño Costero?. Problema específico: ¿Cuáles son los daños que ocasionó el niño costero en la infraestructura vial de Piura y bajo qué régimen se ejecutará su reconstrucción?; ¿La ejecución de obras por impuestos en la región Piura cumple con los parámetros de calidad en infraestructura vial moderna?; ¿El régimen de las obras por impuesto contribuye al desarrollo de la región Piura?

La justificación de la investigación, la importancia de esta investigación radica en la destrucción de la infraestructura vial de la región Piura como consecuencia del desastre natural producido por las intensas lluvias, conllevando al desborde del río Piura un día 27 de marzo 2017 la ciudad de Piura se había convertido en una inmensa laguna. Al mismo tiempo la inundación afectó bastante a la infraestructura técnica, siendo lo más visible la destrucción de las calles y avenidas. El asfalto que está fuertemente expuesto al sol fue destruido por las inundaciones dejando huecos enormes y desapareciendo parte de las calles. Algunas calles se cerraron totalmente. Los cables eléctricos subterráneos fueron afectados y dejaron las zonas inundadas sin luz por varios días hasta semanas. También los servicios de agua potable y desagüe fueron interrumpidos y causando el colapso del desagüe por muchas partes de la ciudad que no solamente genera una molestia de los vecinos sino también problemas de contaminación del agua y aire para todos los pobladores. El agua del río llevó basura, barro y materiales fecales que tienen consecuencias graves a la salud. Apenas después del desborde muchos pobladores se quejaron de alergias, pruritos, malestar y sarpullidos. Los efectos indirectos como enfermedades también pueden erosionar la resiliencia de las comunidades. A medio plazo aparecieron muchos casos de dengue y zika. La inundación favoreció la extensión de una epidemia a más de 15 mil personas infectadas y fuera de control.

Los objetivos, encontramos los a) objetivos generales y b) los objetivos específicos. Objetivo general: 1. Determinar la importancia de la ejecución de Obras por Impuestos en la reconstrucción vial afectada por el fenómeno el Niño Costero. Objetivos específicos: - **1.-** Identificar los problemas generados en la infraestructura vial y cómo el automatismo de cimentaciones por importes aportaría a su reconstrucción 2. Identificar si la ejecución de obras por impuestos en la región Piura, cumplen con los parámetros de infraestructura moderna y 3. Determinar si las obras por impuestos ejecutadas en la Región Piura han contribuido al desarrollo de la sociedad.

## **II. MÉTODO**

La presente investigación tiene un enfoque cualitativo, que da mérito a la elaboración de un análisis exhaustivo respecto a las obras por impuestos como un mecanismo para poder reconstruir la infraestructura vial afectada por el fenómeno de “el niño costero” en la región Piura 2017 - 2018. Es característica de la investigación cualitativa la perseverancia y permisividad, lo que va a permitir incluir, indagar, explicar, estructurar y acoplar el estudio haciendo uso de las técnicas e instrumentos utilizados. Según Hernández Sampieri (2018), la “investigación cualitativa se enfoca en comprender los fenómenos, averiguando desde la perspectiva de los participantes en su ambiente natural y en relación con el contexto” (p. 390). Se ha asumido el paradigma de investigación científica interpretativo o naturalista. El paradigma como modelo, constituye una totalidad compuesta por una concepción ontológica, epistemológica y metodológica. Es aquel que ofrece conocimientos sociales a todos los investigadores, ya que su trabajo es recolectar información de las comunidades y su percepción, es algo netamente enriquecedor, porque se trata directamente con un ser humano.

### **2.1 Tipo y diseño de investigación**

Para el estudio cualitativo la información que se recoge no arrojará datos cuantificables que sirven para hacer medición de variables, solo se utiliza para dar a conocer los aspectos relevantes y la calidad de interpretar del investigador (Strauss & Corbin, 1990). No obstante, según su carácter este estudio es considerado descriptivo, puesto que la indagación consigue especificar las cualidades y las propiedades de cada fenómeno, o bien cualquier otro fenómeno en estudio. (Hernández, 2018). Posteriormente, según lo señalado por el autor Deslauriers (2004) este tipo de estudio genera e investiga datos relevantes que son difíciles de cuantificar como lo son el estudio documental, las entrevistas, las fotografías y las observaciones. Asimismo, según su propósito el estudio realizado es básico, ya que no modifica la realidad existente. La investigación básica es también conocida como un estudio puro. Este tipo de investigación parte de un marco teórico y continuo allí, generalmente es usado para proponer nuevas teorías o variar las que ya existe, incrementando el conocimiento de ciencias o filosofía. (Ñaupas, Mejía, Novoa, & Villagómez, 2014).

De tal manera este estudio se enfoca en el tipo observacional, ya que se argumenta en el estudio de sucesos por medio del trabajo. El autor Izcara (2009) refiere que el estudio cualitativo se fundamenta en la parte observacional de los contextos reales, para crear innovaciones y producir teorías dentro de una lógica inductiva, asimismo los autores Balcázar, González, López, Gurrola & Moysén (2013) gracias a la realización de los trabajos se puede interpretar los contextos estudiados.

## **2.2. Escenario de estudio**

Balcazar (2013), es comprendido como la investigación que se realiza, teniendo en cuenta las cualidades de todos los integrantes participativos dentro del estudio, así como también los recursos pertinentes para su indagación profunda.

## **2.3. Participantes**

Los participantes son el Gobierno Regional y Gobierno local (municipalidades provinciales y distritales), que a través de sus gerencias de infraestructura y gerencia de proyectos de inversión privada. Abanto (2014) refiere que: “la caracterización de sujetos consiste en determinar quiénes son los agentes involucrados en relación a los hechos, quien la describen conociendo sus particularidades” (p. 66)

## **2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

La trayectoria versa en un enfoque cualitativo bajo la Observación, revisión documental, experiencia, entrevistas, a fin de alcanzar los objetivos perseguidos. Los procedimientos metodológicos o trayectoria metodológica seguida en la presente investigación han sido las siguientes: la experiencia que ubica al problema, la observación, el planteamiento del problema, el análisis del estado de arte, a partir del marco teórico coherentemente redactado en base a las categorías y subcategorías de estudio, trabajo de campo de recopilación de datos, el análisis de los mismos bajo la descripción interpretativa, la discusión de constructos, las conclusiones y finalmente las recomendaciones.



Tabla 2

*Técnicas e instrumentos*

<b>Técnicas</b>	<b>Instrumentos</b>	<b>Justificación</b>
Entrevista	Guía de entrevista	Recoger información sobre las opiniones de expertos en la implementación del mecanismo de obras por impuestos en la región Piura que servirá para reconstruirla en su infraestructura vial.
Observación	Guía de observación	Recoger información sobre la problemática observada Observación sistemática y real en el contexto urbano donde se desarrollan las unidades de análisis.
Análisis documental	Ficha de análisis documental	Registrar información gráfica (estadística) del objeto de estudio y el entorno Registrar información documentaria del objeto de estudio

**2.5 Procedimiento**

Se procede a utilizar la disciplina científica, donde se opta por ser coherente en los caminos que lleva el estudiado, pero sin perder el objetivo, que es darle credibilidad al trabajo que se realiza, transferible para otros estudios y que este sirva como ejemplo, y que siempre se dependa de lo que se confirme.

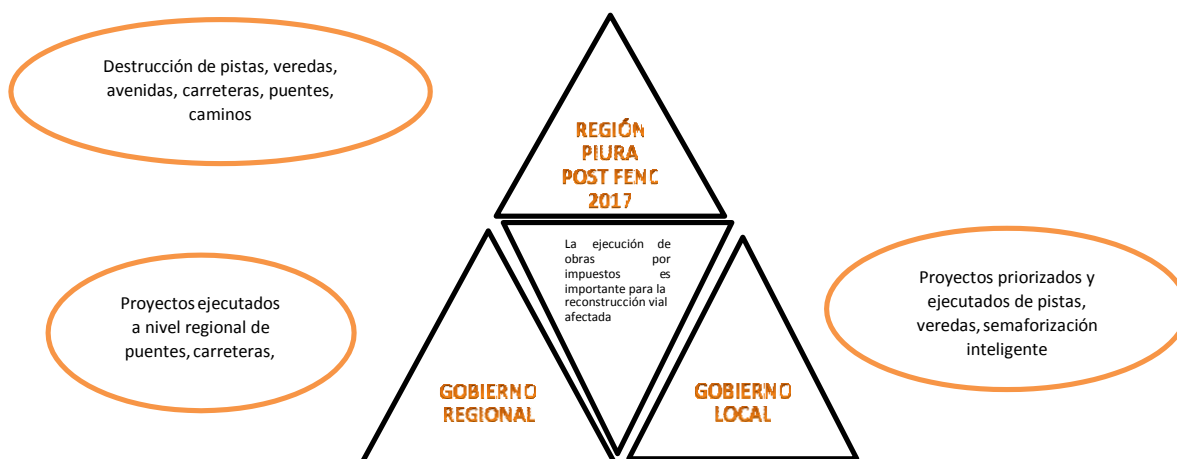


Figura 5. Triangulación de la observación de la unidad de análisis

En la triangulación de la observación de la unidad de análisis se ha evidenciado la destrucción de la región Piura como consecuencia del fenómeno natural el Fenómeno del niño costero 2017, y posterior al FENC se declara en emergencia, por lo que el gobierno central, regional y local vienen ejecutando obras de reconstrucción vial a través del



mecanismos de obras por impuestos, tanto el gobierno regional como local tienen listas priorizadas de obras de reconstrucción vial en beneficio de la población afectada, también existen proyectos que se vienen ejecutando con el compromiso de las empresas privadas para recuperar a la región y para fortalecer el desarrollo económico y social. Que, dentro de las listas que figura en el Portal Web de Proinversión se tiene que el gobierno regional, local y el Ministerio de transportes han priorizado obras tales como: pistas, veredas, anillos viales, caminos, trochas, carreteras en otras, todos estos proyectos se van a ejecutar a través del mecanismo de obras por impuestos para la reconstrucción vial afectada por el FENC 2017.



Figura 6. Triangulación del análisis documental

En la triangulación de análisis documental se ha recogido la información con la que cuenta el gobierno regional con apoyo de la oficina de Infraestructura y la Unidad Formuladora de planes de inversiones públicas en la que se evidenció los estudios a nivel perfil de los proyectos, expediente técnicos de obras de rehabilitación, obras de reconstrucción, así como expediente de obras que han sido adjudicadas y que se vienen ejecutando para la reconstrucción vial, con respecto a la municipalidad provincial de Piura se ha revisado información en la Gerencia territorial y de transportes de la comuna piurana y también cuenta con proyectos priorizados y adjudicados de pistas, veredas, semaforización inteligente, asimismo a nivel de la región Piura en el Portal de Proinversión existen 520 proyectos priorizados los mismos que serán ejecutados bajo la mecánica de construcciones por importes. Es decir, el Plan de Reconstrucción con Cambios ha tomado en cuenta el mecanismo de obras por impuestos a efectos que coadyuve al desarrollo vial, económico de la sociedad piurana.

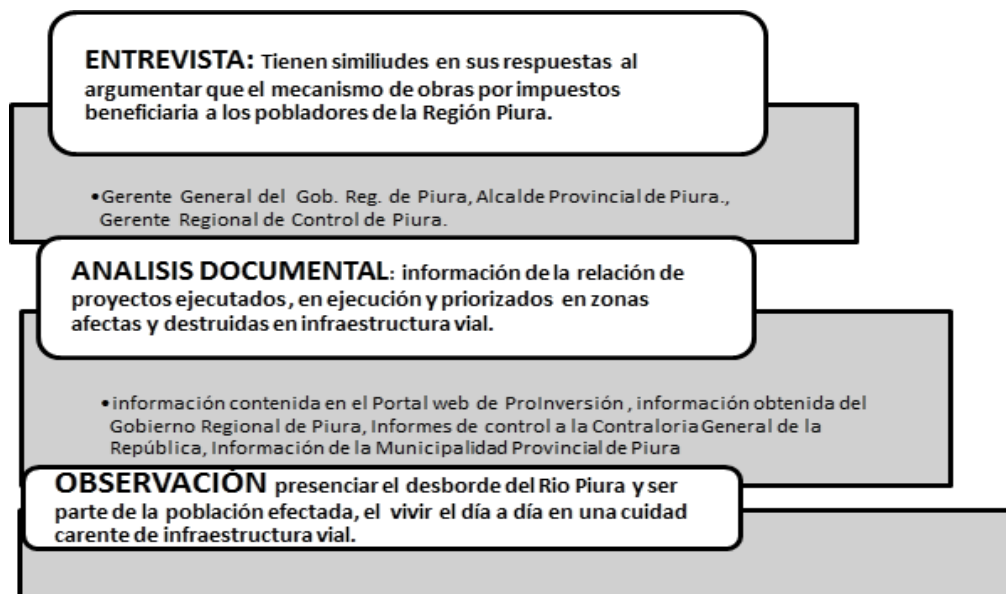


Figura 7. Triangulación de las técnicas utilizadas

En la triangulación de las técnicas utilizadas se ha tomado la técnica de la entrevista, análisis documental y la observación, identificándose que los funcionarios a los que se les realizó la entrevistas concuerdan que la mecánica de construcciones por importes es eficaz para poder ejecutar las obras de reconstrucción vial toda vez que este mecanismo se cuenta con la planificación y dirección de las empresas privadas, las mismas que tienen un compromiso social y de desarrollo económico en beneficio de la población; respecto al análisis documental la entidad regional y local cuentan con proyectos priorizados, adjudicados, así como proyectos en ejecución de pistas, veredas, alcantarillado, caminos y tochas también bajo la mecánica de construcciones por importes, y finalmente la técnica de la observación en la que personalmente evidenció los daños causados en la infraestructura vial como consecuencia del desastre natural FENC 2017, así como el desborde del río Piura, hechos que convirtieron a la región Piura en un lugar con destruido y en mal estado.

## 2.6 Método de análisis de información

Para el estudio presente, se llegó a trabajar con una muestra específica y con su objetividad clara, por lo que se solicitaron los permisos necesarios para aplicar el instrumento que tenía la finalidad de recoger datos para la investigación. Una vez aplicado el instrumento se hizo

el análisis de todas las respuestas aportadas, notándose la objetividad de los individuos para poder dar las conclusiones necesarias para el estudio.

Se ha venido coordinado anticipadamente con las autoridades de la región Piura, a) Ejecución del trabajo de campo, la ejecución del trabajo de campo se llevará a cabo entre los meses de setiembre a octubre de 2019 en la oficina de proyectos de inversión privada del Gobierno Regional de Piura, b) Transcripción de datos, codificación y categorización y la triangulación.

El diseño de la presente investigación es un estudio de la realidad problemática de la Región Piura, que se vio fuertemente afectada por el riesgo ocasionado por “El Niño Costero” y tiene como objetivo dar cuenta del actual funcionamiento del Mecanismo de ejecución de Obras por Impuestos en la reconstrucción vial de la Región Piura 2017 – 2018. Los datos se han recogido mediante la técnica de la entrevista y el instrumento ha sido cuestionario de preguntas, que se aplicó al Gerente General del Gobierno Regional de Piura, al Gerente Regional de Control de Piura y al Alcalde de la Municipalidad Provincial de Piura. La conclusión general a la que se llega en la presente investigación es que en la Región Piura desde el 2009 al 2017, se ha tenido un gran avance de reconstrucción vial a través del mecanismo de Obras por Impuestos, tal es así que en el año 2018 la Región Piura recibió más de S/ 200 millones para el financiamiento de 125 proyectos de infraestructura y servicios afectados por el Fenómeno de El Niño Costero, Según el Decreto Supremo N° 169-2018-EF, los recursos están destinados para la reconstrucción de carreteras, viviendas, colegios, caminos vecinales, pistas y veredas, puentes, entre otras intervenciones.

## **2.7 Rigor científico**

Referente a la veracidad en este estudio se ha empleado las opiniones de autores y fuentes destacados, asimismo las entrevistas se han realizado a los funcionarios del gobierno regional, local y al gerente regional de control de Piura, siendo especialistas en la materia con gran experiencia en el tema, lo que avala la credibilidad de la información obtenida, así como la seguridad del trabajo de investigación, el mismo que se puede auditar los instrumentos y materiales utilizados y por último la confiabilidad respecto a la subjetividad de los entrevistados, observación e interpretación del investigador.

### III. RESULTADOS

Los resultados de la investigación se desarrollaron a partir de los objetivos propuestos como el propósito general de: Determinar que las obras por impuestos son relevantes para reconstruir la infraestructura vial afectada por el Niño Costero, al establecer la importancia de la realización de Cimentaciones por Importes en la reconstrucción de la edificación vial perjudicada por el riesgo natural denominado niño costero en la Región Piura, el automatismo de cimentaciones por importes es una excelente elección para acelerar los planes de inversiones públicas y marcaría un elevado impacto en la reconstrucción de la infraestructura vial de toda la región Piura afectadas por el fenómeno de El Niño Costero, para eso el Estado peruano debe modificar o brindar beneficios tributarios que motiven su participación. La investigación pretende abordar y tener la certeza respecto al auge en incorporación de las compañías privadas en este mecanismo, por lo que se ha tenido presente los aspectos, tales como la falta de interés de la participación de las empresas privadas, las limitaciones, beneficios, agentes, entre otros.

Las empresas privadas al momento de reemplazar el pago de cuarta categoría (I.R) en coste por cimentación pública produce un acuerdo formal con la Población, por lo cual, como primordial motivo se ha tomado en cuenta evaluar la falta de interés en la participación de las empresas bajo el mecanismo de cimentación por importes y los elementos que consideraría valorar para ser incorporaría en ella. Si bien es cierto en la Región Piura es una de las premiadas por ser modelo en ejecución de este mecanismo, pero también existe un gran número de empresas que aún no se comprometen con el desarrollo de la sociedad, por existen muchos cuellos de botella para su participación, así como también está latente la falta de profesionales y técnicos debidamente capacitados para poder abordar este mecanismo y hacerlo interesante a las empresas privadas. Referente a los elementos a valorar, se observa que las industrias del rubro privado tienen como idea primordial que este mecanismo debe dejarles una ganancia o rentabilidad. La realización de construcciones públicas bajo la mecánica de construcciones por importes genera muchos logros al Estado peruano generando bienestar a la sociedad, y a la empresa privada le brinda nivel, realce a su imagen institucional. Lo antes mencionado se ve reflejado en todas las obras de gran envergadura que se han ejecutado en la Región Piura reflejando que la combinación de la eficiencia de la empresa privada se articuló con la fuerza de la parte pública que pueden ejecutar construcciones de impacto social.

Asimismo, se trabajaron los objetivos específicos: 1. El de Identificar cuáles son los problemas generados en la infraestructura vial y cómo el automatismo de cimentaciones por importes aportaría a su reconstrucción. La región Piura sufrió la inclemencia del fenómeno del niño en el verano de 2017 generando pérdidas de S/ 369'645,458.00, entre vías afectadas y vías destruidas (urbanas, caminos rurales, carreteras, trochas carrózales), puentes afectados, puentes destruidos (peatonales y vehiculares). El día 27 de marzo de 2017, la capacidad máxima del río Piura, por el puente Cáceres, era de 2.800 metros cúbicos por segundo ( $m^3/s$ ), pero aquel fatídico día el caudal llegó a un máximo de 3.468  $m^3/s$ . La consecuencia la sufrimos todos los piuranos: desbordes en varias calles, avenidas de la ciudad, y sobre todo los más afectados los pobladores del Bajo Piura. Lo cual tuvo como resultado la pérdida de vidas humanas, viviendas, colegios, infraestructura vial, estos grandes pérdidas aún siguen sin recuperarse debido a la mala gestión de los funcionarios elegidos mediante el voto popular, así como aquellos funcionarios designados para que lleven las riendas del Estado Peruano, pero ya estamos a dos escasos meses de cumplir 3 años del desborde del Rio Piura y aún hay pueblos aislados, aún existen vías urbanas, rurales, caminos carreteras, puentes, tochas que no se les ha dado el mantenimiento o la rehabilitación, es decir la región Piura pese a ver sido declarada en emergencia no tiene un avance significativo en su reconstrucción.

De las pocas obras ejecutadas en la reconstrucción con cambios, se cuenta con tres (3) grandes obras emblemáticas en Piura ejecutadas a través de las obras por impuestos como lo es: la reconstrucción de la Av. Sánchez Cerro, Puente peatonal Juan Pablo II, y la construcción de pistas y veredas en la Av. Chulucanas – con Av. José Aguilar Santisteban, entre otras que se vienen ejecutando en las provincias y distritos de la región Piura. El automatismo de cimentaciones por impuesto aporta a la edificación de Piura toda vez que grandes empresas privadas se han visto comprometidas con el desarrollo de la región, teniendo en cuenta que Piura es una región productiva y gran cantidad de empresas de capitales nacionales y extranjeras vienen invirtiendo, por ende ellas necesitan de una excelente infraestructura vial para poder transportar entre ellos sus productos, como por ejemplo las empresas del sector agroindustrial, que necesitan tener una moderna infraestructura en carreras a efectos de poder trasladar y/o comercializar sus productos. Asimismo, tenemos el compromiso de las instituciones financieras como lo es el Banco de Crédito del Perú, Banco Interbank, el Scotiabank que han ejecutado muchas obras en pistas y veredas, así como caminos rurales.

Objetivo 2. Identificar si la ejecución de obras por impuestos en la región Piura, cumplen con los parámetros de infraestructura moderna. El mecanismo Obras por Impuestos lleva 11 años de haberse implementado a nivel nacional de esta forma, el Estado peruano ha logrado obtener obras de impacto ejecutadas con inversión privada de forma rápida y eficiente, y las empresa privadas han tenido la oportunidad de contribuir de manera activa con el desarrollo del país, las obras que se vienen ejecutando bajo este mecanismo están bien hechas y perduran en el tiempo toda vez que la empresa privada no puede comprometer su prestigio y representatividad con obras mal construidas. Bajo este mecanismo, en la región Piura, ha logrado invertir el monto de quinientos sesenta millones de soles, desde el año 2010 hasta el mes de julio del 2018, con treinta y seis (36) obras de infraestructura vial, educación con la construcción de colegios, y saneamiento, siendo la empresa pionera que más ha invertido en OXI es el Banco de Crédito del Perú con una participación del 36%, al margen de los consorcios conformados por AFP Prima y Mi Banco.

La primera obra en Piura que se ejecutó mediante este mecanismo según la información recogida en el Portal Web de Proinversión, la primera obra fue la rehabilitación y pavimentación de pistas y veredas en la urbanización Angamos. Esta obra costó más de S/. 4'585 mil 801. A nivel de gobiernos subnacionales, la región piurana ha sido la entidad que más inversión en OXI ha realizado con más de 329 millones de soles, seguida de la M.P. de Sullana con más de 37 millones de soles. Los sectores que invirtieron más bajo este mecanismo le corresponden el 57% en obras de infraestructura en transporte, seguidamente del sector educación con el 26,10% y saneamiento con el 11.41%.

Objetivo 3. Determinar si las obras por impuestos ejecutadas en la Región Piura han contribuido al desarrollo de la sociedad y que impacto han generado. En los años 2017 y 2018 se ejecutaron y también se inauguraron obras emblemáticas que han servido para darle un realce estético y económico a la población piurana, toda vez que tenemos vías modernas, puentes colgantes que unen Piura y Castilla, así como la ejecución de la obra de la Avenida Chulucanas que logra conectar Piura con el distrito de 26 de octubre, mencionaremos las concluidas entre el 2017 y 2018: Modernización de la avenida Sánchez Cerro (concluida), Rehabilitación de la avenida Chulucanas (concluida), Construcción del puente Juan Pablo II (concluida), Construcción de la avenida José Aguilar Santisteban (concluida), Implementación del servicio de agua y alcantarillado en Laynas, La Matanza

(concluida), Mejoramiento del servicio de agua y alcantarilla, pistas y veredas, en La Encantada, Chulucanas (concluida).

Resultados de las entrevistas, se procedió a realizar entrevistas a los siguientes funcionarios: Gerente General del Gobierno Regional de Piura, Gerente Regional de control de Piura y Alcalde Provincial de Piura, coinciden en el aspecto que para reconstruir la región Piura es necesaria la intervención de las compañías privadas y esta intervención debe realizarse a través del mecanismo de obras por impuestos, para que con su experiencia, responsabilidad y eficacia en el desarrollo de proyectos adopten el compromiso social en beneficio de la población piurana. Asimismo alegan que ven este mecanismo con gran éxito y eficacia a diferencia de las obras que se ejecutan bajo el régimen de las contrataciones del Estado, pues la población tiene buenos comentarios por las obras ejecutadas mediante OXI por desde su punto de vista disminuye los actos de corrupción y existe una mayor celeridad y responsabilidad con los plazos de ejecución, hoy por hoy a través de ese mecanismo tenemos excelentes obras, no existen obras paralizadas ni abandonadas ni obras en arbitrajes. Existe un gran número de obras que se vienen ejecutando en toda la región, a la fecha tenemos obras adjudicadas y lista de proyectos priorizados, el MEF y Proinversión están capacitando a nuestros servidores así como a los funcionarios de las áreas de la unidad formuladora, infraestructura, presupuesto y de la oficina de proyectos de inversión pública, afectados de desaparecer los cuellos de botella que existen en este mecanismo, y así atraer a que las empresas privadas ejecuten obras por impuestos. Como conclusión los tres personajes entrevistados argumentan que este mecanismo es el idóneo para la reconstrucción de Piura.

Tabla 3.

*Desgravación de las entrevistas*

<b>Pregunta</b>	<b>E 1: Gerente General del Gobierno Regional de Piura</b>
1. ¿En qué consiste las obras por impuestos para la reconstrucción vial de Piura?	Las Obras por Impuestos conforma un mecanismo de inversión pública con la intervención del sector privado que permite una eficiente actuación de los proyectos y que viene siendo utilizado en el proceso de Reconstrucción con Cambios en la región Piura afectada por el Fenómeno de El Niño Costero.
2. ¿Cuál es la situación actual de la Región Piura, posterior al Fenómeno de El Niño Costero?	Dos años después de El Fenómeno del Niño Costero, la Región Piura aún sigue sucumbida en un caos de polvoriento, huecos en las pistas, pueblos aislados, puentes destruidos, carreteras destruidas y en mal estado, por lo que el Gobierno regional de Piura, viene ejecutando obras por impuestos para su reconstrucción vial.
3. ¿En qué situación se encuentran las pistas y veredas de la Región Piura, posterior al Fenómeno de El Niño Costero?	La Región Piura fue afectada en un 60% en su estructura vial, debido a que la gran parte de las ciudades no cuentan con un sistema de evacuación de las aguas pluviales adecuado y moderno, lo cual ha generado que las intensas lluvias y la exposición de las elevadas temperaturas solares levanten la carpeta asfáltica destruyendo las pistas y veredas, por lo que existen avenidas y calles principales en las que no se registra pavimento, habiendo quedado totalmente destruidas.
4. ¿Qué proyectos se han ejecutado en la Región Piura, para la reconstrucción vial a través de Obras por Impuestos?	El mecanismo de Obras por Impuestos en la Región Piura, es totalmente relevante, es más la Región ha sido premiada por Proinversión por ser unas de las principales en ejecutar obras bajo este mecanismo, por ende luego de la destrucción como producto de las intensas lluvias y el desborde de quebradas y ríos, se han ejecutado importantes obras para la reconstrucción vial, a manera de ejemplo tenemos la Construcción del Puente peatonal y vehicular que une Piura y Castilla "Juan Pablo II", la obra de Mejoramiento de la Av. Sánchez Cerro con una inversión de 97 millones de soles, la obra de la Av. José Aguilar Santisteban por más de 40 millones que permitirá unir el sector Oeste con el Este y poblaciones que residen en los distritos de Piura y 26 de Octubre.
5. ¿Cuáles son las empresas potenciales para ejecutar obras por Impuestos en la Región Piura?	El gobierno Regional acuerda mediante sesión de consejo la relación de proyectos priorizados para ser ejecutados a través del mecanismo de obras por impuestos, dichos proyectos deben ajustarse a la normativa del Invierte.pe y posteriormente la relación de proyectos se remite a Proinversión para su divulgación y asistencia técnica para que las empresas privadas interesadas puedan ejecutar proyectos, pues en la Región Piura empresas de renombre nacional y local vienen ejecutando Obras por impuestos, así tenemos: Banco de Crédito del Perú, Mi banco, Graña y Montero Petrolera SA, Cementos Pacasmayo S.A.A, Scotiabank Perú S.A.A, Consorcio Interbank, Backus, Asbanc, CNCP Perú SA. (Antes Petrobras), Savia Perú, Inkafarma, ente otras.



- 
6. ¿Cuándo se habla de reconstrucción vial, a que obras en específico está referida y si las mismas forman parte de las necesidades primordiales de la población Piurana?
- hablar de infraestructura vial abarca las especiaciones técnicas y diseños de construcciones seguras para que la población pueda desplazarse o transitar de manera fluida y segura a través de Vías - rutas, carreteras, puentes, etc; asimismo se debe tener presente que la Región Piura viene siendo una de las regiones más productiva del Perú, por ende es necesario e importante contar con una infraestructura vial totalmente moderna, es decir debe tener una semaforización inteligente como las grandes ciudades del mundo, señalización de vías principales - auxiliares, puentes modernos, carreteras, badenes, pistas con sistema de evacuación de aguas pluviales, pavimentación de calles, pistas y veredas.
7. Piura tiene proyectos priorizados para ser ejecutados mediante obras por impuestos, ¿cuáles son y porque se les ha brindado esa categoría de priorización?
- Sí, existen proyectos priorizados en infraestructura vial y vienen siendo promocionados en el portal web de Proinversión a efectos de que las empresas del sector privado puedan ejecutarlas y en lugar de pagar su impuesto a la Renta en efectivo, lo paguen a través de ejecución de obras públicas en su localidad. Piura es una de las 13 regiones que forma parte del Plan Integral de Reconstrucción con Cambios por haber sido afectada por el Fenómeno de El Niño Costero, por ende se han priorizado una serie de obras en la reconstrucción vial, siendo las principales: CARRTERAS, PISTAS Y VEREDAS, por ser la primordial infraestructura en reconstruir, toda que permite que la población pueda trasladarse de forma segura, así como también les permite un crecimiento económico y social.

### **Pregunta**

### **E 2: Gerente Regional de Control de Piura**

1. ¿En qué consiste las obras por impuestos para la reconstrucción vial de Piura?
- Ley de Obras por Impuestos N° 29230 consiste en contar con la participación de las Empresas del Sector Privado tanto de los gobiernos regionales y locales. Toda vez que permite a las empresas pagar el impuesto a la renta del año siguiente hasta por un 50 %, siempre que se encarguen de financiar la ejecución de una obra pública. Este mecanismo brinda la posibilidad de cooperar al bienestar de la sociedad, mejorar la participación con las comunidades locales y traza una imagen de responsabilidad y compromiso con el desarrollo de la región piurana.
2. ¿Cuál es la situación actual de la Región Piura, posterior al Fenómeno de El Niño Costero?
- El efecto del Fenómeno del Niño Costero ocasionó gran impacto de destrucción en la región Piura, así como en la vida de la población, toda vez que los daños hasta la fecha vienen causando malestar como: focos infecciosos, enfermedades virales, plagas, destrucción de carreteras, vías de acceso a centros poblados, destrucción de pistas, veredas, badenes, puentes, cunetas, entre otros. actualmente nuestra región se viene ejecutando proyectos de reconstruyendo a través de Obras de Impacto, obras millonarias ejecutadas por las grandes empresas posicionadas en Piura bajo la modalidad de obras por impuestos, estas empresas adoptan una política de responsabilidad y compromiso de desarrollo.
-

---

<p>3. ¿En qué situación se encuentran las pistas y veredas de la Región Piura, posterior al Fenómeno de El Niño Costero?</p>	<p>Después de El Fenómeno del Niño Costero la región Piura se convirtió en un pueblo fantasma, en un pueblo cubierto por una nube de polvo, pueblos destruidos y gran porcentaje de las vías afectadas, Piura es una de las regiones más afectadas, la secuela de la furia de la naturaleza se ve claramente. El río Piura se desbordó el 27 de marzo e inundó los distritos de Piura, Catacaos, Castilla y Cura Mori. Actualmente, varios sectores lucen como si el colapso del afluente los hubiese afectado recientemente. En Julio del 2017 se transfirió el dinero para que el Gobierno Regional y la Municipalidad de Piura ejecuten la rehabilitación y el fortalecimiento de barreras ribereñas y un paquete de obras en pistas y veredas.</p>
<p>4. ¿Qué proyectos se han ejecutado en la Región Piura, para la reconstrucción vial a través de Obras por Impuestos?</p>	<p>La Contraloría General de la República a través de los controles simultáneos viene fiscalizando el financiamiento de 11 caminos vecinales en la provincia de Ayabaca, por un monto de 300 millones de soles, dichas obras servirán para reconstruir los caminos rurales de esa jurisdicción, caminos que fueron destruidos y dejaron a varios pueblos aislados, asimismo también se vienen ejecutando obras de reforzamiento de las defensas ribereñas en la zona urbana del río Piura con una inversión, que ejecutará el Gobierno Regional de Piura en los dos tramos de 10.5 kilómetros, supera los 235 millones de soles es decir, la cartera de proyectos que maneja el plan integral de la Reconstrucción con Cambios viene generando que grandes empresas del Sector Privado ejecuten esas listas de proyectos a través del Mecanismo de Obras por Impuestos.</p>
<p>5. ¿Cuándo se habla de reconstrucción vial, a que obras en específico está referida y si las mismas forman parte de las necesidades primordiales de la población Piurana?</p>	<p>La infraestructura vial es el mecanismo a través del cual se le otorga conexión terrestre al país para el transporte de personas y de carga, incentivando a la realización de actividades productivas, de servicios, de distracción y turísticas. Hablar de la reconstrucción vial de la Región Piura se refiere a RECONSTRUIR vías rurales, carreteras, pistas, veredas, puentes; es decir se trata de levantar todo lo que fue destruido por el Fenómeno del Niño Costero y cambiarle el Aspecto estético a la región y darle ese realce de una ciudad moderna con gran potencial de económico y social. Respecto a los proyectos priorizados para ser ejecutados en el Portal Web de Proinversión existe una amplia lista de proyectos priorizados a través de ejecución de obras por impuestos y un gran volumen en obras de pistas y veredas.</p>
<p>6. Piura tiene proyectos priorizados para ser ejecutados mediante obras por impuestos, ¿cuáles son y porque se les ha brindado esa categoría de</p>	<p>La región Piura viene siendo beneficiada con la ejecución de obras por impuestos, por haberse tenido en cuenta este mecanismo legal para la Reconstrucción con Cambios posterior al Fenómeno de El Niño Costero, por lo que existe una gran lista de proyectos priorizados; construcción de Pistas, Veredas, Carreteras, caminos rurales entre otros, los mismos que aparecen en el portal de Proinversión a efectos de que las empresas del sector privado puedan ejecutarlas con cargo al impuesto a la Renta. A los proyectos de reconstrucción</p>

---

---

priorización? se les brindó la categoría de priorización porque la Región Piura fue declarada en Emergencia como consecuencia del desastre natural, y al haber quedado destruida es de vital importancia su reconstrucción.

7. ¿Cuáles son las empresas potenciales para ejecutar obras por Impuestos en la Región Piura?

Piura tiene un gran potencial de empresas del sector privado en diversos rubros, pero no todas ejecutan obras por impuestos, toda vez que a la ley d obras por impuestos n° 29230 tiene muchos cuellos de botellas que muchas veces hace engorrosa la participación del sector privado; pero a la fecha existe un gran número de empresas comprometidas por el desarrollo de la Región, siendo las sobresalientes el Grupo BCP, INTERBANK, COMPAÑIA MINERA ANTAMINA, ASBANC, BACKUS, ENTRE OTRAS.

### **Pregunta**

### **E 3: Alcalde Provincial de Piura**

1. ¿En qué consiste las obras por impuestos para la reconstrucción vial de Piura?
  2. ¿Cuál es la situación actual de la Región Piura, posterior al Fenómeno de El Niño Costero?
  3. ¿En qué situación se encuentran las pistas y veredas de la Región Piura, posterior al Fenómeno de El Niño Costero?
- La Ley N° 29230, denominada “Ley de Obras por Impuestos”, es una norma legal expedida por el Estado Peruano y fue creada con el fin de acelerar y hacer más competente la realización de la inversión pública en todo el país. La Ley permite que una empresa del sector privado, en forma individual o a través de consorcio, financie y ejecute proyectos priorizados por los Gobiernos Regionales, Locales, Mancomunidades, Universidades estatales o Entidades del Gobierno Nacional, para luego redimir la inversión total realizada a través de un certificado para el pago de su impuesto a la renta. De esta manera, el País logra contar con inversión ejecutada de manera activa y útil, y la empresa privada tiene la oportunidad de contribuir rápidamente a generar el desarrollo.
- Las fuertes lluvias fueron las principales causantes del desastre de este evento climatológico que causó graves daños en norte del Perú. Las lluvias ocasionaron inundaciones, derrumbes y desbordes que afectaron principalmente las vías de acceso quedando restringidas a las vías secundarias y trochas carrózales hacia los centros poblados y el 50% es intransitable, al igual en la ciudad hay una gran destrucción de Pistas, veredas, avenidas.
- El fenómeno de El Niño Costero destruyó y afectó vías de la ciudad de Piura, sufrieron daños por la inundación causada por los desbordes del Río Piura y las lluvias. Las Av. Progreso, Los Tallanes y Grau se encontraban en mal estado. Las últimas dos vienen siendo rehabilitadas, así como otras vías principales y auxiliares.

- 
4. ¿Qué proyectos se han ejecutado en la Región Piura, para la reconstrucción vial a través de Obras por Impuestos?
- El funcionario manifestó que grandes empresas del sector privado vienen comprometidos al desarrollo de la Región Piura, apostando por su reconstrucción, en razón a ello vienen ejecutando obras por impuestos, tales como construcción de Colegios, Alcantarillado, Pistas y Veredas entre otros proyectos, asimismo manifiesta que en el 2018 la empresa Inkafarma ha logrado pavimentar calles con bloquetas en la Urbanización Santa Ana, debiendo resaltar que es una urbanización antigua de la ciudad de Piura y no contaba con drenaje pluvial, y a través de este mecanismo de obras por impuestos, se tiene una urbanización con drenaje moderno, lo cual esperamos que más empresas se sigan involucrando en la ejecución de proyectos.
5. ¿Cuáles son las empresas potenciales para ejecutar obras por Impuestos en la Región Piura?
- La Región Piura se ha convertido en un eje potencial de inversión privada, por ende, hay muchas empresas de capitales nacionales y extranjeros que realizan actividad empresarial, por ende, generan impuesto a la renta. Estas empresas tienen en sus políticas internas lo referente a desarrollo social, es lo que hacen que participen a través del mecanismo de obras por impuestos, generando desarrollo social y económico a los pueblos beneficiados, por ende siguiendo con la pregunta pues tenemos la empresa Interbank que ha ejecutado grandes obras a través de este mecanismo, así como también Cementos Pacasmayo, Banco de crédito del Perú, Scotiabank, Graña y Montero, la Asociación de Bancos, Minsky Mayo, entre otras.
6. ¿Cuándo se habla de reconstrucción vial, a que obras en específico está referida y si las mismas forman parte de las necesidades primordiales de la población Piurana?
- Hablar de reconstrucción vial es imaginarse que toda la Región Piura necesita reconstruirse, toda vez de que ha sido afectada por un fenómeno natural sin precedentes, como es el NIÑO COSTERO, tal es la magnitud de la destrucción, que no solo es vial, sino también casas, colegios, puestos de salud, entre otros. El hablar de reconstrucción vial es poder recuperar toda la infraestructura destruida de los Puentes, Carreteras, Caminos, Pistas y veredas. lo antes mencionado es una necesidad primordial toda vez que Piura se ha convertido en una ciudad intransitable, llena de huecos y polvo, y si miramos a los distritos y provincias que conforman la región pues también existe destrucción de su infraestructura vial, sin irnos muy lejos, en la provincia de Chulucanas han quedado 4 caseríos aislados, es gente tiene que cruzar el río en balsas o cámaras de llantas para poder acceder a los pueblos cercanos y encontrar comida, y esto es por el Niño Costero arrasó con los puentes y las vías de acceso.
-

---

7. ¿Piura tiene proyectos prioritizados para ser ejecutados mediante obras por impuestos, ¿cuáles son y porque se les ha brindado esa categoría de priorización?

El gobierno central al declarar en emergencia a la Región Piura por haberse visto afectada en un 80% como consecuencia del devastador Niño Costero, le asignó un millonario presupuesto, para poder reconstruirla, pero también existe el compromiso social de las grandes empresas privadas que vienen ejecutando grandes obras de impacto social, como lo es reconstrucción de Colegios, Puestos de Salud, Pistas, Veredas, Alcantarillado, la Municipalidad Provincial de Piura tiene 17 proyectos de perfiles en pistas y veredas que serán ejecutados bajo el Mecanismo de Obras por Impuestos, a estos perfiles se les ha brindado la categoría de priorización por se trata de Asentamientos Humanos que necesitan tener pistas y veredas, asimismo tenemos perfiles para reconstruir pistas y veredas en las principales urbanizaciones de Piura tales como: Santa María del Pinar, Los Geranios, Los Bancarios, La alborada, Miraflores, Los Tallanes, entre otras y por qué se han priorizado las antes mencionadas, por son zonas donde no existe rastros de carpeta asfáltica, por toda fue arrasada con el desborde del Rio Piura.

---

#### **IV. DISCUSIÓN**

Este proyecto ha alcanzado concluir adecuadamente el procedimiento de estudio y establecer la trascendencia de las obras por impuestos y que el Estado peruano pueda brindar beneficios tributarios a efectos de que esas empresas privadas inviertan en elaboración de perfiles y ejecución de obras públicas, incentivando su compromiso y participación para acelerar la reconstrucción vial en la región Piura como consecuencia del fenómeno del niño costero iniciado en enero del 2017 y llegando a su máxima destrucción con el desborde del Río Piura el día 27 de marzo del mismo año, generando millonarias pérdidas en su infraestructura, así como pérdidas de vidas humanas. Como propuestas de solución a la infraestructura vial en mal estado y destruida se planteó que el estado peruano invierta en capacitación de sus profesionales y técnicos a efectos de no generar los famosos cuellos de botella durante el proceso de aplicación de las obras por impuestos y, asimismo, hacer consecutiva la participación de empresas privadas comprometiéndose con la población piurana para la ejecución de obras bajo este mecanismo, asimismo se brinde beneficios tributarios.

La mecánica de construcciones por impuestos ha alcanzado posicionarse como el mejor mecanismo para realizar la Reconstrucción vial de la Región, esto se debe al resultando impactante conseguidos desde su promulgación de la Ley N° 29230 en el 2008 hasta la fecha, por lo que dentro de las eventualidades que presenta el Gobierno peruano por realizar construcciones, toma en cuenta las construcciones por impuestos como un instrumento preciso para ejecutar proyectos de estructuraciones con cambios y a este gran reto se han incluido a las empresas privadas comprometidas por el desarrollo y la mejora de la calidad de vida de los pobladores afectados con el desastre natural, tales como Banco de Crédito del Perú, Banco Interbank, Scotiabank Perú SAA, Inkafarma, Backus, Cementos Pacasmayo, Graña y Montero Petrolera, Asbanc, , entre otros.

En torno a la investigación los organismos privados en un 30.3% determinan al Gobierno como burocrático por la falta de capacitaciones de su personal técnico y administrativo, la inactividad de las gestiones por parte de las entidades públicas que producen en los diversos estamentos de las entidades de la administración pública. De acuerdo a la regla de la burocracia, el Estado en su anhelo perfeccionar las fases crea un sin número de normas legales y administrativas generando un estrecho apego a las reglas, o producen la indiferencia al cambio, alentando la resistencia con solventar la problemática global o bien con los propósitos del organismo. Se estableció que el 39% de ellos

calificaba al Gobierno como sucumbido en la corrupción, toda vez que la mayoría de los representantes del Estado abusan del poder que el pueblo les brindó generando beneficios individuales y no masivos, a cuenta de los recursos dinerarios que le asignan. De ello es importante resaltar que este mecanismo, desde la fecha de su promulgación hasta la fecha no se ha evidenciado actos de corrupción, por lo que se finaliza que las fases por las que se traspa las obras por impuestos, disminuye el riesgo de corrupción toda vez que la Contraloría General de la República interviene elaborando un informe previo y posterior a la ejecución.

Es importante señalar que Salinas (2015) en su estudio concluyó que la mecánica OXI es lograda, y fundamenta un instrumento esencial para la mejoría y rapidez de las inversiones públicas, aprovechando las capacidades que tienen las empresas privadas. No obstante, desde que se inició dicho proyecto se ha suministrado alrededor de 161 produciendo a la presente fecha la cantidad de S/. 1,654.6 millones de Nuevos Soles en responsabilidad de inversiones. Asimismo, Sánchez (2016) cuyo objetivo es ofrecer un enfoque de investigación diferente al que, hasta ahora, ha obtenido el automatismo de construcciones por importes en la región. De la misma manera que el Gobierno ha implantado un nuevo proyecto para poder suministrarle a las compañías privadas para que estas puedan tomar maniobra sobre las cimentaciones de las vías.

Bajo este análisis es interesante que las empresas privadas acudan a las entidades públicas y coordinen para que se ejecuten obras en beneficio de la sociedad piurana, toda vez que la población tiene buena aceptación y ve muy bien la ejecución de obras bajo este mecanismo, por se habla de obras bien ejecutadas, obras que garantizas su tiempo de vida, a diferencia de las ejecutadas a través de las modalidades contempladas en la Ley de Contrataciones del Estado, que muchas veces se prestan a un sin número de actos de corrupción, por ejemplo Piura como región tiene obras de envergadura y estas han sido ejecutadas mediante el mecanismo de obras por impuestos.

Asimismo los Beneficios de la Ley N° 29230 - Obras por impuestos, en el año 2008 donde se inició le Ley nombrada, se han visto un sin número de contratos realizados a las empresas privadas, todo ello para su reestructuración del país, y desde entonces se ha notado una alta cimentación considerados como uno de las vías y construcciones sólidas del Perú. Asimismo, cuentan con una gran variedad de vías, las cuales ayudan al fácil desplazamiento de ellas, también se encuentra un servicio público llevado a la altura,

demostrándose así ser excelentes en el ámbito de las obras y de las innovaciones desarrolladas. Los proyectos para ser realizados por medio de construcciones por impuestos, los Gobiernos Regionales y los Locales que les ofrecen partidas presupuestarias priorizan los daños primordiales para poder brindar los presupuestos. No obstante, a la norma vigente de dichos presupuestos deben estar publicados y a la mano para ser utilizados en el momento indicado, tales como: Construcción de pistas y veredas, Mejoramiento de la transitabilidad peatonal y vehicular, Mejoramiento urbanístico de Avenidas, Red Subnacional Caminos, Red Subnacional Puentes, Red nacional carreteras.

Como piurana he sido testigo de las obras que realiza el Gobierno Regional y las manualidades, esas obras de pistas, veredas o carpeta asfáltica tienen una duración de un año, toda vez que las empresas contratistas que las ejecutan no tiene una responsabilidad social, o muchas veces son empresas con capitales de gente que no es de la Región Piura y por ende no tienen ese compromiso social de ver surgir a su ciudad. Pero se nota la gran diferencia de una obra ejecutada bajo el mecanismo de obras por impuestos, porque la empresa privada se ve comprometida con el desarrollo de la comunidad, porque al ejecutar las obras su empresa gana un lugar en la comunidad, porque le genera prestigio y la población se siente identificada o comprometida a la vez, la población es motivada a cuidar sus obras, a manera de ejemplo cuando se desbordó el Río Piura se vio afectada en su totalidad una de las urbanizaciones más antiguas de Castilla – Piura, zona donde se encuentran los centros comerciales, restaurantes, Hospitales, clínicas, es decir es una zona de auge comercial, al quedar destruida la población exigía s inmediata reconstrucción, pero en esas exigencias a través de marchas pacíficas, se pedía que se ejecuten obras por impuestos y a la vez hacían el llamado al Banco de Crédito de Perú, Mi Banco, Scotiabank para ellos ejecuten esas obras de reconstrucción, por ende este mecanismo es ideal para la reconstrucción de la Región Piura, región que fue fuertemente afectada por el desastre natural.



## **V. CONCLUSIONES**

### **Primera:**

Como consecuencia del trabajo realizado en la Región Piura se determinó que el organismo del sector privado encuentra acrecentar su rentabilidad al llevar a cabo la realización de proyectos bajo la mecánica de construcciones por impuestos, en tanto, la falta de incentivos, beneficios por parte del Estado peruano muchas veces desilusiona, desmotiva a los organismos privados en invertir en construcciones por impuestos, y, sobre todo, en la cimentación vial afectada por el FENC 2017.

### **Segunda:**

Se espera la intervención de un extenso porcentaje de compañías privadas que tienen por incorporarse en las labores de estructuración en la infraestructura vial de la región Piura empleando la mecánica de construcción por impuestos, puesto que ahora se ha evidenciado que es un automatismo que realiza un trabajo en función a la perfección por cuanto el organismo privado lo emplea como un arte de publicidad para una mejoría de su representación ante la comunidad, como un ente comprometido en apoyar a los trabajos de interés nacional aglutinando esfuerzos con la entidad pública, ya sea del Gobierno Central, Regional o Local.

### **Tercero:**

Se pudo determinar que las construcciones por impuestos es un mecanismo creado por el Estado Peruano para agilizar las inversiones públicas, no obstante, a ello, le permite a los Gobiernos Regionales, Locales y a las Universidades Públicas y Entidades del Gobierno Nacional tomar proyectos y convocar a una empresa privada para que se haga cargo de los estudios y la construcción de la obra predeterminada.

### **Cuarto:**

El Gobierno de las construcciones por impuestos es considerado como un elemento para las intervenciones de las entidades públicas y privadas, así como también una relación compenetrante entre el Gobierno y la población.

## **VI. RECOMENDACIONES**

### **Primera:**

Se recomienda al Gobierno Regional de Piura que a través de su área de Proyectos de Inversión Privada verifiquen adecuadamente y de manera previa al inicio del proceso de Obras por Impuestos, que los proyectos a nivel de perfil cumplan con los contenidos mínimos específicos y también un mayor involucramiento de la empresa privada interesada en la ejecución del proyecto vía obra por impuesto.

### **Segunda:**

También es necesario que el Gobierno Regional Piura contrate a especialistas técnicos, asesores internos y externos, así como los especialistas del área de presupuestos, para que puedan aplicar adecuadamente los parámetros establecidos por la Dirección General de Endeudamiento y Tesoro Público – DGETP – MEF23, para la solicitud del Certificado de Inversión Pública Regional.

### **Tercero:**

Que, el Gobierno Regional Piura y las Municipalidades Implementen comités de Obras por Impuestos al interior de sus instituciones, debidamente empoderados, que asuman la responsabilidad de conducir el proceso de obras por impuestos en su respectiva entidad, generando memoria institucional, mejorando la gestión y coordinación interna de sus programas obras por impuestos.

### **Cuarto:**

Que los especialistas técnicos, asesores internos y externos, así como los especialistas del área de presupuestos del Gobierno Regional Piura y Municipalidades sean debidamente capacitados toda vez que no aplican adecuadamente los parámetros establecidos por la Contraloría General de la República para la solicitud del Informe Previo.

## REFERENCIAS

- Alarcón, R. (2015). *Percepción y Actitud social de la población del Distrito de Moquegua frente a la modalidad de obras por impuestos promovida por la Municipalidad Provincial Mariscal Nieto, año 2015*. (Tesis de licenciatura) Universidad Nacional de Moquegua. Moquegua. Perú.
- Albújar, A., Santacruz, E., Albújar, J. Gómez, E., Quezada, K., Terrones S. (2016). *Obras por Impuestos: factores que promueven la participación de la empresa privada*. Lima: Universidad ESAN.
- Albújar, A.; Santa, E.e; Albújar, J.; Gómez, E.; Quezada, K. y Terrones, S. (2016). *Obras por Impuestos: factores que promueven la participación de la empresa privada*”, Universidad ESAN, 2016.
- Apaza, W. (2015). *La Gestión del endeudamiento y su impacto en el financiamiento de la inversión pública de los gobiernos locales del Perú, periodo 2010-2014* (Tesis de doctor en Contabilidad y Finanzas). Universidad San Martín de Porres. Lima. Perú.
- Bordón, O. (2008). *Los desastres naturales y la sociedad*. Médica Electrónica, 30, 4.
- Chang, Ha-Joon; *La Administración de la Inversión Pública*, pág. 6-7,  
[https://esa.un.org/techcoop/documents/soereform\\_spanish.pdf](https://esa.un.org/techcoop/documents/soereform_spanish.pdf).
- Chura, L. (2016). *Influencia de obras públicas ejecutadas en la Gestión Gubernamental de la Municipalidad de Ácora, 2013*. (Tesis de pregrado) Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez. Puno. Perú.
- Decreto Supremo N° 036-2017-EF *Reglamento de la Ley N° 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado, y del artículo 17 de la Ley N° 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico, establece de manera expresa que el mecanismo de Obras por impuestos está sujeta a las fases de: priorización, actos previos, proceso de selección y de ejecución*. Diario Oficial El Peruano, Lima, Perú. 28 de febrero 2017.
- Desarrollo Económico Regional y Local – Cepal*  
[https://www.cepal.org/MDG/.../Desarrollo\\_economico\\_regional\\_y\\_local\\_en\\_Peru.pdf](https://www.cepal.org/MDG/.../Desarrollo_economico_regional_y_local_en_Peru.pdf)
- Fernández, J. (2004, Noviembre). *Ámbito de aplicación del impuesto a la renta en el Perú*. Instituto Peruano de Derecho Tributario, 18. 152
- Franco, A., Díaz, R., Díaz, R. (2015) *Manos privadas a la Obra: Una aproximación al mecanismo de Obras por Impuestos*. Lima: Estudio Ontier Ugarte del Pino.

- Grupo ALBE Consultoría. (2013). *Definición de estrategia empresarial y conceptos relacionados*. 22 de octubre 2017, de Grupo ALBE Consultoría Sitio web: <http://www.grupoalbe.com/productos-de-consultoria/planeacion-estrategica/definicion-de-estrategia-empresarial-y-conceptos-relacionados/>
- Hernández, R. (2014). *Metodología de la investigación*. (6ta. ed.) México: Edamsa Impresiones SA.
- Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, M. (2006). *Metodología de la investigación científica*. México D.F.: Mc Graw-Hill.
- Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, M. (2010). *Metodología de la investigación científica*. México D.F.: Mc Graw-Hill.
- <http://www.elperuano.pe/noticia-reconstruccion-y-las-obras-impuestos56656.aspx>
- <http://www.ey.com/pe/es/newsroom/newsroom-am-obras-impuestosalternativa-inversion>
- <http://www.losandes.com.pe/Politica/20150215/86114.html>
- [https://www.mef.gob.pe/contenidos/siaf/documentos/concepto\\_siaf.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/siaf/documentos/concepto_siaf.pdf)
- Jelic, M. (2016). *Responsabilidad Social Corporativa y rendimiento corporativo: los costos económicos y los beneficios de la RSC*. *Revista Cultura Económica* N° 92
- Ley N° 29230 *Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado*. Diario Oficial el Peruano, Lima, Perú, 12 de mayo del 2008. 153
- Ley N° 30264 *Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico*. Diario Oficial el Peruano, Lima, Perú, 11 de noviembre del 2014.
- Ley N° 30556 *Ley que aprueba disposiciones de carácter extraordinario para las intervenciones del Gobierno Nacional frente a desastres y que dispone la Creación de la Autoridad para la Reconstrucción con Cambios*. Diario Oficial el Peruano, Lima, Perú, 29 de abril del 2017.
- Lizarzaburu, E., Del Brio, J. (2016) *Responsabilidad Social Corporativa y Reputación Corporativa en el sector financiero de países en desarrollo*. *Revista Globalización, Competitividad y Gobernabilidad – Vol. 10 Num. 1*
- Maraví. M. (Abril, 2016). *¿En qué consiste el régimen tributario denominado "obras por impuestos"?*. *Asesor Empresarial*, 9-12.
- Maraví. M. (Marzo, 2017). *Aspectos a considerar en el denominado régimen tributario "obras por impuestos" teniendo en cuenta su reglamentación*. *Asesor Empresarial*
- Méndez, D. (2016). *Naturaleza y régimen jurídico de las obras por impuestos*. Tesis de

- pregrado en Derecho. Universidad de Piura. Facultad de Derecho. Programa Académico de Derecho. Piura, Perú.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile et al. (Sin fecha). *La Dimensión Humana en el Espacio Público*. Recomendaciones para el Análisis y el Diseño.
- Núñez, S. (2014). Derecho Constitucional Tributario. 13 de setiembre 2017, de Ministerio de Economía y Finanzas. Sitio web: [https://www.mef.gob.pe/defensoria/boletines/LIII\\_dcho\\_tributario\\_2014.pdf](https://www.mef.gob.pe/defensoria/boletines/LIII_dcho_tributario_2014.pdf)
- Orman, M. (2003). *Conflictos Ambientales y Participación*. Tesis de maestría en Gestión Pública y Desarrollo Sostenible. Universidad Autónoma de Barcelona. Barcelona. España.
- Página Oficial de ProInversión para el mecanismo de obras por impuestos:* <http://www.obrasporimpuestos.pe/0/0/modulos/JER/PlantillaStandard.aspx?ar>
- Peñaranda, C. (2017, enero 25). *Continúa en aumento la percepción del nivel de corrupción en el Perú*. Informe Económico de la Cámara de Comercio de Lima
- Pérez, V. (2008). *Competitividad empresarial: un nuevo concepto*. 22 de octubre 2017, De Gerencia.com Recuperado de: [http://www.degerencia.com/articulo/competitividadempresarial\\_un\\_nuevo\\_concepto](http://www.degerencia.com/articulo/competitividadempresarial_un_nuevo_concepto)
- Porter, M. & Kramer, M. (2006). Estrategia y Sociedad. *Harvard Business Review*, 12(155)
- PROINVERSION – PRODES/USAID (2010). Guía de Promoción DE INVERSIONES DESCENTRALIZADAS. Recuperado de:* [https://www.obrasporimpuestos.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/PUBLICACIONES/file/Guia%20Prodes\\_2010.pdf](https://www.obrasporimpuestos.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/PUBLICACIONES/file/Guia%20Prodes_2010.pdf)
- ProInversión (2017). *Preguntas frecuentes de obras por inversión*. 13 de setiembre 2017. Recuperado de:
- Ríos, J. (Abril, 2006). El entorno empresarial y la estrategia. *Management & empresa*
- Roberto, F. (2009). *Notas de Créditos Negociables*. 22 de octubre 2017, de Portal contable blog Sitio web: <http://portalcontable.fullblog.com.ar/notas-de-credito-negociables-391235963974.html>
- Rocha, A. (Marzo, 2007). "El Niño": ¿Un desastre o un fenómeno? *Puente*, I, pp.9-10
- Rodríguez, D. y Valldeoriola, J. (2009). *Metodología de la investigación*. Barcelona: UOC.
- Ruiz de Castilla (2009) *Impuesto a la renta: aspectos subjetivos*, recuperado de <http://blog.pucp.edu.pe/blog/franciscoruiz/2010/12/13/impuesto-a-la-renta->

aspectos-subjetivos-version-actualizada/

Santa Cruz, E., Albújar, J., Gómez, E., Quezada, K., & Terrones, S. (2016). *Obras por impuestos: factores que promueven la participación de la empresa privada*. Lima: Universidad ESAN.

Sergio, F. (2015) *Obras por Impuestos: Cuellos de Botella y Propuesta de Mejoras*, *Revista Derecho & Sociedad*, N° 45 / pp. 273-287.

Stella Schroeder, M. (Sin fecha). *Desarrollo urbano y diseño urbano*, Profesora de *Urbanismo en la Universidad de Piura*, Urbanista independiente y fundadora de la *iniciativa Futuro Piura*.

Sumarse (2015). Guía de valor compartido. *SUMARSE*, 7(156)

Tamayo, M. (2007). *El proceso de Investigación Científica*. México D.F.: Limusa.

*Texto Único Ordenado de la Ley de Impuesto a la Renta aprobado con D.S N° 179-2004-EF, publicado el 18 de diciembre de 2004.*

*Texto Único Ordenado del Código Tributario, aprobado con D.S N° 133-22013-EF, publicado el 22 de junio de 2013.*

Villegas, H. (2001). *Curso de Finanzas, derecho financiero y tributario*. Buenos Aires, Argentina: Depalma.

Zecenarro, M. (Enero, 2015). *Obras por impuestos: Un mecanismo que enlaza la responsabilidad social con la ejecución de inversión pública*. KPMG, 1-3.

Zevallos, M. (Julio, 2015). *Obras por impuestos: posibilidades y riesgos*. *Propuesta Ciudadana*, 11

## ANEXOS

### Anexo 1: Matriz de categorización

Problema	Objetivo	Categorías	Sub categorías	Técnicas	Instrumentos
<p><b>Problema general:</b></p> <p>¿De qué manera el mecanismo de obras por impuestos servirá en la reconstrucción vial afectada por el fenómeno de El Niño Costero?</p> <p><b>Problema específico</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ¿Cuáles son los daños que ocasionó el niño costero en la infraestructura vial de Piura y bajo qué régimen se ejecutara su reconstrucción?</li> <li>2. ¿La ejecución de obras por impuestos en la región Piura cumplen con los parámetros de calidad en infraestructura vial moderna?</li> <li>3. ¿El régimen de las obras por impuesto contribuyen al desarrollo de la región Piura?</li> </ol>	<p><b>Objetivo general:</b> Determinar que las obras por impuestos son relevantes para reconstruir la infraestructura vial afectada por el Niño Costero.</p> <p><b>Objetivo específico:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.- Identificar los problemas generados en la infraestructura vial y cómo el automatismo de cimentaciones por importes aportaría a su reconstrucción</li> <li>2. Identificar si la ejecución de obras por impuestos en la región Piura, cumplen con los parámetros de infraestructura moderna</li> <li>3. Determinar si las obras por impuestos ejecutadas en la Región Piura han contribuido al desarrollo de la sociedad.</li> </ol>	Situación actual	Pistas y veredas Red vial destruida y afectada (carretera, caminos y puentes ) -Pueblos aislados	Entrevista  Observación	Guía de entrevista  Guía de observación
		Proyectos ejecutados	Pistas  Veredas  Carreteras	Análisis documental	
		Empresas potenciales para ejecutar Obras por Impuestos	- Banco de Crédito del Perú - Mi banco - Graña y Montero Petrolera SA - Cementos Pacasmayo S.A.A - Scotiabank Perú S.A.A - Consorcio Interbank - Backus - Asbanc -CNCP Perú SA. (antes	Ficha de análisis documental	

			Petrobras) -Savia Perú -Inkafarma -Eckerd Perú S.A		
		Necesidades sociales en infraestructura vial	- Semaforización inteligente - Pavimentación de calles, pistas y veredas - Señalización adecuada - Señalización de vías principales, auxiliares (y que vehículos pueden transitar) - Ejecución de Carreteras en la sierra del Alto Piura -Puentes y badenes - La Rehabilitación, mejoramiento y/o construcción de infraestructura vial interprovincial,		
		Proyectos Priorizados para ser Ejecutados a través de Obras por Impuestos	- Construcción de pistas y veredas -Mejoramiento de la transitabilidad peatonal y vehicular -Mejoramiento urbanístico de Avenidas Red Subnacional Caminos Red Subnacional Puentes Red nacional carreteras		



## **Anexo 2: Instrumento de recolección de datos**

### **Cuestionario: Preguntas realizadas a los entrevistados**

- 1. ¿En qué consiste el Mecanismo de Obras por Impuestos?**
- 2. ¿Cuál es la urgencia de la reconstrucción vial de la Región Piura?**
- 3. ¿Cuántos proyectos viales de impacto se han ejecutado en los años 2017 y 2018 a través del mecanismo de Obras por Impuestos?**
- 4. ¿Qué empresas privadas potenciales vienen ejecutando Obras por impuestos en la Región Piura?**
- 5. ¿Por qué cree Usted, que la reconstrucción vial de la Región Piura se le debe brindar prioridad?**
- 6. ¿Cuántos proyectos priorizados existen en reconstrucción vial para la Región Piura?**

### Anexo 3. Matriz de entrevistas y conclusiones

Pregunta	E 1: Gerente general Gobierno regional Piura	E 2: Gerente regional de control de Piura	E 3: Alcalde provincial de Piura	Similitudes	Diferencias
1.- ¿En qué consiste el mecanismo de Obras por Impuestos?	Las Obras por Impuestos conforma un mecanismo de inversión pública con la intervención del sector privado que permite una eficiente actuación de los proyectos y que viene siendo utilizado en el proceso de Reconstrucción con Cambios en la región Piura afectada por el Fenómeno de El Niño Costero.	Ley de Obras por Impuestos N° 29230 consiste en contar con la participación de las Empresas del Sector Privado tanto de los gobiernos regionales y locales. Toda vez que permite a las empresas pagar el impuesto a la renta del año siguiente hasta por un 50 %, siempre que se encarguen de financiar la ejecución de una obra pública. Este mecanismo brinda la posibilidad de cooperar al bienestar de la sociedad, mejorar la participación con las comunidades locales y traza una imagen de responsabilidad y compromiso con el desarrollo de la región piurana.	La Ley N° 29230, denominada “Ley de Obras por Impuestos”, es una norma legal expedida por el Estado Peruano y fue creada con el fin de acelerar y hacer más competente la realización de la inversión pública en todo el país. La Ley permite que una empresa del sector privado, en forma individual o a través de consorcio, financie y ejecute proyectos priorizados por los Gobiernos Regionales, Locales, Mancomunidades, Universidades estatales o Entidades del Gobierno Nacional, para luego redimir la inversión total realizada a través de un certificado para el pago de su impuesto a la renta. De esta manera, el País logra contar con inversión ejecutada de manera activa y útil, y la empresa privada tiene la oportunidad de contribuir rápidamente a generar el desarrollo del país.	Que las Obras por Impuestos es un mecanismo de inversión pública en la cual interviene la empresa privada, para que financie o ejecute proyectos priorizados, a efectos de contribuir con el desarrollo de la Región Piura	No existe
2.- Cual es la situación actual de la Región Piura, posterior al Fenómeno de El Niño Costero?	Dos años después de El Fenómeno del Niño Costero, la Región Piura aún sigue sucumbida en un caos de polvoriento, huecos en las pistas, pueblos aislados,	El efecto del Fenómeno del Niño Costero ocasionó gran impacto de destrucción en la región Piura, así como en la vida de la población, toda vez que los daños hasta la fecha	Las fuertes lluvias fueron las principales causantes del desastre de este evento climático que causó graves daños en norte del Perú. Las lluvias ocasionaron	El efecto del Fenómeno de El Niño Costero ocasionó gran pérdida y destrucción de la infraestructura vial, por lo que se vienen	Los entrevistados concuerdan en que la Región Piura fue afectada con el Fenómeno de El Niño Costero

	puentes destruidos, carreteras destruidas y en mal estado, por lo que el Gobierno regional de Piura, viene ejecutando obras por impuestos para su reconstrucción vial.	vienen causando malestar como: focos infecciosos, enfermedades virales, plagas, destrucción de carreteras, vías de acceso a centros poblados, destrucción de pistas, veredas, badenes, puentes, cunetas, entre otros. actualmente nuestra región se viene ejecutando proyectos de reconstruyendo a través de Obras de Impacto, obras millonarias ejecutadas por las grandes empresas posicionadas en Piura bajo la modalidad de obras por impuestos, estas empresas adoptan una política de responsabilidad y compromiso de desarrollo.	inundaciones, derrumbes y desbordes que afectaron principalmente las vías de acceso quedando restringidas a las vías secundarias y trochas carrózales hacia los centros poblados y el 50% es intransitable, al igual en la ciudad hay una gran destrucción de Pistas, veredas, avenidas.	ejecutando obras millonarias por empresas privadas para su reconstrucción.	
3.-En qué situación se encuentran las pistas y veredas de la Región Piura, posterior al Fenómeno de El Niño Costero?	la Región Piura fue afectada en un 60% en su estructura vial, debido a que la gran parte de las ciudades no cuentan con un sistema de evacuación de las aguas pluviales adecuado y moderno, lo cual ha generado que las intensas lluvias y la exposición de las elevadas temperaturas solares levanten la carpeta asfáltica destruyendo las pistas y veredas, por lo que existen avenidas y calles principales en las que no se registra pavimento, habiendo quedado totalmente destruidas.	Después de El Fenómeno del Niño Costero la región Piura se convirtió en un pueblo fantasma, en un pueblo cubierto por una nube de polvo, pueblos destruidos y gran porcentaje de las vías afectadas, Piura es una de las regiones más afectadas, la secuela de la furia de la naturaleza se ve claramente. El río Piura se desbordó el 27 de marzo e inundó los distritos de Piura, Catacaos, Castilla y Cura Mori. Actualmente, varios sectores lucen como si el colapso del afluente los hubiese afectado recientemente. En Julio del 2017 se transfirió el dinero para que el Gobierno Regional y	"El fenómeno de El Niño Costero destruyó y afectó vías de la ciudad de Piura, sufrieron daños por la inundación causada por los desbordes del Río Piura y las lluvias. Las Av. Progreso, Los Tallanes y Grau se encontraban en mal estado. Las últimas dos vienen siendo rehabilitadas, así como otras vías principales y auxiliares."	La región Piura se encuentra afecta en un 60%, las grandes avenidas están destruidas y también los diferentes distritos se han visto afectados en sus pistas, veredas, carreteras, es decir Piura se ha convertido en un pueblo fantasma, por las nubes de polvo y por su infraestructura destruida.	No existe

		la Municipalidad de Piura ejecuten la rehabilitación y el fortalecimiento de barreras ribereñas y un paquete de obras en pistas y veredas.			
4. ¿Qué proyectos se han ejecutado en la Región Piura, para la reconstrucción vial a través de Obras por Impuestos?	El mecanismo de Obras por Impuestos en la Región Piura, es totalmente relevante, es más la Región ha sido premiada por Proinversión por ser unas de las principales en ejecutar obras bajo este mecanismo, por ende luego de la destrucción como producto de las intensas lluvias y el desborde de quebradas y ríos, se han ejecutado importantes obras para la reconstrucción vial, a manera de ejemplo tenemos la Construcción del Puente peatonal y vehicular que une Piura y Castilla "Juan Pablo II", la obra de Mejoramiento de la Av. Sánchez Cerro con una inversión de 97 millones de soles, la obra de la Av. José Aguilar Santisteban por más de 40 millones que permitirá unir el sector Oeste con el Este y poblaciones que residen en los distritos de Piura y 26 de Octubre.	La Contraloría General de la República a través de los controles simultáneos viene fiscalizando el financiamiento de 11 caminos vecinales en la provincia de Ayabaca, por un monto de 300 millones de soles, dichas obras servirán para reconstruir los caminos rurales de esa jurisdicción, caminos que fueron destruidos y dejaron a varios pueblos aislados, asimismo también se vienen ejecutando obras de reforzamiento de las defensas ribereñas en la zona urbana del río Piura con una inversión, que ejecutará el Gobierno Regional de Piura en los dos tramos de 10.5 kilómetros, supera los 235 millones de soles. es decir la cartera de proyectos que maneja el plan integral de la Reconstrucción con Cambios viene generando que grandes empresas del Sector Privado ejecuten esas listas de proyectos a través del Mecanismo de Obras por Impuestos.	El funcionario manifestó que grandes empresas del sector privado vienen comprometándose al desarrollo de la Región Piura, apostando por su reconstrucción, en razón a ello vienen ejecutando obras por impuestos, tales como construcción de Colegios, Alcantarillado, Pistas y Veredas entre otros proyectos, asimismo manifiesta que en el 2018 la empresa Inkafarma ha logrado pavimentar calles con bloquetas en la Urbanización Santa Ana, debiendo resaltar que es una urbanización antigua de la ciudad de Piura y no contaba con drenaje pluvial, y a través de este mecanismo de obras por impuestos, se tiene una urbanización con drenaje moderno, lo cual esperamos que más empresas se sigan involucrando en la ejecución de proyectos.	Construcción del Puente peatonal y vehicular que une Piura y Castilla "Juan Pablo II", la obra de Mejoramiento de la Av. Sánchez Cerro con una inversión de 97 millones de soles, la obra de la Av. Josu Aguilar Santisteban por más de 40 millones, así como pistas, veredas y caminos rurales.	El funcionario de la Contraloría General de la República hace una mayor precisión de la ejecución de Obras por impuestos, todas vez que ellos constantemente viene realizando controles a las obras que se ejecutan a través de este mecanismo, es decir Obras por Impuestos.
5. Cuáles son las empresas potenciales para	El gobierno Regional acuerda mediante sesión de consejo la relación de proyectos	Piura tiene un gran potencial de empresas del sector privado en diversos rubros, pero no todas	La Región Piura se ha convertido en un eje potencial de inversión privada, por ende,	Banco de Crédito del Perú, Mi banco, Graña y Montero Petrolera SA,	No existe

<p>ejecutar obras por Impuestos en la Región Piura?</p>	<p>priorizados para ser ejecutados a través del mecanismo de obras por impuestos, dichos proyectos deben ajustarse a la normativa del Invierte.pe y posteriormente la relación de proyectos se remite a Proinversión para su divulgación y asistencia técnica para que las empresas privadas interesadas puedan ejecutar proyectos, pues en la Región Piura empresas de renombre nacional y local vienen ejecutando Obras por impuestos, así tenemos: Banco de Crédito del Perú, Mi banco, Graña y Montero Petrolera SA, Cementos Pacasmayo S.A.A, Scotiabank Perú S.A.A, Consorcio Interbank, Backus, Asbanc, CNCP Perú SA. (antes Petrobras), Savia Perú, Inkafarma, Eckerd Perú S.A entre otras.</p>	<p>ejecutan obras por impuestos, toda vez que a la ley d obras por impuestos n° 29230 tiene muchos cuellos de botellas que muchas veces hace engorrosa la participación del sector privado; pero a la fecha existe un gran número de empresas comprometidas por el desarrollo de la Región, siendo las sobresalientes el Grupo BCP, INTERBANK, COMPAÑIA MINERA ANTAMINA, ASBANC, BACKUS, ENTRE OTRAS.</p>	<p>hay muchas empresas de capitales nacionales y extranjeros que realizan actividad empresarial, por ende, generan impuesto a la renta. Estas empresas tienen en sus políticas internas lo referente a desarrollo social, es lo que hacen que participen a través del mecanismo de obras por impuestos, generando desarrollo social y económico a los pueblos beneficiados, por ende siguiendo con la pregunta pues tenemos la empresa Interbank que ha ejecutado grandes obras a través de este mecanismo, así como también Cementos Pacasmayo, Banco de crédito del Perú, Scotiabank, Graña y Montero, la Asociación de Bancos, Minsky Mayo, entre otras.</p>	<p>Cementos Pacasmayo S.A.A, Scotiabank Perú S.A.A, Consorcio Interbank, Backus, Asbanc, CNCP Perú SA. (antes Petrobras), Savia Perú, Inkafarma, Eckerd Perú S.A entre otras.</p>	
<p>6. ¿Cuándo se habla de reconstrucción vial, a que obras en específico está referida y si las mismas forman parte de las necesidades primordiales de la población Piurana?</p>	<p>hablar de infraestructura vial abarca las especificaciones técnicas y diseños de construcciones seguras para que la población pueda desplazarse o transitar de manera fluida y segura a través de Vías - rutas, carreteras, puentes, etc.; asimismo se debe tener presente que la Región Piura viene siendo una de las</p>	<p>La región Piura viene siendo beneficiada con la ejecución de obras por impuestos, por haberse tenido en cuenta este mecanismo legal para la Reconstrucción con Cambios posterior al Fenómeno de El Niño Costero, por lo que existe una gran lista de proyectos priorizados; construcción de Pistas, Veredas, Carreteras, caminos rurales entre otros, los</p>	<p>Hablar de reconstrucción vial es imaginarse que toda la Región Piura necesita reconstruirse, toda vez de que ha sido afectada por un fenómeno natural sin precedentes, como es el NIÑO COSTERO, tal es la magnitud de la destrucción, que no solo es vial, sino también casas, colegios, puestos de salud, entre otros. El hablar de reconstrucción vial es poder</p>	<p>Reconstrucción vial en específico pistas, veredas, carreteras, puentes, caminos y todo forma parte de las necesidades primordiales de la población Piurana.</p>	<p>No existe</p>

	regiones más productiva del Perú, por ende es necesario e importante contar con una infraestructura vial totalmente moderna, es decir debe tener una semaforización inteligente como las grandes ciudades del mundo, señalización de vías principales - auxiliares, puentes modernos, carreteras, badenes, pistas con sistema de evacuación de aguas pluviales, pavimentación de calles, pistas y veredas.	mismos que aparecen en el portal de Proinversión a efectos de que las empresas del sector privado puedan ejecutarlas con cargo al impuesto a la Renta. A los proyectos de reconstrucción se les brindó la categoría de priorización porque la Región Piura fue declarada en Emergencia como consecuencia del desastre natural, y al haber quedado destruida es de vital importancia su reconstrucción.	recuperar toda la infraestructura destruida de los Puentes, Carreteras, Caminos, Pistas y veredas. lo antes mencionado es una necesidad primordial toda vez que Piura se ha convertido en una ciudad intransitable, llena de huecos y polvo, y si miramos a los distritos y provincias que conforman la región pues también existe destrucción de su infraestructura vial, sin irnos muy lejos, en la provincia de Chulucanas han quedado 4 caseríos aislados, es gente tiene que cruzar el río en balsas o cámaras de llantas para poder acceder a los pueblos cercanos y encontrar comida, y esto es por el Niño Costero arrasó con los puentes y las vías de acceso.		
7.- Piura tiene proyectos priorizados para ser ejecutados mediante obras por impuestos, cuáles son y porque se les ha brindado esa categoría de priorización?	Sí, existen proyectos priorizados en infraestructura vial y vienen siendo promocionados en el portal web de Proinversión a efectos de que las empresas del sector privado puedan ejecutarlas y en lugar de pagar su impuesto a la Renta en efectivo, lo paguen a través de ejecución de obras públicas en su localidad. Piura es una de las 13 regiones que forma parte del Plan Integral de Reconstrucción con Cambios	La región Piura viene siendo beneficiada con la ejecución de obras por impuestos, por haberse tenido en cuenta este mecanismo legal para la Reconstrucción con Cambios posterior al Fenómeno de El Niño Costero, por lo que existe una gran lista de proyectos priorizados; construcción de Pistas, Veredas, Carreteras, caminos rurales entre otros, los mismos que aparecen en el portal de Proinversión a efectos de que las empresas del sector	El gobierno central al declarar en emergencia a la Región Piura por haberse visto afectada en un 80% como consecuencia del devastador Niño Costero, le asignó un millonario presupuesto, para poder reconstruirla, pero también existe el compromiso social de las grandes empresas privadas que vienen ejecutando grandes obras de impacto social, como lo es reconstrucción de Colegios, Puestos de Salud, Pistas, Veredas, Alcantarillado,	La Región Piura tienen proyectos priorizados, existe una gran lista y a la fecha se vienen ejecutando varios de los proyectos colgados en el portal de Proinversión.	El funcionario del Gobierno Regional de Piura hace referencia de los proyectos en formal global es decir a lo que concierne a toda la región Piura para la reconstrucción; sin embargo el Alcalde la provincia de Piura habla respecto a los proyectos que tiene su comuna en beneficio de sus pobladores.

	<p>por haber sido afectada por el Fenómeno de El Niño Costero, por ende se han priorizado una serie de obras en la reconstrucción vial, siendo las principales: CARRTERAS, PISTAS Y VEREDAS, por ser la primordial infraestructura en reconstruir, toda que permite que la población pueda trasladarse de forma segura, así como también les permite un crecimiento económico y social.</p>	<p>privado puedan ejecutarlas con cargo al impuesto a la Renta. A los proyectos de reconstrucción se les brindó la categoría de priorización porque la Región Piura fue declarada en Emergencia como consecuencia del desastre natural, y al haber quedado destruida es de vital importancia su reconstrucción.</p>	<p>la Municipalidad Provincial de Piura tiene 17 proyectos de perfiles en pistas y veredas que serán ejecutados bajo el Mecanismo de Obras por Impuestos, a estos perfiles se les ha brindado la categoría de priorización por se trata de Asentamientos Humanos que necesitan tener pistas y veredas, asimismo tenemos perfiles para reconstruir pistas y veredas en las principales urbanizaciones de Piura tales como: Santa María del Pinar, Los Geranios, Los Bancarios, La alborada, Miraflores, Los tallanes, entre otras. y por qué se han priorizado las antes mencionadas, por son zonas donde no existe rastros de carpeta asfáltica, por toda fue arrasada con el desborde del Rio Piura.</p>		
<p>Conclusión final: El mecanismo de Obras por Impuestos es esencial para la reconstrucción vial de la Región de Piura, la intervención de la empresa privada comprometida con el desarrollo económico y social</p>					

#### Anexo 4. Matriz de desgrabación de las entrevistas

PREGUNTA	E 1: Gerente General del Gobierno Regional de Piura
1. ¿En qué consiste las obras por impuestos para la reconstrucción vial de Piura?	Las Obras por Impuestos conforma un mecanismo de inversión pública con la intervención del sector privado que permite una eficiente actuación de los proyectos y que viene siendo utilizado en el proceso de Reconstrucción con Cambios en la región Piura afectada por el Fenómeno de El Niño Costero.
2. ¿Cuál es la situación actual de la Región Piura, posterior al Fenómeno de El Niño Costero?	Dos años después de El Fenómeno del Niño Costero, la Región Piura aún sigue sucumbida en un caos de polvoriento, huecos en las pistas, pueblos aislados, puentes destruidos, carreteras destruidas y en mal estado, por lo que el Gobierno regional de Piura, viene ejecutando obras por impuestos para su reconstrucción vial.
3. ¿En qué situación se encuentran las pistas y veredas de la Región Piura, posterior al Fenómeno de El Niño Costero?	la Región Piura fue afectada en un 60% en su estructura vial, debido a que la gran parte de las ciudades no cuentan con un sistema de evacuación de las aguas pluviales adecuado y moderno, lo cual ha generado que las intensas lluvias y la exposición de las elevadas temperaturas solares levanten la carpeta asfáltico destruyendo las pistas y veredas, por lo que existen avenidas y calles principales en las que no se registra pavimento, habiendo quedado totalmente destruidas.
4. ¿Qué proyectos se han ejecutado en la Región Piura, para la reconstrucción vial a través de Obras por Impuestos?	El mecanismo de Obras por Impuestos en la Región Piura, es totalmente relevante, es más la Región ha sido premiada por Proinversión por ser unas de las principales en ejecutar obras bajo este mecanismo, por ende luego de la destrucción como producto de las intensas lluvias y el desborde de quebradas y ríos, se han ejecutado importantes obras para la reconstrucción vial, a manera de ejemplo tenemos la Construcción del Puente peatonal y vehicular que une Piura y Castilla "Juan Pablo II", la obra de Mejoramiento de la Av. Sánchez Cerro con una inversión de 97 millones de soles, la obra de la Av. José Aguilar Santisteban por más de 40 millones que permitirá unir el sector Oeste con el Este y poblaciones que residen en los distritos de Piura y 26 de Octubre.



<p>5. ¿Cuáles son las empresas potenciales para ejecutar obras por Impuestos en la Región Piura?</p>	<p>El gobierno Regional acuerda mediante sesión de consejo la relación de proyectos priorizados para ser ejecutados a través del mecanismo de obras por impuestos, dichos proyectos deben ajustarse a la normativa del Invierte.pe y posteriormente la relación de proyectos se remite a Proinversión para su divulgación y asistencia técnica para que las empresas privadas interesadas puedan ejecutar proyectos, pues en la Región Piura empresas de renombre nacional y local vienen ejecutando Obras por impuestos, así tenemos: Banco de Crédito del Perú, Mi banco, Graña y Montero Petrolera SA, Cementos Pacasmayo S.A.A, Scotiabank Perú S.A.A, Consorcio Interbank, Backus, Asbanc, CNCP Perú SA. (antes Petrobras), Savia Perú, Inkafarma, Eckerd Perú S.A entre otras.</p>
<p>6. ¿Cuándo se habla de reconstrucción vial, a que obras en específico está referida y si las mismas forman parte de las necesidades primordiales de la población Piurana?</p>	<p>hablar de infraestructura vial abarca las especiaciones técnicas y diseños de construcciones seguras para que la población pueda desplazarse o transitar de manera fluida y segura a través de Vías - rutas, carreteras, puentes, etc.; asimismo se debe tener presente que la Región Piura viene siendo una de las regiones más productiva del Perú, por ende es necesario e importante contar con una infraestructura vial totalmente moderna, es decir debe tener una semaforización inteligente como las grandes ciudades del mundo, señalización de vías principales - auxiliares, puentes modernos, carreteras, badenes, pistas con sistema de evacuación de aguas pluviales, pavimentación de calles, pistas y veredas.</p>
<p>7. ¿Piura tiene proyectos priorizados para ser ejecutados mediante obras por impuestos, cuáles son y porque se les ha brindado esa categoría de priorización ?</p>	<p>Sí, existen proyectos priorizados en infraestructura vial y vienen siendo promocionados en el portal web de Proinversión a efectos de que las empresas del sector privado puedan ejecutarlas y en lugar de pagar su impuesto a la Renta en efectivo, lo paguen a través de ejecución de obras públicas en su localidad. Piura es una de las 13 regiones que forma parte del Plan Integral de Reconstrucción con Cambios por haber sido afectada por el Fenómeno de El Niño Costero, por ende se han priorizado una serie de obras en la reconstrucción vial, siendo las principales: CARRTERAS, PISTAS Y VEREDAS, por ser la primordial infraestructura en reconstruir, toda que permite que la población pueda trasladarse de forma segura, así como también les permite un crecimiento económico y social.</p>

PREGUNTA	E 2: Gerente Regional de Control de Piura
1. ¿En qué consiste las obras por impuestos para la reconstrucción vial de Piura?	Ley de Obras por Impuestos N° 29230 consiste en contar con la participación de las Empresas del Sector Privado tanto de los gobiernos regionales y locales. Toda vez que permite a las empresas pagar el impuesto a la renta del año siguiente hasta por un 50 %, siempre que se encarguen de financiar la ejecución de una obra pública. Este mecanismo brinda la posibilidad de cooperar al bienestar de la sociedad, mejorar la participación con las comunidades locales y traza una imagen de responsabilidad y compromiso con el desarrollo de la región piurana.
2. ¿Cuál es la situación actual de la Región Piura, posterior al Fenómeno de El Niño Costero?	El efecto del Fenómeno del Niño Costero ocasionó gran impacto de destrucción en la región Piura, así como en la vida de la población, toda vez que los daños hasta la fecha vienen causando malestar como: focos infecciosos, enfermedades virales, plagas, destrucción de carreteras, vías de acceso a centros poblados, destrucción de pistas, veredas, badenes, puentes, cunetas, entre otros. actualmente nuestra región se viene ejecutando proyectos de reconstruyendo a través de Obras de Impacto, obras millonarias ejecutadas por las grandes empresas posicionadas en Piura bajo la modalidad de obras por impuestos, estas empresas adoptan una política de responsabilidad y compromiso de desarrollo.
3.¿En qué situación se encuentran las pistas y veredas de la Región Piura, posterior al Fenómeno de El Niño Costero?	Después de El Fenómeno del Niño Costero la región Piura se convirtió en un pueblo fantasma, en un pueblo cubierto por una nube de polvo, pueblos destruidos y gran porcentaje de las vías afectadas, Piura es una de las regiones más afectadas, la secuela de la furia de la naturaleza se ve claramente. El río Piura se desbordó el 27 de marzo e inundó los distritos de Piura, Catacaos, Castilla y Cura Mori. Actualmente, varios sectores lucen como si el colapso del afluente los hubiese afectado recientemente. En Julio del 2017 se transfirió el dinero para que el Gobierno Regional y la Municipalidad de Piura ejecuten la rehabilitación y el fortalecimiento de barreras ribereñas y un paquete de obras en pistas y veredas.
4. ¿Qué proyectos se han ejecutado en la Región Piura, para la reconstrucción vial a través de Obras por Impuestos?	La Contraloría General de la República a través de los controles simultáneos viene fiscalizando el financiamiento de 11 caminos vecinales en la provincia de Ayabaca, por un monto de 300 millones de soles, dichas obras servirán para reconstruir los caminos rurales de esa jurisdicción, caminos que fueron destruidos y dejaron a varios pueblos aislados, asimismo también se vienen ejecutando obras de reforzamiento de las defensas ribereñas en la zona urbana del río Piura con una inversión, que ejecutará el Gobierno Regional de Piura en los dos tramos de 10.5 kilómetros, supera los 235 millones de soles. es decir la cartera de proyectos que maneja el plan integral de la Reconstrucción con Cambios viene generando que grandes empresas del Sector Privado ejecuten esas listas de proyectos a través del Mecanismo de Obras por Impuestos.

<p>5. ¿Cuándo se habla de reconstrucción vial, a que obras en específico está referida y si las mismas forman parte de las necesidades primordiales de la población Piurana?</p>	<p>La infraestructura vial es el mecanismo a través del cual se le otorga conexión terrestre al país para el transporte de personas y de carga, incentivando a la realización de actividades productivas, de servicios, de distracción y turísticas. Hablar de la reconstrucción vial de la Región Piura se refiere a RECONSTRUIR vías rurales, carreteras, pistas, veredas, puentes; es decir se trata de levantar todo lo que fue destruido por el Fenómeno del Niño Costero y cambiarle el Aspecto estético a la región y darle ese realce de una ciudad moderna con gran potencial de económico y social. Respecto a los proyectos priorizados para ser ejecutados en el Portal Web de Proinversión existe una amplia lista de proyectos priorizados a través de ejecución de obras por impuestos y un gran volumen en obras de pistas y veredas.</p>
<p>6. ¿Piura tiene proyectos priorizados para ser ejecutados mediante obras por impuestos, cuáles son y porque se les ha brindado esa categoría de priorización?</p>	<p>La región Piura viene siendo beneficiada con la ejecución de obras por impuestos, por haberse tenido en cuenta este mecanismo legal para la Reconstrucción con Cambios posterior al Fenómeno de El Niño Costero, por lo que existe una gran lista de proyectos priorizados; construcción de Pistas, Veredas, Carreteras, caminos rurales entre otros, los mismos que aparecen en el portal de Proinversión a efectos de que las empresas del sector privado puedan ejecutarlas con cargo al impuesto a la Renta. A los proyectos de reconstrucción se les brindó la categoría de priorización porque la Región Piura fue declarada en Emergencia como consecuencia del desastre natural, y al haber quedado destruida es de vital importancia su reconstrucción.</p>
<p>7. ¿Cuáles son las empresas potenciales para ejecutar obras por Impuestos en la Región Piura?</p>	<p>Piura tiene un gran potencial de empresas del sector privado en diversos rubros, pero no todas ejecutan obras por impuestos, toda vez que a la ley d obras por impuestos n° 29230 tiene muchos cuellos de botellas que muchas veces hace engorrosa la participación del sector privado; pero a la fecha existe un gran número de empresas comprometidas por el desarrollo de la Región, siendo las sobresalientes el Grupo BCP, INTERBANK, COMPAÑIA MINERA ANTAMINA, ASBANC, BACKUS, ENTRE OTRAS.</p>

PREGUNTA	E 3: Alcalde Provincial de Piura
1. ¿En qué consiste las obras por impuestos para la reconstrucción vial de Piura?	La Ley N° 29230, denominada “Ley de Obras por Impuestos”, es una norma legal expedida por el Estado Peruano y fue creada con el fin de acelerar y hacer más competente la realización de la inversión pública en todo el país. La Ley permite que una empresa del sector privado, en forma individual o a través de consorcio, financie y ejecute proyectos priorizados por los Gobiernos Regionales, Locales, Mancomunidades, Universidades estatales o Entidades del Gobierno Nacional, para luego redimir la inversión total realizada a través de un certificado para el pago de su impuesto a la renta. De esta manera, el País logra contar con inversión ejecutada de manera activa y útil, y la empresa privada tiene la oportunidad de contribuir rápidamente a generar el desarrollo del país.
2. ¿Cuál es la situación actual de la Región Piura, posterior al Fenómeno de El Niño Costero?	Las fuertes lluvias fueron las principales causantes del desastre de este evento climatológico que causó graves daños en el norte del Perú. Las lluvias ocasionaron inundaciones, derrumbes y desbordes que afectaron principalmente las vías de acceso quedando restringidas a las vías secundarias y trochas carrózales hacia los centros poblados y el 50% es intransitable, al igual en la ciudad hay una gran destrucción de Pistas, veredas, avenidas.
3. ¿En qué situación se encuentran las pistas y veredas de la Región Piura, posterior al Fenómeno de El Niño Costero?	El fenómeno de El Niño Costero destruyó y afectó vías de la ciudad de Piura, sufrieron daños por la inundación causada por los desbordes del Río Piura y las lluvias. Las Av. Progreso, Los Tallanes y Grau se encontraban en mal estado. Las últimas dos vienen siendo rehabilitadas, así como otras vías principales y auxiliares.
4. ¿Qué proyectos se han ejecutado en la Región Piura, para la reconstrucción vial a través de Obras por Impuestos?	El funcionario manifestó que grandes empresas del sector privado vienen comprometiéndose al desarrollo de la Región Piura, apostando por su reconstrucción, en razón a ello vienen ejecutando obras por impuestos, tales como construcción de Colegios, Alcantarillado, Pistas y Veredas entre otros proyectos, asimismo manifiesta que en el 2018 la empresa Inkafarma ha logrado pavimentar calles con bloquetas en la Urbanización Santa Ana, debiendo resaltar que es una urbanización antigua de la ciudad de Piura y no contaba con drenaje pluvial, y a través de este mecanismo de obras por impuestos, se tiene una urbanización con drenaje moderno, lo cual esperamos que más empresas se sigan involucrando en la ejecución de proyectos.

<p>5. ¿Cuáles son las empresas potenciales para ejecutar obras por Impuestos en la Región Piura?</p>	<p>La Región Piura se ha convertido en un eje potencial de inversión privada, por ende, hay muchas empresas de capitales nacionales y extranjeros que realizan actividad empresarial, por ende, generan impuesto a la renta. Estas empresas tienen en sus políticas internas lo referente a desarrollo social, es lo que hacen que participen a través del mecanismo de obras por impuestos, generando desarrollo social y económico a los pueblos beneficiados, por ende siguiendo con la pregunta pues tenemos la empresa Interbank que ha ejecutado grandes obras a través de este mecanismo, así como también Cementos Pacasmayo, Banco de crédito del Perú, Scotiabank, Graña y Montero, la Asociación de Bancos, Minsky Mayo, entre otras.</p>
<p>6. ¿Cuándo se habla de reconstrucción vial, a que obras en específico está referida y si las mismas forman parte de las necesidades primordiales de la población Piurana?</p>	<p>Hablar de reconstrucción vial es imaginarse que toda la Región Piura necesita reconstruirse, toda vez de que ha sido afectada por un fenómeno natural sin precedentes, como es el NIÑO COSTERO, tal es la magnitud de la destrucción, que no solo es vial, sino también casas, colegios, puestos de salud, entre otros. El hablar de reconstrucción vial es poder recuperar toda la infraestructura destruida de los Puentes, Carreteras, Caminos, Pistas y veredas. lo antes mencionado es una necesidad primordial toda vez que Piura se ha convertido en una ciudad intransitable, llena de huecos y polvo, y si miramos a los distritos y provincias que conforman la región pues también existe destrucción de su infraestructura vial, sin irnos muy lejos, en la provincia de Chulucanas han quedado 4 caseríos aislados, es gente tiene que cruzar el río en balsas o cámaras de llantas para poder acceder a los pueblos cercanos y encontrar comida, y esto es por el Niño Costero arrasó con los puentes y las vías de acceso.</p>
<p>7. ¿Piura tiene proyectos priorizados para ser ejecutados mediante obras por impuestos, cuáles son y porque se les ha brindado esa categoría de priorización ?</p>	<p>El gobierno central al declarar en emergencia a la Región Piura por haberse visto afectada en un 80% como consecuencia del devastador Niño Costero, le asignó un millonario presupuesto, para poder reconstruirla, pero también existe el compromiso social de las grandes empresas privadas que vienen ejecutando grandes obras de impacto social, como lo es reconstrucción de Colegios, Puestos de Salud, Pistas, Veredas, Alcantarillado, la Municipalidad Provincial de Piura tiene 17 proyectos de perfiles en pistas y veredas que serán ejecutados bajo el Mecanismo de Obras por Impuestos, a estos perfiles se les ha brindado la categoría de priorización por se trata de Asentamientos Humanos que necesitan tener pistas y veredas, asimismo tenemos perfiles para reconstruir pistas y veredas en las principales urbanizaciones de Piura tales como: Santa María del Pinar, Los Geranios, Los Bancarios, La alborada, Miraflores, Los tallanes, entre otras. y por qué se han priorizado las antes mencionadas, por son zonas donde no existe rastros de carpeta asfáltica, por toda fue arrasada con el desborde del Río Piura.</p>



*Figura 8:* Ubicación de la región



*Figura 9:* Av. Irázola – Distrito de Castilla – Piura





*Figura 10:* Av. Gullman cruce con Circunvalación – Distrito de Veintiséis de Octubre – Piura.



*Figura 11:* Av. Luis Montero – Distrito de Castilla - Piura



*Figura 12: Av. Cáceres frente a la Universidad Cesar Vallejo – Distrito de Veintiséis de Octubre – Piura*



*Figura 13: Carretera Piura – Paita destruida en el año 2017*





*Figura 14:* Carretera interprovincial Morropón – Chulucanas – Piura



*Figura 15:* Vista panorámica del bajo Piura, inundado tras el desborde del Rio Piura



*Figura 16:* Vista Panorámica de la ciudad de Piura





*Figura 17:* Vista del cuarto puente de Piura, en su máximo caudal del día 27/03/2017 (desborde del Rio Piura).



*Figura 18:* Pueblos aislados en el Caserío de Montero – Provincia de Ayabaca



*Figura 19:* Caseríos Aislados en el Distrito de Tambogrande



*Figura 20:* Obras por impuestos (pistas y veredas)– Distrito de Veintiséis de Octubre - Piura



*Figura 21:* Av. Grau - Construcción anillo vial a través de obras por impuestos





Tabla 4.  
Informe de daños por lluvias e inundaciones año 2017

DEPARTAMENTO	VIDA Y SALUD			VIVIENDAS		LOCALES PÚBLICOS		TRANSPORTES			AGRICULTURA	
	Dañificados	Afectados	Fallecidos	Colapsadas e Inhabitables	Afectadas	II.EE. (1)	EE.SS. (2)	C. Rurales (3)	Carreteras (4)	Puentes (5)	Canales de Riego (6)	Áreas de Cultivo (7)
TUMBES	1.022	56.661	.	229	14.340	77	38	218	106	1	1.378	13.530
PIURA	91.835	310.570	17	14.193	71.008	755	198	1.310	904	93	2.469	22.684
LAMBAYEQUE	54.069	131.419	9	11.728	29.456	361	126	904	218	143	637	4.864
LA LIBERTAD	74.487	379.097	24	18.816	104.039	463	156	22.181	1.629	93	6.674	28.458
ANCASH	34.958	103.340	27	4.981	24.108	345	105	877	1.701	262	2.066	7.777
LIMA REGIÓN	16.760	39.029	16	3.675	10.063	296	91	4.280	6.511	237	35.858	11.503
CAJAMARCA	1.064	10.531	8	406	2.222	100	17	277	590	47	127	4.016
TOTAL NORTE	274.195	1.030.647	101	54.028	255.236	2.397	731	30.047	11.659	876	49.209	92.832
TOTAL PAÍS	293.071	1.372.360	158	58.271	334.518	3.172	997	44.408	16.857	1.192	85.266	133.662

Tabla 5

Lista de proyectos adjudicados y concluidos en infraestructura vial mediante obras por impuestos 2017 y 2018

N°	DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	ENTIDAD PÚBLICA	EMPRESA	FECHA BUENA PRO	ESTADO	SNIP	NOMBRE DEL PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA	SECTOR	MONTO DE INVERSIÓN <sup>(4)</sup> (Millones de Soles)	TOTAL DE POBLACIÓN BENEFICIADA
1	Piura	Piura		Municipalidad Provincial de Piura	Banco de Crédito del Perú-BCP	1/04/2010	Concluido	116004	REHABILITACION Y CONSTRUCCION DE PISTAS Y VEREDAS EN URB. ANGAMOS I ETAPA, DEL DISTRITO DE PIURA, PROVINCIA DE PIURA - PIURA	Transporte Urbano	4.59	1,362
2	Piura			Gobierno Regional de Piura	Etiker Perú S.A - Inkafarma e Interbank	13/08/2013	Concluido	211276	MEJORAMIENTO DE LA AV. VICE. ENTRE AV. SÁNCHEZ CERRO Y LA AV. ANDRÉS AVEUNO CÁCERES DEL DISTRITO, PROVINCIA Y REGIÓN PIURA	Transporte Urbano	5.25	289,234
3	Piura	Morropón	La Matanza	Municipalidad Distrital de La Matanza	Scotiabank Perú S.A.A.	23/04/2014	Concluido	214391	MEJORAMIENTO DE CARRETERA KM 62 - LA MATANZA, PALO VERDE DEL DISTRITO DE LA MATANZA, PROVINCIA DE MORROPON - PIURA	Transporte	5.73	5,928
4	Piura	Sullana		Municipalidad Provincial de Sullana	Cementos Pacasmayo S.A.A.	1/07/2014	Concluido	134246	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL EN LA AVENIDA JOSE DE LAMA TRAMO COMPRENDIDO ENTRE AV. DOS DE MAYO Y OVALO, DISTRITO DE SULLANA, PROVINCIA DE SULLANA - PIURA	Transporte	15.79	171,296
5	Piura	Morropón		Municipalidad Provincial de Morropón	Banco de Crédito del Perú-BCP	5/08/2014	Concluido	205224	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA VECINAL ENTRE PI - 108 - HUAPALAS - LA ENCANTADA, DISTRITO DE CHULLUCANAS , PROVINCIA DE MORROPON, PIURA	Transporte	11.32	3,068
6	Piura	Morropón		Municipalidad Provincial de Morropón	Banco de Crédito del Perú-BCP	5/08/2014	Concluido	274765	MEJORAMIENTO DE CALLES EN EL CENTRO POBLADO DE LA ENCANTADA, DISTRITO DE CHULLUCANAS, PROVINCIA DE MORROPON - PIURA	Transporte	10.90	2,723
7	Piura			Gobierno Regional de Piura	Consortio Interbank - Backus -Cementos Pacasmayo	29/12/2018	Concluido	61017	MEJORAMIENTO DE LA AV. SÁNCHEZ CERRO TRAMO, AV. GULLMAN - AV. CHULLUCANAS - DISTRITO DE PIURA , PROVINCIA DE PIURA - PIURA	Transporte	95.56	195,150
8	Piura			Gobierno Regional de Piura	Banco Internacional del Perú S.A.A. - Interbank	31/03/2019	Concluido	236644	CONSTRUCCION DE PUENTE VEHICULAR Y PEATONAL JUAN PABLO II Y ACCESOS - PIURA	Transporte	61.11	426,898
9	Piura			Gobierno Regional de Piura	Banco de Crédito del Perú-BCP	6/03/2017	Adjudicado	213907	MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD EN LA CARRETERA VECINAL RUTA N PI-603 : EMP. PI-102 - EMP. PI-101 (EL ARENAL), TRAMO EMP. PI-101 (EL ARENAL) - DV. PUEBLO NUEVO (SAN LUCAS) - PROVINCIA PAITA - PIURA , DISTRITO DE ARENAL - PAITA - PIURA	Transporte	16.99	1,373
10	Piura			Gobierno Regional de Piura	Banco de Crédito del Perú-BCP y Mi Banco	21/04/2017	Adjudicado	371635	MEJORAMIENTO DE LA AV. JOSE EUGENIO AGUILAR SANTISTEBAN, ENTRE LA AV. 147,0148; Y LA VIA COLECTORA OESTE, DE LOS DISTRITOS DE VEINTISEIS DE OCTUBRE Y PIURA , PROVINCIA DE PIURA - PIURA	Transporte	40.50	174,000
11	Piura			Gobierno Regional de Piura	Banco de Crédito del Perú-BCP y Mi Banco	21/04/2017	Adjudicado	371612	MEJORAMIENTO DE LA AV. CHULLUCANAS, ENTRE LA AV. EL TALLAN Y LA AV. LOS TALLANES, DE LOS DISTRITOS DE VEINTISEIS DE OCTUBRE Y PIURA , PROVINCIA DE PIURA - PIURA	Transporte	56.07	174,100

Tabla 6.

Obras adjudicadas 2017 – infraestructura vial

5	Piura	Morropón	Municipalidad Provincial de Morropón	Banco de Crédito del Perú-BCP	5/08/2014	Concluido	205.224	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA VECINAL ENTRE PI - 108 - HUAPALAS - LA ENCANTADA, DISTRITO DE CHULUCANAS, PROVINCIA DE MORROPON - PIURA	Transporte	11.32	3,068
6	Piura	Morropón	Municipalidad Provincial de Morropón	Banco de Crédito del Perú-BCP	5/08/2014	Concluido	274.765	MEJORAMIENTO DE CALLES EN EL CENTRO POBLADO DE LA ENCANTADA, DISTRITO DE CHULUCANAS, PROVINCIA DE MORROPON - PIURA	Transporte	10.90	2,723
7	Piura		Gobierno Regional de Piura	Consortio Interbank - Backus - Cementos Pacas mayo	29/12/2018	Concluido	6.101,7	MEJORAMIENTO DE LA AV. SÁNCHEZ CERRO TRAMO, AV. GULLMAN - AV. CHULUCANAS - DISTRITO DE PIURA, PROVINCIA DE PIURA - PIURA	Transporte	95.56	195,150
8	Piura		Gobierno Regional de Piura	Banco Internacional del Perú S.A.A. - Interbank	31/03/2019	Concluido	236.644	CONSTRUCCION DE PUENTE VEHICULAR Y PEATONAL JUAN PABLO II Y ACCESOS - PIURA	Transporte	61.11	426,898
9	Piura		Gobierno Regional de Piura	Banco de Crédito del Perú-BCP	6/03/2017	Adjudicado	213.907	MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD EN LA CARRETERA VECINAL RUTA N°PI-603 : EMP. PI-102 - EMP. PI-101 (EL ARENAL), TRAMO EMP. PI-101 (EL ARENAL) - DV. PUEBLO NUEVO (SAN LUCAS) - PROVINCIA PAITA - PIURA, DISTRITO DE ARENAL - PAITA - PIURA	Transporte	16.99	1,373
10	Piura		Gobierno Regional de Piura	Banco de Crédito del Perú-BCP y Mi Banco	21/04/2017	Adjudicado	371.635	MEJORAMIENTO DE LA AV. JOSE EUGENIO AGUILAR SANTI STEBAN, ENTRE LA AV. 147/0148; Y LA VIA COLECTORA OESTE, DE LOS DISTRITOS DE VEINTISEIS DE OCTUBRE Y PIURA,, PROVINCIA DE PIURA - PIURA	Transporte	40.50	174,000
11	Piura		Gobierno Regional de Piura	Banco de Crédito del Perú-BCP y Mi Banco	21/04/2017	Adjudicado	371.612	MEJORAMIENTO DE LA AV. CHULUCANAS, ENTRE LA AV. EL TALLAN Y LA AV. LOS TALLANES, DE LOS DISTRITOS DE VEINTISEIS DE OCTUBRE Y PIURA,, PROVINCIA DE PIURA - PIURA	Transporte	56.07	174,100