



UNIVERSIDAD ANDINA

NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN EN TURISMO,

HOTELERÍA Y GASTRONOMÍA



**PERCEPCIÓN DEL POTENCIAL AÉREO TURÍSTICO MEDIANTE
HIDROAVIONES EN LA REGIÓN DE PUNO, 2024**

TESIS PRESENTADA POR:

Bach. LUIS SAMUEL MELO LOPE

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN EN TURISMO,
HOTELERÍA Y GASTRONOMÍA**

JULIACA – PERÚ

2024



UNIVERSIDAD ANDINA
NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN EN TURISMO,
HOTELERÍA Y GASTRONOMÍA
PERCEPCIÓN DEL POTENCIAL AÉREO TURÍSTICO MEDIANTE
HIDROAVIONES EN LA REGIÓN DE PUNO, 2024

TESIS PRESENTADA POR:

Bach. LUIS SAMUEL MELO LOPE

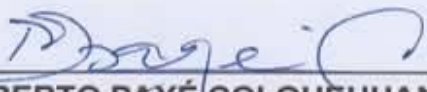
PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN EN TURISMO, HOTELERÍA
Y GASTRONOMÍA

APROBADA POR EL JURADO REVISOR:

PRESIDENTE

: 
Dr. BENIGNO CALLATA QUISPE

PRIMER MIEMBRO

: 
Dr. ROBERTO PAYÉ COLQUEHUANCA

SEGUNDO MIEMBRO

: 
Dr. APOLINAR FLOREZ LUCANA

ASESOR

: 
Dra. YENNY ROSARIO ACERO APAZA

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Organización y dirección de empresas (5311 – UNESCO)



RESOLUCIÓN N.º 0731-2024-D-FCA-UANCV-J

Juliaca, 28 de junio 2024

VISTOS:

El Expediente **2024-CU-7458** de fecha **18-06-2024** de **LUIS SAMUEL MELO LOPE**, quien solicita nominación de jurados, fecha y hora de sustentación, para rendir el examen de sustentación y defensa de la tesis titulado: **PERCEPCIÓN DEL POTENCIAL AÉREO TURÍSTICO MEDIANTE HIDROAVIONES EN LA REGIÓN DE PUNO, 2024** conducente para optar el Título profesional de Licenciado(a) en **Administración en Turismo, Hotelería y Gastronomía**, que fue revisada por el Director de la Unidad de Investigación y el Decano de la Facultad de Ciencias Administrativas Escuela Profesional de **Administración en Turismo, Hotelería y Gastronomía**.

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el artículo 8º, numeral b) del Reglamento General de Grados y Títulos de la UANCV vigente, es procedente acceder a la petición del interesado.

Que, al haber cumplido con los requisitos exigidos por el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos plasmado en la Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R.

Y estando, la opinión favorable del Director de la Unidad de Investigación y el Decano de la Facultad de Ciencias Administrativas, y las atribuciones que confiere el artículo 28º del Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R.

SE RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. – DECLARAR APTO para la sustentación presencial del informe Final de la investigación (borrador de Tesis), del (la) bachiller **LUIS SAMUEL MELO LOPE**, para optar el Título Profesional de Licenciado(a) en **Administración en Turismo, Hotelería y Gastronomía**, en virtud de los considerandos expuestos.

ARTICULO SEGUNDO. – NOMINAR JURADOS para la sustentación presencial y defensa de la tesis a los siguientes docentes ordinarios:

- * PRESIDENTE : Dr. BENIGNO CALLATA QUISPE
- * Primer miembro : Dr. ROBERTO PAYÉ COLQUEHUANCA
- * Segundo miembro : Dr. APOLINAR FLOREZ LUCANA
- * Asesor : Dra. YENNY R. ACERO APAZA

ARTICULO TERCERO. – PROGRAMAR FECHA Y HORA de sustentación como se detalla:

- * Lugar : Salón de Grados y Títulos
- * Fecha : miércoles 03 de julio de 2024
- * Hora : 09:00 am

ARTICULO CUARTO. – DISPONER que la comisión de Grados y Títulos de la Facultad, Secretarías Académicas y Administrativas, quedan encargados del cumplimiento de la presente Resolución.

Regístrese, comuníquese y archívese.



UNIVERSIDAD ANDINA
"NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"
Benigno Callata Quispe
Dr. Benigno Callata Quispe
DECANO
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS



RESOLUCIÓN N° 170-2024-UI-FCA-UANCV-J

Juliaca, 27 de mayo de 2024

VISTOS:

El Expediente: **2024-CU-5781** de fecha **15 de mayo de 2024**, del **Bach. LUIS SAMUEL MELO LOPE**, quien solicita Revisión del Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis) y el **Anexo (04 o 05) "Ficha de Opinión del Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis)"** que fue revisada por el Comité de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas, Escuela Profesional de Administración en Turismo, Hotelería y Gastronomía.

CONSIDERANDO:

Que, las Unidades de Investigación son unidades académicas que agrupan a docentes y estudiantes de diversas disciplinas, en razón del desarrollo de investigación científica, tecnológica y humanista de acuerdo al Estatuto Universitario Modificado 2020 de nuestra primera Casa Superior de Estudios.

Que, el (la) **Bach. LUIS SAMUEL MELO LOPE**, quien solicita la revisión del Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis) del tema titulado: **PERCEPCIÓN DEL POTENCIAL AÉREO TURÍSTICO MEDIANTE HIDROAVIONES EN LA REGIÓN DE PUNO, 2024**; conducente para optar el Título Profesional de Licenciado(a) en Administración en Turismo, Hotelería y Gastronomía.

Que, al haberse cumplido con los requisitos exigidos por el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos plasmado en la Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R.

Que, el Comité de Investigación emitió su opinión favorable al Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis).

Que, el Director de la Unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas, Escuela Profesional de Administración en Turismo, Hotelería y Gastronomía, corroboró el asesoramiento en el Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis) del ASESOR **Dra. YENNY ROSARIO ACERO APAZA**.

Estando, la opinión favorable del comité de Investigación, en concordancia con el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R, de conformidad a lo que establece la Ley Universitaria N° 30220, Ley de Creación de la UANCV N° 23738 y Modificatoria N° 24661 y el Estatuto de la UANCV, que confiere facultades a la Unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas.

SE RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. - APROBAR Y AUTORIZAR EL INFORME FINAL DE LA INVESTIGACIÓN (BORRADOR DE TESIS), para la **REVISIÓN DE SIMILITUD TURNITIN**, del tema titulado: **PERCEPCIÓN DEL POTENCIAL AÉREO TURÍSTICO MEDIANTE HIDROAVIONES EN LA REGIÓN DE PUNO, 2024**; presentado por el (la) **Bach. LUIS SAMUEL MELO LOPE**, para optar el Título Profesional de Licenciado(a) en Administración en Turismo, Hotelería y Gastronomía, en virtud de los considerandos expuestos.

ARTÍCULO SEGUNDO. - RATIFICAR, como ASESOR a la **Dra. YENNY ROSARIO ACERO APAZA**.

ARTÍCULO TERCERO.- DISPONER, que la facultad, secretarías académicas y administrativas, quedan encargados del cumplimiento de la presente Resolución.

Regístrese, Comuníquese y Archívese.

DISTRIBUCIÓN:
- Decanatura
- Interesado (1)
- Archivo FCA (1)

UNIVERSIDAD ANDINA
NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ
DIRECCIÓN
UNIDAD DE INVESTIGACIÓN
JULIACA - PERÚ
Dr. Sr. S. Luciano Aguilar Pinto
DIRECTOR
UNIDAD DE INVESTIGACIÓN CIENCIAS ADMINISTRATIVAS



RESOLUCIÓN Nº 022-2024-UI-FCA-UANCV-J

Juliaca, 12 de abril de 2024

VISTOS:

El Expediente: 2024-CU-1420 de fecha 20 de marzo de 2024, el cual solicita Revisión de propuesta de Investigación y el Anexo (02 o 03) "Ficha de Opinión de la Propuesta de Investigación" que fue revisada por el Comité de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas, Escuela Profesional de Administración en Turismo, Hotelería y Gastronomía.

CONSIDERANDO:

Que, las Unidades de Investigación son unidades académicas que agrupan a docentes y estudiantes de diversas disciplinas, en razón del desarrollo de investigación científica, tecnológica y humanista de acuerdo al Estatuto Universitario Modificado 2020 de nuestra primera Casa Superior de Estudios.

Que, el (la) Bach. LUIS SAMUEL MELO LOPE, quien solicita la revisión y aprobación de la Propuesta de Investigación de Título: **PERCEPCIÓN DEL POTENCIAL AÉREO TURÍSTICO MEDIANTE HIDROAVIONES EN LA REGIÓN DE PUNO, 2024**; conducente para optar el Título profesional de Licenciado(a) en Administración en Turismo, Hotelería y Gastronomía.

Que, al haberse cumplido con los requisitos exigidos por el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos plasmado en la Resolución Nº 0294-2023-UANCV-CU-R.

Que, el Comité de Investigación emitió su opinión favorable a la Propuesta de Investigación.

Que, el Director de la Unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas, Escuela Profesional de Administración en Turismo, Hotelería y Gastronomía, corroboró la propuesta del ASESOR Dra. YENNY ROSARIO ACERO APAZA, quien debe estar acreditado y facultado para orientar y ayudar al asesorado en el proceso de elaboración del trabajo de investigación (Tesis).

Estando, la opinión favorable del comité de Investigación, en concordancia con el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos Resolución Nº 0294-2023-UANCV-CU-R, de conformidad a lo que establece la Ley Universitaria Nº 30220, Ley de Creación de la UANCV Nº 23738 y Modificatoria Nº 24661 y el Estatuto de la UANCV, que confiere facultades a la Unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas.

SE RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- APROBAR Y AUTORIZAR LA EJECUCIÓN DE LA PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN, titulado: **PERCEPCIÓN DEL POTENCIAL AÉREO TURÍSTICO MEDIANTE HIDROAVIONES EN LA REGIÓN DE PUNO, 2024**; presentado por el (la) Bach. LUIS SAMUEL MELO LOPE, en virtud de los considerandos expuestos.

ARTÍCULO SEGUNDO.- RECONOCER, como ASESOR al Dra. YENNY ROSARIO ACERO APAZA.

ARTÍCULO TERCERO.- DISPONER que la facultad, secretarías académicas y administrativas, quedan encargados del cumplimiento de la presente resolución

Regístrese, Comuníquese y Archívese.



DISTRIBUCIÓN:
- Decanatura
- Interesado (1)
- Archivo FCA (1)



PERCEPCIÓN DEL POTENCIAL AÉREO TURÍSTICO MEDIANTE HIDROAVIONES EN LA REGIÓN DE PUNO, 2024

INFORME DE ORIGINALIDAD

18%

INDICE DE SIMILITUD

17%

FUENTES DE INTERNET

4%

PUBLICACIONES

8%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

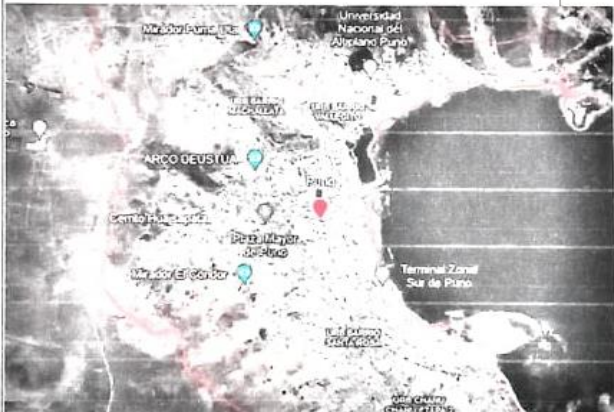
1	Submitted to Universidad Andina Nestor Caceres Velasquez Trabajo del estudiante	3%
2	hdl.handle.net Fuente de Internet	1%
3	repositorio.unap.edu.pe Fuente de Internet	1%
4	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	1%
5	alicia.concytec.gob.pe Fuente de Internet	1%
6	www.coursehero.com Fuente de Internet	1%
7	uniminuto-dspace.scimago.es Fuente de Internet	1%
8	repositorio.uisek.edu.ec Fuente de Internet	1%



Metadatos complementarios - UANCV

PERCEPCIÓN DEL POTENCIAL AÉREO TURÍSTICO MEDIANTE HIDROAVIONES EN LA REGIÓN DE PUNO, 2024		
Datos de autor		
Nombres y apellidos	Luis Samuel Melo Lope.	
Tipo de documento de identidad	DNI	
Número de documento de identidad	72329818	
URL de ORCID	https://orcid.org/0009-0003-8360-3578	
Datos de asesor		
Nombres y apellidos	Yenny Rosario Acero Apaza	
Tipo de documento de identidad	DNI	
Número de documento de identidad	01324434	
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0002-9783-7733	
Datos del jurado		
Presidente del jurado		
Nombres y apellidos	Benigno Callata Quispe	
Tipo de documento	DNI	
Número de documento de identidad	01693080	
Miembro del jurado 1		
Nombres y apellidos	Roberto Payé Colquehuanca	
Tipo de documento	DNI	
Número de documento de identidad	02145441	
Miembro del jurado 2		
Nombres y apellidos	Apolinar Florez Lucana	
Tipo de documento	DNI	



Número de documento de identidad	23901593	
Datos de investigación		
Línea de investigación	Organización y dirección de empresas (5311- UNESCO)	
Grupo de investigación	No aplica.	
Agencia de financiamiento	Sin financiamiento	
Ubicación geográfica de la investigación	<p>Lugar: Puno Región</p> <p>País: Perú Departamento: Puno Provincia: Puno Distrito: Puno</p> <p>Latitud: -15.8422000 Longitud: -70.0199000 http://google.gl/maps/</p>	
Año o rango de años en que se realizó la investigación	Enero 2024 – Julio 2024	
URL de disciplinas OCDE	<p>Negocios, Administración https://concytec-pe.github.io/Peru-CRIS/vocabularios/ocde_ford.html#5.02.04</p> <p>otras ciencias sociales https://concytec-pe.github.io/Peru-CRIS/vocabularios/ocde_ford.html#5.09.02</p>	
	<p>https://purl.org/pe-repo/ocde/ford concytec-pe.github.io - Librería</p>	



UNIVERSIDAD ANDINA
NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ

[Firma]

Dr. Sc. S. Luismaro Aguilar Pinto
DIRECTOR
UNO INVESTIGACIÓN DELEGACIÓN ADMINISTRATIVAS



DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

Yo Lois Samuel Melo Lope..... identificado con DNI Nro. 72229818..... en mi condición de egresado de:

- Escuela Profesional
- Programa de Segunda Especialidad,
- Programa de Maestría o Doctorado

Administración en turismo, hotelería y gastronomía
informo que he elaborado el/la Tesis o Trabajo de Investigación, Trabajo Académico denominada:

Percepción del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la
region de Puno, 2024

Asesorado por: Dra. Yenny Rosario Acero Apaza

Es un tema original.

Declaro que el presente trabajo de tesis es elaborado por mi persona y **no existe plagio/copia** de ninguna naturaleza, en especial de otro documento de investigación (tesis, revista, texto, congreso, o similar) presentado por persona natural o jurídica alguna ante instituciones académicas, profesionales, de investigación o similares, en el país o en el extranjero.

Dejo constancia que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en el trabajo de investigación, por lo que no asumiré como tuyas las opiniones vertidas por terceros, ya sea de fuentes encontradas en medios escritos, digitales o Internet.

Asimismo, ratifico que soy plenamente consciente de todo el contenido de la tesis y asumo la responsabilidad de cualquier error u omisión en el documento, así como de las connotaciones éticas y legales involucradas.

El incumplimiento de lo declarado da lugar a responsabilidad del declarante, en consecuencia; a través del presente documento asumo frente a terceros, la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez y/o la Administración Pública toda responsabilidad que pueda derivarse por el trabajo final presentado. Lo señalado incluye responsabilidad pecuniaria incluido el pago de multas u otros por los daños y perjuicios que se ocasionen.

Juliaca 09 de julio del 2024


FIRMA ASESOR


FIRMA TESISTA



Huella



DEDICATORIA

Mi dedicación en este trabajo se dirige a todas las personas que han sido parte de mi trayectoria académica, en particular a mi círculo cercano de familiares y amigos quienes me han brindado un apoyo incondicional, paciencia y comprensión durante momentos de estrés y dedicación. Asimismo, agradezco a mis mentores por compartir conmigo su conocimiento, brindarme su orientación y enseñarme habilidades que me han permitido crecer tanto en mi formación como estudiante como en mi desarrollo personal. Es importante destacar que este logro no hubiera sido posible sin su invaluable ayuda y motivación. Mi más sincero agradecimiento a todos ellos.



AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer a mi universidad por brindarme la oportunidad de desarrollar mi potencial académico y personal. A mi familia por su amor, apoyo y motivación incondicional y especialmente, a Dios por guiarme y bendecirme durante todo este proceso.

Expreso mi más sincero agradecimiento a la Dra. Yenny Rosario Acero Apaza por su dedicación, orientación y paciencia durante mi proceso de tesis. Sin sus precisas correcciones y sabias palabras, no habría alcanzado este tan anhelado hito.



ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA	III
AGRADECIMIENTO	IV
ÍNDICE GENERAL	V
ÍNDICE DE TABLAS	VIII
ÍNDICE DE FIGURAS	IX
RESUMEN	X
ABSTRACT	XI
INTRODUCCIÓN	XII

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 Planteamiento del problema	20
1.2 Formulación del problema.	21
1.3 Justificación	22

CAPÍTULO II

OBJETIVOS

2.1 Objetivo general	23
2.2 Objetivos específicos	23

CAPÍTULO III

MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

3.1 Antecedentes	24
3.2 Marco teórico	33



3.3 Marco conceptual	38
----------------------	----

CAPÍTULO IV

HIPÓTESIS

4.1 Hipótesis general	41
4.2 Hipótesis específicas	41
4.3 Variables	41
4.4 Operacionalización de variable	42

CAPÍTULO V

PROCEDIMIENTO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN

5.1 Enfoque de la investigación	43
5.2 Método de investigación	43
5.3 Tipo de investigación	43
5.4 Nivel de investigación	44
5.5 Diseño de investigación	44
5.6 Población y muestra	44
5.6.1 Población	44
5.6.2 Muestra	44
5.7 Técnica e instrumento	45
5.7.1 Técnica	45
5.7.2 Instrumento	45
5.8 Confiabilidad y validez del instrumento	45



5.8.1 Confiabilidad	45
5.8.2 Validez	45
5.9 Procedimiento y tratamiento de datos	46
5.10 Contrastación de hipótesis	46
CAPÍTULO VI	
RESULTADOS Y DISCUSIÓN	
6.1 Presentación de resultados	49
6.2 Discusión de resultados	59
CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES	64
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	69
ANEXOS	74
Matriz de consistencia	75
Matriz de datos	76
Instrumento	77
Validez de instrumento	78
Evidencias de recojo de datos	81



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Operacionalización de Variables	42
Tabla 2 Matriz de Consistencia	75



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Matriz de datos por el programa ATLAS Ti	76
Figura 2 Validez del instrumento	2
Figura 3 Validez de instrumento	2
Figura 4 Validez de instrumento	2
Figura 5 Cuestionario para entrevista al director regional de comercio exterior y turismo Puno	2
Figura 6 Cuestionario para entrevista al gerente regional de autoridad ambiental Puno	2
Figura 7 Cuestionario para entrevista al especialista regional de turismo comunitario - MINCETUR	2
Figura 8 Cuestionario para entrevista al gerente regional de desarrollo económico Puno	2
Figura 9 Entrevista al director de DIRCETUR - Puno	2
Figura 10 Gerencia regional de medio ambiente	2
Figura 11 Gerencia Regional de desarrollo económico	2



RESUMEN

En el presente trabajo de investigación nombrado “Percepción del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno, 2024”. El objetivo general fue interpretar la percepción del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno, 2024. Este estudio se centró en un enfoque cualitativo, de método inductivo, tipo de investigación básica, con un diseño no experimental. La población objetiva se llegó gracias a la técnica cualitativa “bola de nieve”, del cual se pudo obtener cuatro representantes objetivos de la región de Puno para la investigación. Se optó por utilizar como la entrevista con un cuestionario semiestructurado como instrumento y técnica de recolección de datos. Para evaluar la fiabilidad del instrumento se llevó a cabo gracias a la “credibilidad” y a la validación de juicios expertos. Para la redacción del cuestionario se usó el programa “Atlas Ti”, del cual se revelaron las preguntas adecuadas para la entrevista. Este estudio concluyó según las entrevistas, reflejan que se tiene una comprensión detallada y matizada de los posibles impactos asociados con la introducción de actividades relacionadas con hidroaviones en la región de Puno. Se reconoce la complejidad de estos impactos, así como la necesidad de una gestión cuidadosa y una regulación adecuada para minimizar los efectos negativos y maximizar los beneficios tanto para el medio ambiente como para las comunidades locales. Aunque se identifican posibles beneficios en términos de desarrollo económico, mejora de la calidad de vida y crecimiento de capacidades, también se hace hincapié en la importancia de la participación comunitaria, la gestión de expectativas y la colaboración entre diversas partes interesadas para garantizar resultados positivos a largo plazo.

Palabras clave: Percepción, potencial, aéreo turístico, hidroaviones, Puno



ABSTRACT

In the present research work named "Perception of tourist aerial potential through seaplanes in the Puno region, 2024". The general objective was to interpret the perception of the tourist aerial potential using seaplanes in the Puno region, 2024. This study focused on a qualitative approach, inductive method, type of basic research, with a non-experimental design. The objective population was reached thanks to the qualitative "snowball" technique, from which four objective representatives from the Puno region could be obtained for the research. It was decided to use the interview with a semi-structured questionnaire as an instrument and data collection technique. To evaluate the reliability of the instrument, it was carried out thanks to "credibility" and the validation of expert judgments. To write the questionnaire, the "Atlas Ti" program was used, from which the appropriate questions for the interview were revealed. This study concluded that the interviews reflect that there is a detailed and nuanced understanding of the possible impacts associated with the introduction of seaplane-related activities in the Puno region. The complexity of these impacts is recognized, as is the need for careful management and appropriate regulation to minimize negative effects and maximize benefits to both the environment and local communities. While potential benefits are identified in terms of economic development, improved quality of life and skills growth, the importance of community engagement, management of expectations and collaboration among various stakeholders is also emphasized to ensure positive outcomes for all. long term.

Keywords: Perception, potential, aerial tourism, seaplanes, Puno



INTRODUCCIÓN

El turismo representa un componente vital para el desarrollo económico y social de numerosas regiones alrededor del mundo, y la región de Puno, ubicada en el altiplano peruano y caracterizada por su riqueza cultural y natural, no es una excepción. Sin embargo, a pesar de su potencial turístico, la región enfrenta desafíos significativos en la diversificación y mejora de su oferta turística.

En este contexto, el presente estudio se centra en estudiar la perspectiva del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno, 2024. Dando así a conocer el capítulo I representa el problema manifestado, de este mismo modo en el capítulo II esclarece la objetividad, capítulo III representa la estructura teórica general del estudio compuesto por antecedentes, las bases teóricas que justifican los diferentes autores, por consiguiente el capítulo IV que es las hipótesis general y específicas, así mismo el capítulo V representa la temática metodológica de investigación del enfoque cualitativo donde se "interpretan" datos cualitativos, un método inductivo, de tipo de investigación básico, nivel exploratorio, de diseño de investigación no experimental y con una población determinada de cuatro actores principales que representen la investigación gracias a la "técnica bola de nieve" capítulo VI resultados donde se pudo interpretar que las conclusiones extraídas de las entrevistas realizadas sobre la introducción de hidroaviones en la región de Puno donde abarcan tres aspectos clave: medioambiente, comunitario y económico. Se reconoce una comprensión compleja de los posibles impactos medioambientales, destacando la necesidad de una gestión y regulación cuidadosas para minimizar los efectos negativos y maximizar los beneficios tanto para el medio ambiente como para las comunidades locales. En cuanto al aspecto comunitario, se destaca la importancia de una participación adecuada de la comunidad y la gestión de expectativas para lograr resultados positivos a largo plazo, aunque se



reconoce el potencial de mejoramiento de la calidad de vida y desarrollo de capacidades. En términos económicos, se percibe que la introducción de servicios relacionados con hidroaviones podría tener un impacto positivo en la generación de empleo, el crecimiento económico y la inversión local, pero se enfatiza la necesidad de una planificación cuidadosa y una colaboración efectiva entre las partes interesadas para maximizar los beneficios y mitigar los posibles impactos negativos.



CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 Planteamiento del problema

La región de Puno, situada en el altiplano peruano, cuenta con una vasta riqueza natural y cultural que la posiciona como un destino turístico potencialmente atractivo. Sin embargo, a pesar de sus innumerables recursos, la región enfrenta desafíos significativos en la diversificación y optimización de su oferta turística. Entre estos desafíos se encuentran la falta de acceso a áreas remotas y la limitada conectividad entre los principales puntos de interés turístico.

A nivel internacional, el desarrollo turístico sostenible es una prioridad, y los hidroaviones han surgido como una alternativa innovadora para promover la accesibilidad y la experiencia turística.

En el contexto nacional, el turismo es reconocido como un motor clave para el desarrollo económico y la generación de empleo en el Perú. A pesar de la considerable riqueza natural y cultural de Puno, la falta de infraestructura y conectividad limitada ha obstaculizado el pleno aprovechamiento de su potencial turístico. La necesidad de diversificar las opciones de transporte y facilitar el acceso a las atracciones turísticas es una preocupación compartida a nivel nacional.

Dentro de la región de Puno, la falta de acceso a áreas remotas y la limitada conectividad entre los principales puntos de interés turístico representan desafíos significativos para el desarrollo turístico local. Si bien existen recursos naturales y culturales abundantes, la infraestructura turística subdesarrollada ha limitado la capacidad de la región para atraer y atender a un mayor número de visitantes. La introducción de nuevas formas de transporte, como los



hidroaviones, podría ofrecer una solución innovadora a estos desafíos al permitir el acceso a áreas remotas y proporcionar experiencias turísticas únicas.

En este contexto, la problemática responde a aquellos entes u/o individuos que estén interesados en la implementación de esta potencial actividad, en la cual surge la necesidad de explorar nuevas estrategias que impulsen el desarrollo turístico sostenible en la región de Puno. Una de estas estrategias potenciales es la introducción de hidroaviones como una forma innovadora de transporte y atracción turística, pero sin olvidar los aspectos económicos, ambientales y comunitarios. Los hidroaviones ofrecerán la posibilidad de acceder a áreas remotas de difícil acceso por tierra, debido al factor tiempo, así como de proporcionar una experiencia única y emocionante para los visitantes.

1.2 Formulación del problema.

1.2.1 Problema General

1.- ¿Cuál es la percepción del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno?

1.2.2 Problemas Específicos

1.- ¿Cuál es la percepción medioambiental del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno?

2.- ¿Cuál es la percepción comunitaria del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno?

3.- ¿Cuál es la percepción económica del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno?



1.3 Justificación

El potencial turístico de la región de Puno, en el sur del Perú, es indudable debido a sus diversos atractivos naturales y culturales. Sin embargo, el desarrollo turístico se ha visto obstaculizado por la falta de infraestructura adecuada, especialmente en términos de accesibilidad. Esta situación ha limitado el flujo de turistas y ha frenado el crecimiento económico en la zona. Por lo tanto, es fundamental explorar nuevas alternativas de transporte turístico que puedan mejorar la conectividad y promover el desarrollo económico en la región.

En este contexto, la justificación de esta investigación reside en la necesidad de conocer el desarrollo turístico sostenible en la región de Puno mediante la exploración del potencial de los hidroaviones como medio de transporte. La introducción de hidroaviones podría abrir nuevas rutas turísticas, facilitar el acceso a lugares remotos y poco explorados, y proporcionar una experiencia única a los visitantes. Esto contribuiría al crecimiento económico local, la creación de empleo y el fortalecimiento de la infraestructura turística en la región.

Para abordar esta investigación, se utilizará un enfoque cualitativo que permitirá una exploración en profundidad de las diferentes dimensiones del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno. Se llevarán a cabo entrevistas semiestructuradas con actores clave dentro para la investigación utilizando la técnica bola de nieve. Estas entrevistas proporcionarán una comprensión detallada de las percepciones, expectativas, preocupaciones y necesidades de los diferentes grupos de interés, así como los posibles desafíos y oportunidades asociados con la implementación de hidroaviones en la región.



CAPÍTULO II

OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

1.- Interpretar la percepción del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno.

2.2 Objetivos específicos

1.- Interpretar la percepción medioambiental del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno.

2.- Interpretar la percepción comunitaria del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno.

3.- Interpretar la percepción económica del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno.



CAPÍTULO III

MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

3.1 Antecedentes

3.1.1 Antecedente Internacional

En el artículo científico de Bieger (2008) titulado “Transporte aéreo y turismo: perspectivas y desafíos para destinos, aerolíneas y gobiernos”, nos dice que el transporte aéreo ha sido reconocido como un importante facilitador del desarrollo económico y social de las regiones turísticas alrededor del mundo. En este sentido, diversos estudios han analizado la relación entre el turismo aéreo y el desarrollo sostenible, enfocándose en aspectos como la eficiencia energética, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la promoción de prácticas turísticas sostenibles. Este antecedente concluye que es necesario resaltar el papel fundamental que el transporte aéreo desempeña en el desarrollo económico y social de las regiones turísticas a nivel mundial. Además, destaca la necesidad de estudios que aborden la relación entre el turismo aéreo y el desarrollo sostenible, con un enfoque específico en aspectos como la eficiencia energética, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la promoción de prácticas turísticas sostenibles.

Además, en el artículo científico de Gossling & Scott (2007) titulado “Las consecuencias del bombo publicitario: una evaluación crítica de la aviación intrusiva en los Alpes de Nueva Zelanda. Revista de Turismo Sostenible”, se ha explorado el uso de hidroaviones como una alternativa sostenible en destinos turísticos que tienen limitaciones en su infraestructura aérea convencional, como es el caso de algunas regiones de Canadá y Nueva Zelanda. Este antecedente internacional sugiere que la inclusión del turismo aéreo y el uso de hidroaviones en el desarrollo



turístico de una región pueden ser beneficiosos en términos de sostenibilidad y eficiencia, aspectos que deberían ser tomados en cuenta en la inserción del turismo aéreo en la región de Puno.

Así mismo Jones (2020) en su investigación titulada “Exploring the Role of Seaplanes in Tourism Development: Lessons from New Zealand. Journal of Tourism Research”, afirma que, en destinos turísticos como Nueva Zelanda, los hidroaviones han sido utilizados con éxito para ofrecer experiencias turísticas únicas, como vuelos panorámicos sobre paisajes impresionantes y visitas a áreas remotas de interés turístico. Esta innovadora forma de transporte ha contribuido significativamente al desarrollo del turismo en la región, atrayendo a un segmento diverso de viajeros en busca de aventuras auténticas y experiencias inolvidables.

La metodología utilizada se basó en la recopilación y análisis de datos existentes sobre el uso de hidroaviones en destinos turísticos, así como entrevistas y encuestas para recopilar información sobre las experiencias de los turistas que han utilizado este medio de transporte. Esta aproximación permite al autor describir cómo los hidroaviones han sido implementados con éxito en el turismo neozelandés y su impacto en la atracción de diversos segmentos de viajeros en busca de aventuras auténticas.

La investigación de Jones destaca el potencial de los hidroaviones para diversificar la oferta turística y proporcionar experiencias únicas a los visitantes. Esto sugiere que la introducción de hidroaviones en la región de Puno podría contribuir a la diferenciación y promoción del destino.

Johnson (2018) en su investigación titulada “Seaplane Tourism in the Caribbean: Opportunities and Challenges. Journal of Caribbean Tourism Research”, afirma que, en el Caribe, los hidroaviones han sido utilizados como una forma eficiente de transporte entre islas y como una experiencia turística única para los visitantes. Esta modalidad de transporte ofrece vistas



panorámicas impresionantes y acceso a lugares remotos que de otro modo serían inaccesibles por vía terrestre o marítima."

Johnson llevó a cabo un estudio cualitativo utilizando entrevistas semiestructuradas con actores clave en la industria del turismo en varias islas del Caribe. Estas entrevistas proporcionaron información detallada sobre el uso de hidroaviones en la región y su impacto en el turismo.

Esta investigación destacó como resultados el papel de los hidroaviones en la mejora de la conectividad y la promoción del turismo en el Caribe, subrayando su capacidad para brindar experiencias exclusivas y facilitar el acceso a destinos de difícil acceso. Estos resultados sugieren que la incorporación de hidroaviones en la región de Puno podría diversificar la oferta turística y aumentar la atracción de la región para los visitantes internacionales.

Real (2012) en su tesis titulada "Creación de una empresa aérea de turismo, que brinde viajes escénicos en avioneta como modalidad turística por la avenida de los volcanes", propone la creación de un plan de negocios para establecer una empresa aérea que brinde viajes escénicos en avioneta por la Avenida de los Volcanes en Ecuador, una modalidad turística aún no desarrollada en el país. El estudio detalla los pasos necesarios para la constitución legal de la empresa y la obtención de los permisos y certificados de operación para la aeronave. Se identifica el segmento de mercado objetivo, se selecciona la aeronave apropiada y se diseñan estrategias de promoción y distribución del servicio.

En cuanto a la metodología, el autor emplea un enfoque cualitativo que abarca desde la investigación de las normativas legales hasta el análisis financiero. Se utilizan técnicas de investigación documental y análisis financiero para recopilar y evaluar la información necesaria.



La investigación concluye que el proyecto es viable desde el punto de vista financiero, respaldado por indicadores de rentabilidad y análisis de costos. Se evidencia la posibilidad de establecer con éxito una compañía de viajes escénicos en avioneta en Ecuador, lo que representa una oportunidad interesante en el mercado turístico del país.

3.1.2 Antecedente Nacional

Fuentes, Guerra, & Pinedo (2019) en su tesis presentada “Análisis, Diagnóstico y Propuesta de Desarrollo del Sector Aero comercial en la Región Loreto”. Proponen como objetivo general, analizar, diagnosticar y proponer alternativas para el desarrollo del sector aero comercial en la región Loreto.

Los autores emplearon como metodología un enfoque cualitativo, no experimental. La muestra de estudio estuvo enfocada en 14 actores gubernamentales y privados dedicados a la aviación en la provincia de Loreto.

Llegaron a la conclusión que el mantenimiento y desarrollo de los aeródromos en la Región Loreto, con especial atención en Angamos y Cabalococha, son imperativos para mejorar la infraestructura aeroportuaria y promover el transporte aéreo comercial en la zona. Esto incluye la implementación de servicios como iluminación, cerco perimétrico, terminales de pasajeros, radioayudas y torres de control, así como la asignación de personal especializado en tránsito aéreo e información meteorológica. También es crucial abordar las barreras de entrada, como la falta de suministro de combustible y la infraestructura aeroportuaria inadecuada.

Esta tesis aporta a nuestra investigación pues al ser una investigación en la rama de nuestro estudio podemos apreciar la metodología empleada para llegar a los resultados.



Según el Plan Nacional de Turismo 2020-2025 del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) del Perú, se busca fomentar el turismo sostenible en el país mediante la implementación de estrategias de desarrollo turístico que promuevan la conservación del medio ambiente y la cultura local.

Dentro de estas estrategias se encuentra la promoción del turismo aéreo como una alternativa de transporte sostenible que permita la conexión entre diferentes destinos turísticos en el país. En este sentido, se busca la incorporación de nuevas tecnologías y prácticas innovadoras en el sector del turismo aéreo para lograr un desarrollo turístico sostenible a nivel nacional (MINCETUR, 2016).

Según Patiño (2022) en su artículo llamado "Turismo, camino hacia la sostenibilidad: una aproximación al Lago Titicaca Peruano", menciona que el turismo se presenta como una oportunidad para promover la sostenibilidad en el entorno del lago Titicaca peruano, generando riqueza, oportunidades de crecimiento y facilitando el contacto entre diferentes poblaciones y comunidades."

El autor utilizó una metodología cuantitativa, descriptiva y no experimental, que incluyó la revisión de 57 fuentes de literatura académica y gubernamental relacionadas con el turismo y el desarrollo sostenible en la región del lago Titicaca. El análisis se basó en seis temáticas derivadas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

El estudio resalta la importancia económica del turismo en la región y destaca la necesidad de implementar políticas turísticas adecuadas para promover el desarrollo sostenible. Además, enfatiza la relevancia del turismo en aspectos como la salud mental, la educación, la equidad de género y la preservación cultural, y sugiere la continuidad de la investigación en áreas relacionadas



con las actitudes de los pobladores hacia el turismo y el papel de los turistas estudiantes en las comunidades locales.

Díaz (2016) en su tesis llamada “Factores asociados a la satisfacción e insatisfacción de los turistas latinoamericanos que sobrevolaron las líneas de Nazca en el periodo 2012 – 2015”, concluyo una visión más actualizada y detallada de las opiniones que los turistas latinoamericanos tienen sobre este emblemático destino turístico, con el fin de identificar áreas de mejora y aspectos que son especialmente valorados por ellos.

En un enfoque innovador, la investigación adopta la minería de datos como metodología, una técnica poco convencional en los estudios de turismo realizados por instituciones peruanas. En los capítulos dedicados a la metodología cualitativa, se proporcionó una explicación detallada de esta metodología. El objetivo demostró la viabilidad y la eficacia de la aplicación de enfoques metodológicos alternativos en el sector turístico, con la esperanza de obtener resultados significativos y valiosos para la comprensión y mejora de la experiencia turística en las líneas de Nazca.

Forga (2013) en su tesis titulada “Aeropuerto Nazca” destaca la necesidad imperante de reestructurar y actualizar los aeropuertos en el Perú para satisfacer las crecientes demandas de turistas nacionales y extranjeros. Se señala que los aeropuertos nacionales se encuentran obsoletos y que el país está rezagado en materia de aviación. Se plantea la urgencia de adoptar políticas de remodelación más sólidas y basadas en estudios adecuados para cumplir con las regulaciones de la OACI. Se enfatiza en la importancia de los aeropuertos como elementos futuristas que deben adaptarse al crecimiento turístico emergente en el país. Específicamente, se resalta la relevancia del aeropuerto de Nazca, que carece de servicios mínimos para los turistas a pesar del alto flujo de visitantes.



Se argumenta que se requiere la proyección de un edificio terminal con servicios adecuados para satisfacer las necesidades de los turistas.

3.1.3 Antecedente Regional

Según el Acuerdo Regional N° 143 (2021) del Consejo Regional de Puno, se llegó a un acuerdo en la sesión ordinaria del Consejo Regional, en la cual se presentó una propuesta para la implementación de hidroaviones en la región de Puno. La propuesta fue respaldada por los consejeros regionales Lic. Severo Vidal Flores Ccopa y el Abog. Jorge Antonio Zúñiga y estuvo conducida por el presidente del Consejo Regional, el director de Transporte Lacustre, el director de Transporte, el jefe de la Oficina de Asesoría Jurídica, el Gerente Regional de Infraestructura y el director ejecutivo del PELT en la cual se discutió los beneficios para el comercio, turismo y la reducción de tiempos de viaje. Después de un debate y la adhesión de varios consejeros regionales, la propuesta fue sometida a votación y aprobada en uso de las atribuciones conferidas por la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales en donde se encargó al Ejecutivo del Gobierno Regional Puno, a través de sus órganos de línea, la gestión e inclusión del proyecto de hidroaviones como transporte turístico dentro de la circunscripción del lago Titicaca en el Plan de Desarrollo Regional Concertado PDRC, Puno al 2030.

Como se aprecia según el acuerdo se puede comprobar el interés de la implementación de los vehículos aéreos como los “hidroaviones”, ya se incluía desde antes por el Consejo Regional de Puno.

Viamonte (2018) en su tesis presentada “Evaluación de la Contaminación acústica Producida por los Aviones en el Aeropuerto de la Ciudad de Juliaca”, tiene como objetivo evaluar el nivel de contaminación acústica producida por los aviones en el aeropuerto de Juliaca.



Llego a la conclusión de que el tráfico aéreo en el aeropuerto de Juliaca contribuye significativamente a la contaminación acústica en la zona circundante. Los niveles de ruido registrados superan en ocasiones los estándares de calidad ambiental establecidos, lo que sugiere un impacto negativo en la calidad de vida de los residentes locales. Además, se ha evidenciado una correlación entre la contaminación acústica y posibles efectos adversos en la salud de las personas. Por tanto, es imperativo tomar medidas para mitigar este problema, tales como la implementación de tecnologías más silenciosas en las aeronaves.

Saavedra (2018) investigó “La influencia del planeamiento estratégico como instrumento de gestión en el desarrollo turístico del distrito de Puno”. La investigación se basa en un enfoque descriptivo no experimental. El objetivo es identificar el impacto de las propuestas del planeamiento estratégico en el desarrollo del sector turismo, así como analizar su efectividad. Los resultados muestran que el planeamiento estratégico es considerado importante por un 45.0% de los participantes, y un 25% lo considera poco importante. Respecto al conocimiento sobre los procesos de desarrollo turístico, el 60% muestra desconocimiento, mientras que el 40% afirma conocerlos y haber participado en ellos. En cuanto al instrumento de gestión estratégica, el 62.50% percibe que no existe un impacto en la gestión estratégica con respecto al turismo en el distrito, mientras que el 37.50% percibe un impacto positivo.

Se concluye que la planificación estratégica es fundamental para llevar adelante los planes y proyectos turísticos a corto, mediano y largo plazo, y se destaca la importancia de la creatividad y la reinterpretación en este proceso de cambio.

Silva (2006) en su investigación titulada “Modelo ofertqual para la evaluación de la calidad percibida del producto turístico en la provincia de Puno – 2005” realizó una investigación sobre la validación del instrumento OFERTQUAL para medir la calidad percibida del producto turístico



en la provincia de Puno. El primer objetivo es confirmar la fiabilidad y consistencia interna del instrumento mediante el cálculo del coeficiente Alpha de Cronbach. El segundo objetivo es identificar los ítems más representativos del constructo OFERTQUAL en relación a las necesidades socioculturales de los turistas extranjeros que visitan la provincia. Los resultados muestran que el coeficiente Alpha de Cronbach es superior a 0,8, lo que indica una validez suficiente del instrumento. Las dimensiones más representativas para los turistas encuestados son los atractivos naturales y los servicios turísticos.

Se concluye que la calidad del producto turístico en la provincia de Puno es buena, aunque existen algunas carencias en ciertos ítems. Se destaca la importancia de la calidad del producto turístico en el aumento de la demanda de turistas, el gasto turístico, el empleo y el ingreso per cápita en la provincia, y se sugiere la implementación de un proyecto de desarrollo turístico para mejorar la calidad en los aspectos menos valorados.

Valero & Mayta (2023) en su tesis titulada "Proyecto de reubicación y diseño arquitectónico del nuevo Aeropuerto Internacional Inca Manco Cápac – Puno" tiene como objetivo principal determinar la ubicación óptima para la reubicación del aeropuerto y aplicar los requerimientos técnicos, normativos y espaciales en la proyección de aeropuertos para incorporarlos en el diseño arquitectónico del nuevo Aeropuerto Internacional Inca Manco Cápac.

Este estudio, de carácter descriptivo con un enfoque mixto no experimental y de corte transversal, contó con una muestra de 96 pasajeros del vuelo LA2206 de LATAM Airlines Perú. Los resultados obtenidos sugieren que la mejor alternativa para la reubicación del aeropuerto actual es el distrito de Paucarcolla, debido a su ubicación estratégica en el corazón del eje urbano Juliaca-Puno. Además, se propone el diseño de una nueva infraestructura capaz de atender una demanda proyectada de 1,233,142 pasajeros anuales para el año 2050. Este diseño arquitectónico moderno



aspira a convertir al nuevo aeropuerto en uno de los principales del país, con el objetivo de impulsar el desarrollo económico, social y turístico de la región de Puno.

La investigación muestra un aumento en la demanda de transporte aéreo en Puno debido al crecimiento comercial y turístico. Se propone reubicar el aeropuerto y diseñar una nueva infraestructura para satisfacer la creciente demanda. Paucarcolla se identifica como la mejor opción de ubicación. El objetivo es convertir el nuevo aeropuerto en un centro clave para impulsar el desarrollo económico, social y turístico de la región.

3.2 Marco teórico

3.2.1 Turismo Aéreo

El turismo aéreo es un segmento importante dentro de la industria turística global, siendo uno de los principales medios de transporte para la movilización de turistas a nivel mundial (Rutty, 2017). Según la Organización Mundial del Turismo (OMT), en el año 2019, el 58% de los turistas internacionales llegaron a su destino por vía aérea (OMT, 2020).

El creciente desarrollo del turismo aéreo ha generado diversas transformaciones en la estructura y organización del sector turístico, como la creación de nuevas rutas y destinos, la aparición de nuevas aerolíneas y la renovación constante de la flota aérea (Maiolo & Castelli, 2015).

Además, el turismo aéreo ha tenido un impacto significativo en la economía de muchos países, contribuyendo a la generación de empleo, el crecimiento económico y la mejora de la calidad de vida de las comunidades receptoras del turismo (Rutty, 2017). Sin embargo, también se ha señalado que el turismo aéreo puede tener efectos negativos en el medio ambiente, como la emisión de gases de efecto invernadero y la contaminación acústica (Scott & Gössling, 2017).



Para hacer frente a los retos y oportunidades del turismo aéreo, se han desarrollado diversas estrategias y políticas a nivel internacional y nacional. Por ejemplo, la OMT ha establecido la Agenda 2030 para el Turismo Sostenible, en la que se incluyen medidas para reducir la huella ambiental del turismo y promover la sostenibilidad en todas las dimensiones del sector (OMT, 2015).

En resumen, según los autores, el turismo aéreo es un segmento importante de la industria turística global, que ha generado importantes transformaciones y oportunidades económicas, pero que también plantea desafíos en términos de sostenibilidad. Por tanto, es necesario fomentar la implementación de políticas y estrategias que promuevan un turismo aéreo más sostenible y responsable y sobre todo en la región de Puno.

3.2.2 Hidroaviones

Briceño V., Gabriela. (2021) menciona que el hidroavión es una aeronave capaz de despegar y aterrizar en agua. Es un avión especialmente diseñado para operar desde y hacia cuerpos de agua, y puede ser utilizado para el transporte de pasajeros, carga o fines militares.

Teniendo en cuenta esto podemos apreciar de manera mejor lo que es un avión, pero esencialmente, respecto a la investigación esta nos menciona la palabra “hidroavión”, entonces podemos decir, ¿Qué es un hidroavión?

Según un informe de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) los hidroaviones se utilizan principalmente en regiones remotas y áreas con difícil acceso, como en el norte de Canadá, Alaska, la Amazonía y partes de África. Además, los hidroaviones también se utilizan en la industria del turismo en lugares como las islas Maldivas y el Caribe (OACI, 2010).



En resumen, un hidroavión es un tipo de avión que puede despegar y aterrizar en el agua, utilizando flotadores o patines como soporte en lugar de ruedas. Esto le permite operar en áreas donde los aviones convencionales no pueden, como lagos, ríos y costas remotas. Los hidroaviones se utilizan principalmente para fines turísticos y de transporte en regiones costeras y de difícil acceso, así como para la lucha contra incendios forestales y la búsqueda y rescate en áreas remotas.

En este caso el recurso medio para esta aeronave sería el lago Titicaca de como zona de despegue y aterrizaje de estas naves, así como lagunas o ríos; y recalcando que Puno es la región con más lagunas a nivel nacional.

3.2.3 Potencial Aéreo Turístico

El potencial del turismo aéreo para el desarrollo sostenible de las comunidades locales es significativo. A través de la introducción de vuelos turísticos en áreas remotas, se pueden crear oportunidades económicas para las poblaciones locales, fomentando la generación de empleo, el crecimiento de pequeñas empresas y la mejora de la infraestructura turística. Además, el acceso mejorado a través del transporte aéreo puede contribuir a la conservación del medio ambiente al reducir la presión sobre las vías terrestres y disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas con los desplazamientos por carretera. Sin embargo, es crucial llevar a cabo un análisis exhaustivo de los posibles impactos sociales, ambientales y económicos antes de implementar este tipo de iniciativas, garantizando que los beneficios del turismo aéreo se distribuyan equitativamente y se gestionen de manera sostenible a largo plazo (Smith, 2020).

Así mismo, también podemos decir que el desarrollo del turismo aéreo ofrece una oportunidad única para impulsar el desarrollo económico en áreas remotas y subdesarrolladas, al tiempo que se protege el medio ambiente y se fortalece el tejido social de las comunidades locales.



Al proporcionar acceso rápido y eficiente a destinos turísticos a través de vuelos regionales, se pueden diversificar las fuentes de ingresos y reducir la dependencia de sectores vulnerables como la agricultura y la minería. Además, la introducción de infraestructuras turísticas sostenibles y la promoción de prácticas de turismo responsable pueden contribuir a la conservación de los recursos naturales y culturales, generando beneficios económicos a largo plazo y mejorando la calidad de vida de las poblaciones locales (González & Martínez, 2019).

3.2.4 Impacto Medioambiental

El turismo aéreo representa una doble cara para el medio ambiente. Por un lado, la actividad aérea genera emisiones de gases de efecto invernadero y contribuye al cambio climático, especialmente debido al consumo de combustibles fósiles (Brown, 2018).

La expansión del turismo aéreo plantea desafíos significativos para la conservación del medio ambiente, especialmente en áreas sensibles como los ecosistemas costeros y las zonas protegidas. Los impactos negativos incluyen la contaminación del aire y el ruido, la pérdida de biodiversidad y la degradación de los hábitats naturales (Smith, 2019).

Se puede apreciar que el autor da interés sobre como la expansión del turismo aéreo podría plantear desafíos en los ecosistemas por los diferentes tipos de contaminación que este puede causar. Entonces si es así una evaluación del impacto ambiental tendría que sobrellevar esta expansión de los hidroaviones.

La evaluación del impacto ambiental del turismo aéreo debe abordar no solo las emisiones directas de gases de efecto invernadero, sino también los impactos indirectos en los ecosistemas y la calidad del aire. Además, es necesario considerar los efectos a largo plazo del turismo aéreo en



la salud de los ecosistemas y la biodiversidad, así como la capacidad de los sistemas naturales para adaptarse y recuperarse de las perturbaciones inducidas por la actividad humana (García, 2020).

3.2.5 Impacto Comunitario

El turismo aéreo no solo tiene implicaciones ambientales, sino también impactos significativos en las comunidades locales. Por un lado, puede generar oportunidades económicas para las poblaciones locales al fomentar la creación de empleo, el desarrollo de pequeñas empresas y la mejora de la infraestructura turística. Además, puede facilitar la integración de las comunidades a la economía global, promoviendo la diversificación económica y reduciendo la dependencia de sectores vulnerables como la agricultura y la minería (González, 2017). Sin embargo, también puede dar lugar a desafíos sociales, como la gentrificación, el aumento de los precios de la vivienda y la pérdida de la identidad cultural local debido a la influencia de los turistas y las empresas externas. Estos impactos pueden generar tensiones sociales y conflictos entre los residentes locales y los visitantes, especialmente en áreas con alta presión turística y escasos recursos (Martínez, 2019). Es crucial abordar estos impactos sociales y culturales de manera integral, involucrando a las comunidades locales en el proceso de planificación y desarrollo del turismo aéreo para garantizar que los beneficios se distribuyan equitativamente y se proteja el bienestar de la población local. Esto requiere estrategias de participación comunitaria, educación ambiental y desarrollo de capacidades locales para fortalecer la resiliencia de las comunidades frente a los impactos del turismo aéreo (López, 2020).

3.2.6 Impacto Económico

El impacto económico de la inversión extranjera directa puede ser significativo, ya que puede estimular el crecimiento económico, fomentar la transferencia de tecnología y mejorar la



competitividad de las empresas locales. Sin embargo, también puede plantear desafíos en términos de dependencia externa y vulnerabilidad económica (Sánchez, 2019).

Sánchez (2019) también destaca que el impacto económico de la inversión extranjera directa puede ser significativo, ya que puede estimular el crecimiento económico, fomentar la transferencia de tecnología y mejorar la competitividad de las empresas locales. Sin embargo, también puede plantear desafíos en términos de dependencia externa y vulnerabilidad económica. Este tipo de impacto económico se manifiesta de diversas maneras, incluyendo el aumento de la inversión en infraestructura, la creación de empleo, la mejora de la productividad y la integración en cadenas de valor globales. Además, puede tener efectos indirectos en sectores como el comercio, el turismo y los servicios financieros, contribuyendo así al desarrollo económico sostenible a largo plazo.

3.3 Marco conceptual

3.3.1 Percepción: La palabra percepción se puede interpretar de muchas maneras, una de las más aceptadas según la revista Safety Culture (s.f), nos dice que la percepción con un enfoque cualitativo se basa en el juicio de una persona. Lo cual nos quiere decir que se puede interpretar de una forma subjetiva mediante opiniones o perspectivas únicas.

3.3.2 Hidroavión: Un hidroavión es un tipo de aeronave diseñada específicamente para despegar y aterrizar sus vuelos en el agua, empleando flotadores o esquís en lugar de las ruedas típicas. Esta adaptación le permite operar en diversos cuerpos de agua, como lagos, ríos y mares, lo que amplía considerablemente las posibilidades de acceso a áreas remotas o de difícil acceso por vía terrestre.



3.3.3 Potencial: La palabra potencial se refiere a la posibilidad o aptitud que tiene alguien o algo para desarrollar una determinada actividad o conseguir un cierto resultado esperado de lo cual es impredecible.

3.3.4 Medio ambiente: El medio ambiente comprende el conjunto de elementos físicos, biológicos y sociales que rodean a los seres vivos, incluyendo el aire, el agua, el suelo, los ecosistemas, las comunidades humanas y las interacciones entre ellos. Además, abarca aspectos culturales y económicos que influyen en la calidad de vida de las personas y en el equilibrio del planeta.

3.3.5 Economía: La economía es la ciencia social que estudia los procesos de producción, distribución y consumo de bienes y servicios en una sociedad, así como la gestión de los recursos escasos para satisfacer las necesidades humanas.

3.3.6 Comunitario: La palabra comunitario hace alusión a una comunidad, es decir, al grupo de individuos que comparten intereses, valores, tradiciones o actividades comunes, y que colaboran mutuamente para lograr metas o solucionar problemas de interés compartido.

3.3.7 Turismo: El turismo se define como las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período de tiempo inferior a un año, con fines de ocio, negocios u otros motivos.

3.3.8 OACI: La OACI es la Organización de Aviación Civil Internacional, de la cual es un órgano especializado de las Naciones Unidas que dicta normativas y propone métodos para asegurar la seguridad en la aviación civil y la conservación del entorno. La OACI surgió en 1944 gracias al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3.3.9 Huella de Carbono: La huella de carbono es básicamente la cantidad de gases que liberamos al ambiente cuando hacemos cosas como conducir un auto, usar electricidad o comer alimentos.



Es como una marca que dejamos en el planeta por nuestra actividad cotidiana. Calcularla nos ayuda a entender cómo nuestras acciones afectan al cambio climático y cómo podemos reducir ese impacto.

3.3.10 Licencia Social: Según el diccionario de administración de Walter Andia Valencia (s.f) nos menciona que la licencia social es la aprobación continua o amplia aceptación por parte de una comunidad local y sus grupos de interés.



CAPÍTULO IV

HIPÓTESIS

4.1 Hipótesis general

1.- El potencial turístico aéreo mediante hidroaviones tiene una percepción ambivalente en la región de Puno.

4.2 Hipótesis específicas

1.- El potencial turístico aéreo mediante hidroaviones tiene una percepción medioambiental ambivalente en la región de Puno.

2.- El potencial turístico aéreo mediante hidroaviones tiene una percepción comunitaria ambivalente en la región de Puno.

3.- El potencial turístico aéreo mediante hidroaviones tiene una percepción económica ambivalente en la región de Puno.

4.3 Variables

Puesto a que la tesis es univariable, la única variable es: Percepción del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones.



4.4 Operacionalización de variable

Tabla 1
Operacionalización de Variable

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA
Percepción del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones.	Según la OACI (s/f) al hablar del potencial turístico aéreo es importante tomar aspectos económicos y medioambientales; y posteriormente ver como estos pueden afectar a la sociedad, en este caso para simplificar se considera a las comunidades. Además, según Smith (2020) nos dice que es crucial llevar a cabo un análisis exhaustivo de los posibles impactos sociales, ambientales y económicos antes de implementar este tipo de iniciativas.	- Medioambiental - Comunitario - Económico	-Contaminación visual - Contaminación auditiva - Huella de carbono - Calidad de vida - Participación comunitaria - Desarrollo de capacidades - Empleo directo e indirecto - Crecimiento económico - Inversión y desarrollo local	No aplica, se usa la interpretación de datos cualitativos.

Nota: Elaborado por el investigador.



CAPÍTULO V

PROCEDIMIENTO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN

5.1 Enfoque de la investigación

Dado que el tema es de un ámbito desconocido o único el enfoque es “cualitativo”, puesto que según el autor Sampieri (s/f) nos dice que busca principalmente dispersión o expansión de los datos o información no numéricos. Quiere decir que este tipo de investigación, fundamentado en el método científico, se enfoca en documentar específicas cualidades que no son cuantificables mediante valores numéricos.

5.2 Método de investigación

“Método Inductivo”, pues según Creswell (2014) el enfoque inductivo en la investigación cualitativa implica moverse desde los datos específicos hacia conceptos más generales o teorías. En este caso recopilar datos sobre el potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno y luego derivar conclusiones más amplias basadas en esos datos, se sigue este enfoque inductivo. Esto se debe a que se está explorando las percepciones y experiencias concretas de los actores principales para la investigación en la región y utilizando esas observaciones para generar entendimientos más amplios sobre el fenómeno del turismo aéreo en la zona. Además, uno de sus objetivos específicos es generar nuevo conocimiento para así formular conclusiones.

5.3 Tipo de Investigación

Según Bunge (1971) el actual tipo de investigación realizado es de carácter “básico” puesto que se centra en la comprensión de fenómenos, teorías o principios fundamentales, con el propósito de ampliar la base de conocimientos en un área particular.



5.4 Nivel de investigación

“Nivel exploratorio”, pues según Morse (1991) indica que los problemas de investigación cualitativa tienen características distintivas: el concepto es inmaduro, la teoría puede ser inadecuada, incorrecta o sesgada, se requiere explorar y describir el fenómeno, así como desarrollar teoría, la naturaleza del fenómeno puede no ser captada por medidas cuantitativas.

5.5 Diseño de investigación

Según Strauss (1990) el diseño de investigación es “No experimental”, porque no implica la manipulación directa de variables ni la comparación entre grupos de manera controlada. En cambio, se centra en comprender un fenómeno a través de la recolección y análisis de datos cualitativos.

5.6 Población y muestra

5.6.1 Población

En esta investigación, no se seleccionó una población predeterminada, sino que se aplicó el diseño de teoría fundamentada junto con un cuestionario semiestructurado a un grupo de interés de conveniencia para el estudio.

Según Cresswell (2009) para llegar a un grupo que son potencialmente difíciles de encontrar, se usa una muestra no probabilística, el cual se llegó gracias a la “técnica bola de nieve”, de la cual al final se lograron obtener 4 representantes principales para la investigación.

5.6.2 Muestra

La muestra es un muestreo no probabilístico por medio de la técnica bola de nieve, es decir está conformada por personas que poseen diversas características para mostrar perspectivas sobre el problema planteado y que le convengan a la investigación. (Cresswell, 2009).



De acuerdo con López (s/f) se señala que la muestra no garantiza que todos sus elementos tengan la misma probabilidad, lo que implica que no se puede asegurar que la muestra seleccionada sea verdaderamente representativa. Por lo tanto, se optará por seleccionar todos los elementos que cumplan con un criterio propio de relevancia para la investigación y que, al mismo tiempo, sean representativos.

5.7 Técnica e instrumento

5.7.1 Técnica

La técnica aplicada es la entrevista.

5.7.2 Instrumento

El instrumento es el cuestionario semiestructurado.

5.8 Confiabilidad y validez del instrumento

5.8.1 Confiabilidad

Credibilidad: Según Lincoln y Guba (1985) la credibilidad se alcanza cuando los resultados de una investigación cualitativa son reconocidos como válidos por los individuos que formaron parte del estudio., sumergiéndose en su mundo informativo a través de diálogos. La responsabilidad del entrevistador es recopilar información que los informantes reconozcan y validen, permitiéndoles expresar sus pensamientos y opiniones.

5.8.2 Validez

El instrumento fue validado por juicios expertos en el ámbito del turismo y de la investigación asociada.



5.9 Procedimiento y tratamiento de datos

Puesto que se la técnica será la entrevista, los resultados esperados serán lo que los entrevistados mencionen en sus diálogos según el cuestionario.

5.10 Contratación de hipótesis

En esta investigación, se empleó un enfoque cualitativo para la recolección y análisis de datos, centrado en la realización de entrevistas a actores reconocidos por criterio propio del investigador. Se ha desarrollado un cuestionario específico para estas entrevistas, el cual ha sido sometido a un proceso de validación por parte del experto en el ámbito pertinente. Este proceso de validación garantizó la relevancia y calidad de las preguntas formuladas en el cuestionario.

5.10.1 Proceso de validación del cuestionario

El cuestionario diseñado para las entrevistas fue validado un experto reconocido en el campo, quien evaluó la pertinencia y adecuación de las preguntas. Esta validación se realizó mediante un proceso de revisión crítica y sugerencias de mejora por parte del experto, con el objetivo de asegurar que el cuestionario aborde de manera efectiva los temas relevantes para la investigación.

5.10.2 Consideraciones Éticas

Durante el proceso de recolección de datos, se garantizó el respeto a los principios éticos, incluyendo la obtención del consentimiento informado de los participantes y la protección de su privacidad y confidencialidad. Además, se aseguró que las entrevistas se lleven a cabo en un ambiente seguro y respetuoso, donde los participantes se sintieron cómodos para compartir su información de manera voluntaria.



Y para asegurar que sus respuestas sean certeras, estas fueron grabados en formato audio y firmados correctamente por el entrevistado en una ficha, dando así la autenticidad del acto.

5.10.3 Análisis de Datos

Una vez recolectados los datos a través de las entrevistas, se procedió a realizar una interpretación cualitativa de los mismos. Esta interpretación se centró en identificar patrones, temas y relaciones significativas en las respuestas de los participantes, utilizando técnicas adecuadas para la interpretación de datos cualitativos. Según Kvale (2007) quien propone un enfoque hermenéutico-fenomenológico. Según Kvale, la interpretación de una entrevista implica una comprensión profunda de los discursos de los participantes, considerando tanto su contenido manifiesto como los significados subyacentes. Se enfatizó la importancia de la reflexión crítica y la contextualización de las respuestas dentro del marco teórico y conceptual de la investigación.

5.10.4 Validación de Resultados

La validez de los resultados obtenidos se verificó a través de la confirmación de la credibilidad y coherencia de los hallazgos cualitativos. Esto se logró mediante la técnica de revisión por pares, donde otros investigadores evaluaron la interpretación de los datos y la coherencia de las conclusiones con base en las entrevistas realizadas. Además, se compararon los resultados obtenidos con las teorías existentes y la literatura relevante en el campo del turismo y la investigación asociada para garantizar su consistencia y relevancia dentro del marco teórico y conceptual de la investigación. Esta validación es sustentada por Lincoln y Guba (1985). Ellos desarrollaron el concepto de "transferibilidad", que se refiere a la capacidad de los hallazgos de la investigación cualitativa de ser aplicados en contextos similares o comparados con teorías



existentes. Este enfoque es relevante para asegurar la validez de los resultados al mostrar cómo se relacionan con el conocimiento previo en el área de estudio.



CAPÍTULO VI

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

6.1 Presentación de resultados

En esta sección se presentan los resultados de las entrevistas a profundidad realizadas a un grupo de personas claves en la región de Puno. Estas respuestas fueron conglomeradas en 3 categorías: Medioambiental, Comunitario y Económico.

A continuación, se presenta dentro de cada categoría las categorías y subcategorías.

6.1.1 Aspecto medioambiental

En esta categoría se incluyen 3 subcategorías que hacen referencia a la Contaminación visual, Contaminación auditiva y la Huella de carbono que se encuentra en la región de Puno.

A. Contaminación visual

En esta subcategoría se ha comprendido que la contaminación visual podría tener un impacto entre moderado a bajo.

“Dependiendo del tráfico, no creo que sea mucho ¿no?, no va haber mucha contaminación visual [...] visualmente no va ser un impacto fuerte ¿no?, va ser un impacto moderado a bajo.” (Blgo. William Mendoza Quispe – Gerente Regional de Autoridad Ambiental, comunicación personal, 25 de abril del 2024).

Por otro lado, el siguiente entrevistado afirma que el impacto podría ser positivo y negativo. “Todo sector, toda actividad, siempre va generar algún tipo de impacto ¿no?, y los impactos son tanto positivos como negativos. Y queda en este punto si hablamos de contaminación visual saber manejarlo los impactos y reducir los impactos negativos ¿no?, es decir el turismo también si bien



es cierto algunos mal lo llaman industrias chimenea pues está demostrado que también generan impactos negativos cuando no se le maneja, no se le dirige sosteniblemente ¿no?, entonces si hablamos sobre el potencial aéreo turístico en el medio ambiente sobre o con respecto a hidroaviones en la región Puno, voy por ese lado. Toda actividad siempre va generar impacto tanto positivo como negativo, entonces solo queda ver [...] minimizar en este caso los impactos negativos” (Marco Antonio Ojeda Challco - Director Regional de la Dirección regional de Comercio Exterior y Turismo, comunicación personal, 25 de abril del 2024)

B. Contaminación Auditiva

En esta subcategoría se ha comprendido que la contaminación auditiva podría tener un impacto entre medio a alto

“Auditivamente si, puede que sea un nivel de entre alto a medio, estos vehículos más que todo al momento de despegar y aterrizar generan ruido y en los ecosistemas tantas lagunas, lagos o de algunos ríos pueden tener estas características para que puedan aterrizar o despegar estos vehículos [...] tienen biodiversidad muy susceptible a ruidos externos que no sean naturales. Puede retar mucho ahí [...] esta entre medio” (Blgo. William Mendoza Quispe – Gerente Regional de Autoridad Ambiental, comunicación personal, 25 de abril del 2024).

Por otro lado, el siguiente entrevistado afirma no tener una respuesta certera puesto que evalúa que mediante que las tecnologías avanzan estos producen menos impactos negativos. “Mira, hay que considerar y tener en cuenta lo siguiente. El aeropuerto Inca Manco Cápac de Juliaca, creo que, en toda el área, en toda esa circunferencia hay barrios, vecinos y creo que nunca hubo algún tipo de quejas ¿no?, ¿Por qué?, ya estamos en pleno siglo veintiuno donde todo ya es también moderno ¿no?, ya no usan la misma tecnología de antes, antiguamente si recordamos



había aviones con mecanismos que era fuerte el sonido, ahora no ¿no?, o sea en este sentido yo creo que, en este punto el tema de tecnología va incidir ¿no? En el tipo de hidroaviones que vayan a potencialmente volar. (Marco Antonio Ojeda Challco - Director Regional de Comercio Exterior y Turismo, comunicación personal, 25 de abril del 2024)

C. Huella de Carbono

En esta subcategoría se ha comprendido que la huella de carbono podría tener un impacto medio o intermedio.

“Evidentemente al usar combustibles fósiles, genera [...] va elevar los niveles de contaminación dependiendo donde se realice esta actividad, si es en Juliaca, obviamente va contribuir al nivel de contaminación que ya tiene Juliaca ¿no?, si es acá en Puno, como estás viendo, no tenemos altos niveles de contaminación [...] si va contribuir ¿no?, entonces el nivel de huella de carbono sería también entre intermedio ¿no?, medio por lo menos al impacto que puede tener al nivel de huella de carbono, tampoco es que todo el mundo va utilizar este medio de transporte, si no es más con fines turísticos y también al recorrer espacios naturales que obviamente se buscan como son bellezas escénicas puede traer algún impacto, pero no creo que sea alto ¿no?, medio yo considero. (Blgo. William Mendoza Quispe – Gerente Regional de Autoridad Ambiental, comunicación personal, 25 de abril del 2024).

Por otro lado, el otro entrevistado afirma que el impacto de huella de carbono podría tener un impacto entre positivo y negativo. “Esto tiene relación a la uno (primera pregunta), como les dije si hablamos de hidroaviones y si las reglas no están dadas o hechas y tampoco se cumplen las normas vigentes ¿no?, y cada institución involucrada como [...] si hablamos a nivel regional tenemos la gerencia regional de [...] la autoridad de gestión ambiental y otros organismos en esa



materia, entonces yo creo que quienes van a en un futuro optar por esto, obvio tienen que pasar por todos estos procesos normativos ¿no? Y reglas, entonces cuando hablamos de huella de carbono de esta actividad de todas maneras si dejamos que sea adrede las cosas o como se menciona obvio va generar un impacto y si no, no va suceder como tal. (Marco Antonio Ojeda Challco - Director Regional de Comercio Exterior y Turismo, comunicación personal, 25 de abril del 2024)

6.1.2 Aspecto Comunitario

En esta categoría se incluyen 3 subcategorías que hacen referencia a la Calidad de vida, Participación Comunitaria y Desarrollo de capacidades que se encuentra en la región de Puno.

A. Calidad de Vida

En esta subcategoría se ha comprendido que la calidad de vida podría tener un impacto positivo.

“Con respecto a la calidad de vida de los pobladores de la comunidad, en ese sentido no va repercutir mucho porque la propuesta que se hace me parece es cerca de la ciudad de Puno ¿verdad?, entonces en ese sentido lo que si va mejorar la calidad de vida es los pobladores de la ciudad de Puno, a los que viven en la cercanía de la ciudad de Puno y aparte de ellos va depender mucho de acuerdo a la ubicación ¿no?, para realizar esta actividad o en este caso, determinar por la “DIRCETUR” seguramente un espacio en donde van autorizar para realizar esta actividad entonces en función a ello me parece que más beneficia a los pobladores de la ciudad de Puno. Pero en caso de que esta actividad se realizara en las cercanías de alguna otra comunidad entonces [...] con respecto a la calidad de vida sería positivo el impacto ¿no?” (Lic. Felipe Ramos Quispe



– Especialista regional en Turismo Comunitario – MINCETUR, comunicación personal, 25 de abril del 2024).

Por otro lado, el otro entrevistado afirma que el impacto podría ser positivo dependiendo como se maneje. “Mira, un sector económico dentro de eso está el turismo, siempre va ser bien visto por la población. Cuando genera el factor económico en la población empieza a inmiscuirse más y en la región de Puno tenemos muchos casos ¿no?, y a través de esos casos exitosos han empezado a ser partícipes, entonces de todas maneras el impacto aquí va ser positivo. Podría ser negativo, si, cuando se genera falsas expectativas, cuando empezamos a decir, cuando no tenemos casi nada y vamos a/o anunciamos a la población ya vamos a instalar ¿no?, la pista o las áreas correspondientes para los hidroaviones ¿no?, pero al final si no cumples genera expectativa y al ver que no se concretiza la población siempre va decir que era una mentira, ahora cuando esto se cumpla ya es muy diferente. Siempre va impactar en la calidad de vida y cuando hablamos de la calidad de vida, esta tiene relación con muchos aspectos, el tema de la canasta familiar, en el aspecto también de generar mayores ingresos, el tema se va aperturando nuevos negocios, más emprendimientos cuando se concretiza algo. Entonces el impacto si se maneja bien [...] positivo, el impacto económico positivo, y si no impacto económico negativo. ¿Por qué?, hay que también ser realistas y sinceros en decir siempre cuando hay este tipo de mega obras, los terrenos empiezan a elevarse de precio, algunos ya elevan otros montos; y quienes hemos y mucha gente conoce y ha hecho el aeropuerto Inca Manco Cápac, en la cercanía hay restaurantes. Y el coste es mucho mayor ¿no? Que de un almuerzo y otros productos. Pero ya ahí hay más allá de Juliaca encuentras a menor precio ¿no? y de igual manera cuando te transportan eso te elevan el precio, entonces ahí ya estaríamos hablando de un impacto negativo. (Marco Antonio Ojeda Chalco - Director Regional de Comercio Exterior y Turismo, comunicación personal, 25 de abril del 2024)



B. Participación Comunitaria

En esta subcategoría se ha comprendido que la participación comunitaria, podría tener un impacto positivo.

“Esto va relacionado con la primera pregunta, la participación comunitaria ya tiene que ver bastante con el tema de ubicación de esta actividad en donde se va realizar. Si esta actividad por ejemplo se realiza en las cercanías de la península de Capachica, de Chucuito que se encuentran bastantes emprendimientos entonces la participación sería positiva, donde se involucraría a la comunidad local, pero si este se ubica en la cercanía, por ejemplo, hablemos de la bahía de Puno, entonces más ahí se tendría la participación de los pobladores de la ciudad de Puno” (Lic. Felipe Ramos Quispe – Especialista regional en Turismo Comunitario – MINCETUR, comunicación personal, 25 de abril del 2024).

Por consiguiente, el otro entrevistado afirma que dependiendo de una “licencia social” la futura actividad pueda ser positiva. “La norma es clara en este punto, siempre tiene que haber la licencia social, de todas maneras, todo tipo de proyectos sean privados o públicos, siempre incide la “licencia social”, y hay innumerables casos cuando no se involucra a la población, la población al no tener conocimiento siempre lo va a ver de manera negativa ¿no?, ¿Por qué?, hemos tenido muchos casos aquí de proyectos y al fin por una desinformación se genera, en muchas personas se genera decir, no que no hay que dejarles iniciar porque nos van a generar esto, nos van a quitar el terreno y así. Y si generan este tipo de comentarios, entonces la participación de la población es vital, a fin de que el impacto también sea positivo en este tipo del potencial aéreo turístico”. (Marco Antonio Ojeda Challco - Director Regional de Comercio Exterior y Turismo, comunicación personal, 25 de abril del 2024)



C. Desarrollo de Capacidades

En esta subcategoría se ha comprendido que el desarrollo de capacidades, podría tener un impacto positivo.

“De hecho este [...] las actividades nuevas aportan al desarrollo de capacidades en todo sector ¿no?, en este caso a los pobladores de Puno, a las comunidades aledañas y de hecho a las comunidades cercanas como las penínsulas de Chucuito y Capachica, porque es una nueva alternativa de desarrollar la actividad turística y de hecho ellos van a estar informados y se van afianzarse mejor, y aparte de ello también, ello aportaría en ese sentido a la mejora de la calidad de vida de alguna manera porque si esto tiene una demanda alta va repercutir en la comunidades vecinas porque también estos visitantes van a tener esa oportunidad de visitar otros emprendimientos de turismo comunitario de la región Puno” (Lic. Felipe Ramos Quispe – Especialista regional en Turismo Comunitario – MINCETUR, comunicación personal, 25 de abril del 2024).

Por otro lado, el siguiente entrevistado afirma no tener una respuesta certera sobre el potencial de esta actividad. “Mira para nuestra región va ser algo nuevo, si bien es cierto se ha hablado bastante sobre el lago Titicaca, pero es algo nuevo ¿no?, si se menciona hidroaviones estamos hablando del tema del lago Titicaca ¿no?, otro tipo de [...] tecnología, entonces aquí hay que ser honestos, creo que no personalmente no conozco a alguien que haya que conozca al detalle sobre hidroaviones o su funcionamiento o el desarrollo de los permisos ¿no?, y aquí va a ser bastante importante la participación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones [...] es en ellos que recae el tema de este punto que estábamos conversando ¿no?, a través de ellos tenemos que hablar sobre el desarrollo de capacidades. Pero personalmente si hablamos de este impacto, igual va incidir, si no transmitimos conocimientos en que consiste ¿no?, de qué manera, de qué

forma; que es lo que se está pretendiendo hacer con esto. Entonces juega ese rol esa institución y aquí no me puedo adelantar sobre el tema del impacto ¿no?, no puedo opinar ahí si es negativo o positivo. (Marco Antonio Ojeda Chalco - Director Regional de Comercio Exterior y Turismo, comunicación personal, 25 de abril del 2024).

6.1.3 Aspecto Económico

En esta categoría se incluyen 3 subcategorías que hacen referencia a la Empleo directo e indirecto, Crecimiento Económico, Inversión y desarrollo local que se encuentra en la región de Puno.

A. Empleo Directo e Indirecto

En esta subcategoría se ha comprendido que el empleo directo e indirecto, podría tener un impacto positivo.

“Bueno según lo que hemos evaluado el proyecto que se está presentando me parece que es un impacto positivo porque va generar empleos directos y también indirectos porque es una alternativa de hacer turismo, entonces por lo tanto [...] también tienen diferentes tipos de público objetivo los que van a hacer uso del servicio, entonces por lo tanto van a crear mayores empleos que tengan que ver directamente con ese tipo de servicio ¿no?, si bien es cierto ya en la región existen otros tipos de servicio de turismo como son el tema de las lanchas, los botes que los trasladan a diferentes partes turísticas de la región Puno, este tipo de servicio aún no existe y por lo tanto si se va implementar va generar mayor empleo y el impacto va ser netamente positivo en el tema directo e indirecto” (Ing. Edgar Reynaldo Condori Alanoca – Gerente Regional de Desarrollo Económico, comunicación personal, 25 de abril del 2024).



Por otro lado, el siguiente entrevistado afirma que si la actividad se concretizaría podría tener un impacto positivo. “Esto tenía relación con el punto, de la dimensión comunitaria ¿no? Y el turismo genera impactos negativos como positivo, cuando estas se llevan de manera sostenible pues se maneja bien ¿no?, todo el proceso de desarrollo del turismo, pero cuando no empiezan a generarse diversas situaciones y en nuestra región tenemos casos ¿no?, donde en muchos lugares la botella de agua está a un sol, pero donde se ha considerado netamente turístico una botella de agua 625ml te va costar 3.50 hasta 4 soles ¿no?, entonces ahí ya vemos que es muy diferentes ¿no?, entonces toda propuesta o iniciativa siempre genera expectativa. Y esto es algo nuevo para la región, entonces si algún día se concretiza, obvio pues, positivo. Y si no se concretiza. Sabemos perfectamente que este tema es sobre mega proyectos, son mega obras, esas no las vamos hacer de un par de meses ¿no?, porque hay procesos ¿no?, entonces cuando se va iniciando con estas obras, obvio se van generando puestos de empleo, alrededor ya empiezan a brindar servicios de alimentos, hospedaje, porque esto es grande. No solo, es decir, ah van a venir los hidroaviones y listo. Sino que acá se involucra a muchas personas e instituciones y obvio la población va salir beneficiada, ¿y si no es así?, generación de expectativa ¿no? (Marco Antonio Ojeda Challco - Director Regional de Comercio Exterior y Turismo, comunicación personal, 25 de abril del 2024).

B. Crecimiento Económico

En esta subcategoría se ha comprendido que el crecimiento económico, podría tener un impacto positivo.

“Mi percepción es positiva, porque al generar mayor empleo, vamos a dinamizar la economía de la región. Y toda actividad que incremente la economía de los pobladores de la región de Puno siempre va ser positiva ¿no? (Ing. Edgar Reynaldo Condori Alanoca – Gerente Regional de Desarrollo Económico, comunicación personal, 25 de abril del 2024).



Así mismo el siguiente entrevistado afirmo que por el momento se tendría que empezar compartiendo la idea, dando alusión que no hay una respuesta concreta de positivo o negativo. “Mira por el momento uno tiene que iniciar por compartir esta idea, pero hay que compartir esta información en algunas provincias de la región a fin de que también sean los espacios indicados, porque no en todo lugar va a ser bien visto. Y en la región Puno a veces se confunden el tema del inversionista ¿no?, cuando alguien menciona van a venir a invertir, ya lo relacionan con extranjero y esta percepción hacia el inversionista extranjero por lo general es negativa, dicen van a venir a quitarnos, no nos van a dejar crecer, ellos nomas. Pero como mencionaba, cuando las reglas son claras desde un inicio, este puede ayudar a crecer económicamente a diversas provincias ¿no? (Marco Antonio Ojeda Challco - Director Regional de Comercio Exterior y Turismo, comunicación personal, 25 de abril del 2024).

C. Inversión y Desarrollo Local

En esta subcategoría se ha comprendido que la inversión y desarrollo local, podría tener un impacto positivo.

“En cuanto al tema de la inversión, podemos decir también que es positivo porque para poder realizar esta actividad, tenemos que invertir por ejemplo en temas portuarios o sea hay que poner un puerto (aeródromo), para este tipo de aeronave que se pretende poner en la actividad. Entonces por lo tanto o sea al haber inversión va haber movimiento económico. Entonces por lo tanto me parece que también es muy positivo el tema, ¿no?, sobre todo porque es una actividad nueva, una actividad innovadora, que de repente podría darse en forma positiva y va tener un impacto en el tema turístico ¿no?, porque quienes van hacer uso de este servicio van a ser turistas que tienen la capacidad para poder adquirir esos servicios ¿no?, entonces por ese lado me parece



que el impacto va a ser cien por ciento positivo” (Ing. Edgar Reynaldo Condori Alanoca – Gerente Regional de Desarrollo Económico, comunicación personal, 25 de abril del 2024).

Por otro lado, el siguiente entrevistado afirma que podría tener un impacto positivo dependiendo de las instituciones publica privadas que ejecuten esta actividad. “Mira por sus características de esta idea de hidroaviones en el lago Titicaca más se va por asociación publica privada, no por un tema de proyecto de inversión, ahí es muy imposible. Es más factible por asociación publica privada, porque estamos hablando de inversión de un nuevo medio de transporte, un nuevo servicio por llamarlo así aprovechando el lago Titicaca, en este caso el espacio aéreo, y aquí involucra a varias instituciones y una de esas instituciones ya mencioné, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. No es como los otros tipos de transportes que ya las reglas son claras, en aquí juega un rol bastante y las instancias correspondientes, pero si es una gran oportunidad el sobre volar el lago Titicaca de un punto a otro, entonces cuando me mencionas inversiones, si alguna vez se hace realidad es a través de este medio y es fuerte por la inversión en este caso porque estamos hablando para que lo haga una empresa y por ende esto siempre genera desarrollo local en su primera a corto plazo, ¿no? Y mediano, entonces ahí también es para analizar el tema mediante que formas se va hacer la inversión sobre los hidroaviones. (Marco Antonio Ojeda Challco - Director Regional de Comercio Exterior y Turismo, comunicación personal, 25 de abril del 2024).

6.2 Discusión de resultados

6.2.1 Interpretación del aspecto Medioambiental

En relación con la Contaminación Visual, se aprecia una percepción variada entre los entrevistados. Mientras que uno considera que el impacto visual de la introducción de hidroaviones



en la región podría ser moderado a bajo, destacando la importancia de gestionar y minimizar los impactos negativos, otro entrevistado sugiere que estos impactos pueden ser tanto positivos como negativos, dependiendo de cómo se manejen. Como se puede ver este resultado se asemeja a lo que dice el autor Bieger (2008) donde menciona que se destaca la necesidad de la promoción de prácticas turísticas sostenibles en el transporte aéreo.

En lo que respecta a la Contaminación Auditiva, se evidencia una preocupación mayor por parte de los entrevistados. Uno de ellos sugiere que el impacto auditivo de los hidroaviones podría ser medio a alto, especialmente en ecosistemas sensibles como lagunas y ríos. Por otro lado, se plantea la idea de que el avance tecnológico podría reducir estos impactos negativos. Estos resultados se asemejan con el autor Viamonte (2018), donde nos dice que los niveles de ruido de las aeronaves registrados superan en ocasiones los estándares de calidad ambiental establecidos, lo que sugiere un impacto negativo en la calidad de vida de los residentes locales.

En relación con la Huella de Carbono, se destacan opiniones divergentes. Mientras que un entrevistado sugiere que el uso de hidroaviones contribuiría a elevar los niveles de contaminación, especialmente en áreas urbanas como en Juliaca, y estima un impacto medio en la huella de carbono, otro entrevistado sugiere que el impacto podría ser tanto positivo como negativo, dependiendo del cumplimiento de normativas y regulaciones ambientales. Como se menciona en el resultado estos son sustentados igualmente por los autores Gossling y Scott (2007) donde nos menciona que la inclusión del turismo aéreo y el uso de hidroaviones en el desarrollo turístico de una región pueden ser beneficiosos si se toman aspectos de sostenibilidad.

6.2.2 Interpretación del aspecto Comunitario



En relación con la Calidad de Vida, se aprecia una percepción positiva por parte de los entrevistados. Mientras uno sugiere que la introducción de actividades relacionadas con hidroaviones podría mejorar la calidad de vida de los pobladores de la ciudad de Puno y sus cercanías, especialmente si se ubican en áreas específicas, otro destaca que el impacto dependerá del manejo adecuado de las expectativas y la generación de beneficios económicos reales para la población. Esto se asemeja a lo que menciona el autor Patiño (2022) donde nos menciona que es necesario implementar prácticas del turismo donde se promuevan la educación, la equidad y la preservación.

En cuanto a la Participación Comunitaria, se reconoce su importancia para el éxito de las actividades propuestas. Uno de los entrevistados enfatiza que la participación comunitaria será positiva si se involucra a las comunidades locales en la toma de decisiones y se obtiene una "licencia social" para el proyecto. Otro señala que la falta de participación puede generar resistencia y percepciones negativas entre la población. Este resultado se asemeja a lo que menciona el autor Saavedra (2018) donde nos menciona que la planificación estratégica es fundamental para llevar adelante los planes y proyectos turísticos.

En relación con el Desarrollo de Capacidades, se destaca su potencial para beneficiar a las comunidades locales. Uno de los entrevistados sugiere que la introducción de nuevas actividades turísticas puede contribuir al desarrollo de habilidades y conocimientos en las comunidades aledañas, así como al fortalecimiento de la economía local. Sin embargo, otro entrevistado reconoce la necesidad de una mayor información y capacitación sobre el tema, destacando la importancia de la participación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para facilitar este proceso. Este resultado se asemeja a lo que mencionan los autores Valero y Mayta (2023) donde



nos dice que uno de sus objetivos es la opción de reubicación del aeropuerto de Juliaca, la cual puede ser beneficioso para impulsar el desarrollo social y turístico.

6.2.3 Interpretación del aspecto Económico

En cuanto al Empleo Directo e Indirecto, se percibe una visión mayoritariamente positiva entre los entrevistados. Se reconoce que la introducción de servicios relacionados con hidroaviones podría generar empleo tanto directo como indirecto, al ofrecer una nueva alternativa turística en la región. Se enfatiza que esta actividad podría complementar las existentes en la región, ampliando así las oportunidades de empleo. Estos resultados de acuerdo al autor Real (2012) en su tesis titulada “Creación de una empresa aérea, que brinde viajes escénicos en avioneta como modalidad turística por la avenida los volcanes en Ecuador” donde nos menciona que desde un punto de vista financiero respaldados por indicadores de rentabilidad y análisis de costos se evidencio una oportunidad interesante en el mercado turístico del país.

En lo que respecta al Crecimiento Económico, se destaca su potencial positivo para dinamizar la economía regional. Se argumenta que la generación de empleo derivada de esta actividad podría contribuir significativamente al crecimiento económico de la región. Sin embargo, también se reconoce la necesidad de una difusión adecuada de la idea y una planificación cuidadosa para garantizar una percepción positiva y una implementación efectiva. Este resultado se asemeja a los resultados del autor Johnson (2018) donde menciona el papel de los hidroaviones en la mejora de la conectividad y la promoción del turismo.

En relación con la Inversión y Desarrollo Local, se subraya su impacto positivo potencial en la economía y el turismo regionales. Se argumenta que la inversión necesaria para llevar a cabo esta actividad podría generar un movimiento económico significativo, especialmente considerando



la novedad e innovación de la propuesta. Sin embargo, se destaca la importancia de una colaboración efectiva entre instituciones públicas y privadas para garantizar el éxito de la inversión y su impacto positivo en el desarrollo local a corto, mediano y largo plazo. Estos resultados se asemejan a los resultados del autor Silva (2006) donde nos menciona que en la provincia de Puno se sugiere la implementación de un producto turístico en el aumento de la demanda de turísticas, el gasto turístico, el empleo y el ingreso per cápita en la provincia, y se sugiere la implementación de un proyecto turístico para mejorar la calidad en los aspectos menos valorados.



CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

PRIMERA: En base al objetivo general; Interpretar la percepción del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno, las entrevistas reflejan que se tiene una comprensión detallada y matizada de los posibles impactos asociados con la introducción de actividades relacionadas con hidroaviones en la región de Puno. Se reconoce la complejidad de estos impactos, así como la necesidad de una gestión cuidadosa y una regulación adecuada para minimizar los efectos negativos y maximizar los beneficios tanto para el medio ambiente como para las comunidades locales. Aunque se identifican posibles beneficios en términos de desarrollo económico, mejora de la calidad de vida y crecimiento de capacidades, también se hace hincapié en la importancia de la participación comunitaria, la gestión de expectativas y la colaboración entre diversas partes interesadas para garantizar resultados positivos a largo plazo.

SEGUNDA: En base al objetivo específico 1; Interpretar la percepción medioambiental del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno, las entrevistas reflejan que se tiene una comprensión compleja de los posibles impactos medioambientales asociados con la introducción de hidroaviones en la región de Puno. Si bien se reconocen tanto los posibles beneficios como los riesgos, existe una clara necesidad de considerar cuidadosamente la gestión y regulación de estas actividades para minimizar los impactos negativos y maximizar los beneficios para el medio ambiente y las comunidades locales.



TERCERA: En base al objetivo específico 2; Interpretar la percepción comunitaria del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno., las entrevistas reflejan que se tiene una comprensión matizada de los posibles impactos comunitarios asociados con la introducción de actividades relacionadas con hidroaviones en la región de Puno. Si bien se reconocen los posibles beneficios, como el mejoramiento de la calidad de vida y el desarrollo de capacidades, también se subraya la importancia de una participación comunitaria adecuada y el manejo cuidadoso de las expectativas para garantizar resultados positivos a largo plazo.

CUARTA: En base al objetivo específico 3; Interpretar la percepción económica del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno., las entrevistas reflejan que se tiene una percepción generalizada de que la introducción de servicios relacionados con hidroaviones en la región de Puno podría tener un impacto positivo en el aspecto económico, al generar empleo, impulsar el crecimiento económico y fomentar la inversión y el desarrollo local. Sin embargo, se enfatiza la necesidad de una planificación cuidadosa y una colaboración efectiva entre diversas partes interesadas para maximizar los beneficios y mitigar los posibles impactos negativos.



RECOMENDACIONES

PRIMERA: Dada la complejidad de los posibles impactos asociados con la introducción de actividades relacionadas con hidroaviones en la región de Puno, se recomienda llevar a cabo un proceso de evaluación integral que involucre a todas las partes interesadas, incluyendo a las comunidades locales, autoridades gubernamentales como el gobierno regional de Puno y sus gerencias y direcciones respectivas como la gerencia regional medioambiental, gerencia de desarrollo económico, asociaciones comunitarias dedicadas al turismo, entes privados dedicados al turismo y etc. Este proceso debería incluir análisis detallados de los posibles efectos medioambientales, sociales y económicos, así como la identificación de medidas de mitigación y gestión de riesgos. Además, se debe garantizar una participación significativa de la comunidad en la toma de decisiones y la implementación de medidas, asegurando que se aborden sus preocupaciones y se respeten sus derechos. De esta manera, se puede promover un desarrollo sostenible y equitativo de las actividades relacionadas con hidroaviones en la región, maximizando los beneficios y minimizando los impactos negativos.

SEGUNDA: Tomando el aspecto medioambiental se recomienda realizar una evaluación ambiental exhaustiva antes de introducir actividades de hidroaviones en la región de Puno, con el objetivo de comprender y mitigar los posibles impactos negativos en la calidad del aire, el agua, el suelo y la biodiversidad local. Es crucial desarrollar un plan estratégico que incluya objetivos claros para la gestión sostenible de estas actividades, considerando las necesidades y preocupaciones de las comunidades locales y cumpliendo con estándares ambientales internacionales y sobre todo



locales. La participación activa de las comunidades en el proceso de toma de decisiones es esencial, así como el establecimiento de mecanismos efectivos de monitoreo y cumplimiento para garantizar el cumplimiento de regulaciones ambientales. Además, se debe implementar una campaña de educación ambiental dirigida a residentes locales, operadores de hidroaviones y turistas para fomentar prácticas sostenibles y aumentar la conciencia sobre la conservación ambiental. Adoptar un enfoque holístico y colaborativo permitirá minimizar los impactos negativos y maximizar los beneficios tanto para el medio ambiente como para las comunidades locales en la región de Puno.

TERCERA: Tomando el aspecto comunitario se recomienda promover una participación comunitaria efectiva en el proceso de introducción de actividades relacionadas con hidroaviones en la región de Puno, asegurando que las voces locales sean escuchadas y consideradas en todas las etapas de planificación e implementación. Se debe establecer un diálogo abierto y transparente entre todas las partes interesadas, facilitando espacios para la discusión y el intercambio de ideas. Además, es importante desarrollar programas de capacitación y educación dirigidos a las comunidades locales para fortalecer sus capacidades y habilidades en relación con el turismo y la conservación ambiental. Al mismo tiempo, se debe gestionar cuidadosamente las expectativas de la comunidad, proporcionando información clara y realista sobre los posibles beneficios y desafíos asociados con la introducción de estas actividades. De esta manera, se pueden establecer relaciones de confianza y colaboración duraderas que conduzcan a resultados positivos y sostenibles para todas las partes involucradas.



CUARTA: Tomando el aspecto económico se recomienda esencialmente llevar a cabo un proceso de planificación integral que involucre a todas las partes interesadas, incluidas las autoridades locales, los empresarios, las comunidades y los expertos en desarrollo económico y ambiental. Este proceso debe tener en cuenta tanto los aspectos positivos como los desafíos potenciales asociados con la introducción de servicios relacionados con hidroaviones en la región de Puno. Se deben establecer mecanismos de colaboración efectivos para garantizar una implementación adecuada y sostenible de estas actividades, lo que incluye la creación de políticas y regulaciones claras que promuevan un desarrollo económico equitativo y respetuoso con el medio ambiente. Además, se deben llevar a cabo evaluaciones periódicas del impacto socioeconómico y ambiental de estas iniciativas, con el fin de ajustar y mejorar continuamente las estrategias de desarrollo. De esta manera, se puede aprovechar al máximo el potencial económico de los servicios relacionados con hidroaviones, al tiempo que se protege y promueve el bienestar de las comunidades locales y el entorno natural.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Acuerdo Regional, 143 (2021). Recuperado de

<file:///E:/Descargas/ACUERDO%20REGIONAL%20Nro.%20143-2021-GRP-CRP.pdf>

Bieger, T. W. (2008). Air Transport and Tourism—Challenges and Opportunities for Switzerland.

Briceño V., Gabriela. (2021). Hidroavión. Recuperado el 26 abril, 2023, de

<https://www.euston96.com/hidroavion/>

Brown, L. (2018). Environmental Impacts of Air Tourism: Challenges and Opportunities.

Environmental Science Journal, 10(2), 56-68.

Bunge, M. (1967). Scientific Research: Strategy and Philosophy. Springer Science & Business Media.

Creswell, J. W. (2009). Investigación Cualitativa y Diseño Investigativo. Recuperado de

<https://academia.utp.edu.co/seminario-investigacionII/files/2017/08/INVESTIGACION-CUALITATIVACreswell.pdf>

Díaz Moreno, Tatiana Isabel. (2016). Factores asociados a la satisfacción e insatisfacción de los turistas latinoamericanos que sobrevolaron las líneas de Nazca en el periodo 2012 – 2015. Universidad San Ignacio de Loyola.

Flick. (2009). An Introduction to Qualitative Research. Sage.

Forga Garland, José Miguel. (2013). Aeropuerto Nazca. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC).



- Fuentes, Guerra, & Pinedo. (2019). Análisis, Diagnóstico y Propuesta de Desarrollo del Sector Aero comercial en la Región Loreto. ESAN.
- García, A., López, M., & Martínez, E. (2020). Assessment of Environmental Impacts of Air Tourism: A Multidisciplinary Approach. *Environmental Impact Assessment Journal*, 22(4), 115-130.
- Glaser, B. G., & Strauss, A. L. (1967). *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*. Aldine Transaction.
- González, P., & Martínez, E. (2019). Impacto del Turismo Aéreo en el Desarrollo Económico y Social de las Comunidades Locales. *Journal of Sustainable Tourism*, 25(1), 112-130.
- González, P. (2017). Impacto del Turismo Aéreo en las Comunidades Locales: Oportunidades y Desafíos. *Revista de Desarrollo Local*.
- Gossling, & Scott. (2007). The Consequences of Hype: A Critical Assessment of Intrusive Aviation in the New Zealand Alps. *Journal of Sustainable Tourism*.
- GRN. (2023). GRN Gestion de recursos naturales. Recuperado de <https://www.grn.cl/impacto-ambiental.html>
- Johnson, C. (2018). Seaplane Tourism in the Caribbean: Opportunities and Challenges. *Journal of Caribbean Tourism Research*.
- Jones, R. (2020). Exploring the Role of Seaplanes in Tourism Development: Lessons from New Zealand. *Journal of Tourism Research*.
- Kvale, S. (2007). *Doing interviews*. SAGE Publications.
- Lincoln, Y. S., & Guba, E. G. (1985). *Naturalistic inquiry*. Sage.



López, R. (s/f). Interpretación de Datos Estadísticos. Recuperado de

<http://www.ricardonica.com/Interpretacion/Muestreo.pdf>

Maiolo, V., & Castelli, G. (2015). The changing role of air transport in tourism. *Journal of Air Transport Management*, 42, 234-237.

Martínez, E. (2019). Desafíos Sociales del Turismo Aéreo: Perspectivas desde las Comunidades Locales. *Journal of Community Development*.

MINCETUR. (2016). PENTUR. Recuperado de https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/turismo/documentos/PENTUR/PENTUR_Final_JULIO2016.pdf

OACI. (2010). Doc 4444. Recuperado de

<https://www.icao.int/SAM/Documents/2010/ASTERIX/07%20%20DOC4444.pdf>

Organización Mundial del Turismo (OMT). (2020). Highlights 2020 Edition. Recuperado de

<https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284421152>

Organización Mundial del Turismo (OMT). (2015). Agenda 2030 para el Turismo Sostenible.

Recuperado de <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284416899>

Patiño Huayhua, A. J. (2022). Turismo, camino hacia la sostenibilidad: una aproximación al

Lago Titicaca Peruano. Tesis de pregrado, Universidad Nacional de San Agustín de

Arequipa, Arequipa, Perú.

Real Academia Española. (s.f.). Diccionario de la lengua española. Recuperado de

<https://dle.rae.es/>



- Real Amores, Diego Alejandro. (2012). Creación de una empresa aérea de turismo, que brinde viajes escénicos en avioneta como modalidad turística por la avenida de los volcanes. Universidad Internacional SEK.
- Rutty, M. (2017). Air transport and tourism: A review of the literature and analysis of its impact. *Journal of Air Transport Management*, 59, 63-72.
- Saavedra Pinazo, Marco Antonio. (2018). La influencia del planeamiento estratégico como instrumento de gestión en el desarrollo turístico del distrito de puno. Universidad Nacional del Altiplano.
- Sampieri, H. (s.f.). Niveles de Investigación. Capítulo 5. Definición del alcance de la investigación a realizar: exploratoria, descriptiva, correlacional o explicativa. Recuperado de <https://sites.google.com/site/metodologiadelainvestigacionb7/capitulo-5-sampieri>
- Sánchez, P. (2019). Inversión extranjera directa y su impacto económico en los países receptores. Editorial Inversión Internacional.
- Scott, D., & Gössling, S. (2017). *Tourism and water: Interactions, impacts and challenges*. Channel View Publications.
- Silva Dueñas, Mario. (2006). Modelo oferqual para la evaluación de la calidad percibida del producto turístico en la provincia de Puno - 2005. Universidad Nacional del Altiplano.
- Smith, J., García, A., & López, M. (2020). Turismo Aéreo y Desarrollo Sostenible: Perspectivas desde las Comunidades Locales. *Revista de Turismo Sostenible*, 15(2), 78-93.
- Smith, R. (2019). Challenges and Solutions for Environmental Conservation in Air Tourism. *Conservation Science Review*, 14(3), 82-97.



Strauss, A. (1990). *Qualitative analysis for social scientists*. Cambridge University Press.

Valero Quispe, R. J., & Olivera Mayhua, E. F. (2023). *Proyecto de reubicación y diseño arquitectónico del nuevo aeropuerto internacional Inca Manco Cápac - Puno*. Universidad Nacional del Altiplano.

Viamonte. (2018). *Evaluación de la contaminación acústica producida por los aviones en el aeropuerto de la ciudad de Juliaca*. UANCV, Juliaca.

Wiltshire, J. (2017). *Transporte aéreo como motor del desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: retos y propuestas políticas*. CEPAL.

World Tourism Organization. (s.f.). *Definition of Tourism*. Recuperado de <https://www.unwto.org/tourismdefinition>



ANEXOS

Matriz de consistencia

TITULO: PERCEPCIÓN DEL POTENCIAL AÉREO TURÍSTICO MEDIANTE HIDROAVIONES EN LA REGIÓN DE PUNO, 2024

Tabla 2
Matriz de Consistencia

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES, DIMENSIONES E INDICADORES	METODOLOGÍA
<p>Problema General</p> <p>1.- ¿Cuál será la percepción del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno?</p> <p>Problemas Específicos</p> <p>1.- ¿Cuál será la percepción medioambiental del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno?</p> <p>2.- ¿Cuál será la percepción comunitaria del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno?</p> <p>3.- ¿Cuál será la percepción económica del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno?</p>	<p>Objetivo General</p> <p>1.- Interpretar la percepción del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno.</p> <p>Objetivos Específicos</p> <p>1.- Interpretar la percepción medioambiental del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno.</p> <p>2.- Interpretar la percepción comunitaria del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno.</p> <p>3.- Interpretar la percepción económica del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno.</p>	<p>Hipótesis General</p> <p>1.- El potencial turístico aéreo mediante hidroaviones tendrá una percepción ambivalente en la región de Puno.</p> <p>Hipótesis Especifica</p> <p>1.- El potencial turístico aéreo mediante hidroaviones tendrá una percepción medioambiental ambivalente en la región de Puno.</p> <p>2.- El potencial turístico aéreo mediante hidroaviones tendrá una percepción comunitaria ambivalente en la región de Puno.</p> <p>3.- El potencial turístico aéreo mediante hidroaviones tendrá una percepción económica ambivalente en la región de Puno.</p>	<p>Puesto que la investigación es cualitativa se utilizó una sola variable.</p> <p>Variable: Potencial aéreo turístico mediante hidroaviones.</p> <p>Dimensiones e Indicadores</p> <p>1.Medioambiental</p> <ul style="list-style-type: none"> -Contaminación visual -Contaminación auditiva -Huella de Carbono <p>2.Comunitario</p> <ul style="list-style-type: none"> -Calidad de vida -Participación comunitaria <p>3.Economico</p> <ul style="list-style-type: none"> -Empleo directo e indirecto -Crecimiento económico -Inversión y desarrollo 	<p>Enfoque e Investigación: Cualitativo</p> <p>Método de Investigación: Método Inductivo</p> <p>Tipo de Investigación: Básico</p> <p>Nivel de Investigación: Exploratorio</p> <p>Diseño de Investigación: No Experimental</p> <p>Población y Muestra: En ese caso la población es de 4 actores principales que representaron a la investigación, el cual se llegó gracias a la técnica bola de nieve. (Cresswell, 2009)</p> <p>Técnica: Entrevista</p> <p>Instrumento: Cuestionario Semiestructurado</p>

Matriz de datos

Figura 1

Matriz de datos por el programa ATLAS Ti

Percepción del potencial aereo turistico mediante Hidroaviones en la region de Puno. - ATLAS.ti - Versión de prueba

Archivo Inicio Buscar & Codificar Analizar Importar & Exportar Herramientas Ayuda

Agregar documentos Crear entidades Comentario del proyecto Navegador Documentos Citas Códigos Memos Redes Vinculos

Explorador del proyecto Administrador de documentos D 1: Instrumento

Percepción del potencial aere...

	DIMENSIONES	INDICADORES	PREGUNTAS
4			
8	Medioambiental	-Contaminación visual	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la contaminación visual en el medio ambiente de la región de Puno?
9		-Contaminación auditiva	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la contaminación auditiva en el medio ambiente de la región de Puno?
12		-Huella de carbono	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el aumento de huella de carbono en el medio ambiente de la región de Puno?
13			
20	- Comunitario	- Calidad de vida	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la calidad de vida en las comunidades de la región de Puno?
		- Participación comunitaria	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la participación comunitaria en las comunidades de la región de Puno?
		- Desarrollo de capacidades	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el desarrollo de capacidades en las comunidades de la región de Puno?
31	- Económico	- Empleo directo e indirecto	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el empleo directo e indirecto en la economía de la región de Puno?
		- Crecimiento económico	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el crecimiento económico en la economía de la región de Puno?
		- Inversión y desarrollo local	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la inversión y desarrollo local en la economía de la región de Puno?

Haga clic para editar el comentario

ATLAS.ti



Instrumento

“Muy buenos días, mi nombre es Samuel Melo, bachiller de la carrera de Administración en Turismo, Hotelería y Gastronomía de la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez, me encuentro realizando un estudio para mi tesis titulada “Percepción del Potencial Aéreo Turístico Mediante Hidroaviones en la Región de Puno”. En este contexto, me gustaría agradecerle por brindarme la oportunidad de entrevistar(a) con un par de preguntas y obtener su valiosa perspectiva sobre el tema.

CUESTIONARIO PARA ENTREVISTAS

DIMENSIONES	INDICADORES	PREGUNTAS	MARCAR PREGUNTA ENTREVISTADA
- Medioambiental	-Contaminación visual	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la contaminación visual en el medio ambiente de la región de Puno?	
	- Contaminación auditiva	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la contaminación auditiva en el medio ambiente de la región de Puno?	
	- Huella de carbono	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el aumento de huella de carbono en el medio ambiente de la región de Puno?	
- Comunitario	- Calidad de vida	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la calidad de vida en las comunidades de la región de Puno?	
	- Participación comunitaria	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la participación comunitaria en las comunidades de la región de Puno?	
	- Desarrollo de capacidades	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el desarrollo de capacidades en las comunidades de la región de Puno?	
- Económico	- Empleo directo e indirecto	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el empleo directo e indirecto en la economía de la región de Puno?	
	- Crecimiento económico	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el crecimiento económico en la economía de la región de Puno?	
	- Inversión y desarrollo local	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la inversión y desarrollo local en la economía de la región de Puno?	

Nombre:

Profesión o cargo:

Teléfono, DNI y firma:

/

Validez de instrumento

Figura 1

Validez del instrumento

ANEXO 3
VALIDEZ DEL INSTRUMENTO
UNIVERSIDAD ANDINA NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
ESCUELA PROFESIONAL DE

TÍTULO DE TESIS: *Percepción del Potencial Aéreo Turístico mediante hidromonjes en la región de Puno*

I. REFERENCIAS

- EXPERTO NOMBRES Y APELLIDOS: *Marco Antonio Oueda Chalco*
- PROFESIÓN : *Licenciada en Turismo*
- CARGO ACTUAL: *Director Regional - DIRCETUR - Puno*
- GRADO ACADÉMICO: *Licenciatura*

II. ASPECTO DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE	REGULAR	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
1. CLARIDAD	Está redactado con lenguaje apropiado	1	2	3	4 <input checked="" type="checkbox"/>	5
2. CREATIVIDAD	Está expresado en capacidades observables	1	2	3	4	5 <input checked="" type="checkbox"/>
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia	1	2	3 <input checked="" type="checkbox"/>	4	5
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica de los ítems con las variables	1	2	3	4 <input checked="" type="checkbox"/>	5
5. SUFICIENCIA	Valora las dimensiones en cantidad y calidad suficientes.	1	2	3	4 <input checked="" type="checkbox"/>	5
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir los objetivos de la investigación.	1	2	3	4 <input checked="" type="checkbox"/>	5
7. CONSISTENCIA	Está basado en aspectos teóricos y científicos	1	2	3	4	5 <input checked="" type="checkbox"/>
8. COHERENCIA	Entre las dimensiones, indicadores, ítems e índices.	1	2	3	4	5 <input checked="" type="checkbox"/>
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación.	1	2	3	4 <input checked="" type="checkbox"/>	5
10. PERTENENCIA	El instrumento es útil y adecuado para la investigación.	1	2	3	4	5 <input checked="" type="checkbox"/>

Fuente:

III. OBSERVACIÓN Y RECOMENDACIÓN

.....

IV. RESOLUCIÓN

a. Aprobado (C ≥ 75% = 0.75)

b. Desaprobado (C < 75% = 0.75)

Lugar y fecha:


 Firma del experto:

DNI N° : *77002233*
 N° celular: *995 321 111*
 DIRECTOR REGIONAL

Nota: Validez de instrumento firmada y sellada por el Director de DIRCETUR – Puno.



Figura 2

Validez de instrumento

ANEXO 3
VALIDEZ DEL INSTRUMENTO
UNIVERSIDAD ANDINA NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
ESCUELA PROFESIONAL DE

TÍTULO DE TESIS: *Percepción del potencial aéreo turístico mediante evaluaciones en la región de Puno, 2024*

I. REFERENCIAS

- EXPERTO NOMBRES Y APELLIDOS: *Rodrigo Pajé Coaguilhem*
- PROFESIÓN: *CI. ADM.*
- CARGO ACTUAL: *DIRECTOR EP/ADM.*
- GRADO ACADÉMICO: *DOCTOR*

II. ASPECTO DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE	REGULAR	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
1. CLARIDAD	Está redactado con lenguaje apropiado	1	2	3	4	5
2. CREATIVIDAD	Está expresado en capacidades observables	1	2	3	4	5
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia	1	2	3	4	5
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica de los ítems con las variables	1	2	3	4	5
5. SUFICIENCIA	Valora las dimensiones en cantidad y calidad suficientes.	1	2	3	4	5
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir los objetivos de la investigación.	1	2	3	4	5
7. CONSISTENCIA	Está basado en aspectos teóricos y científicos	1	2	3	4	5
8. COHERENCIA	Entre las dimensiones, indicadores, ítems e índices.	1	2	3	4	5
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación.	1	2	3	4	5
10. PERTENENCIA	El instrumento es útil y adecuado para la investigación.	1	2	3	4	5

Fuente:

III. OBSERVACIÓN Y RECOMENDACIÓN

.....

IV. RESOLUCIÓN

a. Aprobado (C ≥ 75% = 0.75)

b. Desaprobado (C < 75% = 0.75)

Lugar y fecha:

Rodrigo Pajé
Firma del experto
DNI N° *82195441*
N° celular: *756 993377*



Figura 3

Validez de instrumento

**ANEXO 3
VALIDEZ DEL INSTRUMENTO**
UNIVERSIDAD ANDINA NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
ESCUELA PROFESIONAL DE

TÍTULO DE TESIS: Percepción del potencial turístico mediante hidroaviones en la región de Puno, 2024

I. REFERENCIAS

- EXPERTO NOMBRES Y APELLIDOS: Roberto Flores Aguilar
- PROFESIÓN: Lic. Administración
- CARGO ACTUAL: Docente
- GRADO ACADÉMICO: Doctor

II. ASPECTO DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE	REGULAR	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
1. CLARIDAD	Está redactado con lenguaje apropiado	1	2	3	4	5
2. CREATIVIDAD	Está expresado en capacidades observables	1	2	3	4	5
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia	1	2	3	4	5
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica de los ítems con las variables	1	2	3	4	5
5. SUFICIENCIA	Valora las dimensiones en cantidad y calidad suficientes.	1	2	3	4	5
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir los objetivos de la investigación.	1	2	3	4	5
7. CONSISTENCIA	Está basado en aspectos teóricos y científicos	1	2	3	4	5
8. COHERENCIA	Entre las dimensiones, indicadores, ítems e índices.	1	2	3	4	5
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación.	1	2	3	4	5
10. PERTENENCIA	El instrumento es útil y adecuado para la investigación.	1	2	3	4	5

Fuente:

III. OBSERVACIÓN Y RECOMENDACIÓN

IV. RESOLUCIÓN

- a. Aprobado (C ≥ 75% = 0.75)
- b. Desaprobado (C < 75% = 0.75)

Lugar y fecha:

Firma del experto
 DNI N° 02428951
 N° celular: 912645614

Evidencias de recojo de datos

Figura 4

Cuestionario para entrevista al director regional de comercio exterior y turismo

Instrumento

“Muy buenos días, mi nombre es Samuel Melo, bachiller de la carrera de Administración en Turismo, Hotelería y Gastronomía de la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez, me encuentro realizando un estudio para mi tesis titulada “Percepción del Potencial Aéreo Turístico Mediante Hidroaviones en la Región de Puno”. En este contexto, me gustaría agradecerle por brindarme la oportunidad de entrevistarlo(a) con un par de preguntas y obtener su valiosa perspectiva sobre el tema.

CUESTIONARIO PARA ENTREVISTAS

DIMENSIONES	INDICADORES	PREGUNTAS	
- Medioambiental	-Contaminación visual	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la contaminación visual en el medio ambiente de la región de Puno?	X
	- Contaminación auditiva	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la contaminación auditiva en el medio ambiente de la región de Puno?	X
	- Huella de carbono	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el aumento de huella de carbono en el medio ambiente de la región de Puno?	X
- Comunitario	- Calidad de vida	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la calidad de vida en las comunidades de la región de Puno?	X
	- Participación comunitaria	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la participación comunitaria en las comunidades de la región de Puno?	X
	- Desarrollo de capacidades	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el desarrollo de capacidades en las comunidades de la región de Puno?	X
- Económico	- Empleo directo e indirecto	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el empleo directo e indirecto en la economía de la región de Puno?	X
	- Crecimiento económico	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el crecimiento económico en la economía de la región de Puno?	X
	- Inversión y desarrollo local	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la inversión y desarrollo local en la economía de la región de Puno?	X

Nombre:

Profesión o cargo:

Teléfono, DNI y firma:

GOBIERNO REGIONAL PUNO
SECRETARÍA REGIONAL DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO
Lc. Marco Antonio Ojeda Challo
DIRECTOR REGIONAL

Nota: La entrevista fue tomada con las consideraciones éticas necesarias, en un ambiente adecuado para el entrevistado y correctamente firmando y documentado por el entrevistado el día 25 de abril.

Figura 5

Cuestionario para entrevista al gerente regional de autoridad ambiental Puno

Instrumento

“Muy buenos días, mi nombre es Samuel Melo, bachiller de la carrera de Administración en Turismo, Hotelería y Gastronomía de la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez, me encuentro realizando un estudio para mi tesis titulada “Percepción del Potencial Aéreo Turístico Mediante Hidroaviones en la Región de Puno”. En este contexto, me gustaría agradecerle por brindarme la oportunidad de entrevistar(a) con un par de preguntas y obtener su valiosa perspectiva sobre el tema.

CUESTIONARIO PARA ENTREVISTAS

DIMENSIONES	INDICADORES	PREGUNTAS	
- Medioambiental	-Contaminación visual	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la contaminación visual en el medio ambiente de la región de Puno?	X
	- Contaminación auditiva	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la contaminación auditiva en el medio ambiente de la región de Puno?	X
	- Huella de carbono	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el aumento de huella de carbono en el medio ambiente de la región de Puno?	X
- Comunitario	- Calidad de vida	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la calidad de vida en las comunidades de la región de Puno?	
	- Participación comunitaria	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la participación comunitaria en las comunidades de la región de Puno?	
	- Desarrollo de capacidades	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el desarrollo de capacidades en las comunidades de la región de Puno?	
- Económico	- Empleo directo e indirecto	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el empleo directo e indirecto en la economía de la región de Puno?	
	- Crecimiento económico	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el crecimiento económico en la economía de la región de Puno?	
	- Inversión y desarrollo local	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la inversión y desarrollo local en la economía de la región de Puno?	

Nombre:

Profesión y cargo:

Teléfono, DNI y firma:

 GOBIERNO REGIONAL PUNO

 Bego, Wilman Mendoza Quispe
 GERENTE REGIONAL DE AUTORIDAD AMBIENTAL

Nota: La entrevista fue tomada con las consideraciones éticas necesarias, en un ambiente adecuado para el entrevistado y correctamente firmando y documentado por el entrevistado el día 25 de abril.

Figura 6

Cuestionario para entrevista al especialista regional de turismo comunitario - MINCETUR

Instrumento

“Muy buenos días, mi nombre es Samuel Melo, bachiller de la carrera de Administración en Turismo, Hotelería y Gastronomía de la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez, me encuentro realizando un estudio para mi tesis titulada “Percepción del Potencial Aéreo Turístico Mediante Hidroaviones en la Región de Puno”. En este contexto, me gustaría agradecerle por brindarme la oportunidad de entrevistarlo(a) con un par de preguntas y obtener su valiosa perspectiva sobre el tema.

CUESTIONARIO PARA ENTREVISTAS

DIMENSIONES	INDICADORES	PREGUNTAS	
- Medioambiental	-Contaminación visual	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la contaminación visual en el medio ambiente de la región de Puno?	
	- Contaminación auditiva	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la contaminación auditiva en el medio ambiente de la región de Puno?	
	- Huella de carbono	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el aumento de huella de carbono en el medio ambiente de la región de Puno?	
- Comunitario	- Calidad de vida	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la calidad de vida en las comunidades de la región de Puno?	X
	- Participación comunitaria	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la participación comunitaria en las comunidades de la región de Puno?	X
	- Desarrollo de capacidades	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el desarrollo de capacidades en las comunidades de la región de Puno?	X
- Económico	- Empleo directo e indirecto	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el empleo directo e indirecto en la economía de la región de Puno?	
	- Crecimiento económico	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el crecimiento económico en la economía de la región de Puno?	
	- Inversión y desarrollo local	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la inversión y desarrollo local en la economía de la región de Puno?	

Nombre:

Profesión y cargo:

Teléfono, DNI y firma: /



.....
LIC. FELIPE RAMOS QUISPE
COLTUR PUNO
02 - 0142

Nota: La entrevista fue tomada con las consideraciones éticas necesarias, en un ambiente adecuado para el entrevistado y correctamente firmando y documentado por el entrevistado el día 25 de abril.

Figura 7

Cuestionario para entrevista al gerente regional de desarrollo económico Puno

Instrumento

“Muy buenos días, mi nombre es Samuel Melo, bachiller de la carrera de Administración en Turismo, Hotelería y Gastronomía de la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez, me encuentro realizando un estudio para mi tesis titulada “Percepción del Potencial Aéreo Turístico Mediante Hidroaviones en la Región de Puno”. En este contexto, me gustaría agradecerle por brindarme la oportunidad de entrevistarlo(a) con un par de preguntas y obtener su valiosa perspectiva sobre el tema.

CUESTIONARIO PARA ENTREVISTAS

DIMENSIONES	INDICADORES	PREGUNTAS	
- Medioambiental	-Contaminación visual	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la contaminación visual en el medio ambiente de la región de Puno?	
	- Contaminación auditiva	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la contaminación auditiva en el medio ambiente de la región de Puno?	
	- Huella de carbono	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el aumento de huella de carbono en el medio ambiente de la región de Puno?	
- Comunitario	- Calidad de vida	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la calidad de vida en las comunidades de la región de Puno?	
	- Participación comunitaria	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la participación comunitaria en las comunidades de la región de Puno?	
	- Desarrollo de capacidades	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el desarrollo de capacidades en las comunidades de la región de Puno?	
- Económico	- Empleo directo e indirecto	1.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el empleo directo e indirecto en la economía de la región de Puno?	X
	- Crecimiento económico	2.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en el crecimiento económico en la economía de la región de Puno?	X
	- Inversión y desarrollo local	3.- ¿Cuál es su percepción sobre el impacto potencial de esta actividad en la inversión y desarrollo local en la economía de la región de Puno?	X

Nombre:

Profesión y cargo:

Teléfono, DNI y firma:

GOBIERNO REGIONAL PUNO
REGION PUNO
Ing. Edgar Reynaldo Gondori Alanoca
GERENTE REGIONAL DESARROLLO ECONOMICO

Nota: La entrevista fue tomada con las consideraciones éticas necesarias, en un ambiente adecuado para el entrevistado y correctamente firmando y documentado por el entrevistado el día 25 de abril.

Figura 8

Entrevista al director de DIRCETUR - Puno



Figura 9

Gerencia regional de medio ambiente



Figura 10

Gerencia Regional de desarrollo económico





ANEXO 1
FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN

AUTORIZACIÓN PARA LA INCORPORACIÓN DE LOS
TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN
EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL UANCV

Formato digital

Fecha de entrega: 09/07/2024

I. Datos del autor (es):

Nombres y Apellidos: Luis Samuel Melo Lope
Dirección: Jr. Huaraz 289
DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: 72329818
Teléfono: 951996640 email: luissamuelmelolope@gmail.com

Nombres y Apellidos: _____
Dirección: _____
DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: _____
Teléfono: _____ email: _____

Facultad y/o Escuela de Posgrado: Ciencias Administrativas
Escuela Profesional o Mención: Administración en Turismo, Hotelería y Gastronomía
Título o Grado Académico a optar: Licenciado en Administración en Turismo, Hotelería y Gastronomía
Asesor: Dra. Yenny Rosario Acero Apaza

Esta obra se encuentra dentro de las siguientes denominaciones:

Trabajo de Investigación Tesis Trabajo de Suficiencia Profesional Trabajo Académico

Título: Percepción del potencial aéreo turístico mediante hidroaviones en la región de Puno, 2024

Palabras claves, (3 a 5 términos): Percepción, potencial, aéreo turístico, hidroaviones, Puno

¿Esta obra se desarrolló en la UANCV ^{1,2}?

2

¹ Indicar si su producción intelectual ha empleado recursos tales como, instalaciones, laboratorios, insumos, equipos, bases de datos, asesoría técnica por parte del personal de la UANCV, financiamiento, entre otros relacionados.

² Si su producción intelectual se desarrolló en la UANCV totalmente o parcialmente, deberá autorizar el depósito en el Repositorio de manera obligatoria.



2. Referencia de tesis:

Bachiller Título 2da Especialidad Maestría Doctorado

3. Licencias:

a) Licencia estándar:

Bajo los siguientes términos, autorizo el depósito de mi tesis en el Repositorio Digital de la UANCV.

Con la autorización de depósito de mi producción Intelectual, otorgo a la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" una licencia no exclusiva para reproducir, distribuir, comunicar al público, transformar (únicamente mediante su traducción a otros idiomas) y poner a disposición del público mi producción intelectual (incluido el resumen), en formato físico o digital, en cualquier medio, conocido o por conocerse, a través de los diversos servicios por la Universidad, creados o por crearse, tales como el Repositorio Digital de tesis UANCV, colección de producción intelectual, entre otros, en el Perú y en el extranjero por el tiempo y veces que considere necesarias, y libres de remuneraciones.

En virtud de dicha licencia, la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" podrá reproducir mi producción intelectual en cualquier tipo de soporte y en más de un ejemplar, sin modificar su contenido, solo con propósitos de seguridad, respaldo y preservación.

Declaro que la producción intelectual es una creación de mi autoría y exclusiva titularidad, coautoría con titularidad compartida, y me encuentro facultado a conceder la presente licencia y, asimismo, garantizo que dicha producción intelectual no infringe derechos de autor de terceras personas.

La Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" consignará el nombre del y/o los autor(es) de la producción intelectual, y no le hará ninguna modificación más que la permitida en la licencia.

Autorizo su publicación (marque con una X)

- Sí, autorizo que se deposite inmediatamente.
- Sí, autorizo que se deposite a partir de la fecha (d/m/a): _____
- No autorizo.

b) Licencia CREATIVE COMMONS 4.0 INTERNACIONAL:

Si usted concede una licencia CREATIVE COMMONS sobre su producción intelectual, mantiene la titularidad de los derechos de autor de esta y, a la vez, permite que otras personas puedan reproducirla, comunicarla al público y distribuir ejemplares de esta, bajo las condiciones siguientes:

¿Quiere permitir usos comerciales de su producción intelectual?

Sí: significa que usted permite la reproducción, distribución y comunicación pública de la producción intelectual incluso con fines comerciales.

No: significa que usted permite la reproducción, y comunicación pública de la producción intelectual, pero sin fines comerciales.

- Sí autorizo
- No autorizo



Jurisdicción de su Licencia

Todas las licencias CREATIVE COMMONS son de ámbito mundial, sin embargo, usted puede elegir entre la opción "internacional" o una adaptada a su jurisdicción, como para el caso peruano.

La opción "internacional" emplea el lenguaje y la terminología de los tratados internacionales; en cambio, la adaptada a su jurisdicción, recoge las particularidades de la legislación peruana.

En consecuencia, la opción "internacional" goza de una mayor eficacia a nivel mundial, gracias a que tiene jurisdicción neutral. Mientras que la opción adaptada a la jurisdicción del Perú goza de una mayor eficacia ante los tribunales peruanos.

Internacional

Nacional

Línea de investigación: ORGANIZACIÓN Y DIRECCIÓN DE EMPRESAS (531) - UNESCO

Firma de Autor



huella digital

09/07/2024

Fecha