

“AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA Y DE LA
CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO”

ESCUELA DE EDUCACIÓN SUPERIOR TECNOLÓGICA PRIVADA KHIPU



PROYECTO DE INNOVACIÓN

**“NUEVA RUTA DE CICLISMO Y AVENTURA EN LA RUTA CUSCO-
OCOBAMBA 2024”**

Autores:

Mgt. Jose Armando Serna Bravo

ORCID: 0000-0002-5606-4201

María Lurdes Paucar Quiñones

ORCID: 0009-0005-4244-8502

Juan Vicente Peralta Torres

ORCID: 0009-0003-56652737

CUSCO – PERÚ

2024

Agradecimientos

A Dios, tesoro inagotable de sapiencia y fortaleza, por iluminar mi senda y otorgarme la tenacidad necesaria para materializar este proyecto. Agradezco las maravillas que me ha brindado, las oportunidades de evolución y la habilidad de enfrentar cada reto con fe y firmeza. Este éxito es el reflejo de Tu bondad y orientación en cada paso que emprende. Mi madre, Amanda Bravo Ascocer, ha sido la columna vertebral de mi existencia. Agradezco tu amor eterno, tu respaldo inquebrantable y tu lección sobre cómo los objetivos se conquistan con esfuerzo, fe y dedicación. Tu dedicación y lecciones han sido la columna vertebral de mi existencia. Este proyecto es una oda a tu inquebrantable batalla y a tu colosal alma.

A mi amada Areli Ulmeres Leiva, quien me acompaña en cada instante de este trayecto. Agradezco tu entendimiento, tu calma y tu amor inquebrantable. Tu respaldo ha sido un pilar esencial en cada fase de este proyecto, y tu presencia me ha insuflado vigor para avanzar a pesar de las adversidades. Tu fe en mí es un tesoro invaluable que me impulsa a perseguir mis sueños.

Gracias a la Dra. Rudy Félix, ex director de la E.E.S.P. - Khipu, por su inestimable respaldo, guía y perspectiva. Gracias por ser un faro de sabiduría y por proporcionarme los recursos esenciales para sortear cada desafío. Tu liderazgo y dedicación a la enseñanza y la creación de proyectos revolucionarios han sido pilares esenciales en mi viaje de aprendizaje y evolución. Este proyecto nace también de su respaldo y altruismo. Mi más profundo agradecimiento a cada uno de ustedes. Este proyecto no solo es el fruto de mi dedicación, sino también del amor y respaldo que recibo diariamente. Agradezco tu constante compañía.

Resumen ejecutivo

El innovador proyecto "Nueva Ruta de Aventura de ciclismo Cusco-Ocobamba 2024" busca diseñar una ruta ciclista que unifique Cusco y Ocobamba, fomentando así el cicloturismo y el ecoturismo en el departamento cusqueño. Mediante el método del Design Thinking y una encuesta previa, se orquestaron los senderos a partir de los gustos de los ciclistas y los tesoros naturales, culturales y turísticos de la región. Se realizó una señalización precisa de la ruta, señalando áreas esenciales para el descanso de los viajeros. Asimismo, se llevó a cabo un estudio financiero que reveló la factibilidad del proyecto, con una inversión total de **S/ 146,850.00**, un **VAN de S/ 268,033.67**, una **TIR del 78.4%**, un Beneficio/Costo de **2.28** y un horizonte de retorno de un año. con 5 meses y 23 días. Este estudio revela que el proyecto es lucrativo y duradero, impulsando el crecimiento turístico y económico de la zona.

ÍNDICE GENERAL

Agradecimientos	2
Resumen ejecutivo.....	3
ÍNDICE GENERAL	4
Índice de tablas	8
Índice de figuras	9
CAPITULO I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	10
1.1. Descripción del problema.....	10
1.1.1. Problema general	12
1.1.2. Problemas específicos.....	12
1.2. Diagnóstico de la situación actual.....	12
1.2.1. Político	14
1.2.2. Económico	15
1.2.3. Social.....	15
1.2.4. Tecnológico.....	15
1.2.5. Ecológicos.....	16
1.2.6. Legales	17
1.3. Beneficiarios	17
1.3.1 Beneficiarios directos	17
1.3.2 Beneficiarios indirectos	17
1.4. Objetivos de la investigación.....	18

**“AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA Y DE LA
CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO”**

1.4.1. Objetivo general	18
1.4.2. Objetivos específicos	18
1.5. Justificación del proyecto	19
CAPITULO II ESTUDIO DE MERCADO	21
2.1. Análisis del Entorno	21
2.2. Análisis del Mercado	23
2.2.1. Análisis de la demanda	23
2.2.2. Análisis de la oferta	29
2.2.3. Estimación del mercado potencial	31
2.2.4. Estimación del mercado Efectivo	33
2.2.5. Punto de equilibrio.....	35
CAPITULO III	37
ANÁLISIS TÉCNICO.....	37
3.1. Diseño del proyecto	37
3.1.1. Medidas de seguridad	37
Principales aspectos de la NTP 799.013:2021.....	37
3.2. Tipo de innovación	37
3.3. Diseño de la propuesta.....	37
3.4. Metodología (Desing Thinking)	38
3.4.1. Empatizar.....	38
3.4.2. Definir.....	45

**“AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA Y DE LA
CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO”**

3.4.3. Idear	46
3.4.4. Prototipar	48
3.4.5. Evaluar	53
3.4.2. Componentes del proyecto	53
CAPITULO IV COSTOS Y PRESUPUESTOS	55
4.1. Inversión.....	55
4.2. Gastos de Capital.....	55
4.3. Costos	56
4.4. Depreciación.....	56
4.5. Costo de oportunidad del capital.....	56
4.6. Proyección de ingresos.....	58
CAPITULO V.....	59
ANÁLISIS DE RENTABILIDAD	59
5.1. Evaluación de la propuesta	59
5.2. Indicadores de Evaluación VAN, TIR, B/C, PRI	59
78.5.2.1. Valor actual neto (VAN) y riesgo financiero	59
5.2.2. Tasa de interna de retorno (TIR)	61
5.2.3. Análisis de Beneficio Costo (B/C)	61
5.2.4. Periodo de recupero de inversión (PRI)	61
5.3. Plan de Implementación- Cronograma de implementación	62
5.4. Análisis medio ambiental	65

**“AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA Y DE LA
CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO”**

CONCLUSIONES	70
RECOMENDACIONES	71
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	73
ANEXOS	75
Instrumento aplicado	75
Panel fotográfico y otros.....	78

Índice de tablas

Tabla 1	Análisis de la oferta	29
Tabla 2	Origen	38
Tabla 3	Experiencia	39
Tabla 4	Interés	39
Tabla 5	Aspectos valorados	40
Tabla 6	Actividades adicionales	41
Tabla 7	Tipo de alojamiento	42
Tabla 8	Ruta ciclista	42
Tabla 9	Participación de las comunidades	43
Tabla 10	Disposición de tiempo	44
Tabla 11	Factores decisivos	44
Tabla 12	Inversiones	55
Tabla 13	Gastos de capital	55
Tabla 14	Costos	56
Tabla 15	Depreciación	56
Tabla 16	Proyección de ventas	58
Tabla 17	Flujo de caja proyectado	59
Tabla 18	Periodo de recuperación de la inversión	62
Tabla 19	Años para interpolar	62
Tabla 20	Determinación del PRI	62
Tabla 21	Plan e implementación del proyecto	63
Tabla 22	Matriz de Leopold	65

Índice de figuras

Figura 1 Llegada de turistas internacionales (Mincetur 2024)	24
Figura 2 Llegada de turistas nacionales (Mincetur 2024)	25
Figura 3 Pernoctación de huéspedes extranjeros (Mincetur 2024).....	26
Figura 4 Pernoctación de huéspedes extranjeros (Mincetur 2024).....	27
Figura 5 Punto de equilibrio	36
Figura 6 Salida rumbo al Abra Yanamayo	48
Figura 7 Inicio del Descenso	49
Figura 8 Paradas escénicas	50
Figura 9 Continuación del descenso	51
Figura 10 Llegada a Ocobamba y almuerzo	51
Figura 11 Actividades opcionales y retorno	52
Figura 12 Retorno a Cusco	52
Figura 13 Componentes del proyecto	53
Figura 14 Análisis de riesgos financieros en R	60

CAPITULO I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción del problema

La región cusqueña, célebre por sus tesoros arqueológicos y culturales, ha emergido como un epicentro de turismo cultural, atrayendo a la mayoría de los turistas a Machu Picchu, el Valle Sagrado y la vibrante ciudad de Cusco. No obstante, la masiva afluencia de turistas en ciertos rincones turísticos ha desencadenado problemas de saturación, mermando la vivencia de los visitantes y comprometiendo la preservación de estas áreas. Aunque la región alberga senderos naturales y paisajes asombrosos, no ha logrado diversificar su oferta turística hacia actividades de aventura, como el ciclismo, descansando alternativas para un turismo más dinámico y ecológico.

En la actualidad, las áreas campestres, como Ocobamba, se encuentran en un torbellino económico debido a la escasa promoción de opciones turísticas que involucren a las comunidades autóctonas. La carencia de infraestructura y señalización idónea para el ciclismo de aventura ha complicado la integración de estas zonas en la oferta turística local. Este desaprovechamiento de los tesoros naturales y culturales para el cicloturismo podría transformarse en una fuente económica duradera para las comunidades.

La escasez de variedad en la oferta turística en Cusco ha sido tradicionalmente cimentada en el turismo cultural y arqueológico, como Machu Picchu y el Valle Sagrado, limitando la exploración y el fomento de otras modalidades turísticas, como el cicloturismo y el turismo aventurero. La carencia de iniciativas para ampliar la oferta turística ha echado a Ocobamba del radar del turismo regional. La infraestructura limitada para el ciclismo, tales como senderos seguros, señalización, alquiler de bicicletas y alojamientos diseñados para aventureros, frena el florecimiento del turismo de aventura en la zona. Sin una infraestructura adecuada, las rutas pierden su encanto y seguridad para los ciclistas, frenando así su pasión por el cicloturismo.

Muy escasa divulgación y evolución de caminos alternativos: Las autoridades locales y regionales no promueven las rutas alternativas, como la de Cusco-Ocobamba. La atención de estrategias de marketing turístico y proyectos de desarrollo destinados a resaltar los encantos naturales y culturales de estas regiones reduce su atractivo ante los visitantes.

Participación limitada de las Comunidades Locales: Las comunidades que serpentean por la ruta Cusco-Ocobamba no han tenido un papel activo en la orquestación y evolución del turismo aventurero. La carencia de formación y recursos frena a estas comunidades de aprovechar el caudal económico del cicloturismo, mientras que la ausencia de involucramiento local erosiona la viabilidad de los proyectos turísticos.

De acuerdo con el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo de Perú (MINCETUR), el turismo aventurero se erige como una esperanza de expansión en la nación, mientras que el cicloturismo emerge como una actividad en auge. No obstante, en el ámbito local, Cusco ha evidenciado una escasa adopción de este tipo de turismo en comparación con otras áreas turísticas globales. En los últimos diez años, el cicloturismo ha florecido notablemente en rincones como Europa y Nueva Zelanda, revelando que las rutas bien orquestadas y fomentadas traen consigo beneficios económicos y sociales para las comunidades autóctonas.

La carencia de un sendero aventurero en la ruta Cusco-Ocobamba revela un abismo en la innovación turística regional, pues no se ha aprovechado al máximo el vasto tesoro paisajístico y cultural de la región para cautivar a un público especializado. Esto conlleva la desaparición de oportunidades de crecimiento económico para las comunidades autóctonas y la ausencia de una promoción de un turismo más ecológico y variado, que alivia la carga sobre los destinos clásicos y reparta los frutos del turismo de manera más justa en la zona.

La carencia de una ruta ciclista de aventura coherente y ecológica en la ruta Cusco-Ocobamba, que diversifique la oferta turística actual, fomente nuevas vivencias y fomente el

desarrollo económico local, al mismo tiempo que fomente el turismo responsable y la implicación activa de las comunidades locales.

En consecuencia, la carencia de un sendero de aventura estructurado, seguro y ecológico entre Cusco y Ocobamba es una oportunidad desaprovechada que, al ser explorada, podría impulsar el crecimiento socioeconómico de las comunidades locales, la diversificación del turismo en la zona y fomentar el turismo verde.

1.1.1. Problema general

¿Cómo diseñar una ruta de ciclismo de aventura en la ruta Cusco-Ocobamba en el departamento del Cusco 2024?

1.1.2. Problemas específicos

¿Cómo señalar la ruta de ciclismo que conecte Cusco y Ocobamba, identificando puntos de interés naturales, culturales y turísticos?

¿Cómo se debe aplicar la metodología Design Thinking para el proyecto de innovación ruta de ciclismo que conecte Cusco y Ocobamba 2024?

¿A cuánto asciende la inversión y costos necesarios para el proyecto de innovación ruta de ciclismo que conecte Cusco y Ocobamba 2024?

¿Cuál es la rentabilidad del proyecto de innovación ruta de ciclismo que conecte Cusco y Ocobamba 2024?

1.2. Diagnóstico de la situación actual

El vasto universo del cicloturismo en Cusco: Cusco, con sus majestuosas montañas y evocadores paisajes culturales, es un oasis de oportunidades para el cicloturismo aventurero. La abundancia de la naturaleza, junto a tesoros arqueológicos como Machu Picchu y la fascinante ruta del Valle Sagrado, lo convierte en un paraíso ciclista ideal. En Cusco, la variedad de paisajes se entrelaza con los gustos de los cicloturistas, quienes anhelan una sinfonía de

variedad y belleza natural en sus travesías. De acuerdo con investigaciones globales, las rutas teatrales son un magnetismo inigualable para los ciclistas (Bakogiannis et al., 2020).

Arquitectura y Vías de Montaña: La creación de senderos ciclistas seguros y cautivadores es crucial para fomentar el turismo en bicicleta. Investigaciones en otras áreas revelan que los ciclistas aprecian la infraestructura, cuentos como senderos independientes y caminos con indicaciones nítidas (Deenihan & Caulfield, 2015). En Cusco, aunque hay senderos conocidos para los ciclistas de montaña, la señalización, la infraestructura y los servicios para los ciclistas (alojamiento, comida, asistencia mecánica) siguen siendo escasos. Esto plantea un reto para el florecimiento del cicloturismo aventurero en la zona.

Impulso Financiero y Perdurabilidad: En Cusco, la creación de senderos ciclistas meticulosamente concebidos podría desencadenar un efecto económico favorable, al igual que en rutas ciclistas globales, donde se reportan ganancias para negocios locales y comunidades (Cope et al., 1998). El ciclismo, además, es una vía de turismo verde que puede salvar los entornos y fomentar una movilidad más verde, sintonizando con las corrientes mundiales del turismo verde (Han et al., 2020).

Estructuras: La edificación de caminos para bicicletas, señalización y puntos de descanso es esencial para garantizar la seguridad y el bienestar del ciclista.

Permanencia: Es imperativo adoptar estrategias ecológicas para salvar los entornos naturales y fomentar el respeto a la cultura autóctona, siguiendo las corrientes del turismo ciclista mundial (Bing et al., 2015).

En Cusco, el ciclismo de aventura despliega un vasto horizonte debido a sus peculiaridades geográficas y culturales. No obstante, es imperativo diseñar una infraestructura, señalización y servicios que se moldeen a los gustos y exigencias de los ciclistas. Las vivencias globales indican que invertir en este ámbito puede traer consigo ganancias monetarias y fomentar la sostenibilidad en la zona.

La atención de directrices gubernamentales y una planificación turística duradera: La atención de directrices gubernamentales y de un plan maestro para impulsar el turismo aventurero y el cicloturismo en la zona ha llevado a la ausencia de senderos especializados. Las autoridades no han adoptado acciones concretas para salvar los tesoros naturales ni para fomentar un turismo más consciente y ecológico en las áreas campestres.

Desconocimiento sobre las maravillas del ciclismo aventurero: La ignorancia y el desconocimiento, tanto en el ámbito local como regional, sobre el poder económico y social del ciclismo de aventura para revitalizar la economía y fomentar el desarrollo sostenible, persiste. Este desconocimiento se manifiesta en una carencia de inversión y enfoque en la creación y fomento de senderos ciclistas.

El estudio PESTEL para la iniciativa "Nueva Vía de Ciclismo y Aventura en la Ruta Cusco-Ocobamba 2024" se lleva a cabo teniendo en cuenta los elementos externos que podrían moldear su ejecución y triunfo:

1.2.1. Político

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) ha dado luz verde al Plan Anual de Fomento y Desarrollo Turístico Nacional para el año 2024, asignando una cifra considerable para fomentar destinos turísticos verdes, lo que podría impulsar la reciente ruta ciclista en Cuzco.

Asimismo, la presencia de Perú en eventos globales como la Reunión Ministerial de Turismo de APEC 2024 reafirma su compromiso con un turismo verde e inclusivo, facilitando la creación de nuevas iniciativas turísticas que se entrelazan con las comunidades autóctonas.

El Perú ha instaurado un entramado normativo para fomentar y vigilar el turismo aventurero. La Ley General de Turismo (Ley No 29408) traza los cimientos para un crecimiento duradero del turismo, subrayando la seguridad y la excelencia en los servicios ofrecidos. Asimismo, el Decreto Supremo No 005-2016-MINCETUR describe

minuciosamente las normativas para asegurar la protección en estas aventuras. Estas directrices evidencian la dedicación del gobierno al crecimiento seguro del turismo de aventura, impulsando iniciativas como la flamante ruta ciclista.

1.2.2. Económico

El resurgir del turismo en Perú tras la pandemia ha sido una meta esencial, con proyecciones de un auge duradero del turismo receptivo a través de tácticas nacionales de revitalización.

El sector se verá impulsado por un fondo de inversión destinado a renovar la infraestructura en áreas turísticas, lo que podría desencadenar un auge en la ruta Cusco-Ocobamba 2024. No obstante, la viabilidad financiera del proyecto estará sujeta a la habilidad para atraer capitales y a la robustez económica del país, lo cual podría afectar los gastos de ejecución y promoción de la ruta.

1.2.3. Social

El proyecto se adapta a las preferencias de los visitantes, quienes anhelan vivencias en armonía con la naturaleza y aventuras aventureras. De acuerdo con el MINCETUR, fomentar el turismo aventurero y natural es una táctica esencial para ampliar la variedad turística de la nación.

El involucramiento de las comunidades autóctonas en la oferta de servicios turísticos (tales como alojamiento y guías) no solo eleva la vivencia del ciclista, sino que también impulsa el crecimiento social y económico de estas zonas, robusteciendo el entramado social e integrando a colectivos más frágiles.

1.2.4. Tecnológico

La incorporación de innovaciones tecnológicas es crucial para fomentar y gestionar senderos turísticos. El empleo de plataformas digitales y redes sociales facilita la propagación eficaz de caminos inéditos. El uso de geolocalización y aplicaciones móviles puede transformar

la vivencia del usuario, brindando datos instantáneos sobre el recorrido, atractivos y precauciones de seguridad. La instrucción del equipo en estas innovaciones es crucial para asegurar un servicio impecable.

Es crucial emplear innovaciones tecnológicas como los Sistemas de Información Geográfica (SIG) y aplicaciones móviles para enriquecer la travesía de los cicloturistas y simplificar su travesía por el sendero. El Plan Nacional de Reactivación del Turismo abarca la transformación digital de los servicios turísticos, facilitando así el acceso a datos y servicios esenciales durante la travesía.

No obstante, la conexión en zonas campestres como Ocobamba sigue siendo un reto a superar para garantizar una experiencia digital sublime.

1.2.5. Ecológicos

El proyecto en el cicloturismo se alinea con las aspiraciones de sostenibilidad peruana, que pretenden mitigar el impacto ecológico del turismo masivo y fomentar conductas éticas. La ruta sugerida puede ayudar a salvar los tesoros naturales y paisajísticos promoviendo actividades de escaso impacto.

La travesía Cusco-Ocobamba serpentea por vastas extensiones de biodiversidad. Es vital que el proyecto esté en sintonía con las directrices ecológicas del país, tal como las dictadas por la Ley General del Ambiente (Ley No 28611), que impulsa el progreso sostenible y la preservación del tesoro natural. La adopción de hábitos verdes, como la correcta gestión de desechos y la instrucción ecológica a los visitantes, reducirá la huella ecológica y salvará los tesoros naturales.

Asimismo, la fascinación planetaria por el ecoturismo y las estrategias verdes podría ser una carta ganadora para captar a visitantes internacionales con un corazón verde.

1.2.6. Legales

El proyecto deberá ajustarse a las leyes actuales sobre el manejo del suelo y la salvaguarda del entorno natural. La Resolución Ministerial N° 059-2024 traza directrices para la creación de emprendimientos turísticos duraderos en la nación, lo que puede agilizar la obtención de autorizaciones y la sinergia con entidades gubernamentales.

En este proyecto, es crucial considerar las directrices técnicas fundamentales.

- Estrategia Nacional de Turismo 799.008:2020. Ruta aventurera en bicicleta.
Necesidades de equipo y protección. Primera Edición

1.3. Beneficiarios

1.3.1 Beneficiarios directos

Residentes locales: Los habitantes de la ruta Ocobamba se verían directamente impactados por el florecimiento del turismo. La llegada de ciclistas puede convertirse en una fuente de ingresos mediante la comercialización de joyas artesanales, delicias culinarias y servicios como alojamiento, guías turísticas y alquiler de bicicletas. De acuerdo con investigaciones sobre cicloturismo en otras áreas, los habitantes tienden a ganar dinero cuando las rutas se conciben para fomentar el turismo en las comunidades circundantes.

Empresarios de la zona: Los emprendedores locales, como los propietarios de comercios, restaurantes y hosterías, pueden experimentar un crecimiento en la demanda de sus servicios. La creación de senderos ciclistas puede rejuvenecer las economías locales e inspirar a emprendedores a invertir en infraestructuras turísticas.

1.3.2 Beneficiarios indirectos

Municipalidad y líderes comunitarios: Las autoridades de Ocobamba y diversas regiones cusqueñas podrían aprovechar la idea de diseñar una ruta de ciclismo aventurero para fomentar la región como un destino turístico. Esto puede desembocar en ganancias extra por tributos y obras de infraestructura, además de robustecer la esencia cultural y el tejido

económico de la zona. Según estudios, el fomento del cicloturismo a menudo exige la colaboración de entidades gubernamentales para orquestar y perfeccionar los caminos para los ciclistas.

Turistas y corredores: Los ciclistas entusiastas y los visitantes que anhelan vivir aventuras en zonas naturales se verían favorecidos al descubrir rutas frescas y culturalmente vibrantes. La travesía por paisajes y comunidades autóctonas puede brindar una vivencia singular, elevando el valor del destino. Los estudios revelan que los ciclistas adoran las rutas que ofrecen un caleidoscopio de paisajes y rincones fascinantes.

Arte y costumbres ancestrales: La creación de un sendero aventurero puede contribuir a la conservación de las costumbres locales, pues los visitantes tienden a mostrarse curiosos por descubrir la esencia cultural y el estilo de vida de las comunidades que visitan. Este tipo de turismo fomenta el intercambio cultural y puede salvar costumbres ancestrales y saberes precolombinos.

1.4. Objetivos de la investigación

1.4.1. Objetivo general

- Diseñar una ruta de ciclismo de aventura en la ruta Cusco-Ocobamba del departamento del Cusco 2024.

1.4.2. Objetivos específicos

- Señalizar la ruta de ciclismo que conecte Cusco y Ocobamba, identificando puntos de interés naturales, culturales y turísticos ruta de ciclismo que conecte Cusco y Ocobamba 2024.
- Diseñar una matriz Desing Thinking para el proyecto de innovación ruta de ciclismo que conecte Cusco y Ocobamba 2024.
- Determinar la inversión y costos necesarios para el proyecto de innovación ruta de ciclismo que conecte Cusco y Ocobamba 2024.
- Evaluar la rentabilidad del proyecto de innovación ruta de ciclismo que conecte Cusco y Ocobamba 2024.

1.5. Justificación del proyecto

La iniciativa denominada "Ruta Ciclística y Aventurera en la Ruta Cusco-Ocobamba" se fundamenta en su capacidad para impulsar el crecimiento turístico, económico, social y ambiental de la zona. El ciclismo de aventura, una actividad en expansión global no solo cautiva a atletas y aventureros, sino que también abre puertas a las comunidades locales en las rutas. Cusco, con su mosaico geográfico, paisajes asombrosos y vibrante cultura, emerge como un escenario perfecto para la creación de una ruta ciclista, aprovechando la conexión con Ocobamba, un rincón que brinda una vivencia genuina y auténtica.

La iniciativa busca ampliar el abanico de actividades turísticas en la región cusqueña, tradicionalmente enfocadas en monumentos arqueológicos y culturales, mediante la creación de un novedoso producto turístico que fusiona el ecoturismo con la aventura. Al introducir el ciclismo en esta zona, se anticipa conquistar un público específico que anhela vivencias singulares, dinámicas y en armonía con la naturaleza. Esto impulsará la llegada de turistas y, en consecuencia, revitalizará la economía local.

Asimismo, la inauguración de esta flamante ruta ciclista impulsará de manera directa a las comunidades de Ocobamba y otros pueblos a lo largo del recorrido. Los habitantes de la zona podrán aprovechar la llegada de los ciclistas ofreciendo servicios como alojamiento, comida, artesanías y actividades adicionales, creando así ingresos extra y abriendo así puertas a nuevas oportunidades laborales. Esto impulsará el crecimiento económico y podría fomentar la creación de pequeñas empresas y la diversificación de actividades productivas en la región.

Desde una óptica ecológica, fomentar el ciclismo aventurero se entrelaza con estrategias de turismo ecológico. A diferencia de otros tipos de turismo masivo, esta actividad contribuye a la preservación de los entornos naturales y la rica biodiversidad de la zona. La creación de esta ruta puede convertirse en un catalizador para fomentar la protección del

**“AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA Y DE LA
CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO”**

entorno natural, infundiendo en los visitantes la relevancia de la conservación y fomentando una conciencia ecológica tanto en los turistas como en las comunidades autóctonas.

Este proyecto aspira a fomentar la cohesión regional mediante la creación de rutas ciclistas idóneas y seguras. La travesía Cusco-Ocobamba unirá destinos fascinantes, brindando a ciclistas y visitantes una travesía integral que fusiona la naturaleza, el deporte y la cultura. Así, se impulsará el turismo dinámico y ecológico, elevando a la región a un emblema de ciclismo aventurero tanto a nivel nacional como global.

CAPITULO II ESTUDIO DE MERCADO

2.1. Análisis del Entorno

La exploración de las cinco fuerzas de Porter revela los elementos esenciales que moldean la eficacia de este proyecto en el ámbito turístico.

1. Amenaza de Nuevos Entrantes

Barreras de entrada:

Arquitectura necesaria: La creación y marcaje de un sendero ciclista, junto con la colocación de refugios de descanso y servicios, se convierte en un obstáculo económico para los recién llegados.

Entrenamiento comunitario: Involucrar a las comunidades locales como pilares del proyecto podría complicar que nuevos competidores se entren en el mismo territorio.

Las directrices del MINCETUR para promover el turismo verde podrían abrir puertas a iniciativas semejantes en otras áreas cusqueñas.

Si el proyecto abarca una travesía cultural singular y peripecias en armonía con la naturaleza, la entrada de nuevos rivales será más complicada.

En resumen: Dependiendo del nivel de diferenciación y las alianzas locales, la amenaza de intrusos es moderada.

2. Poder de Negociación de los Proveedores

Proveedores de equipos y servicios:

El proyecto requiere bicicletas, dispositivos de protección y servicios de transporte. Si estas fuentes son escasas, podrían impactar los costos.

Las comunidades rurales que actúan como proveedoras de alojamiento, guías y comida adquirirán una influencia notable, pues su sinergia es la piedra angular del triunfo.

El mantenimiento de la señalización y las estaciones de descanso estarán en manos de proveedores locales, cuya influencia podría incrementarse si los contratos no son variados.

3. Poder de Negociación de los Clientes

Turistas internacionales y nacionales:

Los amantes del cicloturismo tienden a albergar grandes expectativas sobre la excelencia de los servicios, la protección y la atención personalizada.

Las tarifas deben competir con otras alternativas turísticas en Cusco, aunque la elección de rutas menos concurridas puede justificar un precio elevado.

En Cusco, el ciclismo y el turismo aventurero se entrelazan, brindando a los visitantes un abanico de posibilidades.

La habilidad de brindar desafíos y una vivencia envolvente moldeará la felicidad y la lealtad de los clientes.

En resumen: El poder de los clientes oscila entre moderado y elevado, ya que disponen de múltiples opciones y anhelan la excelencia.

4. Amenaza de Productos Sustitutos

Turismo tradicional:

Los senderos icónicos (Camino Inca, Montaña de Siete Colores) y los trayectos habituales al Valle Sagrado son opciones para los aventureros que anhelan vivir una experiencia única y conectarse con la naturaleza.

Caminatas, rafting y ejercicios como el Canopy en Cusco podrían cautivar a la misma clientela apasionada por el deporte y la naturaleza.

Las travesías ciclistas en Maras-Moray y Santa Teresa, aunque más centradas en el turismo masivo que en vivencias únicas, son rivales indirectos.

En resumen: La amenaza de alternativas es modesta, pero puede ser mitigada al brindar una travesía cultural y aventurera única y singular.

5. Rivalidad entre Competidores

Competidores directos:

En la actualidad, no hay caminos ciclables que unan Cusco con Ocobamba, lo que ofrece una ventaja competitiva desde el principio.

Agencias que brindan rutas de aventura en otras rutas célebres en Cusco podrían atraer visitantes que anhelan experiencias semejantes.

La expansión del cicloturismo y las aventuras al aire libre atenúa la competencia, abriendo puertas a propuestas innovadoras en este ámbito.

En resumen: La rivalidad entre rivales es escasa en este momento, pero podría dispararse con la llegada de nuevas iniciativas en la zona.

La "Nueva Ruta de Ciclismo y Aventura Cusco-Ocobamba" se encuentra en un ambiente competitivo, pues no hay alternativas comparables en la zona. No obstante, la singularidad será crucial para rivalizar con las opciones de turismo aventurero y senderismo ya establecidas en Cusco. Las amenazas de nuevas llegadas y productos alternativos pueden dominarse al diseñar una travesía singular que fusione aventura, cultura y sostenibilidad.

2.2. Análisis del Mercado

2.2.1. Análisis de la demanda

Para el análisis de la demanda se tomó como referencia la llegada de turistas internacionales del MINCETUR:

Llegada de turistas internacionales

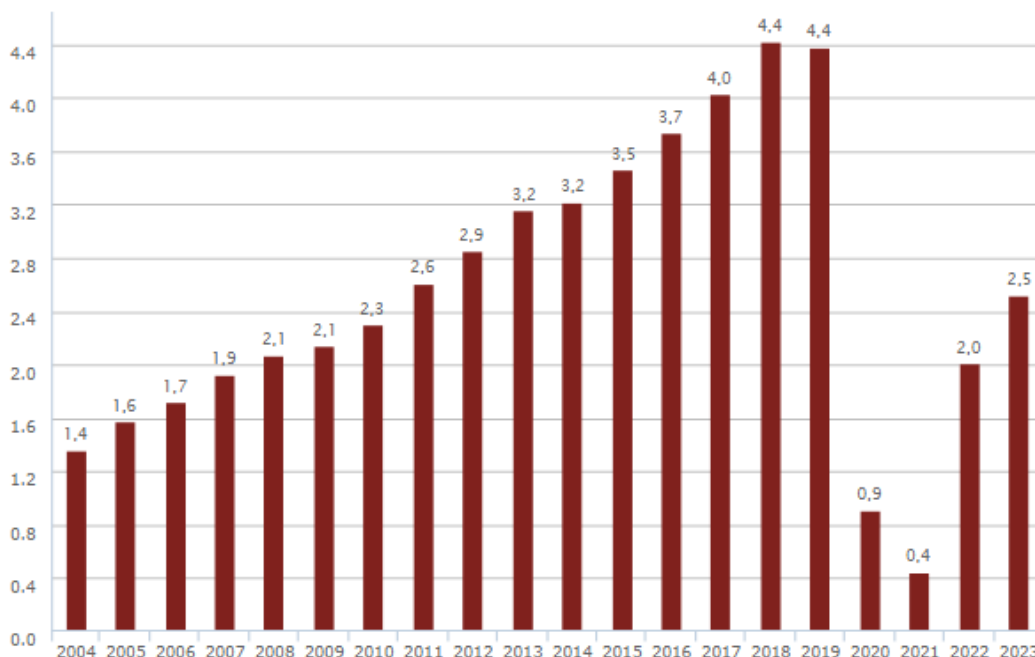


Figura 1 *Llegada de turistas internacionales (Mincetur 2024)*

Entre 2004 y 2023, un destino conocido como Perú recibió a visitantes de todo el mundo. A continuación, se descifran las corrientes y acontecimientos más destacados:

Crecimiento sostenido (2004-2019):

Desde 2004 hasta 2019, el flujo de visitantes foráneos ha experimentado una expansión constante. En 2004, las llegadas rondaron los 1,4 millones, pero en 2019 se dispararon hasta los 4,4 millones.

Este auge puede deberse a tácticas de promoción turística, mejoras en infraestructura y una presencia más destacada del destino en el panorama global.

Caída drástica en 2020:

En 2020, el turismo mundial se vio mermado a 0,9 millones de visitantes, golpeados por la pandemia de COVID-19.

Las limitaciones en el tránsito y la clausura de fronteras son los pilares de esta caída.

**“AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA Y DE LA
CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO”**

Recuperación gradual (2021-2023):

En 2021, las visitas extranjeras empezaron a repuntar (0,4 millones), aunque siguieron siendo muy inferiores a los niveles previos a la pandemia.

En 2022, la cifra ascendió a 2,0 millones, revelando una resurrección vertiginosa impulsada por la liberación de barreras y el retorno de la actividad turística.

En 2023, el turismo internacional superó los 2,5 millones de visitantes, mostrando un avance hacia la normalización, aunque aún no ha alcanzado el récord de 2019.

Como se puede apreciar en la figura 1, tras el estallido del Covid-19 a finales de 2019 las visitas se desplomaron, pero el 2022 y 2023 marcaron un auge con 2.5 millones de visitas.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Acumulado Enero-Julio 2023	Acumulado Enero-Julio 2024	Variación % 2024/2023
Amazonas	32 575	24 301	4 257	13 490	14 141	12 457	6 117	8 002	30,8%
Ancash	55 864	84 969	9 783	11 798	46 314	36 274	14 032	26 657	90%
Apurímac	6 920	8 758	1 770	1 778	4 857	4 076	1 880	3 520	87,2%
Arequipa	384 648	437 959	70 185	68 699	324 936	241 129	115 197	228 950	98,7%
Ayacucho	8 233	11 030	4 454	3 639	6 633	5 910	3 126	5 551	77,6%
Cajamarca	20 555	20 884	6 780	3 622	12 752	10 737	6 814	6 965	2,2%
Callao	265 019	270 640	68 674	61 470	132 533	128 679	70 905	86 606	22,1%
Cusco	2 264 459	2 265 219	307 149	408 850	1 525 638	1 411 124	610 152	1 315 556	115,6%
Huancavelica	1 521	1 522	204	411	447	589	283	532	88%
Huanuco	7 336	7 532	3 098	3 223	5 651	4 400	2 659	3 351	26%
Ica	256 575	312 691	50 739	97 957	263 728	216 155	107 703	173 021	60,6%
Junin	7 850	9 926	2 887	4 157	8 053	9 677	5 599	4 791	- 14,4%
La Libertad	75 926	93 139	22 517	24 729	59 333	46 861	27 580	26 160	- 5,1%
Lambayeque	26 780	34 681	14 340	16 578	25 645	19 286	10 553	13 846	31,2%
Lima	3 315 716	3 476 152	940 331	1 045 632	1 927 309	1 711 461	912 144	1 288 417	41,3%
Loreto	220 919	222 671	60 742	87 460	157 800	111 686	63 513	99 741	57%
Madre De Dios	101 899	110 100	20 209	22 693	69 978	59 664	23 337	53 254	128,2%
Moquegua	13 112	15 512	6 550	2 994	4 220	6 825	3 551	6 390	79,9%
Pasco	1 803	2 421	348	736	1 576	2 454	1 238	673	- 45,6%
Piura	135 238	143 920	39 013	75 986	112 004	83 318	48 912	63 462	29,7%
Puno	332 021	339 235	46 732	62 035	172 238	117 011	42 558	135 649	218,7%

Figura 2 Llegada de turistas nacionales (Mincetur 2024)

“AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA Y DE LA CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO”

La figura 2 revela cómo ciertos departamentos, como Cusco, brillan con una notable resurrección en 2024, alcanzando un aumento del 115,6% en comparación con 2023.

La tabla revela una metamorfosis notable en 2024 en diversos departamentos del Perú, capitaneada por áreas vitales como Cusco, Puno y Madre de Dios. Las estadísticas revelan fluctuaciones económicas, demográficas o de diversas características que fluctúan notablemente entre los departamentos.

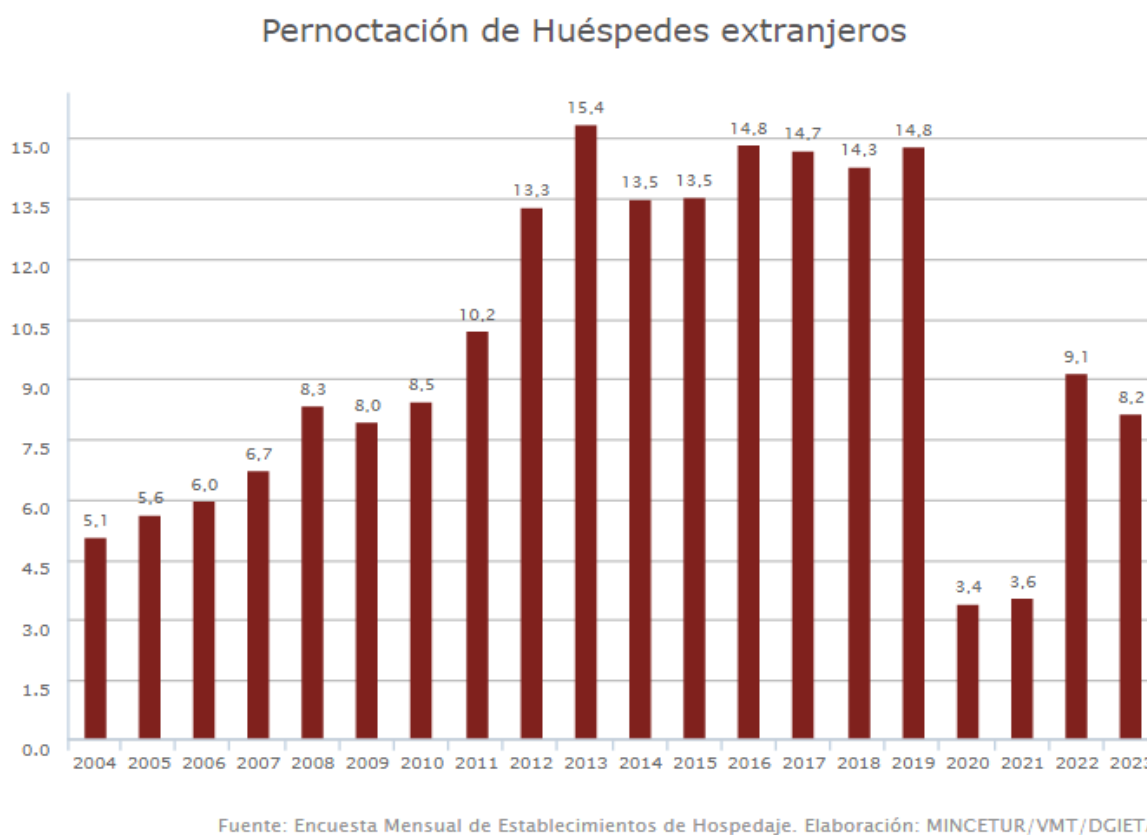


Figura 3 *Pernoctación de huéspedes extranjeros (Mincetur 2024)*

La figura 3 revela la estadía nocturna de viajeros foráneos en alojamientos durante el lapso de 2004 a 2023, según cifras del MINCETUR.

Desde 2004 (con 5,1 millones de pernoctaciones) hasta 2012 (15,4 millones), se percibe una expansión constante.

“AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA Y DE LA CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO”

Desde 2013, la cifra de pernoctaciones se mantiene estable, oscilando entre 13,3 y 14,8 millones anuales. La influencia del huracán pandémico (2020-2021):

En 2020, las pernoctaciones se desploman de manera alarmante debido a las limitaciones a la movilidad y los muros fronterizos, cayendo a 3,4 millones. En 2021, aunque se ha incrementado la población a 3,6 millones, los niveles siguieron siendo modestos en comparación con años anteriores.

Resiliencia tras la pandemia (2022-2023):

En 2022, la cifra de pernoctaciones se eleva a 9,1 millones, revelando un incremento notable. En 2023, los números caen ligeramente a 8,2 millones, aunque siguen superando los niveles de 2020 y 2021, mostrando un avance en la revitalización del turismo.

El alojamiento de visitantes foráneos se incrementó hasta 2019, seguido por una caída drástica en 2020 y 2021 debido a la pandemia. El renacimiento comienza en 2022, aunque los niveles de 2023 aún no superan los picos de años anteriores, revelando que el sector está experimentando una metamorfosis paulatina.

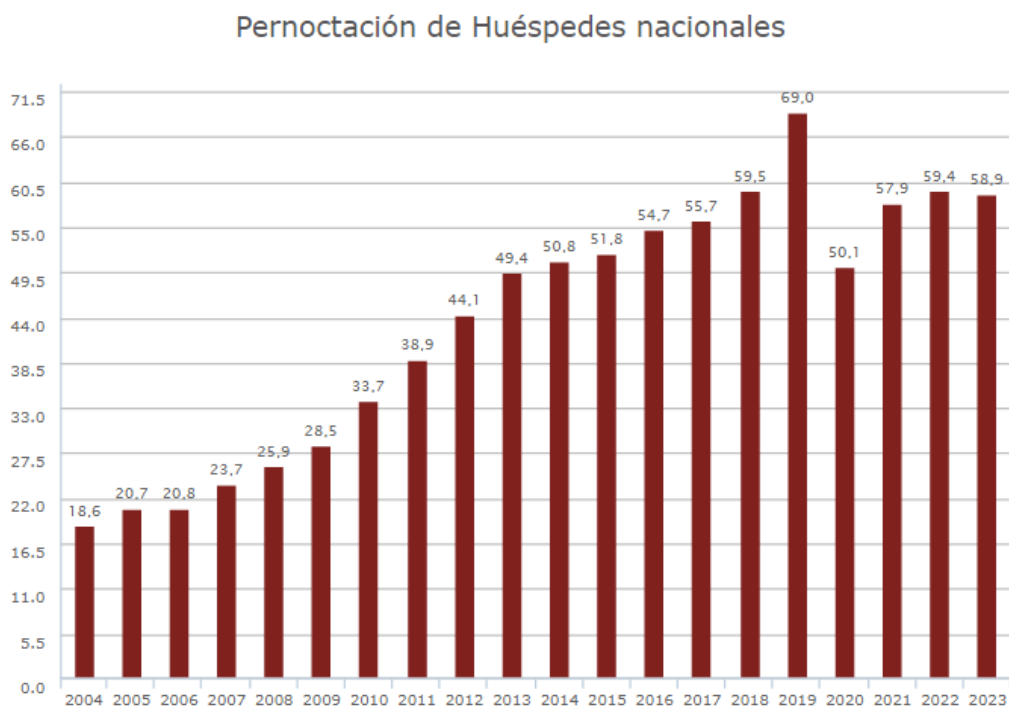


Figura 4 *Pernoctación de huéspedes extranjeros (Mincetur 2024)*

La figura 4 revela cómo los viajeros nacionales se alojaron en hoteles entre 2004 y 2023, calculando en los datos disponibles.

El alojamiento nacional se disparó sin cesar desde los 18,6 millones de noche en 2004 hasta superar los 69,0 millones en 2019.

Esta expansión muestra un aumento en el turismo local, posiblemente impulsado por mejoras económicas, una conectividad más fluida y una campaña de fomento del turismo local.

La huella de la pandemia en 2020:

En 2020, los números se desploman exclusivamente a 50,1 millones, una merma del 27% respecto al récord de 2019.

Esto está intrínsecamente ligado a las limitaciones en la movilidad y la clausura de negocios por el COVID-19.

La resurrección tras la pandemia (2021-2023):

Desde 2021, se percibe una lenta resurrección, con números que escalan de 57,9 millones en 2021 a 59,4 millones en 2022.

En 2023, las noches se mantienen en 58,9 millones, aunque aún por debajo del récord de 2019.

Observaciones fundamentales:

A pesar de que los números han resurgido tras la tormenta pandémica de 2020, las pernoctaciones en 2023 no logran superar el récord previo a la pandemia en 2019.

La serenidad entre 2022 y 2023 apunta a una resurrección más lenta, posiblemente por motivos económicos o alteraciones en la conducta de los turistas locales.

El turismo interno en Perú floreció sin cesar hasta 2019, pero la pandemia dejó una huella profunda en su auge. A pesar de que los números han mejorado desde entonces, la recuperación total aún no ha llegado, con los datos de 2023 apenas un poco por debajo de los de antes de la pandemia.

2.2.2. Análisis de la oferta

El costo de 180 soles para el primer año se encuentra en los medios de los gastos habituales para excursiones de turismo de aventura en la región cusqueña, a incluir desde el transporte, las guías especializadas, el equipo de ciclismo y, en ciertos casos, la alimentación. y el seguro básico.

En Cusco, la rivalidad para aventuras es feroz, impulsada por la popularidad de rutas como Choquequirao y la Caminata por Lares.

La sugerencia de una ruta alternativa puede ser vista como una oportunidad única, lo que puede justificar el costo de 200 soles al centrarse en brindar una experiencia única y a medida, según el análisis de la demanda de TripAdvisor.

De acuerdo con el informe, el apetito por aventuras ha experimentado un incremento del 8% anual, impulsado por un aumento de visitantes postpandemia que anhelan vivencias al aire libre y respetan la distancia social.

El costo de 180 soles debe incluir los gastos de transporte, alquiler de guías, mantenimiento de bicicletas, seguros y publicidad. De acuerdo con un análisis de costos habituales de compañías cusqueñas, las tarifas por ciclista oscilan entre 60 y 80 dólares, lo que abre un espacio de ganancia considerable si se cobra 180 soles por persona.

Tabla 1
Análisis de la oferta

Competidor	Precio	Características	Puntos Fuertes	Puntos Débiles
Machupicchu Biking	Desde \$150 USD (2 días)	Rutas tradicionales como Maras-Moray y Cusco-Santa Teresa, enfoque en la seguridad con bicicletas de gama media-alta.	Experiencia en el mercado, guías especializados, rutas conocidas.	Enfoque en rutas conocidas, precios altos para locales.
Mountain Bike Adventures	Desde \$180 USD (3 días)	Experiencias de lujo con bicicletas de alta gama,	Enfoque en clientes internacionales, alta calidad de servicio.	Precio elevado, limitada a ciclistas

**“AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA Y DE LA
CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO”**

		hospedaje en lodges y soporte vehicular.		con mayor presupuesto.
Ruta Cusco-Santa Teresa (con acceso a Machu Picchu)	Desde \$250 USD (3 días)	Combina ciclismo con visita a Machu Picchu, atractivo para turistas internacionales.	Atractivo de Machu Picchu, infraestructura consolidada.	Ruta saturada, menos contacto con la naturaleza.
Grupos y Clubes de Ciclistas Locales	Entre \$60 y \$100 USD por día	Experiencias flexibles y locales, con guías conoedores del terreno, organizadas para grupos pequeños.	Precios accesibles, conocimiento local, flexibilidad en organización de rutas.	Menor formalidad y menos opciones de lujo.
Operadores de Turismo General en Cusco	Entre \$100 y \$200 USD	Tours de aventura que incluyen caminatas y visitas a sitios turísticos, no especializados en ciclismo.	Amplia oferta de actividades de aventura, buena infraestructura.	No especializado en ciclismo, enfoque generalista.
Rutas de Senderismo Populares (Camino Inca, Montaña de Siete Colores)	Entre \$200 y \$400 USD	Alta demanda para senderismo en destinos reconocidos, buen posicionamiento en el mercado turístico.	Destinos reconocidos a nivel mundial, infraestructuras sólidas.	No ofrece experiencia en bicicleta, competencia indirecta.

1. Relación Calidad-Precio:

El costo de S/ 180 permite agregar valor, cuentas como comida durante la travesía, transporte, equipos de primera y guías especializadas. Estos factores justifican un precio elevado en comparación con alternativas más baratas que no brindan el mismo confort y protección.

2. Segmentación de Mercado:

A este costo, la oferta cautiva tanto a visitantes foráneos que anhelan una vivencia singular como a ciclistas locales que están dispuestos a desembolsar un poco más por una vivencia de excelencia. Es una alternativa que se erige como una travesía de alta gama, aunque a un precio más accesible que los tours de lujo.

3. Competitividad y Diferenciación:

La oferta de S/ 180 destaca al fusionar la travesía con la inmersión cultural y el descubrimiento de paisajes inigualables. Esto es un atractivo que puede justificar el precio, sobresaliendo en un mercado donde las rutas clásicas ya han ganado terreno.

4. Análisis

La tarifa de S/ 180 para la flamante ruta Cusco-Ocobamba resulta ideal al brindar una vivencia sublime a un precio asequible. Este costo puede rivalizar con otras opciones del mercado, brillando por su enfoque en caminos más tranquilos, una vivencia cultural singular y una conexión más profunda con la naturaleza.

2.2.3. Estimación del mercado potencial

El público objetivo del cicloturismo es predominantemente masculino, de entre 18 y 29 años, aunque también hay una notable presencia de ciclistas de todas las edades. Los ciclistas son aventureros ecológicos, inquietos por su salud y bienestar, y anhelan vivencias de aventura y naturaleza (Mordor, 2022).

1. Perfil del cicloturista

De acuerdo con el informe mencionado (Mordor, 2022), el cicloturismo seduce a hombres jóvenes de entre 18 y 29 años, aunque también se percibe una notable presencia de otros segmentos de la población. Esto permite segmentar el mercado en dos categorías fundamentales:

Segmento fundamental: Hombres jóvenes entre 18 y 29 años, apasionados por el deporte, la aventura y el ejercicio.

Segmento posterior: Más de treinta años, quienes entrelazan su pasión por el ejercicio con viajes conscientes y vivencias culturales.

Asimismo, los ciclistas suelen poseer rasgos específicos para la nueva senda:

Conciencia ecológica: Los aventureros del ciclismo suelen explorar senderos que valoran la sostenibilidad y la conexión con la naturaleza.

Prosperidad y armonía: Este colectivo aprecia actividades que fomentan un estilo de vida saludable, vinculadas a la actividad física y la interacción con entornos naturales.

2. Motivaciones del Mercado Potencial

Los ciclistas persiguen:

Exploración y respuestas: Caminos técnicos, descensos caprichosos y senderos panorámicos que brindarán una vivencia singular.

Exploración de espacios naturales preservados, cuentos como reservas, colinas y paisajes andinos singulares en Cusco y equilibrio ecológico como fusión de tradiciones

Demanda Global Adaptada al entorno particular el cicloturismo florece globalmente, destacando especialmente en Europa y Norteamérica. En el Perú, con Cusco como epicentro, las circunstancias son óptimas para este ámbito debido a: Montañas, valles y la majestuosa cima de la selva. Alojamientos, guías y conexión.

Cusco fusiona tesoros arqueológicos y costumbres andinas, distinguiendo la variedad de senderos ciclistas habituales.

Dado que el turismo de aventura y naturaleza representa un 36% y 41% del mercado, el cicloturismo puede considerarse como una fracción notable de este universo. Una estrategia eficaz podría atraer entre el 15% y el 20% del mercado total de visitantes en Cusco.

4. Segmentación del mercado

- El vasto universo del cicloturismo puede ser delineado de esta forma:
- Territoriales (entre el 50% y el 60% del total):
- Jóvenes aventureros eco-conscientes, ansiosos por descubrir senderos autóctonos.
- Ciclistas de la ciudad que anhelan huir hacia territorios campestres y desafiantes.
- Extranjeras (entre el 40% y el 50% del total):

- Ciclistas expertos de Europa y América del Norte, habituados a travesías montañosas y entornos naturales.
- Aventureros que anhelan vivencias holísticas que fusionan deporte, cultura y responsabilidad ecológica.

5. Proyección del Mercado Potencial en Cusco

Según Datos Turismo (2023), Cusco atrae anualmente más de un millón de visitantes.

El 36% de estos visitantes se sumerge en aventuras, mientras que una fracción apuesta por vivencias deportivas.

Se calcula que:

El 15%-20% de los aventureros que buscan adrenalina (unos 150.000 a 200.000 visitantes anuales) podrían aventurarse en senderos ciclísticos si se fomenta con eficacia.

Este número puede aumentar conforme la oferta se firme y conquiste el renombre en el ámbito nacional e internacional.

La flamante Ruta de Ciclismo en Cusco despierta un mercado robusto, atrayendo a jóvenes y adultos ávidos de aventura, naturaleza y sostenibilidad. En Cusco, el cicloturismo podría atraer entre 150.000 y 200.000 visitantes anuales, erigiéndose como un pilar esencial en el turismo aventurero y ecológico.

2.2.4. Estimación del mercado Efectivo

A través del escrutinio del mercado posible, podemos trazar el territorio donde los obstáculos tangibles frenarían la entrada de ciclistas. Estos trabajos abarcan aspectos como la accesibilidad, la promoción de la ruta, el estado de la infraestructura y la rivalidad con otras actividades turísticas en la zona.

1. Criterios para Identificar el Mercado Efectivo

El universo de los cicloturistas se caracteriza por:

Conoce el camino: Han sido sacudidos por el fervor de la promoción y el mercado del proyecto.

Poseen acceso a la meta: Pueden llegar a Cusco debido a su cercanía o a su capacidad económica para hacerlo.

Con conocimientos previos o disposición: La experiencia les resulta fascinante. Buscan aventuras, entornos naturales y culturas que armonicen con sus gustos.

Están fascinados por el mundo del ciclismo, ya sea como aficionados, entusiastas o expertos.

2. Segmentación del Mercado Efectivo

a) Cicloturistas de la Nación

Se conforman entre un tercio y un sexto del mercado potencial detectado.

Descripción:

Jovencitos de entre 18 y 29 años, originarias de Lima y otras metrópolis como Arequipa o Trujillo.

Grupos organizados o asociaciones de ciclismo, que frecuentemente organizan travesías colectivas de aventura. Cerca del 40%-50% de los ciclistas nacionales identificados en el mercado podrían embarcarse con entusiasmo en la travesía.

Esto representa entre 30.000 y 60.000 ciclistas de la nación anualmente.

Entre el 40% y el 50% del mercado potencial están a su alcance.

Turistas de Europa, Norteamérica y América Latina, ansiosos por aventurarse y descubrir la naturaleza.

Ciclistas veteranos que anhelan senderos intrincados y parajes singulares.

Para aquellos que desean permanecer más tiempo en Cusco, la ruta se puede integrar en su travesía.

Un tercio del mercado global potencial podría transformarse en visitantes efectivos.

Esto representa entre 20.000 y 40.000 ciclistas de renombre mundial anualmente.

3. Estimación del Mercado Efectivo

Para la Nueva Ruta de Ciclismo en Cusco, el mercado efectivo anual sería:

Nacionales: entre 30.000 y 60.000 aventureros del cicloturismo.

Internacionales: entre 20.000 y 40.000 aventureros del cicloturismo.

Total, calculado: entre 50.000 y 100.000 ciclistas entusiastas anuales.

4. Estrategias para Captar el Mercado Efectivo

Promociones específicas en comunidades y clubes de ciclismo peruanos y en mercados globales esenciales como Europa y Norteamérica.

Utilización de plataformas digitales dedicadas al turismo aventurero.

Crear senderos seguros y marcados, con asistencia como talleres, alquiler de bicicletas y refugios de descanso.

Explora la ruta a través de rutas que combinan actividades culturales y recorridos arqueológicos para intensificar la fascinación.

Garantizar estrategias verdes para cautivar a ciclistas con conciencia ecológica.

La Nueva Ruta de Ciclismo en Cusco atrae anualmente entre 50.000 y 100.000 ciclistas, repartidos entre viajeros locales y foráneos. Este segmento es una excelente ocasión para erigir la ruta como un faro esencial en el turismo aventurero y natural de la zona.

2.2.5. Punto de equilibrio

El punto de equilibrio se encuentra en S/ 13,245.0, con un costo de venta de S/ 180 por cliente.

Punto de equilibrio (unidades) = $13245 / 180 = 74$ **pasajeros**

Para llegar al punto de equilibrio, debes vender alrededor de 74 unidades (redondeando hacia arriba, pues no puedes vender una fracción).

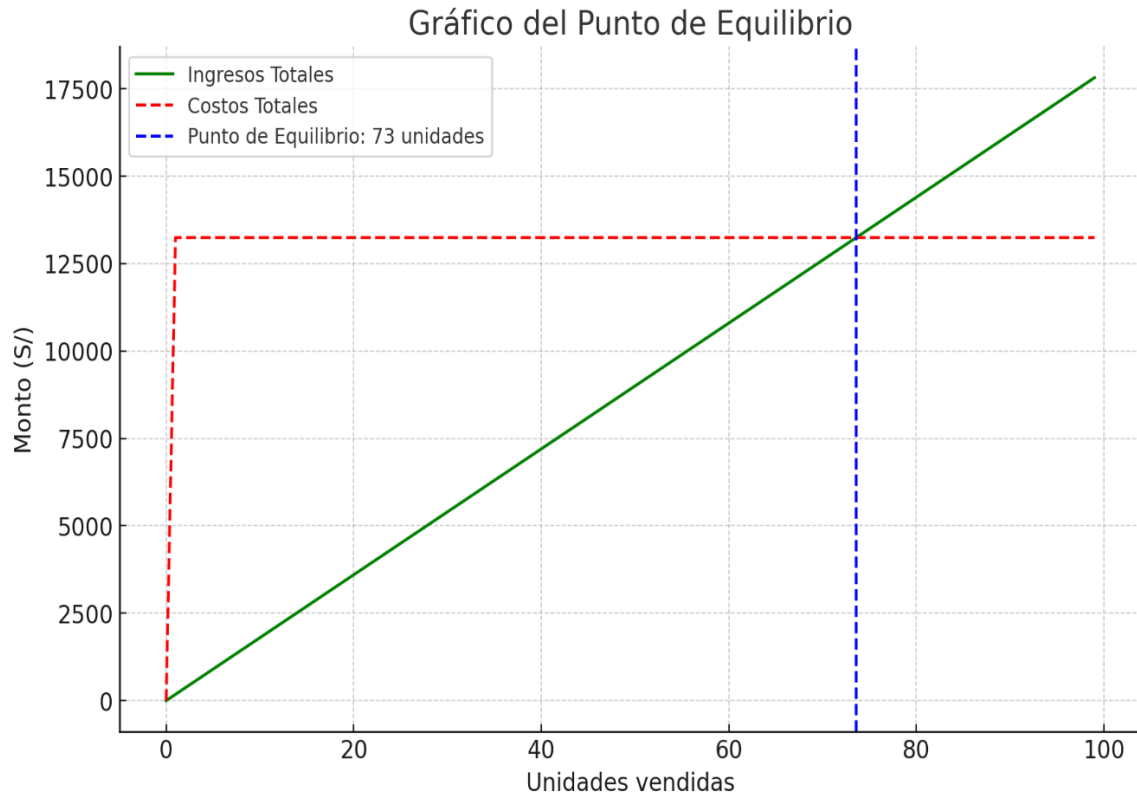


Figura 5 *Punto de equilibrio*

CAPITULO III ANÁLISIS TÉCNICO

3.1. Diseño del proyecto

3.1.1. Medidas de seguridad

La Norma Técnica 799.013:2021 fija los estándares de equipo y protección para las travesías aventureras en kayak. Este reglamento técnico busca asegurar la excelencia y la seguridad en la oferta de servicios turísticos de aventura en Perú, sintonizando con las mejores prácticas globales.

3.1.2. Principales aspectos de la NTP 799.013:2021

La normativa se extiende a las compañías y agentes turísticos que incluyen actividades de kayak en su oferta, garantizando que las actividades se ajusten a las normativas de seguridad y bienestar del cliente.

3.2. Tipo de innovación

De acuerdo con la Resolución N° 049-2022-MINEDU, una **innovación incremental** se distingue por una evolución constante y meticulosa de productos, servicios o procesos. Este proyecto se alinea con esa definición, proponiendo transformaciones paulatinas y una ampliación de la oferta turística actual en la región de Cusco, afinando la infraestructura actual, incorporando tecnologías modernas e impulsando el crecimiento comunitario. Por tales motivos, se puede afirmar que la iniciativa "Nueva Ruta de Ciclismo y Aventura Cusco-Ocobamba" se caracteriza por una innovación adicional.

3.3. Diseño de la propuesta

El diseño del proyecto estará gestionado por la matriz de Design Thinking para el proyecto "Nueva Ruta de Ciclismo y Aventura Cusco-Ocobamba", La matriz se organiza en las cinco fases de Design Thinking: **Empatizar, Definir, Idear, Prototipar y Evaluar**. Cada proceso se abordará en función de los aspectos técnicos previamente descritos

3.4. Metodología (Desing Thinking)

3.4.1. Empatizar

Se realizó un estudio de campo para identificar los puntos de interés naturales, culturales e históricos a lo largo de la ruta.

Tabla 2
Origen

		Origen			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	Perú	7	35,0	35,0	35,0
	Sudamérica	6	30,0	30,0	65,0
Válido	Norteamérica	5	25,0	25,0	90,0
	Europa	2	10,0	10,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Interpretación

De los 20 participantes en la encuesta, un 35% (7 individuos) proviene de Perú, liderando la muestra, seguido por Sudamérica con un 30% (6 individuos). Norteamérica aporta un 25% (5 individuos), mientras que Europa se queda atrás con un 10% (2 individuos). Esto indica que la mayoría de los participantes provienen de Perú y Sudamérica, lo que podría sugerir una mayor fascinación por la ruta en estos colectivos, quizás debido a su cercanía geográfica. La ausencia de aventureros de Norteamérica y Europa, aunque minoritaria, podría revelar un fervor global por las rutas ciclistas y aventureras, lo cual podría ser crucial al evaluar la magnitud del proyecto.

Tabla 3
Experiencia

Experiencia					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Principiante	13	65,0	65,0	65,0
	Intermedio	6	30,0	30,0	95,0
	Avanzado	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Interpretación

De los 20 participantes en la encuesta, un 65% (13 individuos) se reconoció como novatos en turismo de aventura, mientras que un 30% (6 individuos) posee un dominio intermedio y un 5% (1 individuo) posee una experiencia más profunda. Esto indica que la mayoría de los aventureros en la flamante ruta Cusco-Ocobamba son novatos en este tipo de aventuras, lo que podría llevar a crear una travesía accesible y cautivadora para los novatos, sin olvidar también elementos que capturan la atención de los aventureros con más trayectoria.

Tabla 4
Interés

Interés					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Muy interesado	10	50,0	50,0	50,0
	Algo interesado	8	40,0	40,0	90,0
	Poco interesado	1	5,0	5,0	95,0
	No estoy interesado	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Interpretación

En la encuesta, un 50% (10 individuos) manifestó una fascinación desbordante por la flamante ruta de ciclismo y aventura, mientras que un 40% (8 individuos) está algo interesado. Solo un 5% (1 individuo) expresó su indiferencia, mientras que otro 5% (1 individuo) expresó

su total ausencia de interés. Estos hallazgos revelan una notable curiosidad por la propuesta, con la mayoría de los participantes mostrando un interés notable, augurando una acogida prometedora para la ruta. No obstante, es crucial explorar las preocupaciones de los pocos que no están interesados para desentrañar sus motivos y optimizar la propuesta.

Tabla 5
Aspectos valorados

Aspectos valorados				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Rutas escénicas y paisajes impresionantes	12	60,0	60,0	60,0
Presencia de infraestructura adecuada (ciclovías, señalización)	2	10,0	10,0	70,0
Válido Servicios adicionales (alquiler de bicicletas, asistencia mecánica)	2	10,0	10,0	80,0
Experiencias culturales y tradicionales locales	2	10,0	10,0	90,0
Otros	2	10,0	10,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Interpretación

De los 20 participantes en la encuesta, el 60% (12 individuos) destacó principalmente las rutas teatrales y los paisajes asombrosos como los elementos más cautivadores de la travesía ciclística, revelando así que la belleza natural es la chispa que cautivó a los ciclistas. Un 10% (2 individuos) subrayó la relevancia de la infraestructura adecuada (como ciclovías y señalización), mientras que otro 10% subrayó la relevancia de los servicios complementarios (alquiler de bicicletas y apoyo mecánico). Un 10% extra destacó la importancia de las vivencias culturales y ancestrales locales, mientras que el 10% final abarcó otros factores no detallados. Estos hallazgos revelan que, aunque algunos aprecian los servicios y la

infraestructura, el verdadero encanto reside en la belleza visual y natural de la ruta, junto con un fervor por incorporar elementos culturales y tradicionales en la oferta.

Tabla 6
Actividades adicionales

Actividades adicionales				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Tours guiados por la cultura local	1	5,0	5,0
	Actividades de aventura (camping, escalada, etc.)	13	65,0	70,0
	Paradas para degustación de productos locales	4	20,0	90,0
	Otros	2	10,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0

Interpretación

El 65% (13 individuos) manifestó entusiasmo por aventuras como campamento, escalada y otras aventuras similares, revelando una clara inclinación hacia la aventura y la exploración en el aire libre. Un 20% (4 individuos) destacó las paradas para saborear productos autóctonos, recomendando que los aventureros también exploren una vivencia culinaria que enriquezca su travesía. Solo un modesto 5% (1 individuo) expresó entusiasmo por recorridos culturales, lo que podría indicar una menor atención a la vivencia cultural en comparación con la travesía física. Un 10% (2 individuos) mencionan otras actividades, lo que revelará podría ser un abanico de pasiones extra. Estos hallazgos indican que, aunque las actividades culturales tienen su lugar, la atención primordial debe centrarse en las travesías aventureras.

Tabla 7
Tipo de alojamiento

Tipo de alojamiento					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	Eco-lodges o albergues sostenibles	4	20,0	20,0	20,0
Válido	Hoteles tradicionales	6	30,0	30,0	50,0
	No necesito alojamiento	10	50,0	50,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Interpretación

De los 20 encuestados, un 50% (10 individuos) afirmó que no requerían alojamiento, indicando que muchos aventureros podrían tomar la travesía como una escapada de un día o buscar alternativas de alojamiento. El 30% (6 personas) optó por hoteles clásicos, anhelando lugares más convencionales y acogedores para hospedarse. Solo un 20% (4 individuos) expresó entusiasmo por eco-lodges o albergues verdes, revelando que, aunque hay un grupo de personas que acepta alojamientos verdes, esta opción es menos relevante para la mayoría. Esto podría revelar una inclinación general hacia la comodidad o la ausencia absoluta de necesidad de alojamiento durante la travesía.

Tabla 8
Ruta ciclista

Ruta ciclista					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	Muy importante	15	75,0	75,0	75,0
Válido	Algo importante	4	20,0	20,0	95,0
	No me interesa	1	5,0	5,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Interpretación

El 75% (15 individuos) opinó que la travesía ciclista es crucial, revelando que la mayoría de los participantes consideran la excelencia y la arquitectura de la ruta como un pilar

fundamental en su vivencia. Un 20% (4 individuos) la consideran crucial, indicando que, aunque la ruta es crucial, otros elementos también influyen en su elección. Solo un 5% (1 individuo) expresó su desacuerdo con la ruta ciclista, revelando un entusiasmo general por la propuesta. Estos hallazgos destacan la relevancia de trazar una senda cautivadora y meticulosamente orquestada para garantizar la prosperidad del proyecto.

Tabla 9
Participación de las comunidades

Participación de las comunidades				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Muy importante	3	15,0	15,0
	Algo importante	3	15,0	30,0
	No es relevante	14	70,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0

Interpretación

De los 20 encuestados, solo un 15% (3 individuos) afirmó que la implicación de las comunidades es crucial, mientras que otro 15% (3 individuos) la demostró significativamente. No obstante, un 70% (14 individuos) declaró que no es importante, indicando que la mayoría de los participantes no considera la participación de las comunidades locales como un pilar fundamental en su elección de participar en la travesía.

Esto podría sugerir que, aunque la conexión con las comunidades podría aportar valor, para la mayoría de los encuestados no es una prioridad, inclinándose más hacia rutas ciclistas y aventuras aventureras.

Tabla 10
Disposición de tiempo

Disposición de tiempo					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	1 día	12	60,0	60,0	60,0
	2-3 días	6	30,0	30,0	90,0
	más de 3 días	2	10,0	10,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Interpretación

En la encuesta, un 60% (12 individuos) señaló que solo tienen un día para realizar la travesía, revelando así que la mayoría de los encuestados optan por una travesía corta y enfocada en un solo día. Un 30% (6 individuos) estaría dispuesto a dedicar un par de días a una experiencia más profunda, aunque aún sea breve. Solo un 10% (2 individuos) piensa invertir más de tres días en la aventura, revelando que las opciones de alojamiento y actividades prolongadas son menos esenciales. Estos hallazgos indican que la ruta debe ser concebida para simplificar la participación en un día, ofreciendo alternativas para quienes deseen profundizar en su vivencia.

Tabla 11
Factores decisivos

Qué factores serían decisivos					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Belleza natural	11	55,0	55,0	55,0
	Infraestructura y seguridad	6	30,0	30,0	85,0
	Precio	3	15,0	15,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0	

Interpretación

El 55% (11 individuos) opinó que la majestuosidad del entorno es la clave para elegir la ruta, subrayando la relevancia de un entorno cautivador como el motor primordial. Un 30% (6

individuos) destacó la infraestructura y la protección como pilares esenciales, revelando que una ruta bien armada y segura es esencial para la mayoría. Solo un 15% (3 individuos) mencionó que el precio sería crucial, indicando que, aunque es importante, no es tan crucial como la vivencia visual y la protección. Estos hallazgos indican que la propuesta debe enfocarse en asegurar un sendero asombroso y seguro, destacando la belleza natural y la infraestructura idónea.

3.4.2. Definir

En el diseño del Design Thinking, basándonos en los resultados de las encuestas, podemos delinear las siguientes demandas fundamentales para la nueva ruta de ciclismo y aventura:

Necesidades principales del usuario:

Exploración y entornos naturales: Los participantes optan por una travesía con paisajes deslumbrantes y senderos teatrales, subrayando la urgencia de una propuesta visualmente cautivadora y estimulante.

Experiencia a tu alcance. Los encuestados, mayoritariamente novatos o intermedios en aventuras, sugieren que la travesía debe ser accesible y segura, con niveles de dificultad idóneos.

Oferta limitada. Muchos optan por llevar a cabo la actividad en un solo día, lo que implica que la ruta debe ser concebida para un recorrido ágil que brinde una vivencia completa en un abrir y cerrar de ojos.

Comodidad y protección: A pesar de que la mayoría no prioriza el alojamiento, una porción considerable aprecia la infraestructura adecuada y la seguridad, lo que requiere señales nítidas y respaldo durante el trayecto.

Puntos para mejorar:

Interacción entre culturas y colectivos: A pesar de apreciar las vivencias culturales, la mayoría no ve crucial la implicación de las comunidades locales. Esto indica que, aunque puede tener un valor añadido, no juega un papel crucial para la mayoría de los involucrados.

Estancia: A pesar de que algunas sugieren alternativas verdes como eco-lodges, la mayoría de los encuestados no se encontraron, lo que sugiere que la ruta puede ser ideal para excursiones de un día.

Descripción del desafío: Desentrañar un sendero de bicicleta y aventura que brinde una vivencia singular y cautivadora, enfocada en la belleza natural, la seguridad y la infraestructura adecuada, apta para principiantes e intermedios, y posible de realizar principalmente en un día, con alternativas para quienes deseen profundizar en su aventura.

3.4.3. Idear

En la fase de Idear del Design Thinking para este proyecto de la ruta de ciclismo y aventura, basándonos en los resultados de las encuestas, se podrían generar las siguientes ideas y posibles soluciones:

1. Diseñar la ruta para diferentes niveles de habilidad

Esbozo: Crea senderos segmentados por grados de complejidad, desde una ruta más accesible para los novatos hasta una más desafiante para los avanzados, con actividades extra para los veteranos, como el campamento o la escalada.

Ventaja: Garantizar que cada aventurero, sin importar su bagaje en turismo de aventura, pueda saborear la vivencia. Esto podría fomentar la implicación de una audiencia más vasta.

2. Enfoque en la belleza natural y los paisajes impresionantes

Esbozo: Desentrañar una travesía que atravesase los rincones más vibrantes de Cusco y Ocobamba, garantizando vista panorámica, oportunidades para capturar imágenes y saborear la

esencia natural. Incluir descansos para que los ciclistas puedan relajarse y saborear la belleza del entorno.

Ventaja: Satisfacer el objetivo primordial de los viajeros, quienes aprecian la majestuosidad del entorno como clave para seleccionar su camino.

3. Optimización del tiempo y la accesibilidad

Esbozo: Cree un recorrido adaptable que se pueda completar en un día, pero que también brinde alternativas para quienes deseen prolongar su vivencia a dos jornadas. Para aquellos que no requieren alojamiento, brindándoles transporte de vuelta o un punto de encuentro cercano.

Ventaja: Atender a la mayoría de los encuestados que optan por un paseo corto sin sacrificar la esencia de la vivencia.

4. Infraestructura adecuada y seguridad

Esbozo: Optimizar la infraestructura de la ruta, con ciclovías, señalización nítida y áreas de protección. Incluir también estaciones de apoyo para bicicletas y rincones para refrescarse o descansar.

Ventaja: Garantizar que todos, especialmente los novatos, se sientan seguros y cómodos en el recorrido, incrementando así la probabilidad de que se unan a la travesía.

5. Incorporar actividades adicionales que complementen la ruta

Esbozo: Integrar aventuras como el campamento o la escalada para aquellos que buscan vivencias más arriesgadas, además de saborear delicias locales para enriquecer la travesía cultural y culinaria.

Ventaja: Crea un abanico de posibilidades que abraza desde los aventureros hasta los que desean una travesía más serena o cultural.

Ecológicas y brindando una vivencia más comprometida con la naturaleza.

6. Involucrar a las comunidades locales de forma indirecta

Esbozo: Aunque la implicación directa de las comunidades no es una prioridad para la mayoría, se podría promover la integración de las comunidades mediante la oferta de productos o servicios locales a lo largo del recorrido, ya sea comida típica o artesanías, sin requerir un compromiso profundo.

Ventaja: Aprovechar la fascinación cultural y tradicional sin requerir una implicación activa, garantizando que la comunidad local disfrute de la ruta, aunque de manera que no sea esencial para los asistentes.

3.4.4. Prototipar

Para el prototipo del proyecto se propone un precio de 200 dólares por persona según el siguiente itinerario:

Diseño de la Ruta de Ciclismo de Cusco a Ocobamba

1. Salida rumbo al abra Yanamayo

Recogida en el hotel a las 5:00 a.m.

- Recorrido en automóvil por el Valle Sacro, visitando Urubamba y Ollantaytambo desayuno en Ollantaytambo durante 45 minutos.

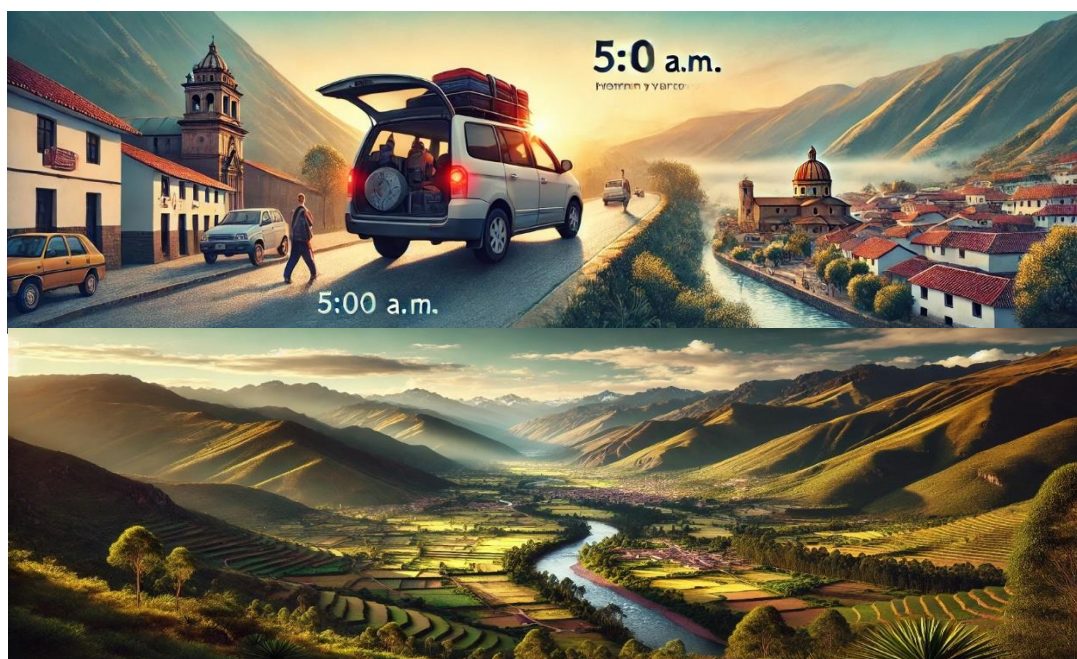


Figura 6 Salida rumbo al Abra Yanamayo

2. 10:00 am inicio del Descenso en Bicicleta Salida en bicicleta

- Perpetuar la travesía por el valle de Patacancha, contemplando majestuosas terrazas andinas y dialogando con las comunidades autóctonas de Patacancha y Willoq.
- Entrada al Abra de Yanamayo (4300 metros sobre el nivel del mar) cerca de las 10:00 de la mañana.
- Ruta ciclista desde el Abra de Yanamayo hasta Ocobamba, un recorrido de aproximadamente 32 kilómetros.
- Preparación para la travesía en bicicleta, a incluir charlas de precaución y equipos de defensa.
- La travesía serpentea entre la sierra andina y la ceja de selva, contemplando árboles frutales, plantaciones de café y cacao y majestuosas cascadas.
- Paradas clave para contemplar a escasa distancia de los cultivos y saborear la metamorfosis térmica y el entorno natural.



Figura 7 Inicio del Descenso

3. 10:30 hrs - Paradas Escénicas y Culturales

- Pausa inicial para contemplar las terrazas andinas y los ecosistemas autóctonos.
- Convivencia con pueblos autóctonos, como Patacancha y Willoq, donde se descubrirán cultivos ancestrales y se revelarán relaciones culturales.



Figura 8 *Paradas escénicas*

4. 12:00 PM - Continuación del Descenso y Paisajes Naturales

- Escalada por bosques húmedos, contemplando plantaciones de café, cacao y árboles frutales.
- Pausa en cascadas y miradores naturales para capturar instantes y saborear la riqueza de la fauna autóctona.



Figura 9 *Continuación del descenso*

5. 2:00 PM - Llegada a Ocobamba y Almuerzo

- Desayuno ancestral con productos autóctonos, como café y chocolate cultivados en la zona.
- Momento para descansar y descubrir los rincones del pueblo.
- Aproximadamente a las 2:00 de la tarde, llegada a Ocobamba, almuerzo y momentos de pausa.



Figura 10 *llegada a Ocobamba y almuerzo*

6. 3:30 PM - Actividades opcionales y retorno

- Paseo fugaz por los campos de la región o excursión a talleres artesanales donde surgen delicias locales.
- Momento para relajarse y conversar con los guías y otros ciclistas.



Figura 11 *Actividades opcionales y retorno*

7. 16:30 - Retorno a Cusco

- Regreso en automóvil hacia Cusco, previsto para las 7:00 de la tarde.
- Entrega de diplomas de participación y clausura del viaje.



Figura 12 *Retorno a Cusco*

3.4.5. Evaluar

La evaluación financiera del proyecto se desarrolló en el **Capítulo V** de análisis de rentabilidad de la propuesta.

3.4.6. Componentes del proyecto

Los elementos del proyecto pueden clasificarse en cinco categorías esenciales, cada una con acciones y componentes particulares para alcanzar la meta de crear y fomentar una ruta de ciclismo aventurero.

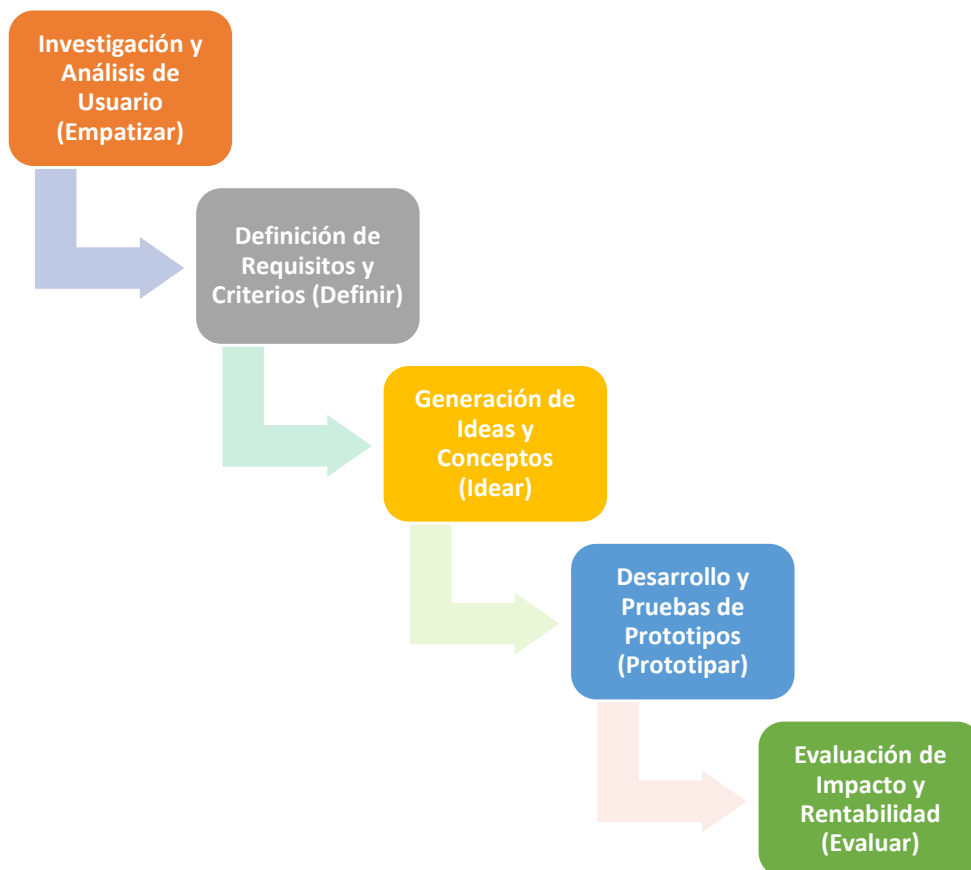


Figura 13 *Componentes del proyecto*

- **Empatizar:** Explorar la influencia cultural y económica de la ruta mediante entrevistas a ciclistas. Se pretende tejer una travesía que entrelace la narrativa ancestral con la travesía en bicicleta.

- **Definir:** Explorar desafíos en la señalización, la infraestructura y la accesibilidad, y trazar perfiles de usuario. Transformar las estaciones de recarga mediante señalización dinámica y energías verdes.
- **Idear:** Proponer mejoras en la señalización, los descansos y la promoción del recorrido. Involucrar a la comunidad en propuestas de turismo verde y adentrarse en innovaciones tecnológicas como apps y manuales digitales.
- **Prototipo:** Experimentar con señalización, mapas, aplicaciones y estaciones de descanso, y diseñar una versión experimental de la ruta. Promotor en plataformas digitales como Facebook y TikTok.
- **Evaluar:** Evaluar el rendimiento del proyecto con indicadores económicos (VAN, TIR, Payback) y emplear la Simulación de Montecarlo para perfeccionar el análisis de riesgos.

CAPITULO IV COSTOS Y PRESUPUESTOS

4.1. Inversión

La inversión del proyecto se detalla a continuación:

Tabla 12
Inversiones

DETALLE	COSTO UNIDAD	UNID.	C. TOTAL
Capital de trabajo	7000	1	80000
Inscripción en registros públicos	1500	1	1500
licencias	800	1	800
Pago al abogado	500	1	500
Amoblado de la agencia	2000	1	2000
laptop de oficina	3500	1	3500
Bicicletas	3000	15	45000
Implementos de seguridad	350	15	5250
Impresora Multifuncional Epson ECOTANK L4260	900	1	900
TV Smart LG	1800	1	1800
Videocámara 4K 48MP UHD WiFi IR visión nocturna Vlogging	600	1	600
Ambientación del local	2500	1	2500
Página Web	2500	1	2500
		Total	S/ 146,850

4.2. Gastos de Capital

Los gastos del proyecto se detallan a continuación:

Tabla 13
Gastos de capital

Detalle	Costo unidad	UND.	COSTO TOTAL AL MES
E- Comercio mantenimiento	400	1	400
Marketing por Redes	600	1	600
Volantes	2	300	600
Servicios de internet	55	1	55
Alquiler de oficina	1500	1	1500
Servicio de agua y luz	200	1	200
		Total	3,355.00

4.3. Costos

Los costos del proyecto se detallan a continuación

Tabla 14
Costos

DETALLE	C.U.	UND.	C. TOTAL AL MES
Combustible	120	16	1920
Mantenimiento bicicletas	100	16	1600
Costo Guía	2100	1	2100
Costo chofer	1800	1	1800
Personal de Counter	1025	1	1025
Alquiler Miniban Mercedes 19 PAX	300	16	4800
		Total	13,245.00

4.4. Depreciación

La depreciación se realizó para 5 años de vida útil

Tabla 15
Depreciación

Detalle	Costo inicial	Vida Útil	Depreciación anual	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Bicicletas	S/ 45,000.00	5 años	S/ 9,000.00	S/ 9,000.00	S/ 9,000.00	S/ 9,000.00	S/ 9,000.00	S/ 9,000.00
Computadora portátil de oficina	S/ 3,500.00	5 años	S/ 700.00	S/ 700.00	S/ 700.00	S/ 700.00	S/ 700.00	S/ 700.00
Impresora Multifuncional Epson	S/ 900.00	5 años	S/ 180.00	S/ 180.00	S/ 180.00	S/ 180.00	S/ 180.00	S/ 180.00
Televisor inteligente LG	S/ 1,800.00	5 años	S/ 360.00	S/ 360.00	S/ 360.00	S/ 360.00	S/ 360.00	S/ 360.00
Cámara de vídeo 4K	S/ 600.00	5 años	S/ 120.00	S/ 120.00	S/ 120.00	S/ 120.00	S/ 120.00	S/ 120.00
Muebles y enseres	S/ 2,500.00	5 años	S/ 500.00	S/ 500.00	S/ 500.00	S/ 500.00	S/ 500.00	S/ 500.00
Página Web	S/ 2,500.00	3 años	S/ 833.33	S/ 833.33	S/ 833.33	S/ 833.33		
Depreciación total				S/ 11,693.33	S/ 11,693.33	S/ 11,693.33	S/ 10,860.00	S/ 10,860.00

4.5. Costo de oportunidad del capital

Para calcular el costo de oportunidad del capital en el sector de turismo de aventura en Perú-Cusco se aplicó el Modelo de Valoración de Activos de Capital (CAPM), se requirio los siguientes componentes:

Tasa Libre de Riesgo (RFR_fRF): En Perú, la tasa libre de riesgo se basa generalmente en la tasa de los bonos del Tesoro estadounidense a diez años. De acuerdo con la información proporcionada por el Banco Central de Reserva del Perú, esta tasa oscila en torno al 3% anual.

Beta del mercado

Se asumió una beta de 1.4, ya que el turismo aventurero es más arriesgado que el mercado habitual debido a su fragilidad ante el clima, la infraestructura y otros elementos.

Rendimiento esperado del mercado: A través del Índice General de la Bolsa de Valores de Lima (IGBVL), se puede calcular cómo se comporta el mercado peruano. Aunque las cifras exactas pueden fluctuar, el rendimiento anual del mercado bursátil en Perú ha rondado en torno al 8%.

Prima de Riesgo País

Perú, como mercado emergente, tiene una prima de riesgo país promedio de **3%-4%** . Usaremos **el 3%**.

Prima de Riesgo Sectorial

El turismo de aventura enfrenta riesgos adicionales (regulaciones, estacionalidad, etc.), por lo que añadimos una prima sectorial del **2%**.

$$mi (ri) = 0,03 + 1,4 (0,08) - 0,03 + 0,03 + 0,02$$

$$mi (ri) = 0,03 + 0,07 + 0,03 + 0,02 = 0,14 \text{ o } 14\%$$

El **14%** representa el rendimiento requerido para un proyecto de turismo de aventura en Perú, considerando.

4.6. Proyección de ingresos

Para la proyección de ingresos para el primer año se propuso un precio de S/ 180.00 y para el segundo año de S/ 200.00, para el tercer año S/ 220.00, para el cuarto año S/ 240.00 y para el quinto año S/ 260.00 respectivamente

Tabla 16
Proyección de ventas

Meses	Primer Año	Segundo Año	Tercer Año	Cuarto Año	Quinto Año
1	S/ 32,400.00	S/ 36,000.00	S/ 39,600.00	S/ 43,200.00	S/ 46,800.00
2	S/ 32,400.00	S/ 36,000.00	S/ 39,600.00	S/ 43,200.00	S/ 46,800.00
3	S/ 32,400.00	S/ 36,000.00	S/ 39,600.00	S/ 43,200.00	S/ 46,800.00
4	S/ 32,400.00	S/ 36,000.00	S/ 39,600.00	S/ 43,200.00	S/ 46,800.00
5	S/ 32,400.00	S/ 36,000.00	S/ 39,600.00	S/ 43,200.00	S/ 46,800.00
6	S/ 32,400.00	S/ 36,000.00	S/ 39,600.00	S/ 43,200.00	S/ 46,800.00
7	S/ 32,400.00	S/ 36,000.00	S/ 39,600.00	S/ 43,200.00	S/ 46,800.00
8	S/ 32,400.00	S/ 36,000.00	S/ 39,600.00	S/ 43,200.00	S/ 46,800.00
9	S/ 32,400.00	S/ 36,000.00	S/ 39,600.00	S/ 43,200.00	S/ 46,800.00
10	S/ 32,400.00	S/ 36,000.00	S/ 39,600.00	S/ 43,200.00	S/ 46,800.00
11	S/ 32,400.00	S/ 36,000.00	S/ 39,600.00	S/ 43,200.00	S/ 46,800.00
12	S/ 32,400.00	S/ 36,000.00	S/ 39,600.00	S/ 43,200.00	S/ 46,800.00
Total	S/ 388,800.00	S/ 432,000.00	S/ 475,200.00	S/ 518,400.00	S/ 561,600.00

CAPITULO V ANÁLISIS DE RENTABILIDAD

5.1. Evaluación de la propuesta

Para la evaluación de la rentabilidad se presenta el flujo de caja proyectado para 5 años según la siguiente tabla:

Tabla 17
Flujo de caja proyectado

	0	1	2	3	4	5
Inversiones	S/ 146,850.00					
Ingresos		S/ 388,800.00	S/ 432,000.00	S/ 475,200.00	S/ 518,400.00	S/ 561,600.00
Egresos		S/ 199,200.00	S/ 219,120.00	S/ 241,032.00	S/ 265,135.20	S/ 291,648.72
Costos		S/ 158,940.00	S/ 174,834.00	S/ 192,317.40	S/ 211,549.14	S/ 232,704.05
Gastos		S/ 40,260.00	S/ 44,286.00	S/ 48,714.60	S/ 53,586.06	S/ 58,944.67
Utilidad A.I.		S/ 189,600.00	S/ 212,880.00	S/ 234,168.00	S/ 253,264.80	S/ 269,951.28
Impuestos		S/ 69,984.00	S/ 77,760.00	S/ 85,536.00	S/ 93,312.00	S/ 101,088.00
Depreciación		S/ 11,693.33	S/ 11,693.33	S/ 11,693.33	S/ 10,860.00	S/ 10,860.00
Utilidad Neta	-S/ 146,850.00	S/ 107,922.67	S/ 123,426.67	S/ 136,938.67	S/ 149,092.80	S/ 158,003.28

5.2. Indicadores de Evaluación VAN, TIR, B/C, PRI

Para el cálculo de los indicadores de rentabilidad se tomó como referencia el cálculo del costo de oportunidad de capital (COK) con un valor de 14% para el presente proyecto de innovación.

5.2.1. Valor actual neto (VAN) y riesgo financiero

Aplicando la formula del valor actual neto en la hoja de cálculo del Excel y reemplazando los valores en la formula:

$$VAN = \frac{f1}{(1+i)^{n1}} + \frac{f2}{(1+i)^{n2}} + \frac{f3}{(1+i)^{n3}} + \frac{f4}{(1+i)^{n4}} + \frac{f5}{(1+i)^{n5}} - I_0$$

Donde:

f1, f2, f3, f4, f5: flujo de caja de las utilidades netas

I₀: Inversión

i: Costo de oportunidad del capital (COK)

n: Período

Se determinó el valor actual neto VAN: de **S/ 268, 033.67**, por ser mayor a 0 y recuperando la inversión el proyecto es rentable.

Para calcular el riesgo financiero se aplicó la simulación de Montecarlo en el programa estadístico R teniendo como datos:

Desviación estándar de los flujos netos = **S/ 19,991.31**

Valor Actual Neto = **S/ 268, 033.67**

Numero de simulaciones = **10,000**

La simulación de Monte Carlo realizada con 10,000 iteraciones y una desviación estándar de S/ 19,991.31 arrojó los siguientes resultados clave:

Valor máximo del Valor Actual Neto (VAN): S/ 346,524.31

Valor mínimo del VAN: S/ 189,619.75

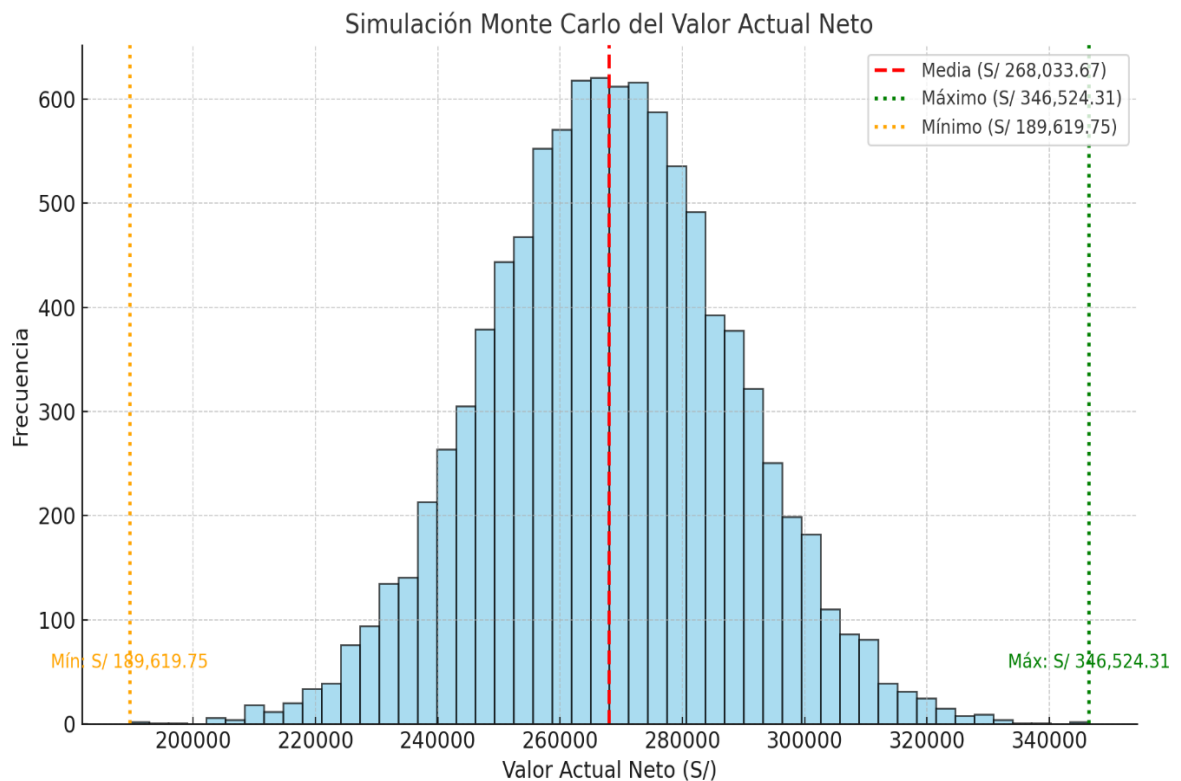


Figura 14 *Análisis de riesgos financieros en R*

5.2.2. Tasa de interna de retorno (TIR)

Aplicando la fórmula de la tasa interna de retorno (TIR) en la hoja de cálculo del Excel y reemplazando los valores en la formula:

$$TIR = \sum_{T=0}^n \frac{Fn}{(1+i)^n} = 0$$

Donde:

f1, f2, f3, f4, f5: flujo de caja de las utilidades netas

i: Costo de oportunidad del capital (COK)

n: Periodo

Se determino el valor de la tasa interna de retorno (TIR) de **78.4%** por ser mayor a **14%** (COK) el proyecto es rentable.

5.2.3. Análisis de Beneficio Costo (B/C)

Aplicando la formula del beneficio / costo (B/C), en la hoja de cálculo del Excel y reemplazando los valores en la formula:

$$C / B = \frac{\sum_{t=0}^n \frac{C_i(t)}{(1+r)^t}}{\sum_{t=0}^n \frac{B_i(t)}{(1+r)^t}}$$

Se determino el análisis beneficio / costo siendo el resultado **2.28**, por ser mayor a 1 el proyecto es rentable, por cada sol invertido el proyecto genera **1.28** soles de regreso a la inversión.

5.2.4. Periodo de recupero de inversión (PRI)

El periodo de recupero de la inversión se calculó actualizando los flujos de caja para cada año según la siguiente tabla:

Tabla 18
Periodo de recuperación de la inversión

Año	Flujo anual	Flujo actualizado	Flujo acumulado
1	S/ 107,922.67	S/ 94,669.01	S/ 94,669.01
2	S/ 123,426.67	S/ 108,269.01	S/ 202,938.02
3	S/ 136,938.67	S/ 120,121.64	S/ 323,059.66
4	S/ 149,092.80	S/ 130,783.16	S/ 453,842.82
5	S/ 158,003.28	S/ 138,599.37	S/ 592,442.18

Como se puede observar en la tabla la inversión se encuentra entre el año 1 y 2 por tanto se debe interpolar para calcular en que tiempo se recupera la inversión.

Tabla 19
Años para interpolar

Año	Flujo acumulado
1	S/ 94,669.01
2	S/ 202,938.02
X=	S/ 146,850.00

$$incógnita = incógnita_0 + \frac{(y - y_0)}{(y_1 - y_0)} \cdot (x_1 - incógnita_0)$$

Reemplazando los valores se tiene 1.48 años

Tabla 20
Determinación del PRI

Año	Mes	Días
1	0	0
0.48	5	23

El periodo de recuperación de la inversión es de **1 año con 5 meses y 23 días** respectivamente.

5.3. Plan de Implementación- Cronograma de implementación

La implementación y el cronograma del proyecto de innovación se presenta a continuación mediante la siguiente tabla:

Tabla 21
Plan e implementación del proyecto

Fase del Proyecto	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Tareas
Fase 1: Planificación e Investigación	x						Inicio del proyecto, reuniones con partes interesadas, y asignación de recursos
Fase 2: Participación Comunitaria y Capacitación	x	x					Talleres para los pobladores de Ocobamba sobre atención, calidad de servicio
Fase 3: Desarrollo de ciclismo de aventura	x	x	x				Establecimiento de centros de venta, rutas de ecoturismo, ciclismo de aventura
Fase 4: Marketing y Promoción	x	x	x	x			Desarrollo de materiales promocionales, lanzamiento de campañas digitales, alianzas
Fase 5: Pruebas Piloto y Retroalimentación	x	x	x	x	x	x	Realización de recorridos de prueba, recopilación de opiniones de turistas, refinamiento del modelo

Esta tabla representa un cronograma resumido para un proyecto organizado por fases.

A continuación, resalto el enfoque de cada fase y cómo se distribuyen las actividades a lo largo de los primeros seis meses:

Fase 1: Planificación e Investigación (Mes 1):

- Apertura del proyecto.
- Coordinación de encuentros con los involucrados.
- Destino de los fondos.

Fase 2: Participación Comunitaria y Capacitación (Mes 1 - Mes 2):

- Capacitaciones destinadas a los habitantes de Ocobamba sobre cortesía y excelencia en el servicio.

Fase 3: Desarrollo de ciclismo de aventura (Mes 1 - Mes 3):

- Establecimiento de centros de venta.
- Diseño de rutas de ecoturismo y ciclismo de aventura.

Fase 4: Marketing y Promoción (Mes 1 - Mes 4):

**“AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA Y DE LA
CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO”**

- Creación de herramientas publicitarias.
- Despliegue de estrategias digitales.
- Forjar alianzas tácticas.

Fase 5: Pruebas Piloto y Retroalimentación (Mes 1 - Mes 6):

- Ejecutar travesías de prueba.
- Optimización del esquema a partir de las observaciones recibidas.
- Recopilación de perspectivas de los visitantes.

5.4. Análisis medio ambiental

Tabla 22

Matriz de Leopold

Actividades / Factores	Suelo	Agua superficial	Agua subterránea	Aire	Ruido	Flora	Fauna	Biodiversidad	Paisajes	Impacto cultural	Interacción social	Calidad de vida	Empleo	Energía	Puntaje
Construcción de infraestructura (pistas y señalización)	-3	-2	-2	-4	-3	-4	-4	-3	-2	2	1	1	3	-2	-22
Uso de recursos naturales (rutas, miradores, áreas verdes)	-2	-1	-2	-1	0	-3	-2	-2	-1	1	1	1	2	-1	-10
Generación de residuos (turistas y mantenimiento)	-3	-3	-3	-4	-4	-2	-3	-2	-2	1	-1	-1	0	-2	-29
Interacción turística (recorridos guiados, puntos de descanso)	1	1	0	1	1	3	3	3	3	4	5	5	5	1	36
Transporte de turistas y materiales (bicicletas y equipos)	-2	-2	-1	-2	-3	-1	-1	-1	-2	1	0	1	2	-1	-12
Capacitación comunitaria (guías locales, seguridad)	1	0	0	1	0	2	2	2	1	3	4	4	5	1	26
Mantenimiento de infraestructura (rutas y estaciones)	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1	1	1	1	2	-1	-6
Puntaje	-9	-8	-9	-10	-11	-6	-6	-4	-4	13	11	12	19	-5	-34

Interpretación

El estudio de la matriz de Leopold para el proyecto de bicicleta aventurera en la travesía "Cusco-Ocobamba 2024" revela repercusiones ecológicas y sociales divergentes en múltiples aspectos. A continuación, se desentrañan los efectos más significativos y se sugieren medidas para mitigar sus repercusiones y amplificar las ventajas.

1. Impactos negativos identificados

Construcción de infraestructura:

- Impacto severo en el suelo (-3), aire (-4), ruido (-3), flora (-4) y fauna (-4).
- Generación de residuos y alteración de paisajes durante la construcción.
- Uso de recursos naturales:
- Afectación moderada en flora (-3), fauna (-2), biodiversidad (-2) y suelo (-2).
- Posible sobreexplotación de áreas verdes y miradores.

Generación de residuos:

- Impacto severo en agua superficial (-3), agua subterránea (-3) y biodiversidad (-2).
- Aumento de contaminación por residuos sólidos.

Transporte de turistas y materiales:

- Impacto negativo en aire (-2), ruido (-3) y consumo de energía (-1).

Mantenimiento de infraestructura:

- Impactos menores pero constantes en suelo (-1), aire (-1) y biodiversidad (-1).

2. Acciones para mitigar el impacto ambiental

Construcción de infraestructura:

Diseño sostenible:

- Usar materiales locales y ecológicos para reducir la huella ambiental.

“AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA Y DE LA
CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO”

- Minimizar el movimiento de tierras para evitar la erosión del suelo.

Plan de revegetación:

- Restaurar las áreas intervenidas con flora autóctona al finalizar la construcción.

Gestión del ruido y emisiones:

- Restringir el horario de trabajo para evitar molestias a la fauna.
- Usar maquinaria con tecnologías de bajas emisiones.
- Uso de recursos naturales:
- Estudio de capacidad de carga:
- Determinar el número máximo de visitantes que pueden soportar la ruta sin deteriorar sus recursos.

Protección de áreas sensibles:

- Delimitar zonas de acceso restringido para proteger flora y fauna vulnerables.
- Educación ambiental:
- Implementar programas de sensibilización para turistas sobre la importancia de conservar los recursos.

Generación de residuos:

- Sistema de recolección y reciclaje:
- Colocar contenedores diferenciados a lo largo de la ruta para promover el reciclaje.

De residuos cero:

- Incentivar a los turistas a llevarse sus residuos mediante campañas educativas.

Compostaje:

- Utilizar los residuos orgánicos generados para crear compost y fortalecer áreas verdes.
- Transporte de turistas y materiales:

Vehículos de bajo impacto:

- Fomentar el uso de transporte eléctrico para minimizar emisiones.

Infraestructura para bicicletas:

- Mejorar la señalización y rutas exclusivas para bicicletas, reduciendo la necesidad de transporte motorizado.

Mantenimiento de infraestructura:

Uso de energías renovables:

- Implementar paneles solares para iluminar áreas clave de la ruta.

Plan de mantenimiento periódico:

- Programar tareas de mantenimiento de bajo impacto para prevenir daños acumulativos.

3. Potenciar los impactos positivos

Interacción turística y capacitación comunitaria:

- Diseñar rutas inclusivas que fomenten la participación de las comunidades locales como guías.
- Promotor de actividades culturales y tradicionales que benefician a la comunidad.
- Generación de empleo:
- Crear empleos verdes vinculados a la protección del medio ambiente (como guías ambientales o técnicos de monitoreo).

4. Monitoreo y evaluación

Indicadores ambientales:

- Monitorear periódicamente la calidad del aire, agua y suelo.
- Evaluar la salud de la biodiversidad en áreas intervenidas.

Auditorías ambientales:

**“AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA Y DE LA
CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO”**

- Realizar inspecciones anuales para verificar el cumplimiento de las acciones de mitigación.

Estas acciones no solo mitigarán los impactos ambientales negativos, sino que también garantizarán la sostenibilidad del proyecto a largo plazo y fortalecerán la percepción positiva entre las comunidades locales y los turistas.

CONCLUSIONES

Primera

Se diseñó la ruta de ciclismo de aventura en la ruta Cusco-Ocobamba del departamento del Cusco 2024 tomando en cuenta la encuesta realizada y aplicando la metodología Desing Thinking y en la evaluación económica financiera el proyecto es rentable.

Segunda

Se señaló la ruta de ciclismo que conecte Cusco y Ocobamba, identificando puntos de interés naturales, culturales y turísticos ruta de ciclismo que conecte Cusco y Ocobamba 2024.

Tercera

Se diseñó la matriz Desing Thinking para el proyecto de innovación ruta de ciclismo que conecte Cusco y Ocobamba 2024.

Cuarta

Se determinó la inversión y los costos necesarios para el proyecto de innovación sumando un total de S/ **146,850.00**.

Quinta

Se determinó la rentabilidad del proyecto de innovación Nueva ruta de ciclismo y aventura en la ruta Cusco-Ocobamba 2024, con un VAN de 268,033.67, TIR con **78.4%**, Beneficio / Costo de 2.28, y un periodo de recuperación de la inversión de **1 año con 5 meses y 23 días**, según la evaluación económica financiera el proyecto es rentable.

RECOMENDACIONES

1. Fortalecer la promoción y marketing

Es vital orquestar estrategias de mercadotecnia tanto a escala nacional como global, subrayando la fascinante experiencia del cicloturismo. Aprovechar los tesoros naturales, culturales y turísticos de la región, cuentos como la arquitectura de los pueblos, los paisajes andinos y la rica biodiversidad, atraerá a ciclistas y visitantes apasionados por el ecoturismo y la aventura.

2. Optimización y sostenibilidad de la señalización

Es crucial garantizar que la señalización del camino sea cristalina, exacta y conforme a las leyes globales de seguridad vial para los ciclistas. Esto abarca la visión nítida de las señales y su ubicación en puntos cruciales, especialmente en áreas remotas o desconocidas.

Establecer un programa de conservación regular de la señalización, pues las condiciones del terreno pueden deteriorarse con vertiginosidad, especialmente en áreas campestres y montañosas.

3. Desarrollo de infraestructuras complementarias

Para asegurar el bienestar y la protección de los ciclistas, se sugiere establecer áreas de descanso, fuentes de agua y asistencia médica en rutas esenciales, especialmente en zonas remotas donde los recursos pueden ser escasos.

La creación de talleres de reparación de bicicletas y la propuesta de alquiler de equipos podrían enriquecer la travesía del ciclista.

4. Capacitación y sensibilización de las comunidades locales

Es crucial instruir a las comunidades vecinas sobre la relevancia del cicloturismo, a incluir elementos como la amabilidad, el cuidado del entorno y la preservación del tesoro cultural. Esto incentivará a las comunidades a involucrarse activamente en la divulgación de la ruta ofreciendo servicios como alojamiento, comida y guías turísticas.

Desarrollar talleres y reuniones para despertar la conciencia económica en los habitantes locales, ofreciendo productos artesanales y servicios turísticos.

5. Monitoreo constante de la rentabilidad y evaluación del impacto

A pesar de que la evaluación financiera revela un proyecto lucrativo, es crucial mantener un seguimiento constante para corregir cualquier desviación en los gastos o ingresos, especialmente durante la etapa de ejecución.

6. Diversificación de la oferta turística

Asimismo, se sugiere explorar la posibilidad de ofrecer paquetes turísticos que incluyan actividades adicionales como caminatas, recorridos por sitios arqueológicos y demás.

Cooperar con los viajeros locales para idear paquetes que abarcan transporte, alojamiento y guías especializadas.

7. Fortalecimiento de la seguridad en la ruta

Para fomentar la confianza de los ciclistas, es crucial instaurar estrategias de seguridad como la supervisión en puntos clave de la ruta, especialmente en zonas montañosas o bajo el yugo del clima adverso.

Asimismo, es prudente brindar seguros de viaje y asistencia en caso de emergencia para afrontar cualquier eventualidad.

8. Estrategia a largo plazo

En última instancia, es crucial orquestar la expansión venidera de la ruta, explorando nuevas conexiones y explorando áreas de interés dentro del departamento de Cusco o sus alrededores, con el fin de erigir la ruta como un referente esencial para el cicloturismo global.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bakogiannis, E., Vlastos, T., Athanasopoulos, K., Vassi, A., et al. (2020). Exploring Motivators and Deterrents of Cycling Tourism Using Qualitative Social Research Methods and Participative Analytical Hierarchy Process (AHP). Enlace al estudio.
- Bell, C. (2018). ‘Great Rides’ on New Zealand’s new national cycleway: pursuing mobility capital. *Landscape Research*, 43, 400-409. (Bell, 2018). Este artículo describe cómo las rutas ciclistas de Nueva Zelanda se han desarrollado como estrategia para fomentar el turismo nacional e internacional.
- Bing, D., Lingling, C., & Xuan, Z. (2015). A Literature Review on Overseas Bicycle Tourism Research. *Tourism Tribune*, 30, 116-126. (Bing et al., 2015). Una revisión de la literatura sobre turismo en bicicleta que cubre definiciones, características, productos turísticos y su impacto.
- Cope, M., Doxford, D., & Hill, T. (1998). Monitoring Tourism on the UK's First Long-Distance Cycle Route. *Journal of Sustainable Tourism*, 6, 210-223. Enlace al estudio.
- Deenihan, G., & Caulfield, B. (2015). Do tourists value different levels of cycling infrastructure. *Tourism Management*, 46, 92-101. Enlace al estudio.
- Del Castillo Muñoz, J. F., & Peralta Licona, L. K. (2022). Ciclismo de montaña en la modalidad de Downhill como alternativa de diversificación turística en el distrito de San Jerónimo-Cusco 2020.
- Han, H., Lho, L. H., Al-Ansi, A., & Yu, J. (2020). Cycling tourism: a perspective article. *Tourism Review*, 75, 162-164. Enlace al estudio.
- Malucelli, F., Giovannini, A., & Nonato, M. (2015). Designing Single Origin-destination Itineraries for Several Classes of Cycle-tourists. *Transportation Research Procedia*, 10, 413-422. [Enlace al estudio](https://consensus.app/papers/designing-single-origindestination-itineraries-several-malucelli/ec17d6d0c403528ea6522964bb85e021/?utm_source=chat)
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR). (2024). *Reportes y estudios sobre turismo de aventura en Perú*.
- Ministerio de Educación. (2022). *Resolución Ministerial N° 049-2022-MINEDU*. Perú: Ministerio de Educación.

Zhu, S. (2020). Multi-objective route planning problem for cycle-tourists. *Transportation Letters*, 14, 298-306. (Zhu, 2020). Este estudio aborda la planificación de rutas para maximizar la utilidad de los puntos de interés para los cicloturistas.

Mordor. (2023). *Análisis de participación y tamaño del mercado de cicloturismo*. Obtenido de <https://www.mordorintelligence.ar/industry-reports/cycle-tourism-market>

Salazar, H., Swanson, J., Mozo, K., White, A., & Cabada, M. (2012). Impacto del mal agudo de montaña entre viajeros a Cusco, Perú. *Journal of travel medicine*, 19(4), 220-5. <https://doi.org/10.1111/j.1708-8305.2012.00606.x>.

PromPerú. (2019). *Perfil del Turista Extranjero 2019*. Recuperado de <https://www.promperu.gob.pe/turismoin/archivos/cifraspdf/pte%202019%20-%20consolidado.pdf?zoom=100>

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (sf). *Datos de Turismo*. Recuperado de <https://datosturismo.mincetur.gob.pe/appdatosturismo/Content3.html>

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2023). *Perú: Turismo Receptivo 2023*. Recuperado de https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6827521/5907695-peru_turismo_receptivo-2023.pdf

MIDAGRI. (2024, 25 de septiembre). **Producción de miel de abeja alcanza las 2.314 toneladas al año**. Agraria.pe. <https://agraria.pe/noticias/midagri-produccion-de-miel-de-abeja-alcanza-las-2-314-tonela-37111>

ANEXOS

Instrumento aplicado

Fecha: _____

Lugar: _____

INTRODUCCIÓN

Estimado(a) ciclista o turista aventurero(a):

Estamos desarrollando un nuevo proyecto de ciclismo de aventura en la ruta Cusco-Ocobamba, que busca ofrecer una experiencia única en contacto con la naturaleza, la cultura local y los impresionantes paisajes de la región. Esta iniciativa tiene como objetivo diversificar la oferta turística en Cusco, promoviendo un turismo más activo y sostenible, que beneficie tanto a los cicloturistas como a las comunidades locales.

Su opinión es muy valiosa para nosotros. A través de esta encuesta, buscamos comprender sus expectativas y preferencias para diseñar una ruta de ciclismo que cumpla con los más altos estándares de seguridad, aventura y contacto cultural. Agradecemos de antemano su colaboración en ayudarnos a construir un destino de turismo de aventura que se adapte a sus intereses.

Objetivo de la encuesta: Comprender las expectativas y necesidades de los cicloturistas y turistas de aventura sobre una nueva ruta de ciclismo en la región Cusco-Ocobamba.

Instrucciones

Lea atentamente la pregunta y marque con una “X” la respuesta que elija como respuesta, solo puede marcar una opción.

1. País de origen:

- Perú
- Otro _____

2. ¿Cuán experimentado se considera en ciclismo de aventura?

- Principiante
- Intermedio
- Avanzado

3. ¿Qué tan interesado estaría en explorar una nueva ruta de ciclismo en Cusco-Ocobamba que incluya aventura, naturaleza y cultura local?

- Muy interesado
- Algo interesado
- Poco interesado
- No estoy interesado

4. ¿Qué aspectos valoraría más en una ruta de ciclismo? (Marque todas las opciones que apliquen)

- Rutas escénicas y paisajes impresionantes
- Presencia de infraestructura adecuada (ciclovías, señalización)
- Servicios adicionales (alquiler de bicicletas, asistencia mecánica)
- Experiencias culturales y tradicionales locales
- Otros (especificar)

5. ¿Qué tipo de actividades adicionales le gustaría realizar en esta ruta de ciclismo? (Marque todas las opciones que apliquen)

- Tours guiados por la cultura local
- Actividades de aventura (camping, escalada, etc.)
- Paradas para degustación de productos locales
- Otros (especificar)

6. ¿Qué tipo de alojamiento preferiría durante su recorrido en la ruta Cusco-Ocobamba?

- Eco-lodges o albergues sostenibles
- Campamento
- Hoteles tradicionales

- No necesito alojamiento

7. ¿Qué tan importante es para usted que esta ruta ciclista se desarrolle de manera sostenible, respetando el entorno natural?

- Muy importante
 Algo importante
 Poco importante
 No me interesa

8. ¿Cómo valoraría la participación de las comunidades locales en la oferta de servicios turísticos (alojamiento, comidas, guías)?

- Muy importante
 Algo importante
 No es relevante para mí

9. ¿Cuántos días estaría dispuesto a dedicar para recorrer una ruta de ciclismo en Cusco-Ocobamba?

- 1 día
 2-3 días
 Más de 3 días

10. ¿Qué factores serían decisivos para elegir esta ruta de ciclismo como su destino de aventura?

- Belleza natural
 Infraestructura y seguridad
 Interacción con la cultura local
 Precio
 Otros (especificar)

Panel fotográfico y otros

Anexo 1



Anexo 2



Anexo 3



Anexo 4

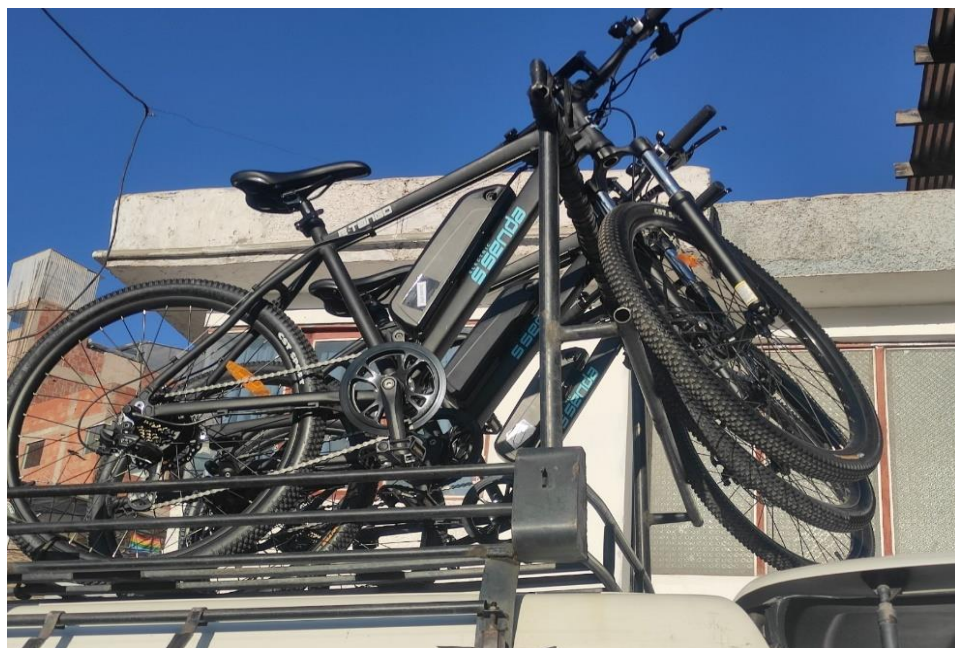


**“AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA Y DE LA
CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO”**

Anexo 5



Anexo 6



**“AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA Y DE LA
CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO”**

Anexo 7



Anexo 8



**“AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA Y DE LA
CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO”**

Anexo 9



Anexo 10

