



**UNIVERSIDAD NACIONAL
TORIBIO RODRÍGUEZ DE MENDOZA DE AMAZONAS**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y
ADMINISTRATIVAS
ESCUELA PROFESIONAL DE TURISMO Y HOSTELERÍA**

**TESIS PARA OBTENER
EL TÍTULO PROFESIONAL DE
LICENCIADA EN TURISMO Y HOSTELERÍA**

**LINEAMIENTOS DE PLANIFICACIÓN PARA
FORTALECER EL TRÁFICO AÉREO REGULAR E
INCREMENTAR LA DEMANDA TURÍSTICA EN LA
CIUDAD DE CHACHAPOYAS – 2017**

Autoras:

Bach. Sadit Baneza Huaman Barrera.

Bach. Tatiana Elizabeth Silva Araujo.

Asesor: Dr. River Chávez Santos

CHACHAPOYAS - PERÚ

2019



**UNIVERSIDAD NACIONAL
TORIBIO RODRÍGUEZ DE MENDOZA DE AMAZONAS**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y
ADMINISTRATIVAS
ESCUELA PROFESIONAL DE TURISMO Y HOSTELERÍA**

**TESIS PARA OBTENER
EL TÍTULO PROFESIONAL DE
LICENCIADA EN TURISMO Y HOSTELERÍA**

**LINEAMIENTOS DE PLANIFICACIÓN PARA
FORTALECER EL TRÁFICO AÉREO REGULAR E
INCREMENTAR LA DEMANDA TURÍSTICA EN LA
CIUDAD DE CHACHAPOYAS – 2017**

Autoras:

Bach. Sadit Baneza Huaman Barrera.

Bach. Tatiana Elizabeth Silva Araujo.

Asesor: Dr. River Chávez Santos

CHACHAPOYAS - PERÚ

2019

DEDICATORIA

Este trabajo se lo dedico a Dios por guiarme con sabiduría en cada paso por el camino del bien, por haberme dado su bendición en cada momento de mi vida

A mis padres por el deseo de superación y amor que me brindan cada día, que han sabido guiar mi vida por el sendero de la verdad, brindándome el futuro de su esfuerzo y sacrificio por ofrecerme un mañana mejor.

SADIT BANEZA HUAMAN BARRERA

A Dios por darme a la madre mas maravillosa a la cual le dedico cada logro: Alastenia Araujo Abanto. Quien en todo momento ha sido mi soporte y guía para seguir adelante, demostrando con su trabajo día a día el aplomo de querer ver profesional a sus hijos y que su formación este llena de valores.

**TATIANA ELIZABETH SILVA
ARAUJO.**

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mis padres y a mi hermano, por su apoyo incondicional y desinteresado, quienes siempre han estado brindándome con su ejemplo el significado de aprender cada día algo nuevo.

A la Universidad Nacional – Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas Institución que me acogió durante todos estos años para poder lograr mi objetivo y culminar mis estudios.

SADIT BANEZA HUAMAN BARRERA

Este trabajo es el resultado de muchos esfuerzos, agradezco a Dios por estar presente en cada momento de mi vida.

A sí mismo un agradecimiento a la Universidad Nacional – Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas que me acogió y pude lograr culminar mis estudios.

A mi asesor Dr. River Chávez Santos, quien, sin escatimar esfuerzos a lo largo de este tiempo, con sus enseñanzas, ha permitido concluir este trabajo.

**TATIANA ELIZABETH SILVA
ARAUJO.**

AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

Dr. POLICARPIO CHAUCA VALQUI.

RECTOR

Dr. MIGUEL ÁNGEL BARRENA GURBILLON

VICERRECTOR ACADÉMICO

Dra. FLOR TERESA GARCÍA HUAMÁN

VICERRECTORA DE INVESTIGACIÓN

Dr. CARLOS ALBERTO HINOJOSA SALAZAR

**DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y
ADMINISTRATIVAS**

PÁGINA DEL JURADO



Dr. Carlos Alberto Hinojosa Salazar
PRESIDENTE



Mg. Lynn Karin Mendoza Zuta
SECRETARIO



Mg. Minller Raúl Muñoz Zumaeta
VOCAL

VISTO BUENO DEL ASESOR

El que suscribe en cumplimiento del artículo 23 del Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas (RCG. N° 022-2006-UNAT-A-CG.), da el visto bueno al informe final de la tesis “Lineamientos de planificación para fortalecer el tráfico aéreo regular e incrementar la demanda turística en la ciudad de Chachapoyas – 2017”, de las Bachilleres: Sadit Baneza Huaman Barrera y Tatiana Elizabeth Silva Araujo; dándole pase para que sea sometida a la revisión por el jurado evaluador, para su posterior sustentación, el mismo que fue elaborado de acuerdo a la Metodología Científica y en concordancia con el esquema de la UNTRM.

Por lo tanto:

Firmo la presente para mayor constancia.



Dr. River Chávez Santos

ASESOR

DECLARACIÓN JURADA DE NO PLAGIO

Yo Sadit Baneza Huaman Barrera, identificado con DNI 47766902, bachiller de la Escuela Profesional de Turismo y Hostelería de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad Nacional Toribío Rodríguez de Mendoza de Amazonas.

Declaro bajo juramento

Que:

1. Soy autora de la tesis titulada:
“Lineamientos de planificación para fortalecer el tráfico aéreo regular e incrementar la demanda turística en la ciudad de Chachapoyas – 2017”, que presento para obtener el título profesional de licenciadas en Turismo y Hostelería.
2. La tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente, para la cual se han respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas.
3. La tesis presentada no atenta contra derechos de terceros.
4. La tesis no ha sido publicada ni presentada anteriormente para obtener algún grado académico previo o título profesional.
5. Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido falsificados, ni duplicados, ni copiados.

Por lo expuesto, mediante la presente asumo toda responsabilidad que pudiera derivarse por la autoría, originalidad y veracidad del contenido de la tesis, así como por los derechos sobre la obra y/o invención presentada. Asimismo, por la presente me comprometo asumir todas las cargas pecuniarias que pudieran derivarse para la UNTRM en favor de terceros por motivo de acciones, reclamaciones o conflictos derivados del incumplimiento de lo declarado o las que encontraren causa en el contenido de la tesis.

De identificarse fraude, piratería, plagio, falsificación o que el trabajo de investigación haya sido publicado anteriormente; asumo las consecuencias y sanciones civiles y penales que de mi acción se deriven.

Chachapoyas 07 de octubre de 2019.


SADIT BANEZA HUAMAN BARRERA
47766902

DECLARACIÓN JURADA DE NO PLAGIO

Yo Tatiana Elizabeth Silva Araujo, identificado con DNI 74377805, bachiller de la Escuela Profesional de Turismo y Hostelería de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas.

Declaro bajo juramento

Que:

1. Soy autora de la tesis titulada:
“Lineamientos de planificación para fortalecer el tráfico aéreo regular e incrementar la demanda turística en la ciudad de Chachapoyas – 2017”, que presento para obtener el título profesional de licenciadas en Turismo y Hostelería.
2. La tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente, para la cual se han respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas.
3. La tesis presentada no atenta contra derechos de terceros.
4. La tesis no ha sido publicada ni presentada anteriormente para obtener algún grado académico previo o título profesional.
5. Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido falsificados, ni duplicados, ni copiados.

Por lo expuesto, mediante la presente asumo toda responsabilidad que pudiera derivarse por la autoría, originalidad y veracidad del contenido de la tesis, así como por los derechos sobre la obra y/o invención presentada. Asimismo, por la presente me comprometo asumir todas las cargas pecuniarias que pudieran derivarse para la UNTRM en favor de terceros por motivo de acciones, reclamaciones o conflictos derivados del incumplimiento de lo declarado o las que encontraren causa en el contenido de la tesis.

De identificarse fraude, piratería, plagio, falsificación o que el trabajo de investigación haya sido publicado anteriormente; asumo las consecuencias y sanciones civiles y penales que de mi acción se deriven.

Chachapoyas 07 de octubre de 2019.



TATIANA ELIZABETH SILVA ARAUJO
74377805

ANEXO 3-N

**ACTA DE EVALUACIÓN DE SUSTENTACIÓN DE TESIS
PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL**

En la ciudad de Chachapoyas, el día 07 de octubre del año 2019, siendo las 12:30 pm horas, el aspirante Sadit Banzo Huaman Barrera defiende en sesión pública la Tesis titulada: "Lineamientos de Planificación para Fortalecer el turismo aéreo regular e incrementar la demanda turística de la ciudad de Chachapoyas 2017"

para obtener el Título Profesional de Lic. en Turismo y Hotelería a ser otorgado por la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas, ante el Jurado Evaluador, constituido por:

- Presidente : Dr. Carlos Alberto Kengjosa Palazar
- Secretario : Mg. Lynn Karin Mendoza Zuta
- Vocal : Mg. Puelles Paul René Zumaeta



Procedió el aspirante a hacer la exposición de la Introducción, Material y método, Resultados, Discusión y Conclusiones, haciendo especial mención de sus aportaciones originales. Terminada la defensa de la Tesis presentada, los miembros del Jurado Evaluador pasaron a exponer su opinión sobre la misma, formulando cuantas cuestiones y objeciones consideraron oportunas, las cuales fueron contestadas por el aspirante.

Tras la intervención de los miembros del Jurado Evaluador y las oportunas respuestas del aspirante, el Presidente abre un turno de intervenciones para los presentes en el acto, a fin de que formulen las cuestiones u objeciones que consideren pertinentes.

Seguidamente, a puerta cerrada, el Jurado Evaluador determinó la calificación global concedida la Tesis para obtener el Título Profesional, en términos de:

Aprobado (X) Desaprobado ()

Otorgada la calificación, el Secretario del Jurado Evaluador lee la presente Acta en sesión pública. A continuación se levanta la sesión.

Siendo las 1:24 pm horas del mismo día y fecha, el Jurado Evaluador concluye el acto de sustentación de la Tesis para obtener el Título Profesional.

SECRETARIO: [Signature]
PRESIDENTE: [Signature]
VOCAL: [Signature]

OBSERVACIONES: _____

ANEXO 3-N

**ACTA DE EVALUACIÓN DE SUSTENTACIÓN DE TESIS
PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL**

En la ciudad de Chachapoyas, el día 07 de octubre del año 2019, siendo las 12:30pm horas, el aspirante Tatiana Elzabeth Sabra Anaya defiende en sesión pública la Tesis titulada: Lineamientos de Planificación para Fortalecer el tráfico aéreo regular e incrementar la demanda turística de la ciudad de Chachapoyas 2019

para obtener el Título Profesional de Lic. en Turismo y Hotelería a ser otorgado por la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas, ante el Jurado Evaluador, constituido por:



Presidente : Dr. Carlos Alberto Hincjosa Dolezar
Secretario : Mg. Lynn Karín Mendoza Zuta
Vocal : Mg. Javier Raúl Ruíz Zamata

Procedió el aspirante a hacer la exposición de la Introducción, Material y método, Resultados, Discusión y Conclusiones, haciendo especial mención de sus aportaciones originales. Terminada la defensa de la Tesis presentada, los miembros del Jurado Evaluador pasaron a exponer su opinión sobre la misma, formulando cuantas cuestiones y objeciones consideraron oportunas, las cuales fueron contestadas por el aspirante.

Tras la intervención de los miembros del Jurado Evaluador y las oportunas respuestas del aspirante, el Presidente abre un turno de intervenciones para los presentes en el acto, a fin de que formulen las cuestiones u objeciones que consideren pertinentes.

Seguidamente, a puerta cerrada, el Jurado Evaluador determinó la calificación global concedida la Tesis para obtener el Título Profesional, en términos de:
Aprobado () Desaprobado ()

Otorgada la calificación, el Secretario del Jurado Evaluador lee la presente Acta en sesión pública. A continuación se levanta la sesión.

Siendo las 1:24pm horas del mismo día y fecha, el Jurado Evaluador concluye el acto de sustentación de la Tesis para obtener el Título Profesional.

[Signature]
SECRETARIO

[Signature]
VOCAL

[Signature]
PRESIDENTE

OBSERVACIONES: _____

ÍNDICE DE CONTENIDO

<i>DEDICATORIA</i>	<i>iii</i>
<i>AGRADECIMIENTO</i>	<i>iv</i>
<i>AUTORIDADES UNIVERSITARIAS</i>	<i>v</i>
<i>PÁGINA DEL JURADO</i>	<i>vi</i>
<i>VISTO BUENO DEL ASESOR</i>	<i>vii</i>
<i>DECLARACIÓN JURADA DE NO PLAGIO</i>	<i>viii</i>
<i>ACTA DE EVALUACIÓN DE SUSTENTACIÓN</i>	<i>x</i>
<i>ÍNDICE DE CONTENIDO</i>	<i>xii</i>
<i>ÍNDICE DE TABLAS</i>	<i>xiii</i>
<i>ÍNDICE DE FIGURAS</i>	<i>xiv</i>
<i>RESUMEN</i>	<i>xvi</i>
<i>ABSTRACT</i>	<i>xvii</i>
<i>I. INTRODUCCIÓN</i>	<i>18</i>
<i>II. MATERIAL Y MÉTODOS</i>	<i>23</i>
2.1. Tipo de estudio.....	<i>24</i>
2.2. Diseño de la investigación.....	<i>24</i>
2.3. Población.....	<i>24</i>
2.4. Muestra y muestreo.....	<i>24</i>
2.5. Método, instrumento y técnicas.....	<i>25</i>
2.6. Análisis de datos.....	<i>25</i>
<i>III. RESULTADOS</i>	<i>27</i>
3.1. Diagnóstico de la problemática del transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas.....	<i>28</i>
3.2. Factores que limitan el tráfico aéreo regular en la ciudad de Chachapoyas.....	<i>53</i>
3.3. Propuesta: Lineamientos de planificación para fortalecer el tráfico aéreo y aumentar la demanda turística en la ciudad de Chachapoyas.....	<i>56</i>
<i>IV. DISCUSIÓN</i>	<i>61</i>
<i>V. CONCLUSIONES</i>	<i>67</i>
<i>VI. RECOMENDACIONES</i>	<i>69</i>
<i>VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</i>	<i>71</i>
<i>VIII. ANEXOS</i>	<i>74</i>

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1: SECTOR PÚBLICO.....	29
TABLA 2: SECTOR PRIVADO.....	32
TABLA 3: REPRESENTANTES DE LÍNEAS AÉREAS.....	35
TABLA 4: PROPUESTA DE LINEAMIENTO DE PLANIFICACIÓN.....	56
TABLA 5: LINEAMIENTO DE PLANIFICACIÓN 1 (POLÍTICO).....	57
TABLA 6: LINEAMIENTO DE PLANIFICACIÓN 02 (ECONÓMICO).....	58
TABLA 7: LINEAMIENTO DE PLANIFICACIÓN 03 (SOCIAL).....	59
TABLA 8: LINEAMIENTO DE PLANIFICACIÓN 04 (TECNOLÓGICO).....	60

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1: Distribución según edad.....</i>	<i>37</i>
<i>Figura 2: Distribución según su género.....</i>	<i>38</i>
<i>Figura 3: Distribución según su procedencia.....</i>	<i>38</i>
<i>Figura 4: Distribución según grado de instrucción.....</i>	<i>39</i>
<i>Figura 5: Distribución según motivo de uso del transporte aéreo.....</i>	<i>40</i>
<i>Figura 6: Distribución según motivo de viaje.....</i>	<i>40</i>
<i>Figura 7: Distribución según el tipo de transporte para el retorno.....</i>	<i>41</i>
<i>Figura 8: Distribución según como considera el vuelo.....</i>	<i>42</i>
<i>Figura 9: Distribución según ruta utilizada para llegar a la ciudad.....</i>	<i>42</i>
<i>Figura 10: Distribución según su opinion de lo que se debería hacer para mejorar el transporte aéreo Chachapoyas.....</i>	<i>43</i>
<i>Figura 11 Distribución según género.....</i>	<i>44</i>
<i>Figura 12 Distribución según edad.....</i>	<i>44</i>
<i>Figura 13: Distribución según ocupación.....</i>	<i>45</i>
<i>Figura 14 Distribución según frecuencia de viaje.....</i>	<i>46</i>
<i>Figura 15 Distribución según tipo de transporte utilizado.....</i>	<i>46</i>
<i>Figura 16: Distribución según motivos por los que utilizó éste medio.....</i>	<i>47</i>
<i>Figura 17 Distribución según el lugar desde donde tomo el servicio aéreo.....</i>	<i>47</i>
<i>Figura 18 Distribución según opinion a utilizar el servicio aéreo desde la ciudad de Chachapoyas.....</i>	<i>48</i>
<i>Figura 19 Distribución según beneficios que brinda el servicio aéreo.....</i>	<i>48</i>
<i>Figura 20 Distribución según características del servicio aéreo que tomaria en la ciudad de Chachapoyas.....</i>	<i>49</i>

<i>Figura 21 Distribución según opinion si conoce las tarifas promedio desde la ciudad de Chachapoyas.....</i>	<i>49</i>
<i>Figura 22 Distribución según si estaria dispuesto a pagar las tarifas promedio de vuelo desde la ciudad de Chachapoyas.....</i>	<i>50</i>
<i>Figura 23 Distribución según opinion de que se deberia hacer para que utilice este servicio aéreo.....</i>	<i>50</i>

RESUMEN

La tesis titulada “Lineamientos de planificación para fortalecer el tráfico aéreo regular e incrementar la demanda turística en la ciudad de Chachapoyas – 2017”, se sustenta en el problema relacionado al tráfico aéreo comercial regular en Chachapoyas debido a diferentes causas; el objetivo principal fue proponer lineamientos de planificación para fortalecer el tráfico aéreo regular e incrementar la demanda turística. Los métodos utilizados fueron el descriptivo por las características de la investigación que permitieron la obtención de datos de una manera científica para ser plasmado como resultados, los cuales indican que el tráfico aéreo aún es deficiente en cuanto a precios y cantidad de vuelos pero existe la disponibilidad de los agentes involucrados en esta actividad tanto directa o indirectamente en apoyar el crecimiento e ingreso de nuevas aerolíneas para la mejora de Amazonas como destino turístico; asimismo se utilizó el método inductivo y deductivo en diferentes etapas del proceso de investigación, en especial en el acopio de información secundaria, y en el informe de tesis. Las conclusiones obtenidas de la investigación fueron que los pasajeros que utilizaron el transporte aéreo a la ciudad la gran mayoría lo hizo por temas turísticos, al mismo tiempo existe la disponibilidad de la población de usar este servicio de transporte aéreo; uno de las grandes limitantes encontrados para el fortalecimiento del tráfico aéreo a la ciudad es la infraestructura del aeropuerto. Los lineamientos que se propusieron fueron; “Generación de una política pública regional a largo plazo para promover el tráfico aéreo regular”, “Política de promoción de la inversión en el transporte aéreo a la ciudad de Chachapoyas”, “Lineamiento de persuasión social” y “Política pública y privada para dar facilidades a la ejecución del proyecto de mejoramiento de aeropuerto de Chachapoyas”.

Palabras claves: Lineamientos de planificación, tráfico aéreo, demanda turística, vuelos regulares.

ABSTRACT

The thesis entitled “Planning guiding principles to build up standard air traffic and expand tourism demand in Chachapoyas City - 2017”, is based on the problem related to standard commercial air traffic in Chachapoyas as a result of different matters. The main goal was to intend planning guiding principles to build up standard air traffic and expand tourism demand. The methods used were descriptive because of the research features that allowed us to acquire data in a scientific technique to be transcribed as results, which indicate that air traffic is still inadequate in terms of prices and flights quantity however there is an agents’ good will involved in this activity both direct or indirectly in supporting the new airline companies growth and access for Amazonas improvement as a tourist destination. The inductive and deductive methods were also used at different stages of the research process, especially in collecting secondary information, and in the thesis report. About the conclusions gained from the research; were that most of the passengers who used air transport to our city did so for tourist reasons, and at the same time the population good will to use this air transport service. Besides, one of the great limitation found to strength air traffic to our city is the airport’s infrastructure. The proposed guiding principles were: "Generation of a long-term regional public policy to foster standard air traffic", "Policy to foster investment in air transport to Chachapoyas City", "Social persuasion guiding principles" and "Public and private policy to facilitate the execution of Chachapoyas airport improvement project”.

Keywords: Planning guiding principles, air traffic, tourist demand, standard flights.

CAPITULO I
INTRODUCCIÓN

I. INTRODUCCIÓN

El transporte aéreo en las últimas dos décadas a nivel mundial ha experimentado cambios radicales positivos que van desde la mejora de la tecnología, el incremento de la demanda, mayor oferta y apertura de nuevos destinos que han hecho que este ya no sea un tipo de transporte elitista sino más bien tome características de masivo, siendo el aeropuerto con mas movimiento de pasajeros a nivel mundial el “Hartsfield-Jackson Atlanta Aiport, Estados Unidos; con 104 171 935 pasajeros anuales (Maureen O’Hare, 2018).

En el caso peruano después de la década de los 90 la aviación comercial experimenta un crecimiento en su oferta, que favorece la actividad turística.

A partir del 2006 el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez fue concesionado por Lima Airport Partnens (LAP), que ha invertido en la fecha 245 millones de dólares en el lugar, mejorando su organización y modernizando su infraestructura, como resultado positivo ha traído el incremento de las frecuencias semanales de vuelos internacionales a Lima que pasaron de ser 230 en 2001 a 400 para 2009. Estas cifras grafican el incremento del sector. (Hurtado, 2015) .

En el año 2018 el flujo de pasajero en Perú siguió en aumento, siendo el aeropuerto con mayor movimiento el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con 22 127 752 pasajeros anuales (Lima Airport Partners, 2018)

A nivel regional hasta el año 2003 existieron vuelos regulares al aeropuerto de la ciudad de Chachapoyas y a partir del accidente ocurrido el 09 de enero de ese año con el vuelo 222 del Fokker F28 Fellowship-1000 de la aerolínea TANS; la demanda se redujo de manera considerable y esto ha significado hasta la fecha 16 años de aislamiento de vuelos regulares. En 2008 CORPAC concede el aeropuerto de Chachapoyas a Aeropuertos del Perú por 20 años quien realizó dos tipos de obras en el aeropuerto de Chachapoyas, teniendo a obras de rápido impacto las cuales se realizaron dentro de los primeros nueve meses de la concesión y comprendieron el mejoramiento de la fachada del aeropuerto, la remodelación interna del edificio de la terminal, la rehabilitación de la vía de acceso, la rehabilitación y asfaltado de los estacionamientos con un monto de S/. 3,516,561.77 y obras de seguridad, que incluyeron la conclusión y mejoramiento

de los cercos perimétricos del aeropuerto, habilitación de vías para vigilancia, vía de acceso directa al centro geométrico de la pista de aterrizaje, y retiro de pozas de asfalto con un monto de S/. 4, 170,367.00 (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2015).

En esta década hubo intento de promover los viajes regulares a diversas líneas, pero el factor demanda, debido a los elevados costos del pasaje aéreo, la poca costumbre de utilizar el servicio aéreo, el miedo existente generado por el accidente ocurrido el 2003 y el factor climatológico, todo esto limita que se realicen con regularidad los vuelos, ya que no es muy rentable para las líneas aéreas implementar vuelos regulares a esta ciudad. Para lograr identificar una alternativa de solución se partió del planteamiento del problema que fue: ¿Qué lineamientos de planificación se debería establecer para fortalecer el tráfico aéreo regular e incrementar la demanda turística?

Esta situación desfavorece a la región Amazonas como destino turístico, teniendo en cuenta que es un destino que se encuentra alejado de la capital del país y en transporte terrestre el viaje dura un promedio de 24 horas, lo cual significa para los turistas, 2 días de viaje tanto para llegar a la ciudad como para retornar a su lugar de origen, esto es una de las causas por la que ellos optan por otros destinos turísticos mas accesibles y con mayor disponibilidad aérea.

Lo antes descrito está siendo aprovechado por regiones fronterizas con Amazonas, como es el caso de Cajamarca que ha cuenta con vuelos regulares al aeropuerto de Jaén (Shumba), y desde ahí se genera el arribo de turistas a la región Amazonas. El otro caso se encuentra en la región San Martín; los turistas provenientes de la capital, utilizan el Aeropuerto Cadete FAP Guillermo del Castillo Paredes de la ciudad de Tarapoto para arribar y trasladarse a atractivos turísticos Amazonenses como Gocta y Kuelap según lo informado por iPerú y por algunas agencias de turismo de la ciudad de Chachapoyas; esto generó que los turistas que desean visitar nuestra región, primero lleguen a las regiones vecinas y su estancia en la nuestra sea más corta, lo cual generó menor ingresos a la población. Para ello se formuló como objetivo general proponer lineamientos de planificación para fortalecer el tráfico aéreo regular e incrementar la demanda turística en la ciudad de Chachapoyas; el cual se desglosa en tres objetivos específicos, realizar un diagnóstico de la problemática

del transporte aéreo, identificar los factores que limitan el tráfico aéreo regular e identificar los lineamientos de planificación que se pueden implementar para fortalecer el tráfico aéreo regular e incrementar la demanda turística; todo esto en la ciudad de Chachapoyas.

La ciudad de Chachapoyas es el centro de distribución de la actividad turística en el destino Amazonas y para ser competitivo con sus pares a nivel nacional requiere tener diferentes medios de accesos, ya sea vía terrestre o vía aérea; esta última en la actualidad está limitada a vuelos subvencionados que brinda la empresa SAETA hacia la ciudad de Tarapoto y los vuelos regulares ofrecidos por ATSA a la ciudad de Lima, además existieron antecedentes de ingreso con vuelos regulares de la empresa LCPERU pero por diversos motivos se retiró del mercado; como respuesta para esta situación se formuló como hipótesis que los lineamientos de planificación debería ser políticas públicas y políticas privadas motivadoras para fortalecer el interés de la oferta para la apertura de vuelos regulares para incrementar la demanda turística de la ciudad de Chachapoyas de diferentes puntos nacionales como Lima, Cajamarca, Chiclayo entre otros y que favorezcan el desarrollo del turismo en Amazonas; los vuelos subvencionados favorecen a un pequeño sector de la demanda pero al mismo tiempo desfavorecen a la oferta, en este caso a la empresa ATSA que no tiene este beneficio, ya que sus vuelos son regulares, haciéndose ver que sus precios son elevados y que limitaría el consumo de sus servicios sobre todo por la demanda local, haciéndose exclusivo solo para viajeros nacionales y extranjeros que los pudieran pagar.

Los antecedentes bibliográficos que apoyaron esta investigación fueron en el ámbito internacional, Bouges C. (2005), quien menciona que se debe establecer diversas maneras para llegar a abastecer a la demanda turística en su totalidad; en cambio Marquez W, (2012) sostiene que se debe realizar un diagnóstico para conocer a fondo la satisfacción de los clientes del transporte aéreo; así mismo Lupera C. (2013) que para poder lograr el desarrollo de un país es esencial que no exista evasión de impuestos. En el ámbito nacional tenemos a Garay R. & Veliz N. (2015), quien sostiene la importancia de un antes y un después de los conocimientos sobre transporte aéreo para el servicio turístico; por último, Santillán R. (2008) mencionó en su investigación la importancia de la Aviación

Civil en el Perú y su contribución al desarrollo turístico, además de las recomendaciones de la IATA y la OACI para ser seguidas en el bien de un país. Desde el punto de vista Político, económico, social y tecnológico la investigación buscó plantear lineamientos que enriquezcan los conocimientos turísticos y su relación con el tráfico, además que estos beneficien tanto a la oferta como a la demanda del transporte aéreo y que a su vez generen un bienestar social con la mejora de su estatus y calidad de vida. Amazonas requiere de una conectividad aérea constante para despegar como un destino turístico competitivo a nivel nacional.

CAPITULO II
MATERIAL Y MÉTODOS

II. MATERIAL Y MÉTODOS

2.1. Tipo de estudio

Descriptivo

2.2. Diseño de la investigación

M ←———— O

M= Lineamientos de planificación.

O= Tráfico aéreo regular.

2.3. Población

P1= Las líneas aéreas de transporte interno

P2= Autoridades y funcionarios involucradas en la actividad turística y transporte aéreo en Chachapoyas.

P3= Pasajeros nacionales que arribaron a la ciudad de Chachapoyas en el año 2018, en su totalidad 14 064 (CORPAC S.A.C, 2018)

P4= Población Local de Chachapoyas 32 589 (Censo INEI, 2017)

2.4. Muestra y muestreo

M1= 2 líneas aéreas que realizan vuelos a la ciudad de Chachapoyas (ATSA, SAETA)

M2= En su totalidad, autoridades y representantes involucradas con la actividad turística se tomará (7).

M3= Pasajeros nacionales que arribaron a la ciudad de Chachapoyas en el año 2018, de los cuales se tomarán a 316 pasajeros mediante resultado aleatorio simple.

M4= La muestra de la población local será de 320, según resultado aleatorio Simple.

2.5.Métodos, instrumentos y técnicas

La tesis se ha ejecutado bajo un proceso planificado, haciendo uso del método científico, que ha partido de la identificación de la problemática existente en el transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas - 2017, para ello se ha utilizado los siguientes métodos, instrumentos y técnicas. El método descriptivo como principal elemento para la obtención de información ínsita relacionada con el tráfico aéreo regular y sus involucrados, como líneas aéreas y autoridades. Para la obtención de información secundaria y su esquematización en el informe se tomó los métodos inductivo y deductivo, los cuales permitieron la articulación de la información generando un todo conceptual en base a las estrategias planificadas para incrementar el turismo en base a los vuelos regulares a la ciudad de Chachapoyas.

Las técnicas e instrumentos para la obtención de información que se usó fueron la observación, entrevistas dirigidas a autoridades involucradas en la actividad turística y transporte aéreo en Chachapoyas (público y privado), también a representantes de líneas aéreas en la ciudad de Chachapoyas. Además, se aplicaron dos tipos de encuestas, uno a turistas, y otro a la población local. Todos estos serán sistematizados a través de figuras estadísticas y cuadros matrices.

2.6.Análisis de datos

Los datos de esta investigación fueron obtenidos a través de acopio de información por medio de recopilación de datos tanto de investigaciones a nivel internacional, como nacional y regional, además de datos resultantes de observación directa del transporte aéreo. Así mismo se obtuvieron datos de la aplicación de entrevistas a las autoridades y representantes que intervienen directa e indirectamente en el transporte aéreo, además de los representantes de las líneas aéreas en la ciudad de Chachapoyas; así mismo se aplicaron encuestas tanto a la demanda real como a la demanda potencial, de esta manera

se obtuvo el diagnóstico sobre la problemática del tráfico aéreo en la ciudad de Chachapoyas. Una vez obtenido y analizado estos datos se procedió a la elaboración del informe, para el cual se hizo uso del método inductivo y deductivo para el tipeo del mismo.

CAPITULO III
RESULTADOS

III. RESULTADOS.

3.1.Diagnóstico de la problemática del transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas (3 entrevistas y 2 encuestas)

Para el diagnóstico de la problemática del transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas se ha recopilado información, tanto, de oferta en el caso de líneas aéreas y la demanda tanto real como potencial, asimismo de las autoridades públicas, como de los representantes privados; todos ellos involucrados directa o indirectamente en la actividad turística.

3.1.1. Información de la oferta para el diagnóstico

Para obtener información de la oferta se realizó entrevistas a las autoridades y funcionarios vinculados con la actividad turística directa o indirectamente en la ciudad de Chachapoyas; también se entrevistó a los responsables de las líneas aéreas que operan actualmente en la ciudad de Chachapoyas.

3.1.1.1.Entrevista a las autoridades y representantes involucrados directa e indirectamente con el transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas.

TABLA 1:**SECTOR PÚBLICO**

Pregunta	Nombre Raúl Culqui Puerta (MPCH)	Jose Javier Colchado (MTC)	Gisela Orosco Silva (DIRCETUR)	Carlos Manuel Arzola Otiliano (CORPAC)
¿Cuáles fueron los factores que limitaron la existencia del tráfico aéreo regular a Chachapoyas entre los años 2003 - 2016?	La poca demanda que existía en esos años. A partir del accidente con la aerolínea TANS hubo como un temor de ingreso de aerolíneas	Inexistencia de demanda en esa época, quizá por el temor del accidente en 2003. La falta de interés de las aerolíneas hacia esta ciudad.	Por el accidente, por la mala imagen que se generó ante las aerolíneas y los mismos pasajeros.	Falta de capacitación a las aerolíneas. Costos de pasajes. Falta de demanda
¿Cuáles son las características del tráfico aéreo regular en la actualidad a la ciudad de Chachapoyas?	Rapidez para poder trasladarse. Seguridad	Es un medio de transporte seguro y rápido.	Está en crecimiento la demanda de los cuales gran cantidad son turistas y eso apoya al crecimiento de la ciudad	Son pasajeros que en su mayoría vienen por negocio y gran parte turistas.
¿En la actualidad existe alguna política pública regional que favorezca la generación de tráfico aéreo regular en la ciudad de Chachapoyas?	Las subvenciones son los acuerdos que se dieron con la línea aérea SAETA.	La política de subvenciones con la empresa SAETA, hacia la ciudad de Tarapoto.	Subvenciones de la empresa SAETA, es un gran apoyo para fortalecer el tráfico aéreo.	Iniciativas del Gobierno Regional con las aerolíneas, la concesión a ADP para revertir al aeropuerto, pero aún no se hace.
¿Cuales?				
¿Cuáles son las limitaciones actuales para el tráfico aéreo regular a la ciudad de Chachapoyas?	El clima. Poca infraestructura aeroportuaria. El tamaño del aeropuerto.	Escaso interés por promover el transporte aéreo,	La pista de aterrizaje es muy pequeña para aviones comerciales con mayor capacidad.	La reinversión de ADP, tiene programado equipar el aeropuerto para que el clima no sea un inconveniente para que aterricen los aviones. Tamaño de la pista.

¿Qué se debería hacer frente a estas limitaciones?	Tomar más interés y gestionar para dar más realce a este tipo de servicio que nos va a fortalecer a todo. Gestionar más proyectos para fortalecer el servicio.	Los involucrados deberían unir esfuerzos para promover los vuelos, como promover proyectos que permitan mejorar el transporte aéreo.	Trabajar en la ampliación del aeropuerto. Existió un perfil para el relleno de la pista, pero no se dio porque tuvo que pasar por oficinas del gobierno central.	Ampliar la pista y el equipamiento que necesita para la navegación del clima adverso.
¿Cuál es su función de su representada con relación al tráfico aéreo regular?	Somos una autoridad autónoma de derecho público a la cual le corresponde la administración de una comuna con la finalidad de satisfacer las necesidades de la comunidad.	Dar facilidades para la promoción y desarrollo del tráfico aéreo.	Articular, promocionar el destino para que aumente los visitantes a la región por el tema de turismo.	Servicios aeronáuticos (despegue y aterrizaje de aeronaves)
¿Cómo proyecta usted que se realizara a un futuro el tráfico aéreo regular?	A futuro existirán vuelos diarios a nuestra ciudad. Ingreso de más aerolíneas con gran capacidad.	Evolucionara favorablemente para el crecimiento de la región y el incremento de la demanda turística.	Se irá incrementando la demanda, por ende, la oferta y esto ayudará para que la ciudad crezca turísticamente.	Crecerá si ingresan aviones de mayor capacidad, ya que será más accesible venir directo, antes que venir por Jaén.

Fuente: Entrevista a las autoridades y representantes involucrados directa e indirectamente en el transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas. (Elaboración Propia – Trabajo de Campo)

De la entrevista a las autoridades públicas involucrados directa o indirectamente con el transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas, se concluyó que los entrevistados consideran que la principal causa de ausencia de vuelos regulares en la época del 2003 hasta el 2016, es necesariamente por el temor existente después de lo ocurrido con la aerolínea TANS, además del costo de un boleto aéreo en esa época,

Para las autoridades y funcionarios la característica principal del transporte aéreo es que es uno de los medios mas seguros para trasladarse y uno de los más rápidos; en cuanto a las políticas públicas que ejercen en este tipo de transporte son las subvenciones con las que cuenta la aerolínea SAETA en convenio con el Gobierno Regional de Amazonas; así mismo las limitaciones para el transporte aéreo en la ciudad, el principal para ellos vienen a ser el tema del clima el cual es muy impredecible, la infraestructura del aeropuerto que no permite el ingreso de aerolíneas de mayor capacidad y de vuelos con mayor frecuencia; todos los entrevistados del sector público concuerdan que para superar estas limitaciones se debería gestionar proyectos que permitan la mejora del aeropuerto y por ende el crecimiento turístico a la ciudad.

En cuanto a la función que cumple cada uno de ellos, se podría decir que intervienen directa e indirectamente con el tráfico aéreo, desde promocionar el destino turísticamente, como dar facilidades para que se desarrolle proyectos para mejorar el transporte aéreo, además de que CORPAC se encarga netamente del servicio aeronáutico.

En uno de los temas que mas concuerdan los entrevistados, es en el tema que el transporte aéreo evolucionara favorablemente, debido a la tendencia de aumento de flujo de pasajeros y si de da las condiciones necesarias para el ingreso de nuevas aerolíneas al destino Chachapoyas.

TABLA 2:**SECTOR PRIVADO**

Pregunta	Nombre Jhefri Contreraz (CARETUR)	Willman Becerra Calderón (IPERÚ)	Claudia Castro (ADP)
¿Cuáles fueron los factores que limitaron la existencia del tráfico aéreo regular a Chachapoyas entre los años 2003 - 2016?	Se generó por la desconfianza de las aerolíneas por el accidente. Para que operen aerolíneas con mayor capacidad, la pista de aterrizaje es muy limitada.	Por el accidente, ya que dejó una mala imagen para la ciudad, además la falta de demanda, ya que solo hubo vuelos de apoyo por las fuerzas aéreas.	Costo de los boletos aéreos y la falta de demanda.
¿Cuáles son las características del tráfico aéreo regular en la actualidad a la ciudad de Chachapoyas?	La presencia de demanda tanto nacional como extranjera. Un servicio accesible para todo tipo de público	En cuanto a los vuelos subvencionados solo se aplica a viajeros nacionales y los extranjeros tendrían que pagar el precio total del pasaje.	La seguridad que brinda y la rapidez del servicio.
¿En la actualidad existe alguna política pública regional que favorezca la generación de tráfico aéreo regular en la ciudad de Chachapoyas?	No se ha materializado nada, lo que existen son iniciativas para ampliar la pista de aterrizaje, pero no hay nada concreto.	Iniciativas del Gobierno Regional con las aerolíneas, la concesión a ADP para revertir al aeropuerto, pero aún no se hace.	Las subvenciones que tiene la aerolínea SAETA con el Gobierno Regional de Amazonas.
¿Cuales?			
¿Cuáles son las limitaciones actuales para el tráfico aéreo regular a la ciudad de Chachapoyas?	La pista de aterrizaje para aviones más grandes. El sector público no está haciendo su rol político de invitar a las demás aerolíneas, ni tampoco de brindar las condiciones	La reinversión de ADP, tiene programado equipar el aeropuerto para que el clima no sea un inconveniente para que aterricen los aviones. Tamaño de la pista.	El clima de la ciudad, ya que algunos de los vuelos se retrasan y o a veces se llegan a cancelar, por decisión de las aerolíneas y se basan en las indicaciones de CORPAC, ya

	necesarias para que vengan otras aerolíneas.		que este es el que ve el tema aeronáutico.
¿Qué se debería hacer frente a estas limitaciones?	El sector público, debe brindar las condiciones para que el aeropuerto sea más grande (pista de aterrizaje), para que puedan operar aviones comerciales con mayor capacidad.	Ampliar la pista y equipamiento que necesita para navegación del clima adverso.	Dar facilidades tanto a las aerolíneas como a los pasajeros.
¿Cuál es su función de su representada con relación al tráfico aéreo regular?	La función de CARETUR es difundir el destino, atrayendo más turistas y dándoles un servicio de calidad. Invitar a aerolíneas como Peruvian Airlines.	Promoción: Perú Travel/ Y tú que planes; son paginas para promociones de turismo incluido los vuelos.	La ampliación de estación (especialmente cuando los vuelos se retrasan, para poder recibir a los pasajeros) Además de tomar medidas de control y seguridad.
¿Cómo proyecta usted que se realizara a un futuro el tráfico aéreo regular?	Crecerá el tráfico siempre y cuando se realicen las obras necesarias para recibir aviones de mayor capacidad.	Crecerá si ingresan aviones de mayor capacidad, ya que será más accesible venir directo, antes que venir por Jaén.	Que la afluencia de pasajeros como de aerolíneas van ha ir incrementando para beneficio de la región, además de aumentar significativamente el turismo.

Fuente: Entrevista a las autoridades y representantes involucrados directa e indirectamente en el transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas. (Elaboración Propia – Trabajo de Campo)

En cuanto al sector privado, según los encuestados se determinó que el temor por el accidente ocurrido en 2003, fue uno de los principales factores que limitaron el tráfico aéreo a la ciudad de Chachapoyas del año 2003 al 2016, además del elevado costo de los boletos aéreos, ya que en esa fecha solo existió vuelos de apoyo por parte de las fuerzas aéreas.

Según la tabla las características del tráfico aéreo es que es accesible al público, además de ser el transporte aéreo más rápido y seguros; en cuanto a las políticas públicas se consideró la subvención de la empresa SAETA con el Gobierno Regional de Amazonas, la existencia de la iniciativa para el proyecto “ampliación de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Chachapoyas” por parte de Aeropuerto del Perú.

Las principales limitantes del tráfico aéreo son, el tema climatológico, lo cual retrasa los vuelos y esto genera molestia en los pasajeros, además los encuestados consideran que el sector público no esta realizando su rol político adecuadamente; los entrevistados consideraron que se debería dar mayor facilidad a ADP para que cumpla con el proyecto de ampliación de la pista del aeropuerto.

En el caso de la función de estos entes ante el tráfico aéreo, la Cámara Regional de Turismo de Amazonas (CARETUR), menciono que ellos invitaron a 2 aerolíneas para aperturar vuelos hacia Chachapoyas para apoyar el desarrollo del turismo en la ciudad, además de promocionar los vuelos a la ciudad por diversos medios.

Concluyeron que el transporte ira en crecimiento, siempre y cuando se realicen las condiciones necesarias para brindar un buen servicio.

3.1.1.2. Entrevista a los representantes de las líneas aéreas que realizan vuelos a la ciudad de Chachapoyas.

TABLA 3:

REPRESENTANTES DE LÍNEAS AÉREAS

Pregunta	Nombre	Fredy Mori (SAETA)	Jorge Luis Torrejón (ATSA)
¿Cómo considera usted la actividad del transporte aéreo en la actualidad en la ciudad de Chachapoyas?		Es un ente nacional que favorece al destino de la región. El ingreso de las aerolíneas aporta al crecimiento de la actividad turística en la región.	La región Amazonas tiene un gran potencial turístico y por ende el transporte aéreo es necesario. En la actualidad ya está en crecimiento.
¿Cuáles son los factores que la limitan?		Ubicación geográfica del aeropuerto, clima cambiante y el tamaño de la pista.	Falta de implementación en el aeropuerto. La altura en la que está ubicado dificulta la salida de los vuelos.
¿Cuáles son los factores que lo favorecen?		La subvención favorable a la línea aérea para la realización de un buen servicio.	El turismo y la demanda de turistas en crecimiento.
¿Cuáles son sus proyecciones como empresa en relación al servicio de transporte aéreo regular en la ciudad de Chachapoyas?		Ampliación de nuevas rutas como Tarapoto, Pucallpa, Iquitos y Chachapoyas hacia Chiclayo, Trujillo, etc. Vuelos comerciales.	Ampliar la frecuencia de los vuelos.
¿Qué lineamientos de planificación o políticas públicas se deberían realizar para mejorar el tráfico aéreo?		En el tráfico aéreo son más temas de certificaciones. Implementación del aeropuerto con más capacidad para que ingresen más aerolíneas.	Lo que es la planificación. Intervención del Ministerio de Transporte y autoridades.

Fuente: Entrevista a los representantes de las líneas aéreas que realizan vuelos a Chachapoyas (Elaboración Propia – Trabajo de Campo)

De la entrevista a autoridades de las líneas aéreas que realizan vuelos a la ciudad de Chachapoyas, se puede concluir que los entrevistados consideran que el transporte aéreo en la actualidad está en crecimiento y esto genera el desarrollo de la región en el ámbito

turístico, ya que gracias a la conectividad el destino Amazonas será mas accesible a nivel nacional.

La opinión que tuvieron los entrevistados sobre los factores limitantes para el transporte aéreo fue el tema del tamaño y el equipamiento del aeropuerto, además del tema del clima; en este tema concuerdan con la opinión de las autoridades y funcionarios. Otro punto en el que están de acuerdo los entrevistados de las líneas aéreas fue en los factores que favorecen este transporte, los cuales son la presencia de la demanda en crecimiento, lo cual genera el incremento de vuelos; además de las subvenciones que es una manera de generar demanda a la ciudad de Chachapoyas.

Los entrevistados mencionaron el interés de sus empresas en incrementar sus vuelos y también en la apertura de nuevas rutas desde la ciudad de Chachapoyas; finalmente los entrevistados consideran que se debería establecer estrategias tanto en promoción del destino, como en la implementación del aeropuerto y sobre todo la planificación e intervención de Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC)

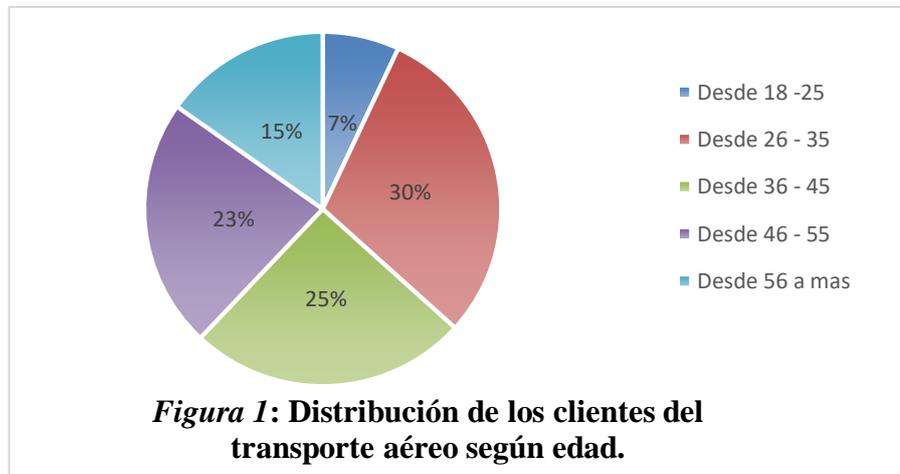
* Solo se tomó las dos únicas aerolíneas que realizan vuelos a la ciudad de Chachapoyas en la actualidad (año - 2019), las cuales son SAETA y ATSA, con vuelos hacia las ciudades de Tarapoto y Lima respectivamente. La aerolínea LCPERU, no fue considerada en este estudio debido a que solo estuvo operando en la ciudad de Chachapoyas algunos meses y que por factores externos a ciudad esta empresa dejo de operar a nivel nacional.

3.1.2. Información de la demanda para el diagnóstico

Para la información sobre la demanda tanto real como potencial; se realizó encuestas a los pasajeros que utilizaron el servicio aéreo en la ciudad de Chachapoyas, los cuales vinieron a ser la demanda real de esta investigación y la población de la ciudad de Chachapoyas, los

cuales fueron la demanda potencial, ellos tienen interés en utilizar este medio de transporte, pero por diversas razones aún no lo han hecho.

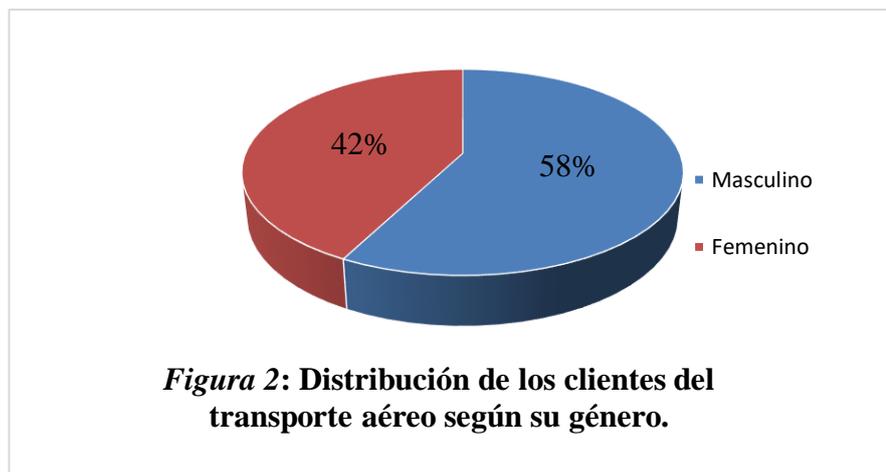
3.1.2.1. Encuesta a clientes de empresas de transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas. (Demanda real)



Fuente: Encuesta a clientes de empresas de transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas (Elaboración propia – Trabajo de campo)

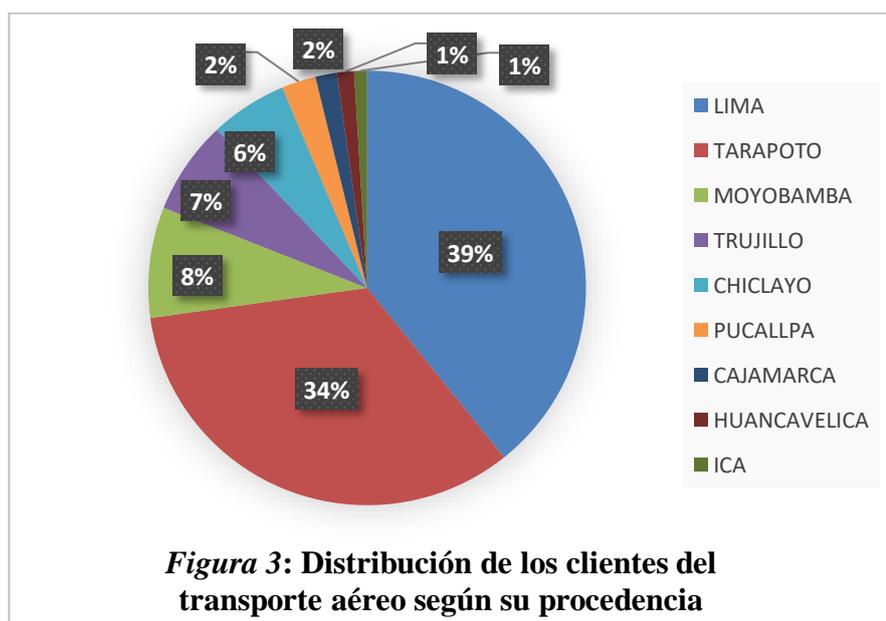
Del total de la muestra de 316 pasajeros que llegaron en el año 2018 a la ciudad de Chachapoyas vía aérea, en la figura se muestra que el 30% de los encuestados manifiesta tener entre 26 a 35 años, seguido del 25% que tiene entre 36 a 45 años, luego se presenta un 23% que tiene entre 46 a 55, un 15% tiene más de 56 años y un 7% que tiene entre 18 a 25 años.

La mayor cantidad de clientes que ya utilizaron el servicio aéreo en la Ciudad de Chachapoyas (demanda real), se concentra en ser jóvenes a relativamente adultos de entre 26 a 55 años de edad.



Fuente: Encuesta a clientes de empresas de transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas (Elaboración propia – Trabajo de campo)

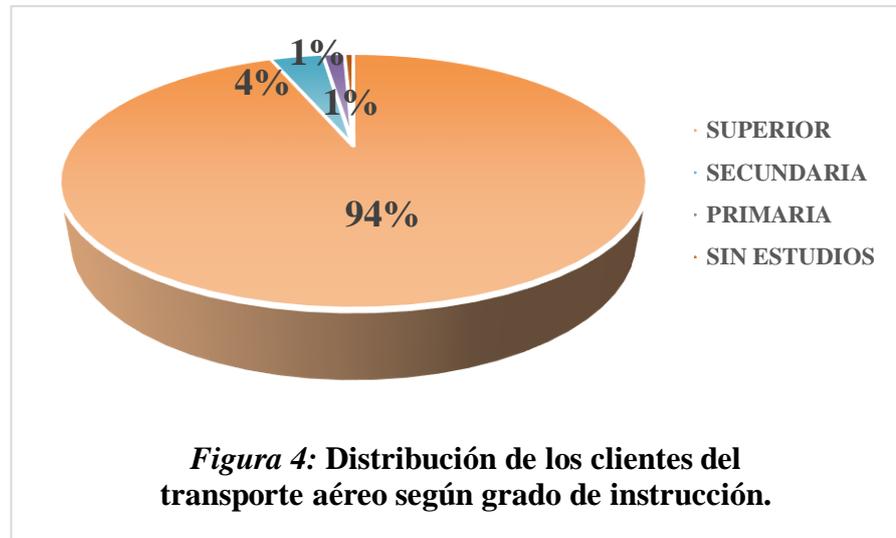
De los 316 encuestados, la distribución por género fue de 58% de los encuestados son masculino y un 42% es femenino; dando a notar que la mayor parte de los que hacen uso del transporte aéreo o realizan mayor cantidad de viajes son de sexo masculino.



Fuente: Encuesta a clientes de empresas de transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas (Elaboración propia – Trabajo de campo)

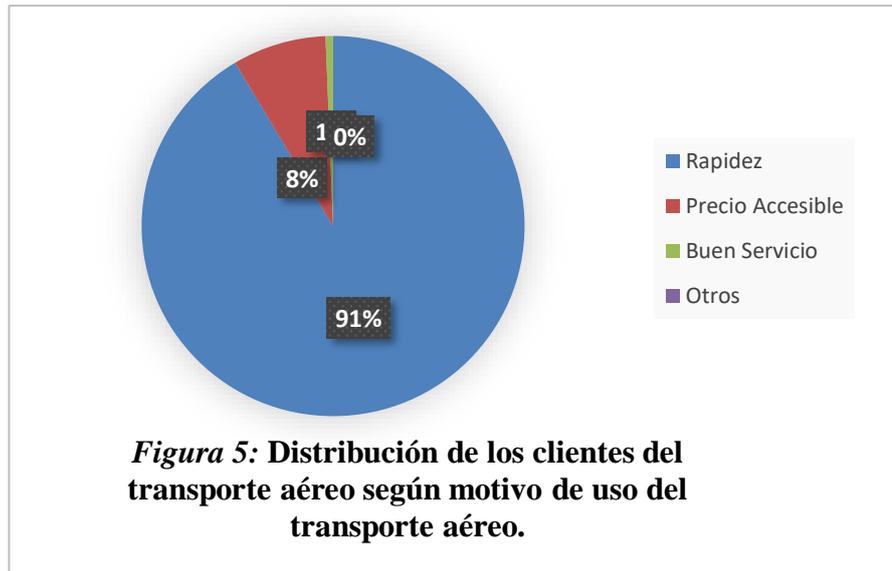
En la figura se observa que un 39% de los clientes de transporte aéreo son procedentes de la ciudad de Lima, seguido de un 34% de Tarapoto, luego con un 8% los de Moyobamba, además de un 7% que son de

Trujillo, seguido de un 6% de Chiclayo, y con menos porcentajes los que son de Pucallpa y Cajamarca con un 2% cada una y con un 1% las ciudades de Huancavelica e Ica cada una.



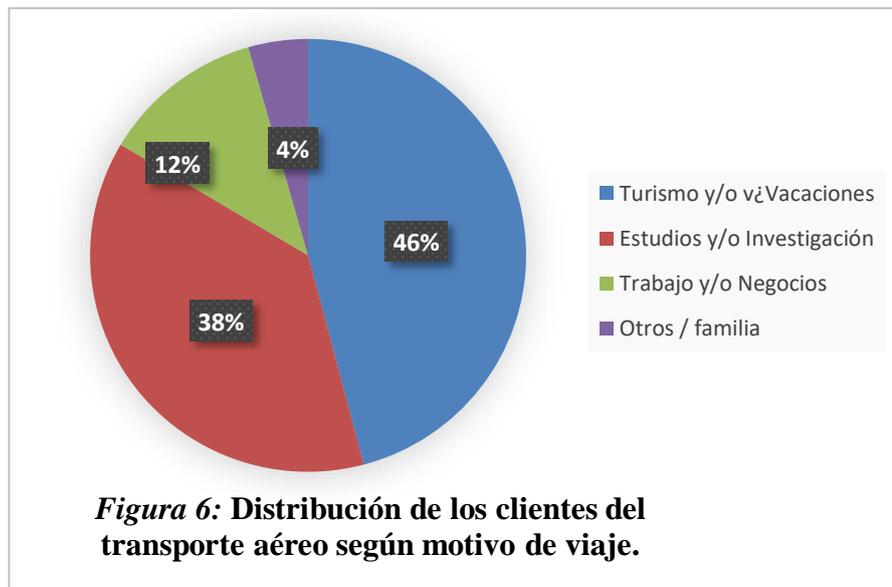
Fuente: Encuesta a clientes de empresas de transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas (Elaboración propia – Trabajo de campo)

Los clientes que usan el transporte aéreo según el grado de instrucción se distribuyen: 94% con estudios superiores, 4% con secundaria completos, y 1% cada uno, tanto con primaria y sin estudios; esto genera el 100% de los encuestados, llegando a los 316 pasajeros.



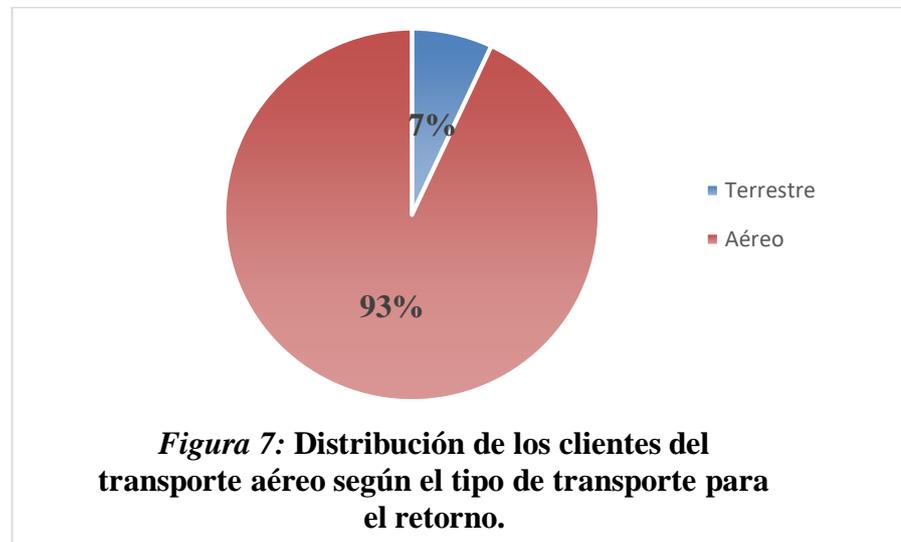
Fuente: Encuesta a clientes de empresas de transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas (Elaboración propia – Trabajo de campo)

Según la figura el motivo de uso del transporte aéreo con mayor porcentaje es por la rapidez de ese transporte ya que el porcentaje llega al 91%, seguido por el 8% que corresponde a precios accesibles, y con menor porcentaje el buen servicio con tan solo el 1%.



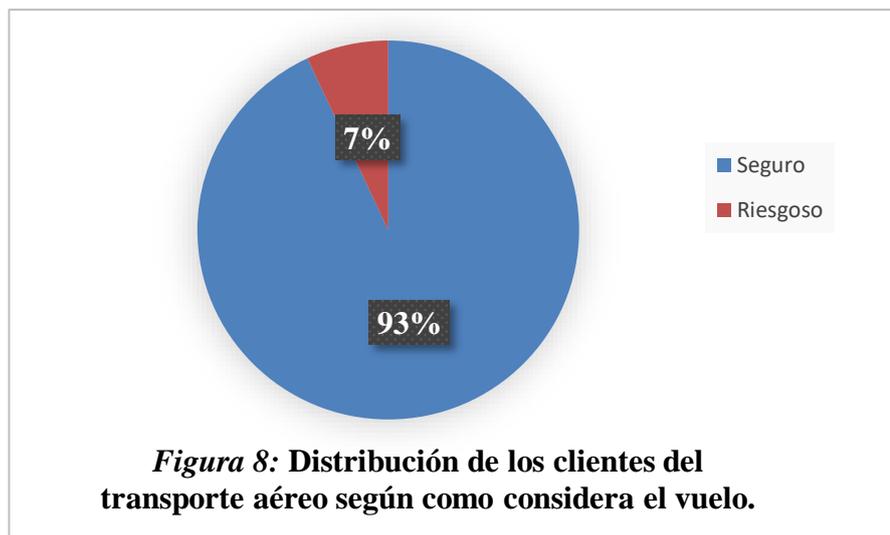
Fuente: Encuesta a clientes de empresas de transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas (Elaboración propia – Trabajo de campo)

En la distribución según motivo de viaje, el porcentaje más representativo pertenece a turismo y/o vacaciones con un 46%, seguido por el 38% de estudios y/o investigación, el 12% de trabajo y/o negocios y el 4% al ítem de otros(familia).



Fuente: Encuesta a clientes de empresas de transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas (Elaboración propia – Trabajo de campo)

En la figura se representa que de los encuestados que utilizaron el transporte aéreo para llegar a la ciudad de Chachapoyas, el 93% retornaron vía aérea y solo el 7% retorno por transporte terrestre.



Fuente: Encuesta a clientes de empresas de transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas (Elaboración propia – Trabajo de campo)

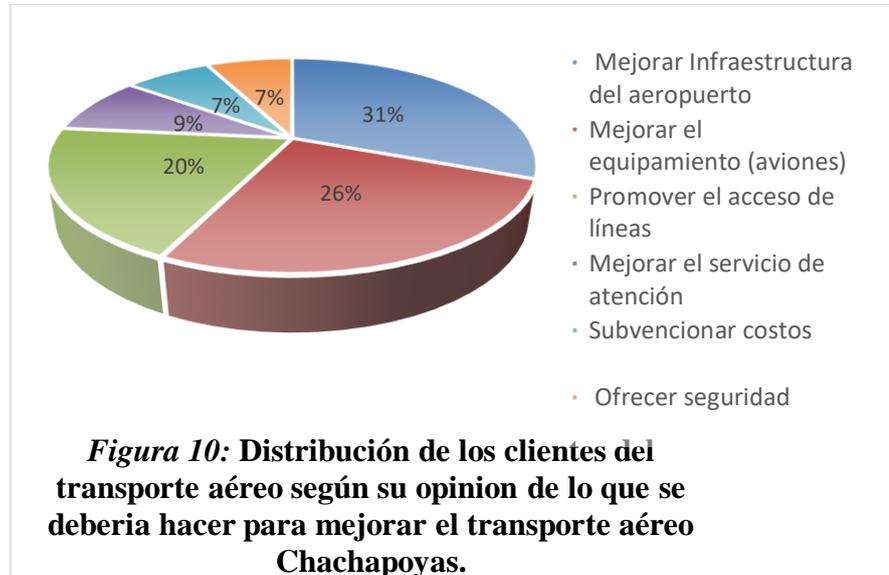
Según la figura, los encuestados en su gran mayoría consideran el transporte aéreo seguro con un 93% y solo un 7% lo considera riesgoso.



Fuente: Encuesta a clientes de empresas de transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas (Elaboración propia – Trabajo de campo)

Según la distribución de la ruta utilizada para llegar a la ciudad de Chachapoyas, los encuestados dan a conocer que el 69% utilizó la ruta Lima – Chachapoyas, y el 31% utilizó la ruta Tarapoto – Chachapoyas; esto se debe a que la ruta desde Lima son vuelos con

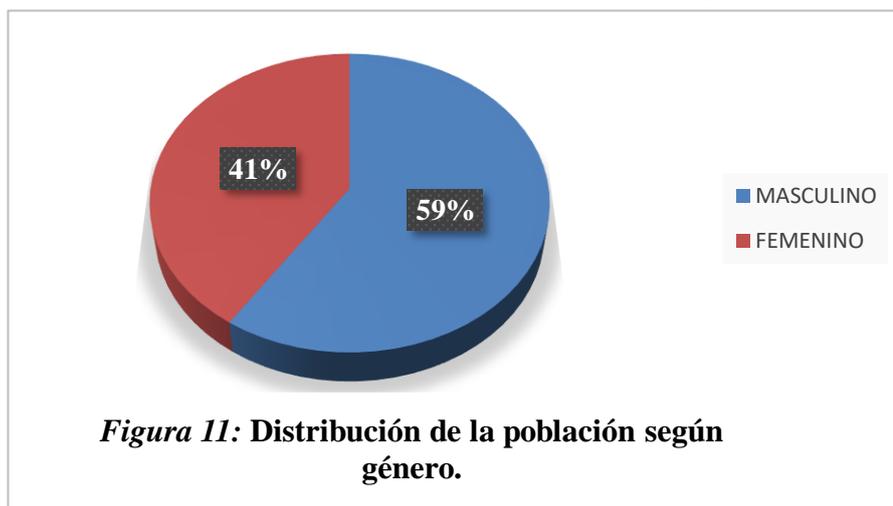
aviones de mayor capacidad a comparación de las avionetas que utilizan para la ruta Tarapoto.



Fuente: Encuesta a clientes de empresas de transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas (Elaboración propia – Trabajo de campo)

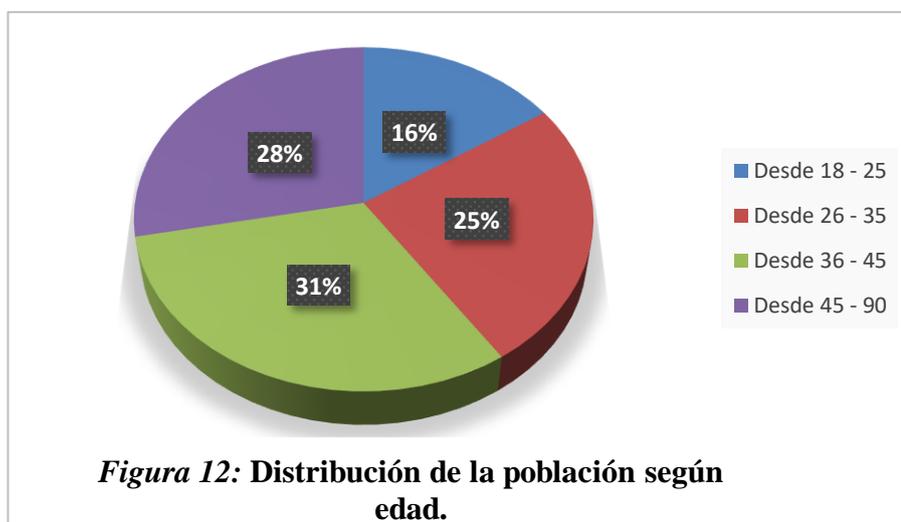
Los encuestados en su mayoría determinaron que lo principal para mejorar el transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas es mejorar la infraestructura del aeropuerto con un 31% de los encuestados, seguido del 26% que opinan que se debería mejorar el equipamiento de los aviones, y con un 20% opina que se debe promover el acceso de líneas aéreas a la ciudad, y el 9% mejorar el servicio de atención y solo el 7% cada una respectivamente opina que se debería subvencionar costos y ofrecer mayor seguridad.

3.1.2.2. Encuesta a los pobladores de Chachapoyas sobre transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas. (Demanda potencial)



Fuente: Encuesta a los pobladores de Chachapoyas sobre transporte aéreo. (Elaboración propia - Trabajo de campo)

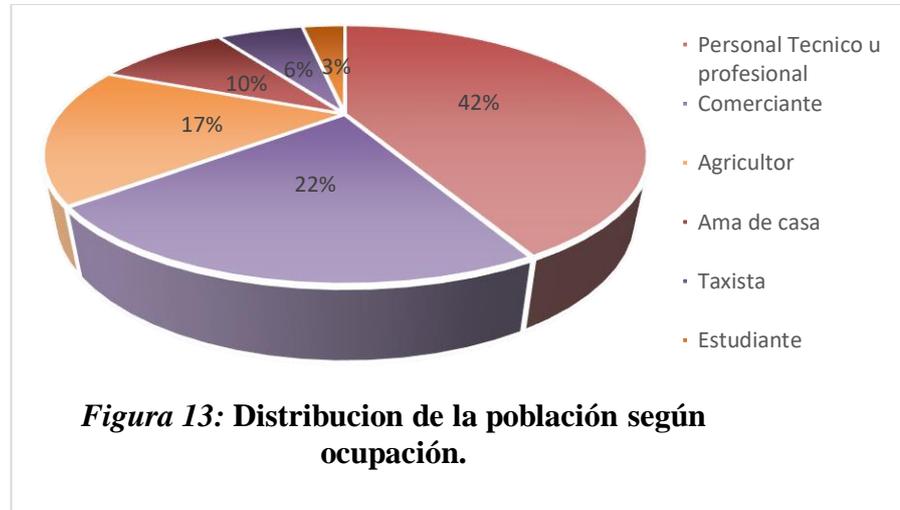
Según la muestra de 320 pobladores, que simboliza la demanda potencial, representada en la figura, se distingue que la población encuestada se encuentra distribuida según género, con un 59% son masculino y un 41% femenino.



Fuente: Encuesta a los pobladores de Chachapoyas sobre transporte aéreo. (Elaboración propia - Trabajo de campo)

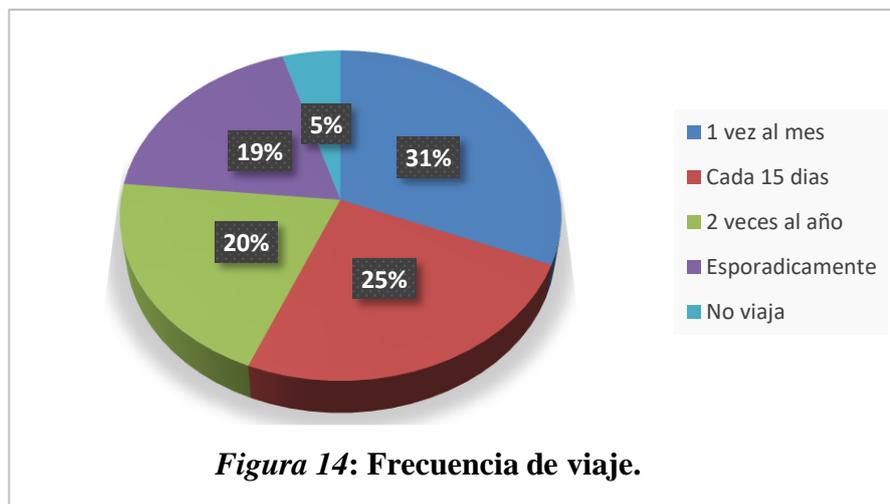
En la presente figura se muestra que el 31% de la población manifiesta tener entre 36 – 45 años, seguido del 28% que tiene entre 45 – 90 años,

luego se presenta con un 25% que tiene entre 26 – 35, y el 16% tiene entre 18 – 25 años.



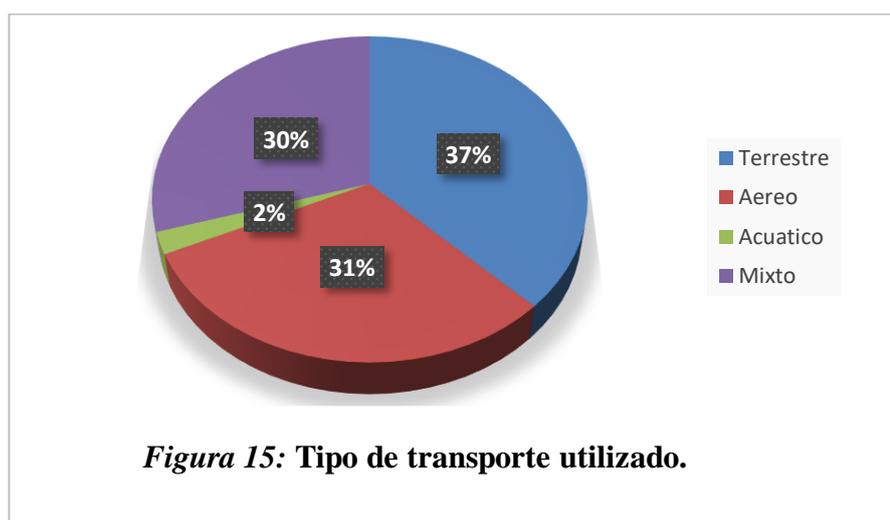
Fuente: Encuesta a los pobladores de Chachapoyas sobre transporte aéreo. (Elaboración propia - Trabajo de campo)

En la figura podemos distinguir que la gran mayoría de encuestados son personal técnico y/o profesional con un 42%, seguido de los comerciantes con un 22%, luego están los agricultores con un 17%, y con menor porcentaje las amas de casa con el 10%, seguido de un 6% de los taxistas y con el 3% que le pertenece a los estudiantes de la ciudad de Chachapoyas.



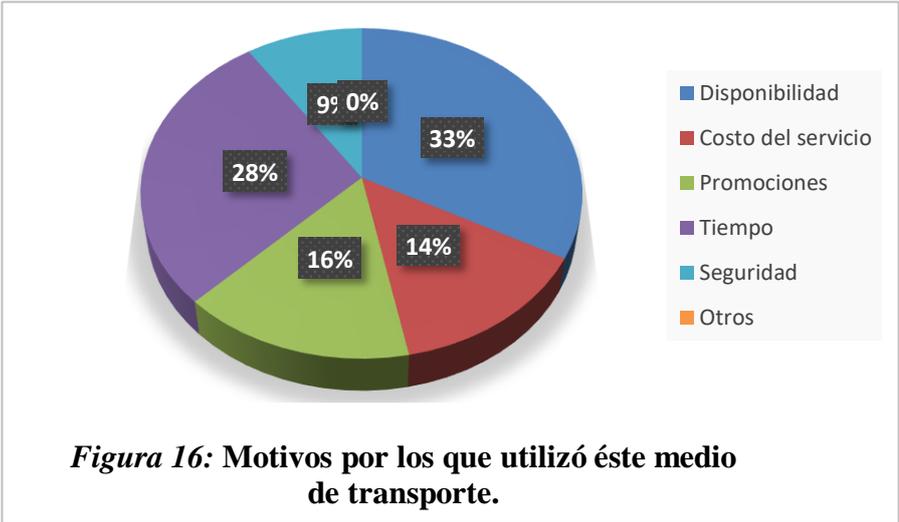
Fuente: Encuesta a los pobladores de Chachapoyas sobre transporte aéreo. (Elaboración propia - Trabajo de campo)

En la figura se observa con un 31% de los encuestados viaja 1 vez al mes, con el 25% realiza viaje cada 15 días, con el 20% 2 veces al año, con el 19% realiza sus viajes esporádicamente y con el 5% no viaja.



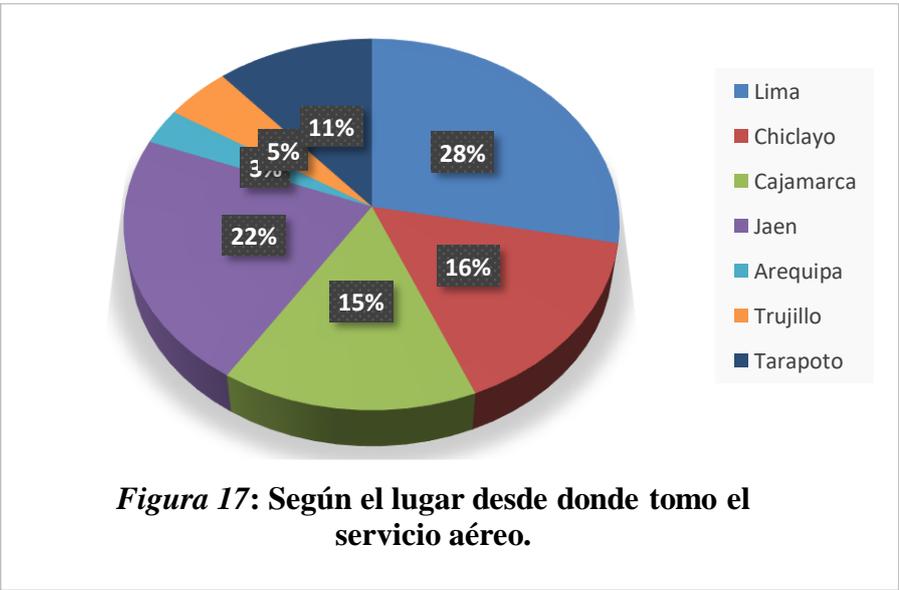
Fuente: Encuesta a los pobladores de Chachapoyas sobre transporte aéreo. (Elaboración propia - Trabajo de campo)

En la figura presentada, se observa que el 37% de los encuestados utilizan el servicio Terrestre, seguidos de un 31% que utilizan el servicio aéreo, con un 30% mixto que utilizan ya sea terrestre y aéreo o viceversa, y con un 2% acuático.



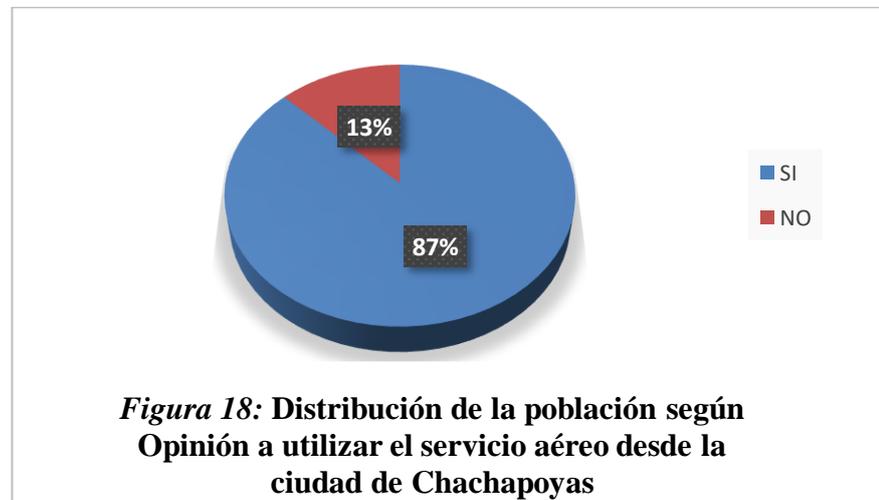
Fuente: Encuesta a los pobladores de Chachapoyas sobre transporte aéreo. (Elaboración propia - Trabajo de campo)

En la figura los motivos por los que utilizo este medio: el 33% de los encuestados lo utilizó por la disponibilidad, seguido por un 28% por el tiempo, con un 16% por aprovechar promociones, con un 14% por el costo de servicio y con el 9% por la seguridad.



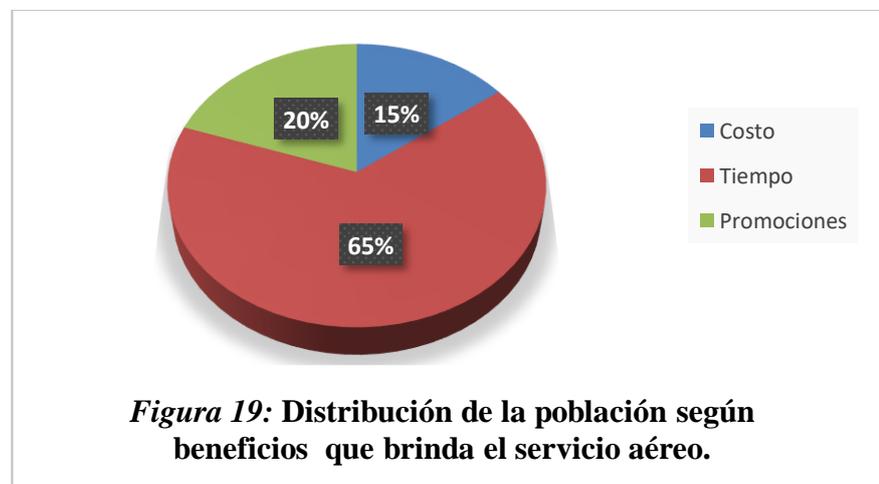
Fuente: Encuesta a los pobladores de Chachapoyas sobre transporte aéreo. (Elaboración propia - Trabajo de campo)

En la presente figura se muestra que el 28% tomo el servicio aéreo desde la ciudad de lima, seguido por el 22% desde jaén, con un 16% desde Chiclayo, con el 15% desde Cajamarca, con el 11% desde Tarapoto, con el 5% desde Trujillo y con el 3% desde Arequipa.



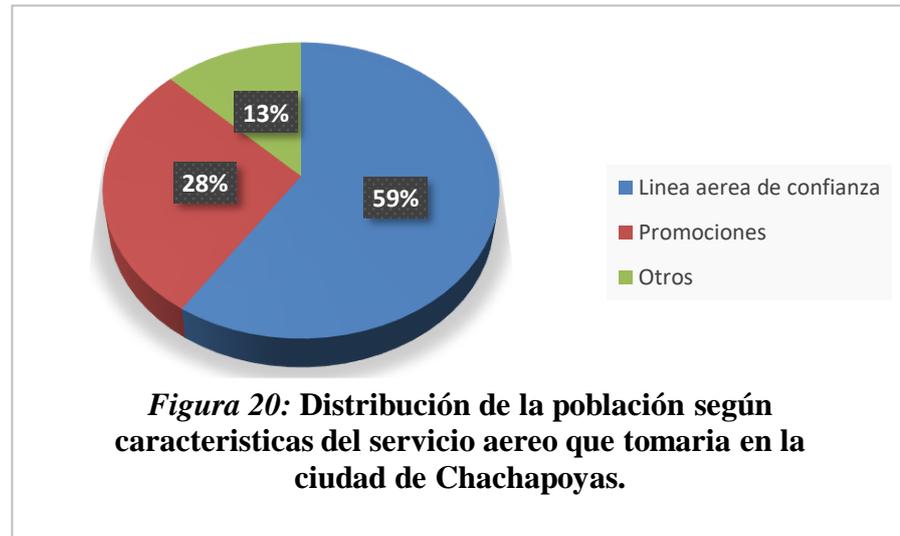
Fuente: Encuesta a los pobladores de Chachapoyas sobre transporte aéreo. (Elaboración propia - Trabajo de campo)

En esta figura se puede apreciar que el 87% de la población estaría dispuesto a utilizar el servicio aéreo desde la ciudad de chachapoyas y el 13% no estaría dispuesto.



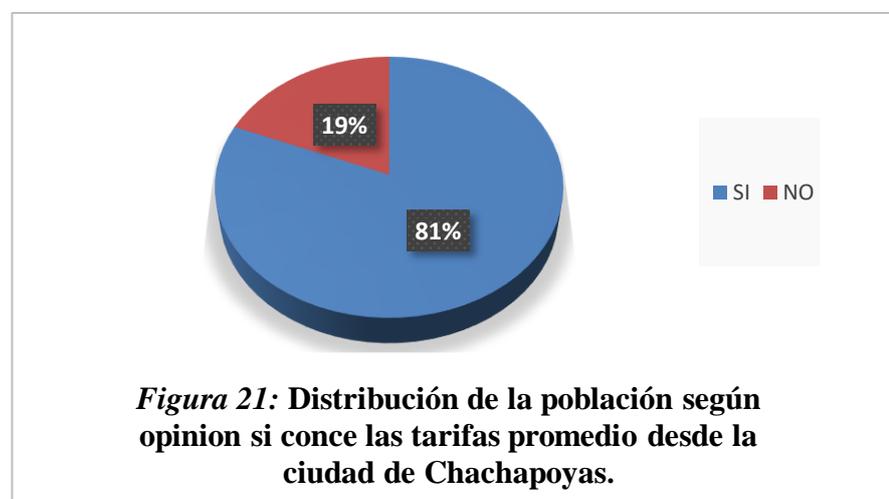
Fuente: Encuesta a los pobladores de Chachapoyas sobre transporte aéreo. (Elaboración propia - Trabajo de campo)

Analizando la figura se muestra que con un 65% de los encuestados considera el tiempo como beneficio que brinda el servicio aéreo, con un 20% considera costo y con un 15% promociones.



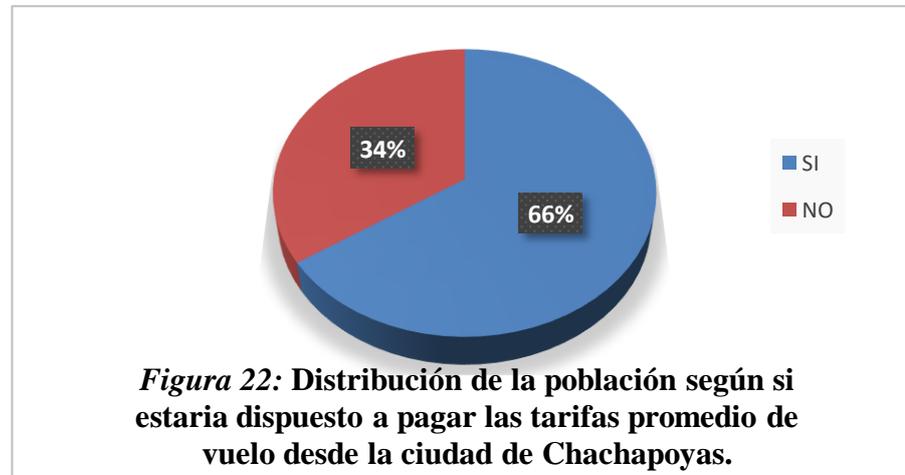
Fuente: Encuesta a los pobladores de Chachapoyas sobre transporte aéreo. (Elaboración propia - Trabajo de campo)

Según la figura de las características del servicio aéreo que tomaría en la ciudad de Chachapoyas: el 59% considera a la línea aérea de confianza, el 28% promociones y con un 13% otros.



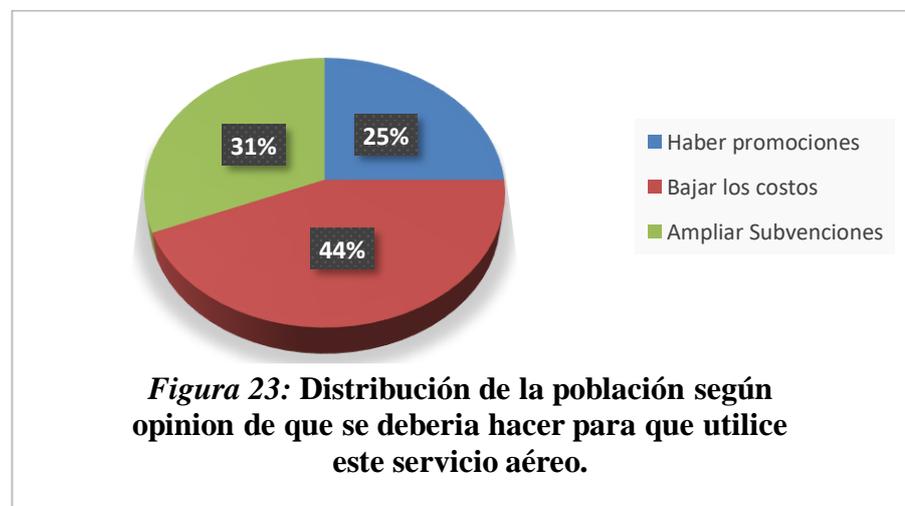
Fuente: Encuesta a los pobladores de Chachapoyas sobre transporte aéreo. (Elaboración propia - Trabajo de campo)

En el grafico se observa que el 81% de la población encuestada conoce sobre las tarifas promedio desde la ciudad de Chachapoyas y el 19% desconoce dichas tarifas.



Fuente: Encuesta a los pobladores de Chachapoyas sobre transporte aéreo. (Elaboración propia - Trabajo de campo)

En la figura presentada se observa que el 66% de la población estaría dispuesto a pagar las tarifas promedio y el 34% no estaría dispuesto, lo que representa el 100% que son 320 pobladores.



Fuente: Encuesta a los pobladores de Chachapoyas sobre transporte aéreo. (Elaboración propia - Trabajo de campo)

Según opinión sobre que se debería hacer para utilizar este servicio aéreo el 44% coincide en la baja de costos, el 31% ampliar subvenciones y el 25% haber promociones.

3.1.3. Análisis FODA del tráfico aéreo en la Ciudad de Chachapoyas.

➤ Fortalezas

- ✓ Ubicación política del aeropuerto, debido a que se encuentra en la capital de la región, siendo considerada como una ciudad administrativa, comercial y para el tema turístico es el centro de distribución a todos los atractivos turísticos de la región Amazonas.
- ✓ Servicio aéreo adecuado a las necesidades del pasajero, tanto en la recepción a la hora del arribo al aeropuerto de las ciudades de Lima y Tarapoto; como en el servicio dentro de la zona aeroportuaria.
- ✓ Contar con vuelos subvencionados a la ciudad de Tarapoto, ya que esto fortalece a la aerolínea SAETA reduciendo los costos que pagan los pasajeros, de esta manera logra el interés de los pasajeros para hacer uso de sus servicios, ya que pagar el total de un boleto aéreo a esta ciudad es de aproximadamente 220.00 soles sin subvención, y es un precio inaccesible a comparación de los 70.00 soles que cuesta gracias a la subvención, el pasajero solo paga el 32% del total del boleto.
- ✓ Existencia de dos aerolíneas que operan en la ciudad de Chachapoyas, de las cuales una de ellas tiene vuelos regulares a la capital del país, considerada centro de distribución; esto significa accesibilidad en cuanto a la rapidez para llegar a este destino ya que vía terrestre el viaje dura un promedio de 24 horas y esto es una limitante para que las personas planeen su viaje, por el factor tiempo.
- ✓ El aeropuerto de Chachapoyas ha sido incluido en el “Plan Maestro de los Aeropuertos de Provincias del Perú, de AEROPUERTOS DEL PERÚ (ADP); en el cual el **proyecto**

Ampliar y mejorar los servicios y condiciones de seguridad operacional, beneficiando a los usuarios de este modo de transporte y al comercio regional, mejorando la competitividad y el desarrollo económico de la Región Amazonas; está en Fase Formulación y Evaluación.

➤ **Oportunidades**

- ✓ La política pública de subvención tomada desde el punto del Gobierno Regional de Amazonas que se convierte en oportunidad para el transporte aéreo debido que desde mayo del 2016 hasta la actualidad, el GOREA paga 68% del total de un boleto aéreo a la ciudad de Tarapoto desde Chachapoyas, esto se refleja en la generación de mayor interés en las personas para usar este medio de transporte.
- ✓ El antecedente de una iniciativa para el proyecto **Ampliar y mejorar los servicios y condiciones de seguridad operacional, beneficiando a los usuarios de este modo de transporte y al comercio regional, mejorando la competitividad y el desarrollo económico de la Región Amazonas.**
- ✓ El transporte aéreo es considerado uno de los más seguros y rápidos, lo cual hace que las personas lo prefieran.
- ✓ Incremento del flujo turístico a la ciudad de Chachapoyas, que vienen a conocer los atractivos turísticos de esta, esto se deja notar en la visita al icono principal Kuelap, que en 2016 visitaron 56 mil turistas, gracias a las mejoras en las instalaciones y al funcionamiento de las Telecabinas se duplicó aproximadamente para diciembre del 2017 con la afluencia de 103 mil turistas y a diciembre del 2018 llegaron 110 mil turistas. (MINCETUR,2018)
- ✓ La promoción que existe del destino Amazonas incluyendo los vuelos a la ciudad de Chachapoyas, por parte de los gremios involucrados en el turismo, en ferias turísticas, páginas web, entre otros.
- ✓ Disponibilidad de la población para hacer uso del servicio aéreo desde la ciudad de Chachapoyas

➤ **Debilidades**

- ✓ Ubicación geográfica, por encontrarse en una zona accidentada, lo cual dificulta el transporte aéreo.
- ✓ El temor existente por una parte de la población en torno a lo ocurrido en 2003 con la aerolínea TANS.
- ✓ La infraestructura del aeropuerto no cumple con las condiciones necesarias para vuelos con mayor capacidad, debido a que la pista de aterrizaje solo mide 1 958m y es necesario 2 500m para que ingrese este tipo de aviones de mayor capacidad de pasajeros y carga.
- ✓ La carga que se puede transportar en este medio de transporte es limitada.

➤ **Amenazas**

- ✓ Mayor desarrollo de los aeropuertos de ciudades cercanas, como es el caso del aeropuerto de Tarapoto, Cajamarca; ya que por el tamaño y las condiciones de dichos aeropuertos existen mayor número de aerolíneas operando en estas ciudades que tienen vuelos a nivel nacional.
- ✓ La diferencia que existe entre el precio de un pasaje terrestre a comparación de un boleto aéreo, ya que el promedio en bus es de s/. 150.00 y de un boleto aéreo de aproximadamente s/. 400.00 lo cual genera que este último sea un poco inaccesible para la población.

3.2. Factores que limitan el tráfico aéreo regular en la ciudad de Chachapoyas.

Los factores que limitan el tráfico aéreo en la ciudad de Chachapoyas han sido clasificados en 4 grupos que son: económico, social, político y técnico; para dicha clasificación se utilizó información primaria y lo más importante estos datos fueron recopilados de los resultados de esta investigación.

3.2.1. Factor político:

- ❖ Inexistencia de convicción política concreta para dar las facilidades a ADP, en cuanto al proyecto planteado **Ampliar y mejorar los servicios y condiciones de seguridad operacional, beneficiando a los usuarios de este modo de transporte y al comercio regional, mejorando la competitividad y el desarrollo económico de la Región Amazonas;** y la burocracia existente en cuanto a la entrega de terrenos para la ampliación por del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

3.2.2. Factor económico:

El transporte aéreo está estrechamente vinculado con la evolución económica mundial, dentro del contexto de la globalización, permitiendo que exista relación entre el crecimiento de la población – la mejora de la calidad de vida y el avance de la tecnología; si no existe un equilibrio entre ellos esto generará el desgaste de alguno de ellos.

- ❖ En la ciudad de Chachapoyas los factores limitantes para que exista un flujo aéreo constante y así aumente la demanda turística al destino Amazonas, son la poca presencia de aerolíneas, lo cual genera que los costos sean un poco elevados en ese caso; costos como:
 - Aterrizaje.
 - Iluminación.
 - Control de aproximación y del aeródromo.
 - Estacionamiento.
 - Pasarela telescópica.
 - Hangar.
 - Servicios de pasajeros.
 - Carga.
 - Medidas de seguridad.
 - Costo de personal.

Algunos de estos costos se pueden ver afectados por el retraso en los vuelos por temas climáticos, ya que se genera un costo adicional para

la aerolínea (costo a ser pagado a ADP y CORPAC; por los servicios aeronáuticos para el correcto aterrizaje y recepción de pasajeros)

- ❖ Dentro del tráfico aéreo existen costos no negociables como las tasas de aterrizaje, estacionamiento en el aeropuerto que hacen que se eleven los costos de los servicios.

3.2.3. Factor social:

- ❖ El temor existente de una parte de la población basado en el accidente ocurrido en 2003 por la aerolínea TANS; lo cual generó una brecha enorme para el transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas.
- ❖ Falta de interés por una parte de la población para hacer uso del transporte aéreo, debido a diversos factores como por ejemplo el costo alto de un boleto aéreo, poca accesibilidad a un boleto aéreo ya que estos se deben adquirir con tiempo anticipado, por el motivo que solo existen 2 aerolíneas.

3.2.4. Factor tecnológico:

- ❖ Se considera las características meteorológicas de la zona que no permiten que exista una frecuencia regular de tráfico aéreo regular en la ciudad y este está sujeto a las condiciones climatológicas que azotan la ciudad de Chachapoyas.
- ❖ Las dimensiones de la pista de aterrizajes son un factor limitante técnico que dificulta el arribo de equipos aéreos de grandes dimensiones ya que esta diseñado para pequeñas y medianas equipos aéreos.
- ❖ El equipo tecnológico y logístico del aeropuerto es limitado para poder sustentar un tráfico aéreo regular, lo cual es una limitante para el ingreso de nuevas aerolíneas a operar el destino Amazonas y esto genera menor demanda turística, ya que ellos cuentan con un tiempo limitado para realizar sus viajes y prefieren visitar destinos turísticos con mayor conectividad.

3.3.Propuesta: Lineamientos de planificación para fortalecer el tráfico aéreo y aumentar la demanda turística en la ciudad de Chachapoyas.

Para la identificación de los lineamientos de planificación se ha considerado las cuatro áreas, identificando los factores limitantes para el tráfico regular a la ciudad de Chachapoyas, entre ellos están el económico, social, político y tecnológico, para lo cual se propone lineamientos tanto políticas pública como privadas que permitirán solucionar las limitantes encontradas.

TABLA 4:

PROPUESTA DE LINEAMIENTOS DE PLANIFICACIÓN.

Área de factor	Lineamientos de planificación
<p>Político: Burocracia existente en lo que se refiere al proyecto “Ampliar y mejorar los servicios y condiciones de seguridad operacional, beneficiando a los usuarios de este modo de transporte y al comercio regional, mejorando la competitividad y el desarrollo económico de la Región Amazonas”</p>	<p>Generación de una política regional a largo plazo para promover el tráfico aéreo regular.</p>
<p>Económico: (Factor Oferta) Mínima presencia de aerolíneas, lo cual genera que los costos se eleven y sea inaccesible para una parte de la población.</p>	<p>Política de promoción de la inversión en el transporte aéreo a la ciudad de Chachapoyas</p>
<p>Social: Desinterés por parte de la población para hacer uso de este tipo de servicio aéreo, necesariamente por elevado costo del boleto aéreo y por la poca costumbre de hacer uso de este medio de transporte.</p>	<p>Lineamientos de persuasión social</p>

<p>Tecnológico:</p> <p>Deficiencias en infraestructura del aeropuerto, especialmente en la pista de aterrizaje que solo mide 1958m y necesita 2500m como mínimo para recibir vuelos con mayor frecuencia y capacidad.</p>	<p>Política pública y privada para dar facilidades a la ejecución del proyecto de equipamiento del aeropuerto.</p>
--	--

Fuente: Elaboración propia

TABLA 5:

LINEAMIENTO DE PLANIFICACIÓN 01 (POLÍTICO)

<p>GENERACIÓN DE UNA POLÍTICA REGIONAL A LARGO PLAZO PARA PROMOVER EL TRÁFICO AÉREO REGULAR</p>		
<p>Estrategia</p>	<p>Actividad</p>	<p>Logros esperados</p>
<p>Trabajo articulado entre sector público y privado</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Convocatoria ✓ Formulación de la política ✓ Aplicación de la política ✓ Seguimiento y monitoreo 	<p>Manejo transparente de la política formulada en convenio público – privado para lograr la ejecución del proyecto de “Ampliar y mejorar los servicios y condiciones de seguridad operacional, beneficiando a los usuarios de este modo de transporte y al comercio regional, mejorando la competitividad y el desarrollo económico de la Región Amazonas”</p>

Fuente: Elaboración propia

TABLA 6:**LINEAMIENTO DE PLANIFICACIÓN 02 (ECONÓMICO)**

POLÍTICA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN EN EL TRANSPORTE AÉREO A LA CIUDAD DE CHACHAPOYAS		
Estrategia	Actividad	Logros esperados
Trabajo conjunto entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Economía y Finanzas, para la reducción de impuestos aplicados al transporte aéreo, creando así las condiciones necesarias para promover el ingreso de nuevas aerolíneas al aeropuerto de Chachapoyas, lo cual beneficiara a los usuarios con menores tarifas y mejora en la calidad de los servicios.	<ul style="list-style-type: none">✓ Elaboración de la política de promoción✓ Gestión de la política planteada✓ Aplicación de dicha política para lograr el ingreso de inversión, en este caso apertura de nuevos vuelos a la ciudad de Chachapoyas	Líneas aéreas nacionales operando con regularidad de otros destinos (Lima, Chiclayo, Trujillo, Cajamarca, entre otros hacia la ciudad de Chachapoyas, con vuelos accesibles a la población.

Fuente: Elaboración propia

TABLA 7:**LINEAMIENTO DE PLANIFICACIÓN 03 (SOCIAL)**

LINEAMIENTOS DE PERSUASIÓN SOCIAL		
Estrategia	Actividad	Logros esperados
Campana de motivación "Uso del servicio de transporte aéreo como un ente de fortalecimiento de la accesibilidad a la ciudad de Chachapoyas y de crecimiento turístico y la mejora de la calidad de vida para la población local"	<ul style="list-style-type: none">✓ Elaboración de spot publicitarios✓ Charlas de concientización✓ Campana de culturización con la participación de la ciudadanía	Población de Chachapoyas motivada para realizar el uso de este medio de transporte para beneficio de todos.

Fuente: Elaboración propia

TABLA 8:**LINEAMIENTO DE PLANIFICACIÓN 04 (TECNOLÓGICO)**

POLÍTICA PÚBLICA Y PRIVADA PARA DAR FACILIDADES A LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE EQUIPAMIENTO DEL AEROPUERTO.		
Estrategia	Actividad	Logros esperados
Trabajo coordinado entre el Ministerio de Transporte y Aeropuertos del Perú, con el fin de agilizar el proceso para la ejecución del proyecto.	Seguimiento a través de consultas y reportes de la fase del proyecto “Ampliar y mejorar los servicios y condiciones de seguridad operacional, beneficiando a los usuarios de este modo de transporte y al comercio regional, mejorando la competitividad y el desarrollo económico de la Región Amazonas”. Esto por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.	Ejecución del proyecto “Ampliar y mejorar los servicios y condiciones de seguridad operacional, beneficiando a los usuarios de este modo de transporte y al comercio regional, mejorando la competitividad y el desarrollo económico de la Región Amazonas”

Fuente: Elaboración propia

CAPITULO IV
DISCUSIÓN

IV. DISCUSIÓN

El transporte aéreo es uno de los transportes mas utilizados en la actualidad debido a la rapidez con la que conecta el punto de origen al punto de destino; además de ser de suma importancia para varios sectores de la economía del país, en especial para el que fue prioridad en esta investigación, el sector turismo, el cual es indispensable para el desarrollo de la Región Amazonas. El tráfico aéreo en la ciudad de Chachapoyas es un ente que desde su apertura en mayo del año 2016 viene trayendo mayores ingresos a la población de Chachapoyas y generó un crecimiento de la demanda turística.

A nivel internacional Bourges C. (2005) en su investigación “Desarrollo de una nueva Línea Aerocomercial en Argentina para vuelos no regulares, regionales y de cabotaje, a destinos específicamente turísticos”; esta investigación partió de los problemas encontrados en el transporte aéreo en Argentina; los cuales fueron; la quiebra de empresas a nivel nacional, el incremento de costos utilizados por el transporte aéreo, retracción de la demanda (por la situación del país – disminución de ingresos) y por el resurgimiento de normativas anticuadas y proteccionistas que desalientan la inversión de capital extranjero; a pesar de estos la investigación tuvo como resultado que existe un numero aun insipiente de posibilidades interesantes para la aparición de nuevas líneas aéreas aerocomerciales, capaz de transformar las dificultades del sector en sus principales fortalezas. A la conclusión que llegaron en esta investigación es que la transformación del país de emisor a receptor de pasajeros, se encuentra rutas no abastecidas en el mercado local y regional, de esta manera esta tesis fue aprovechada para mejorar el turismo en el país.

Frente a lo investigado por Bourges se puede discutir que el aeropuerto de Chachapoyas pertenece a la concesión de Aeropuertos del Perú y por su geografía no se ha podido aprovechar al máximo su potencial para aumentar el turismo en la Región Amazonas, además se puede diferir que Bourges refiere que aumentaría la demanda turística con vuelos Charter a destinos que no son abastecidos con vuelos comerciales, en el caso de Amazonas la política que asumió el Gobierno Regional fue las Subvenciones lo cual genera un interés en los turistas nacionales y que el precio que se utiliza es simbólico al verdadero, además de eso reduce el tiempo de viaje de manera extraordinaria ya que en transporte terrestre llegar a la

ciudad de Tarapoto es en aproximadamente 7 horas y en la aeronave de la empresa SAETA es solo 23 minutos aproximadamente, asimismo se puede diferir que el problema que se encontró en Argentina del quiebre de las empresas, es parecido a lo que sucedió en el Perú con la empresa LC-PERU que cesó sus vuelos por que la aerolínea quebró. Para plantear la propuesta se partió del conocimiento sobre el estado del tráfico aéreo en la ciudad de Chachapoyas y los lineamientos planteados están de acuerdo a las necesidades encontradas en el transporte aéreo en la ciudad.

Márquez W. (2012) en su tesis titulada “Estudio del perfil de consumidor de aerolíneas de vuelos locales en Ecuador y propuesta de fidelización para TAME año 2012”, el objetivo de esta investigación fue determinar el nivel de satisfacción que poseen los usuarios con respecto al servicio de vuelos internos que ofrecen las aerolíneas que vuelan dentro del Ecuador y comparar el nivel de servicio que brinda la aerolínea TAME en vuelos internos, con respecto a su competencia; Márquez empezó con un diagnóstico sobre esta problemática, para ello utilizó entrevistas a los gerentes de marketing de las aerolíneas y encuesta a pasajeros frecuentes y a los no frecuentes en aeropuertos de esta ciudad; los resultados muestran que el aspecto determinante de compra de pasajes por los pasajeros es netamente el precio del boleto y no la calidad del servicio que la aerolínea brinde.

Frente a lo investigado por Márquez se difiere que en esta investigación también se utilizaron dichas entrevistas a las autoridades, a los representantes de gremios y a los representantes de líneas aéreas involucrados directa e indirectamente en la actividad turística, además de realizar encuestas a la población y a los pasajeros para conocer mas a fondo la realidad del tráfico aéreo en la ciudad de Chachapoyas, de lo cual se dedujo que los mayores limitantes, para que crezca el tráfico aéreo es el tamaño de la pista, el tema climatológico, además de temas burocráticos que retrasan el avance de dicho proyecto. Además, se difiere que al igual que en la investigación de Márquez, en esta investigación también es determinante el tema del costo del boleto aéreo para la compra del mismo, pero para ello se propuso lineamientos que ayuden a solucionar este tema, como la “Generación de una política regional a largo plazo para promover el tráfico aéreo regular en la ciudad de Chachapoyas” y la “Política pública y privada para dar facilidades a la ejecución del proyecto de equipamiento del aeropuerto”; con ello se generara que haya mayor inversión y así lograr reducir los costos y hacer que

este medio de transporte sea mas accesible y lograr que la demanda turística crezca en la ciudad.

Lupera C. (2013) en su investigación “Planificación tributaria aplicada al segmento económico del transporte aéreo internacional de pasajeros y carga”; el propósito de esta investigación es analizar aspectos generales de la planificación tributaria en Ecuador aplicada al segmento de transporte aéreo internacional en lo que se refiere a características, políticas, metas tributarias; el resultado de esta investigación es que la planificación tributaria como herramienta administrativa tiene como finalidad determinar que el pago sea la cantidad justa, además de los aportes tributarios al presupuesto general del Estado, se debe erradicar la evasión de los mismos. Lupera concluyo que existen pocas empresas en Ecuador que operan en la actividad del transporte aéreo internacional, sin embargo, se ha podido determinar que han influido notablemente en el desarrollo de las exportaciones y del turismo en el país, además determinar la importancia de la planificación tributaria legitima y legal en el país.

A partir de lo investigado por Lupera se difiere que lo mas esencial para el desarrollo de un país es que no exista evasión de impuestos, y lo que se propone en esta investigación es necesariamente que se reduzca costos con el aumento de la oferta, para que de esta forma se cumpla la ley de oferta y demanda, en este sentido se apoya la inversión legal que traiga desarrollo a la ciudad de Chachapoyas y que necesariamente aumente la demanda turística para esta parte del país. Para que esto se logre se propone incentivar a nuevas aerolíneas a invertir con vuelos a la ciudad y así dinamizar la oferta turística de la Región, con el lineamiento de planificación “Política de promoción de la inversión en el transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas” que se encuentra en la propuesta planteada como resultado de toda esta investigación.

A nivel nacional Garay R. & Veliz N. (2015) en su artículo científico “Efectividad de un programa educativo de transporte aéreo para el servicio turístico dirigido a estudiantes de IX ciclo de la Escuela Académica Profesional Turismo, Hotelería y Gastronomía de la Universidad Alas Peruanas – sede Lima. Esta investigación la dirigieron a los alumnos para contrastar el nivel de conocimiento sobre el

transporte aéreo, se utilizaron como instrumento de un pre - test y un post – test luego que se aplicara una exposición sobre el transporte aéreo para el servicio turístico y llegaron a las conclusiones que antes de realizarse el programa de transporte aéreo las respuestas de los alumnos fueron en su mayoría incorrectas y luego de haber realizado la exposición las respuestas fueron mas asertivas, esto quiere decir que si lograron el objetivo de la investigación; además de constatar la hipótesis que se habían planteado que fue “Existen diferencias significativas antes y después de un programa educativo de transporte aéreo para el servicio turístico dirigido a estudiantes”.

Frente a lo establecido por Garay R. & Veliz N. se difiere que ellos encontraron que se debe realizar un programa educativo sobre transporte aéreo para que los alumnos aumenten sus conocimientos sobre el transporte aéreo y esto apoya a la investigación de manera que en se propone el lineamiento de planificación “persuasión social” el cual en sus estrategias está el hecho de realizar una Campaña de motivación “Uso del servicio de transporte aéreo como un ente de fortalecimiento de la accesibilidad a la ciudad de Chachapoyas y de crecimiento turístico y la mejora de la calidad de vida para la población local” dirigido a la población de Chachapoyas para lo cual se dedujo del instrumento aplicado (encuesta) a este sector, que gran parte de ellos desconoce cómo se opera el tráfico aéreo en la ciudad y eso es un impedimento para que ellos hagan uso de este medio de transporte para trasladarse a sus destinos, en este caso las ciudades de Lima y Tarapoto, que son los únicos accesos aéreos a la ciudad.

A nivel regional Santillán R. (2008) en su investigación “La aviación civil peruana, su situación y el desarrollo turístico nacional” se planteó como objetivo recopilar y analizar información bibliográfica sobre la Aviación Civil en el Perú y su contribución en el desarrollo turístico, además de dar a conocer los organismos encargados de la aviación y asimismo conocer los antecedentes de la aviación en un nivel macro, es decir, desde sus orígenes internacionales y su evolución que le permitió convertirse en el medio de transporte mas utilizado en la actualidad para diversos fines dentro de las que destaca la actividad turística que gracias a la aviación y otros factores ha logrado una inesperada masificación.

Santillán con esta investigación concluyó que el transporte aéreo es el medio que usan millones de viajeros en el mundo, para trasladarse, ya que es un medio seguro y rápido que acorta distancias y que ha permitido que el turismo logre la apertura de nuevos destinos turísticos en el mundo. Con esta investigación se dio a conocer que los organismos internacionales que parametrizan, normalizan, regulan y supervisan la aviación comercial, son la IATA y la OACI; teniendo como recomendación que para que la transportación aérea constituya a nivel nacional en uno de los medios más utilizados e importantes, se tiene que generar una política que promueva el uso de este medio de transporte a través de planes de subvenciones e incentivos a la inversión de líneas aéreas nacionales para el transporte interno.

Frente a lo presentado por Santillán, se puede diferir que dicha investigación apoya a la presente tesis en el punto que comprueba que el transporte aéreo es un medio de suma importancia para el desarrollo de un país, en diversos sectores, pero específicamente en el que se estudió que es la actividad turística, esto lleva a la conclusión que si se logró el propósito de la investigación que era demostrar que con el fortalecimiento del tráfico aéreo si se logrará aumentar la demanda turística a la ciudad de Chachapoyas y de esta manera mejorar los ingresos de la misma y por ende su calidad de vida. En el caso de las recomendaciones por parte de la IATA y la OACI, que se estudió en la investigación de Santillán, esto sirve de base para apoyar las políticas que están vigentes en el caso de Chachapoyas , que es las subvenciones a la ciudad de Tarapoto , el cual es un acuerdo entre el Gobierno Regional de Amazonas y la aerolínea SAETA, gracias a la propuesta que se dio con esta investigación de cuatro lineamientos de planificación, los cuales se basan netamente en el fortalecimiento del tráfico aéreo en la ciudad de Chachapoyas y lograr el incremento de la demanda turística para dicha ciudad.

CAPITULO V
CONCLUSIONES

V. CONCLUSIONES

- A través del diagnóstico obtenido tanto de las entrevistas a las autoridades y representantes involucrados directa e indirectamente en el transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas, además de los representantes de las líneas aéreas, y las encuestas aplicadas a la demanda real y a la demanda potencial; podemos concluir de suma importancia el uso del transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas, para apoyar el desarrollo turístico en la ciudad, debido a que se generará mayor accesibilidad a esta ciudad, de esta manera se tomara mayor énfasis a la región Amazonas como destino turístico competitivo a nivel nacional, lo que contribuirá a la mejora de la calidad de vida de la población y el incremento de ingresos a la ciudad.
- En cuanto a los referido a los factores que limitan el tráfico aéreo regular, se concluyó que existen limitantes en el transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas tanto políticos, económicos, social como tecnológicos; y para mejorar el tráfico a la ciudad se debería tomar énfasis en dar solución a estos aspectos.
- Con la propuesta se concluye que, si se toma énfasis en el tema de transporte aéreo y su relación con los lineamientos de planificación, exclusivamente en temas de políticas públicas y privadas, esto significa que la ciudad sea accesible y competitiva turísticamente, en relación a ciudades vecinas como lo es Tarapoto y Jaén.

CAPITULO VI
RECOMENDACIONES

VI. RECOMENDACIONES

- ✓ Se recomienda al Gobierno Regional de Amazonas generar una política pública regional para promover el tráfico aéreo en Chachapoyas, con un trabajo articulado entre el sector público y privado en estos casos entre el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y Aeropuertos del Perú; para lograr la tan anhelada ejecución del proyecto de ampliación del aeropuerto de Chachapoyas; ya que ellos son los entes involucrados directamente en este proyecto.

- ✓ Se recomienda al Ministerio de Transportes y Comunicaciones generar alianzas con el Ministerio de Economía y Finanzas con el fin de hacer mas atractivo la inversión en transporte aéreo a la ciudad de Chachapoyas y de esta manera generar el ingreso de nuevas aerolíneas a operar con vuelos regulares a la ciudad de diversos puntos del país, esto apoyara al desarrollo de la ciudad y al crecimiento del turismo en la región.

CAPITULO VII
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- Bourges, C. (2005). *Desarrollo de una nueva Línea Aerocomercial en Argentina para vuelos no regulares, regionales y de cabotaje, a destinos específicamente turísticos*. Tesis de Maestría para optar el grado de Maestro en Evaluación de Proyectos: UCEMA-ITBA, Buenos Aires.
- Garay, R., & Veliz, N. (2015). *Efectividad de un programa educativo de transporte aéreo para el servicio turístico dirigido a estudiantes de IX ciclo de la Escuela Académica Profesional Turismo, Hotelería y Gastronomía de la Universidad Alas Peruanas*. Escuela Académica Profesional Turismo, Hotelería y Gastronomía : Universidad Alas Peruanas.
- García. (2012). *definiciones fundamentales de la actividad turística*. España: Plaza & juanes SAC.
- Grenn. (2015). *Tipos de vuelos*. España: Trillas.
- Guest, D. (2010). *Fundamentos de la teoría de la planificación*. Madrid: McBrill.
- Hurtado. (2015). El mercado aerocomercial. *portal de revistas PUCP*, 56.
- Kotler. (2009). *promcion turística*. Barcela: Very.
- Lupera, C. (2013). *Planificación tributaria aplicada al segmento económico del transporte aéreo internacional de pasajeros y carga*. Universidad Andina Simón Bolívar : Sede Ecuador.
- Márquez, W. (2012). *Estudio del perfil de consumidores de aerolíneas de vuelos locales en ecuador y propuesta de fidelización para TAME año 2012*. Administración de Empresas: Universidad Politécnica Salesiana.
- Mendoza. (2 de Setiembre de 2016). Mercado Aereo comercial: La pelea de cinco grandes competidores. *El Comercio*, pág. 1.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2015). Recuperado el 11 de Julio de 2017, de http://www.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/index.html
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2015). Recuperado el 13 de Julio de 2017, de https://www.mtc.gob.pe/portal/home/concesiones/primer_grupo.html
- Monroy. (2011). *Manal sobre Transporte Aereo internacional*. Mexico: Trillas.
- Perez. (2010). *definiciones de transporte*. España: Trillas.

- Pérez, J. (2008). Recuperado el 19 de Diciembre de 2016, de <http://definicion.de/lineamiento/>
- Pérez, J. (2016). *Definición.de*. Recuperado el 08 de Agosto de 2017, de <http://definicion.de/conectividad/>
- Pérez, J., & Gardey, A. (2012). Recuperado el 11 de Julio de 2017, de <http://definicion.de/planificacion/>
- Pérez, J., & Gardey, A. (2016). Recuperado el 08 de Agosto de 2017, de <http://definicion.de/trafico-aereo/>
- Ramirez. (2012). *Tipos de vuelos*. Barcelona : Paidós.
- Rodríguez, C. (2009). *Elementos Básicos de Gestión en Turismo*. Recuperado el 13 de Julio de 2017, de <https://es.slideshare.net/guestac53ba8/la-demanda-turistica>
- Sanchez. (2010). *Tipos de transporte*. Venecia: Mcc Graw- Hill.
- Santillán, R. (2008). *La aviación civil peruana, su situación y el desarrollo turístico nacional*. Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables: Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas.
- Lima Airport Partners. (2015). *Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*. Perú
- Maureen O'Hare. (2018). *Este es el aeropuerto más congestionado del mundo, ¿Qué ciudad se llevó el título?* Estados Unidos

CAPITULO VIII
ANEXOS

VIII. ANEXOS

ANEXO N°01

Entrevista a las autoridades y representantes involucrados directa e indirectamente con el transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas.

La presente entrevista, tiene como objetivo recopilar información requerida para ser utilizada en la tesis “Lineamientos de planificación para fortalecer el tráfico aéreo regular e incrementar la demanda turística en la ciudad de Chachapoyas – 2017” – FACEA – UNTRM-A. Está dirigida a las autoridades y representantes involucrados directa e indirectamente con el transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas. Su colaboración será de gran ayuda para lograr este objetivo. Responda según su parecer las siguientes preguntas. Gracias por su colaboración.

Institución:.....

Nombre:.....

Cargo:.....

1. ¿Cuáles fueron los factores que limitaron la existencia del tráfico aéreo regular a Chachapoyas entre los años 2003 – 2016?

.....
.....
.....
.....
.....

2. ¿Cuáles son las características del tráfico aéreo regular en la actualidad a la ciudad de Chachapoyas?

.....
.....
.....
.....
.....

3. ¿En la actualidad existe alguna política pública regional que favorezca la generación de tráfico aéreo regular en la ciudad de Chachapoyas? ¿Cuáles?

.....
.....
.....
.....
.....

4. ¿Cuáles son las limitantes actuales para el tráfico aéreo regular a la ciudad de Chachapoyas?

.....
.....
.....
.....
.....

5. ¿Qué se debería hacer frente a estas limitaciones?

.....
.....
.....
.....

6. ¿Cuál es su función de su representada con relación al tráfico aéreo regular?

.....
.....
.....
.....

7. ¿Cómo proyecta usted que se realiza a un futuro el tráfico aéreo regular?

.....
.....
.....
.....
.....

ANEXO N°02

Entrevista a los representantes de las líneas aéreas que realizan vuelos a la ciudad de Chachapoyas.

La presente entrevista, tiene como objetivo recopilar información requerida para ser utilizada en la tesis “Lineamientos de planificación para fortalecer el tráfico aéreo regular e incrementar la demanda turística en la ciudad de Chachapoyas – 2017” – FACEA – UNTRM-A. Está dirigida a los representantes de las líneas aéreas que realizan vuelos a la ciudad de Chachapoyas. Su colaboración será de gran ayuda para lograr este objetivo. Responda según su parecer las siguientes preguntas. Gracias por su colaboración.

Empresa:.....

Nombre:.....

Cargo:.....

1. ¿Cómo considera usted la actividad del transporte aéreo en la actualidad a la ciudad de Chachapoyas?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

2. ¿Cuáles son los factores que la limitan?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

3. ¿Cuáles son los factores que lo favorecen?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

4. ¿Cuáles son sus proyecciones como empresa en relación al servicio de transporte aéreo regular a la ciudad de Chachapoyas?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

5. ¿Qué lineamientos de planificación o políticas públicas se deberían realizar para mejorar el tráfico aéreo?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

ANEXO N°03

Encuesta a clientes de empresas de transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas. (Demanda real)

La presente encuesta, tiene como objetivo recopilar información requerida para ser utilizada en la tesis “Lineamientos de planificación para fortalecer el tráfico aéreo regular e incrementar la demanda turística en la ciudad de Chachapoyas – 2017” – FACEA – UNTRM-A. Está dirigida a clientes de empresas de transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas. Su colaboración será de gran ayuda para lograr este objetivo. Responda según su parecer las siguientes preguntas.

Edad:.....

Procedencia:.....

Género: F M

Grado de instrucción:

Sin estudio

Primaria

Secundaria

Superior

1. ¿Cuál es el motivo por el cual usted utilizó el transporte aéreo?

Rapidez Precio accesible

Buen servicio Otros

2. ¿Cuál es el motivo de su viaje a la ciudad de Chachapoyas?

Turismo y/o vacaciones

Trabajo y/o negocios

Estudios y/o investigaciones

Otros

3. ¿Cuál será el tipo de transporte para su retorno a su ciudad?

Terrestre

Aéreo

4. ¿Usted cómo considera su viaje?

Riesgoso

Seguro

5. ¿Su ruta fue?

Lima – Chachapoyas

Tarapoto – Chachapoyas

6. ¿Qué se debería hacer para mejorar el transporte aéreo regular a la ciudad de Chachapoyas?

a. Subvencionar costos

b. Mejorar Infraestructura del aeropuerto

c. Ofrecer seguridad

d. Promover el acceso de líneas

e. Mejorar el equipamiento (aviones)

f. Mejorar el servicio de atención

ANEXO N°04

Encuesta a los pobladores de Chachapoyas sobre transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas. (Demanda potencial)

La presente encuesta, tiene como objetivo recopilar información requerida para ser utilizada en la tesis “Lineamientos de planificación para fortalecer el tráfico aéreo regular e incrementar la demanda turística en la ciudad de Chachapoyas – 2017” – FACEA – UNTRM-A. Está dirigida a los pobladores de Chachapoyas sobre transporte aéreo en la ciudad de Chachapoyas. Su colaboración será de gran ayuda para lograr este objetivo. Responda según su parecer las siguientes preguntas. Gracias por su colaboración.

Edad:.....

Género: F M

Ocupación:.....

1. ¿Cuál es la frecuencia de viaje a cualquier destino del país?

- a. 1 vez al mes
- b. Cada 15 días
- c. 2 veces al año
- d. Esporádicamente
- e. No viaja

2. ¿Cuál es el tipo de transporte que utiliza mayormente en sus viajes?

- a. Terrestre
- b. Aéreo
- c. Acuático
- d. Mixto: _____

3. ¿Cuáles son los motivos por los que utilizó este medio de transporte?

- a. Disponibilidad
- b. Costo del servicio
- c. Promociones
- d. Tiempo
- e. Seguridad
- f. Otros: _____

4. ¿Cuándo tomo el servicio aéreo lo hizo desde?

- a. Capital del país (Lima)
- b. Provincia:

5. ¿Estaría dispuesto a utilizar el servicio de transporte aéreo desde la ciudad de Chachapoyas?

Sí No

6. ¿Cuáles considera que son los beneficios que brinda el transporte aéreo?

- a. Costo
- b. Tiempo
- c. Promociones

7. ¿Cuáles son las características del servicio aéreo que tomaría en la ciudad de Chachapoyas?

- a. Línea aérea de confianza
- b. Promociones
- c. Otros _____

8. ¿Conoce usted las tarifas promedio establecidas para los vuelos desde la ciudad de Chachapoyas?

Chachapoyas – Tarapoto
 Sí No

Chachapoyas – Lima
 Sí No

9. ¿Para realizar su viaje estaría dispuesto a pagar las tarifas promedio de vuelo desde la ciudad de Chachapoyas?

Sí No

*¿Qué se debería hacer para que usted utilice este servicio aéreo?

- a. Haber promociones
- b. Bajar los costos
- c. Ampliar Subvenciones

ANEXO N°05

FOTOGRAFÍAS – TRABAJO DE CAMPO

FOTOGRAFÍA 1: Entrada al Aeropuerto de la ciudad de Chachapoyas.



Fuente: Trabajo de campo, elaboración propia.

FOTOGRAFÍA 2: Tesistas en trabajo de campo en Aeropuerto de la ciudad de Chachapoyas



Fuente: Trabajo de campo, elaboración propia.

FOTOGRAFÍA 3: Infraestructura del Aeropuerto de la ciudad de Chachapoya



Fuente: Trabajo de campo, elaboración propia.

FOTOGRAFÍA 4: Instalaciones del Aeropuerto de Chachapoyas



Fuente: Trabajo de campo, elaboración propia.

FOTOGRAFÍA 5: Fokker de 50 pasajeros de la aerolínea ATSA



Fuente: Trabajo de campo, elaboración propia.

FOTOGRAFÍA 6: Jetstream serie 3200 de 19 pasajeros de la aerolínea SAETA



Fuente: Trabajo de campo, elaboración propia.

FOTOGRAFÍA 5: Tesista realizando encuesta a pasajeros que arribaron a ciudad de Chachapoyas (Demanda Real)



Fuente: Trabajo de campo, elaboración propia.

FOTOGRAFÍA 5: Tesista realizando encuesta a pobladores de la ciudad de Chachapoyas (Demanda Potencial)



Fuente: Trabajo de campo, elaboración propia.