



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS MBA**

**Gestión estratégica y los entes gestores de
la infraestructura aeroportuario nacional, Lima,
2022**

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
MAESTRO EN ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS MBA

AUTOR:

Mendoza Celis, Eduardo Sergio (orcid.org/000-0002-1090-0024)

ASESORA:

Dra. Robladillo Bravo, Liz Maribel, (orcid.org/0000-0002-8613-1882)

COASESOR:

Mg. Zuñiga Castillo, Arturo Jaime (orcid.org/0000-0003-1241-2785)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gerencias Funcionales

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

Lima-Perú

2023

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mi madre Primitiva, mi hija Kendal y mi hijo Osmel, son la razón de mi existencia que me impulsaron a asumir el presente desafío, por mi hermoso País que presenta una posición geoestratégica bendecido que requiere recuperar su soberanía aérea, a la juventud que luche por su identidad su futuro para armonizar con todas las especialidades para sacar este gran proyecto rezagado llamado Perú.

Dedico a los organismos no gubernamentales PNUD, OACI, CEPAL, IATA, BID que, con sus recomendaciones e inversiones, buscan la igualdad de oportunidades para todos en armonía con el medio ambiente, para el desarrollo de las infraestructuras aeroportuario con la conectividad aérea regional y en las zonas remotas.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios Padre eterno por todas las pruebas, a los Ingenieros aeronáuticos, Jesús Andahua, Alfredo Gallegos, a los Profesores de la Maestría MBA en Negocios de la UCV., a la compañera de clase Yesenia Varas por compartir sus conocimientos con las actividades de la Universidad y a todas aquellas personas que, de alguna forma, han contribuido a la culminación de esta investigación. Agradezco también a todos nuestros colegas que nos apoyaron de distintas formas para lograr el resultado final de esta investigación.

Índice de contenidos

	Pág.
Carátula	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Índice de Contenido.....	iv
Índice de Tablas.....	v
Índice de Figuras.....	vi
Resumen.....	vii
Abstract.....	viii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO.....	10
III. METODOLOGÍA.....	30
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	30
3.2. Variables y operacionalización	32
3.3. Población, muestra y muestreo	33
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	35
3.5. Procedimientos	38
3.6. Métodos de análisis de datos	39
3.7. Aspectos éticos.....	39
IV. RESULTADOS	41
V. DISCUSIÓN.....	50
VI. CONCLUSIONES.....	56
VII. RECOMENDACIONES.....	57
REFERENCIAS	58
ANEXOS	

Índice de tablas

	Pág.
Tabla 1. Inversiones realizadas por aeropuertos Andinos del Perú	20
Tabla 2. Inversiones para aeropuertos y aeródromos (Millones US\$)	23
Tabla 3. Validación de Expertos	37
Tabla 4. Resultados de la prueba Piloto Gestión Estratégica	38
Tabla 5. Resultados de la Prueba Piloto de la Variable Entes Gestores	38
Tabla 6. Frecuencias de la variable Gestión Estratégica y sus dimensiones	41
Tabla 7. Frecuencias de la variable Entes Gestores y sus dimensiones	42
Tabla 8. Tabla Cruzada Gestión Estratégica y Entes Gestores	43
Tabla 9. Prueba de Hipótesis	44
Tabla 10. Correlación Hipótesis General	45
Tabla 11. Correlación de Hipótesis Específica 1	46
Tabla 12. Correlación Hipótesis Específica 2	47
Tabla 13. Correlación de Hipótesis Específica 3	48
Tabla 14. Correlación de Hipótesis Específica 4	49

Índice de Gráficos y Figuras

	Pág.
Figura 1. Gestión a estándar multinivel	3
Figura 2. Indicador de la Calidad de la Infraestructura	4
Figura 3. Inversión en aeropuertos	8

RESUMEN

La presente investigación planteó el objetivo general de Determinar el nivel relación que presenta entre la gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022. Para alcanzarlo se aplicó un tipo de investigación básica, de enfoque cuantitativo, de corte transversal – correlacional. Se determinó también una población conformada por 100 personas que son gerentes y trabajadores de los aeropuertos nacionales y regionales. Como técnica se aplicó la encuesta través de un cuestionario tipo Estala de Likert, contentivo de 49 preguntas con cinco opciones de respuesta. Para el análisis estadístico se utilizó el programa SPSS V-24 a través de la observación descriptivo e inferencial. Los resultados señalan que se determinó el nivel de relación que existe entre la gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022, a través del Rho de Spearman de 0,633 donde la significancia bilateral se muestra en 0,000; siendo menor de 0,05 ($0,000 < 0,05$) con lo que se expresa claramente el rechazo de la hipótesis nula (H_0). Se llega a la conclusión que la gestión estratégica es indispensable para la consecución de las actividades conjunto con los entes gestores con la finalidad de buscar que las mismas fluyan y permitan el logro de los objetivos trazados.

Palabras Clave: *gestión estratégica, entes gestores, infraestructura aeroportuaria*

ABSTRACT

The general objective of this research was to determine the level of relationship between strategic management and the managing entities of the national airport infrastructure, Lima 2022. To achieve it, a basic research type was applied, with a quantitative approach, cross-sectional - correlational. A population of 100 people who are managers and workers of national and regional airports was also determined. As a technique, the survey was applied through a Likert scale questionnaire, containing 49 questions with five response options. For the statistical analysis, the SPSS V-24 program was used through descriptive and inferential observation. The results show that the level of relationship between strategic management and the managing entities of the national airport infrastructure, Lima 2022, was determined through Spearman's Rho of 0.633 where the bilateral significance is 0.000; being less than 0.05 ($0.000 < 0.05$), which clearly expresses the rejection of the null hypothesis (H_0). It is concluded that strategic management is essential for the achievement of the activities together with the managing entities in order to ensure that they flow and allow the achievement of the objectives set.

Key words: *strategic management, managing entities, airport infrastructure.*

I. INTRODUCCIÓN

El objetivo del estudio fue identificar las brechas existentes en la gestión estratégica y desempeño de los entes gestores de la infraestructura aeroportuaria, que permita la ejecución de políticas para la construcción de infraestructuras aeroportuarias locales, regionales y nacionales, para lograr la conectividad aérea. Además, esta pandemia del COVID19 obligo el aterrizaje forzoso de todas las aeronaves y el cierre de los aeropuertos.

Al respecto Airport Council International Europe (2021) menciona: No existe duda de que es necesario restablecer la conectividad aérea, y para ello de la mano con la resiliencia y repensar en la conectividad, para lograr y mantener la sostenibilidad, como también integrarla con los otros modos de transporte tipo multimodal que incluye corredores logísticos, y la movilidad vial urbana. En Europa la mayor parte de la Conectividad proporcionada por los aeródromos y los operadores aéreos. Cada 10% más de la conectividad aérea estima un +0.5% del PBI per cápita, La conectividad aérea debe seguir liderando la parte principal de la capacidad productividad de nuestra sociedad.

En este marco, desarrollaremos la investigación considerando las 26 Regiones que albergan 56 aeródromos públicos, 30 aeropuertos y 42 helipuertos, con un total de 128 aeródromos, datos recolectados de la plataforma digital única del Estado Peruano, datos estadísticos de la Dirección de Aeronáutica Civil (DGAC) Oficina de control Estadístico 2018 del Organismo del Estado de transporte y comunicaciones. Se evidencio con las necesidades de los usuarios solicitados por 8 Regiones al Consejo Nacional — CIP del Ente Colegiado de Ingenieros, a través de sus autoridades, los Gobernadores, alcaldes, Sociedad civil, consejeros, y los Proyectos Emblemáticos como Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (entrega de la segunda pista para el 2014; plan Maestro 2005 pág. XXVI) y el futuro aeropuerto de Chinchero (oficio N°00394-2017-CG/GPREP).

El resultado se evidencio con adendas y cuestionamientos en la gestión estratégica de los aeropuertos emblemáticos, y deficiencias en la gestión estratégica de los entes rectores del Estado Peruano con decretos supremos de

categorización y prohibición de construcción de aeródromos a más de 150 kilómetros, beneficiando a los aeródromos concesionados, afectando a los aeródromos regionales y locales limitándolos para su desarrollo. Concluyéndose la posición sesgada de la parte estratégica del Estado Peruano a través del poder ejecutivo del Ente Rector y gestor de transportes con sus Organismos Ejecutores y Especializados.

Realidad Problemática, en esta nueva realidad de una sociedad en complejidad, crisis y donde la constante es el cambio que avanza de modo permanente hacia la incertidumbre, apremia la necesidad de una planificación y gestión estrategia para que nos conduzca a un norte con seguridad hacia un futuro deseable con la oportunidad y igualdad para todos.

Al respecto se consideró el análisis de estimación de eficiencia, Brechas y estándar de gestión de la infraestructura aeroportuario público de Chile. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos En la República de Chile, (2017), en adelante (OCDE) Menciona: como en los países de la Región, el real obstáculo u oposición para crear Infraestructuras la clave no es la carencia de recursos financieros, sino las dificultadas para la gestión. Para perfeccionar su administración de sus políticas de infraestructuras aeroportuarios, desde del planeamiento estratégico hasta la implementación del proyecto aeroportuario, el entregable ha sido observado por varias barreras y los estándares de OCDE.

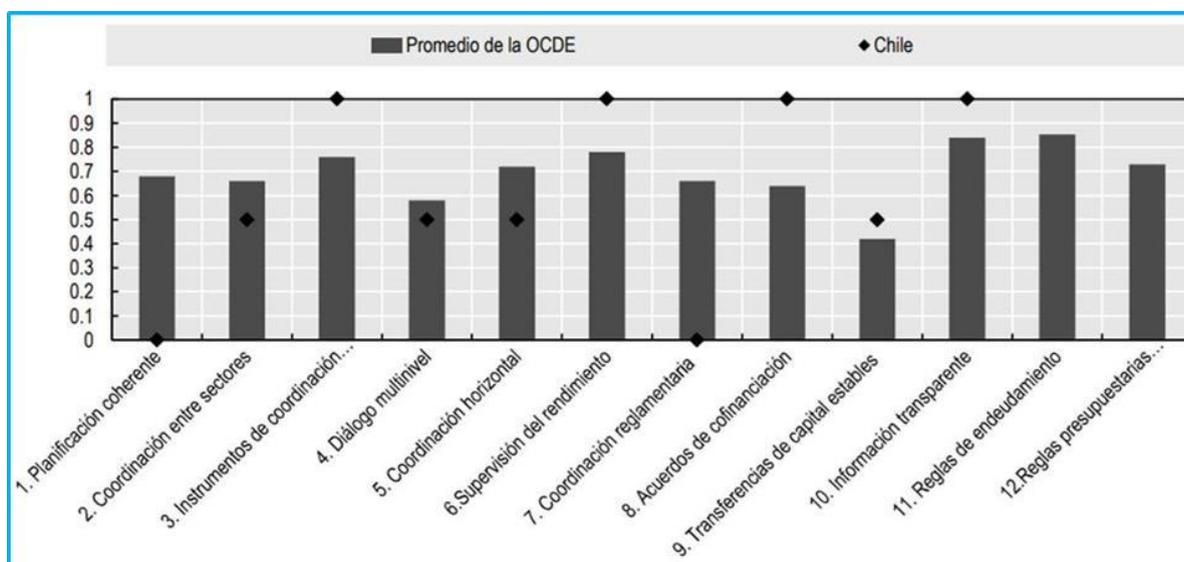
En ese sentido, la OCDE, (2017) menciona: para acortar la brecha el Gobierno de Chile define lo siguiente: En primer término, precisar con las infraestructuras: Una política para optimizar la gestión, que presente los lineamientos de éxito, ideal para un sistema eficiente de políticas públicas de infraestructuras, desde el planeamiento estratégico para la elección de una opción de ejecución, para la gestión de las APP, las consultas a los usuarios, el marco regulatorio, y la verificación infraestructuras: un marco para mejorar la gestión que aborda los factores de éxito claves para un sistema eficaz de políticas de infraestructuras, desde la planificación estratégica a la elección de un modo de aplicación, la gestión de las APP, las consultas ciudadanas, los marcos regulatorios y la evaluación de lo trazado.

En segundo término, considerar la Recomendación de la Junta del OCDE (2017) acerca de la financiación pública eficiente a los niveles del Estado; que

ofrece a los Estados asesoramiento para mitigar las fortalezas y debilidades de capacidad de financiación pública entre los diferentes rangos dentro del estado y precisar las prioridades para la mejora. Podemos evidenciar con el indicador de la Figura 1.

Figura 1

Gestión a estándar multinivel en Chile la OCDE



Elaborado por: OCDE

Las infraestructuras aeroportuarias del sistema de transporte aéreo en la República de Chile desempeñan un rol cada vez más esencial para la conexión aérea del país con el mundo, también entre sus diferentes regiones de la república y de zonas vulnerables o remotas que no presenta conectividad terrestre entre las capitales regionales.

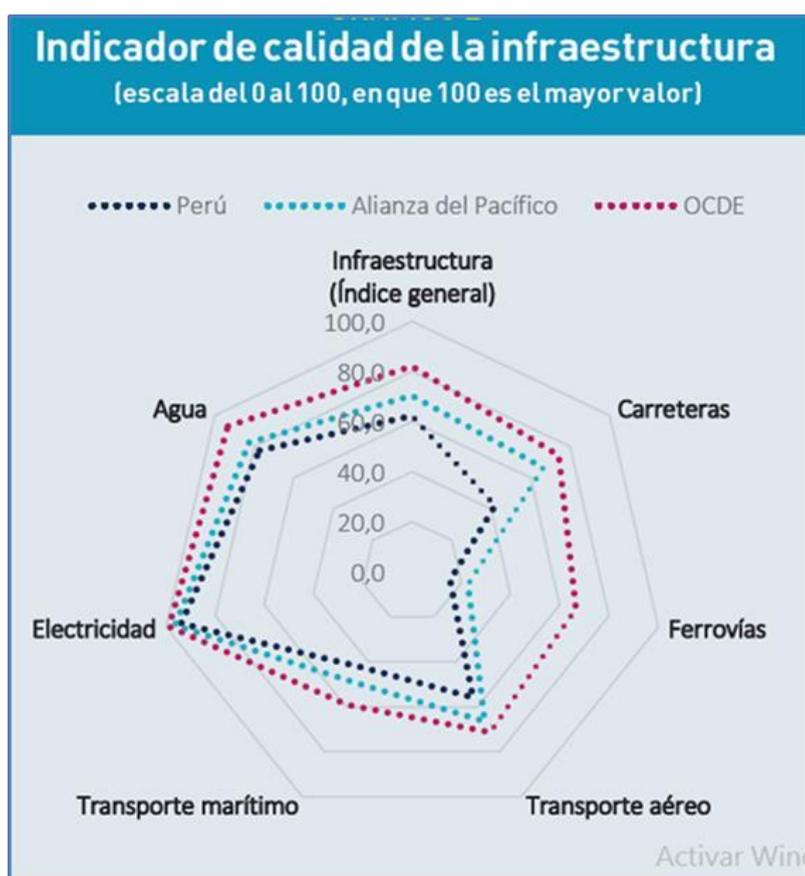
En un análisis Multidimensional del Perú realizado por la “Organización Internacional para la OCDE”, (2016) sugiere: Que el Perú diversifique su rubro económico para no permitir la caída en los «obstáculos de los ingresos reducidos de nuestras materias primas», qué ocurre cuando una nación no puede seguir desarrollándose con sus motores convencionales, que en Perú son: los rubros extractivos como la minería que sostienen el PBI, la pesca y la agricultura. Este consejo significa que Perú debe realizar inversiones en la creación de nuevos sectores productivos y la construcción de nuevas infraestructuras aeroportuarias para mantener el crecimiento económico y avanzar en una sociedad más justa con

la conectividad aérea.

Sin embargo, las necesidades de infraestructura en el Perú, según: El Ministerio de Economía - Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad, (2019) en adelante (MEF y PNIC) menciona: el Perú no ha desarrollado su infraestructura de transporte aéreo tan rápidamente como sus rivales regionales y las naciones de la OCDE. Según el Indicador de Calidad de la Infraestructura del Índice Global de Competitividad 2017-2018 (ver Figura 2), se encuentra en el puesto 85 de 137 naciones.

Figura 2

Indicador de Calidad de la Infraestructura



Fuente: Foro Económico Mundial (OCDE)

Así mismo, el indicador de brechas del sector transportes, MTC N° 1053-2020-MTC/01(30 de diciembre 2020). Los Funcionarios públicos, Ministros, Directores y Concesionarios, ante cuestionamientos el por qué se construyó el “Aeropuerto internacional de Pisco” no presenta operaciones aéreas comerciales, el por qué se demora la entrega del “Aeropuerto internacional Jorge Chávez”, el por qué se permite operaciones aéreas en el “Aeropuerto Internacional de Pucallpa”

con una plataforma pequeña, por qué se permite realizar operaciones en el “Aeropuerto de Jaén” en una infraestructura limitada y con incidentes aéreos; por qué se permite realizar operaciones aéreas en el “Aeródromo de Tingo María” presenta obstáculos por la crecida del Río Huallaga y en un eje entrada al aeropuerto está el cerro denominado la Escalera ya presento accidentes aéreos, actualmente con más recursos y otros como el “helipuerto de Chota” “variables sin respuestas o asignarle la responsabilidad al gobierno anterior”, dejando llegar la situación al punto crítico porque no tuvieron la capacidad de plantear estrategias para analizar los riesgos, prever, planificar, y los eventos los rebasó en todo sentido.

Entidades del estado peruano requieren de profesionales con solvencia profesional, moral y visionarios capaces de gestar y dar soluciones, para mejorar los planes estratégicos en infraestructuras aeroportuarios para la conectividad aérea en las 26 regiones y lugares remotos o vulnerables, optimizando la gestión, con planes estratégicos y el desempeño institucional del Órgano Rector de transporte y comunicaciones y sus entes gestores como el aérea Responsable la Dirección de aeronáutica civil DGAC. y el Organismo Rector de Supervisión de las Inversiones en Infraestructuras de Transportes OSITRAN. En tal motivo las entidades públicas y privadas tienen el reto de estar a la vanguardia del desarrollo de infraestructuras en la Región, por ejemplo, El Estado de Colombia nos lleva muchos años de ventaja, considerado uno de los Hub más grande de Sud América, en tal sentido se requiere recuperar el Hub de región y explotar nuestra posición geoestratégico como es el centro de la región para crecer y desarrollar la industria aeronáutica.

Los gestores estratégicos deben visionar, conforme a las leyes y reglamentos que rigen a estas entidades del estado destinadas a promover, instalar, facilitar, construir, regular, autorizar, controlar, fiscalizar, y auditar el desarrollo de la industria aeronáutica del Perú, como lo establece la ley de aeronáutica civil N°27261, (2000) el objetivo de lograr la conectividad aérea entre todos los pueblos del Perú, el desarrollo turístico nacional e internacional, así como la integración comercial y cultural con el resto de países y del mundo, con el consecuente desarrollo de la infraestructura necesaria; obligaciones que han dejado de cumplirse a cabalidad, y por ende han permitido el deterioro total de nuestra industria de transporte aéreo nacional, encontrándose actualmente esta

industria en una situación nada favorable; permitiéndose que compañías de capitales extranjeros dominen nuestro espacio aéreo, incluso con aeronaves de matrículas extranjeras, a comparación de las aeronaves con matrícula peruana que no son muchas.

Por otro lado, las concesiones otorgadas a LAP, ADP y AAP, han sido firmadas con adendas sin contemplar exigencias técnicas, que les han permitido realizar extensiones de plazo o al incumplimiento de metas, por no contar con el soporte y análisis del personal técnico nacional, altamente calificado en aeronáutica.

Se ha llegado al extremo que LAP, pretenda ya no construir la nueva segunda pista, cuando está debería ser entregada para el año 2022, de acuerdo a la última adenda, estando el aeropuerto internacional Jorge Chávez actualmente con saturación de vuelos en la pista actual. que no permite ingresar un avión más en determinadas horas, por falta de áreas de parqueo, por saturación de zona de control de navegación aérea de aproximación, y sobre saturación de las tomas para recarga de combustible, todo en perjuicio de los pasajeros y de la seguridad en las operaciones, cuando originalmente el proyecto del nuevo terminal y, por ende, la construcción de la segunda pista debería haberse entregado el año 2020.

Formulación de problema, el amplio desafío de la investigación que se enumera a continuación se puede desarrollar a partir de la situación problemática: Problema general. ¿Cómo se determina el nivel de relación entre la gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, 2022? Tras la identificación del problema general, se desglosan los problemas específicos de la investigación: problema específico N°1. ¿Cómo se determina el nivel de relación entre la gestión de la infraestructura regional y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, 2022?, problema específico N°2. ¿Cómo se determina el nivel de relación entre gestión pública y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, 2022?, problema específico N°3. ¿Cómo se determina el nivel de relación entre la gobernanza regional y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, 2022? y problema específico N°4. ¿Cómo se determina el nivel de relación entre las estrategias en acción con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022?

Justificación del estudio, el desafío de este estudio es reactivar la industria aeronáutica proporcionando criterios y estándares desarrollados en los Países de Colombia, Chile y Argentina que presentan ventajas competitivas en desarrollo de la Industria aeroportuario, de acuerdo Organismo Internacional de la Aviación Civil,(2017) en adelante (OACI), menciona: Plan Estratégico de Sostenibilidad del Transporte Aéreo de América del Sur, actualizar y mejorar cuatro aspectos de importancia fundamental para el sector del transporte aéreo: conectividad, seguridad operativa, seguridad institucional, fortalecimiento institucional y medio ambiente. anticiparse a las necesidades emergentes de un crecimiento tan importante con acciones estratégicas.

Al respecto de la conectividad OACI (2017) Para transportar a un pasajero de un lugar a otro con el menor número de conexiones y sin cobrar una tarifa más alta, una red debe poder considerarse "conectada". Desde un punto de vista comercial, esto significa hacer hincapié en los tiempos de conexión más cortos posibles con el mayor nivel de comodidad, lo que en última instancia beneficia a los usuarios del transporte aéreo, en ese sentido es de carácter mandatorio para las gestiones estratégicas de los entes gestores, para lograr el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarios de manera sostenible y con conectividad aérea a las 26 regiones del País, con inclusión a las regiones remotas, aisladas, vulnerables y fronterizas de nuestra selva y la cordillera.

Justificación práctica, la presente investigación ofrecería iniciativas y criterios para promover la Industria aerocomercial (infraestructuras, pasajeros y carga) para la conectividad aérea territorial en el Perú, a través de autoridades, profesionales de la materia competentes y/o los operadores aéreos, con infraestructuras y aeronaves eficientes.

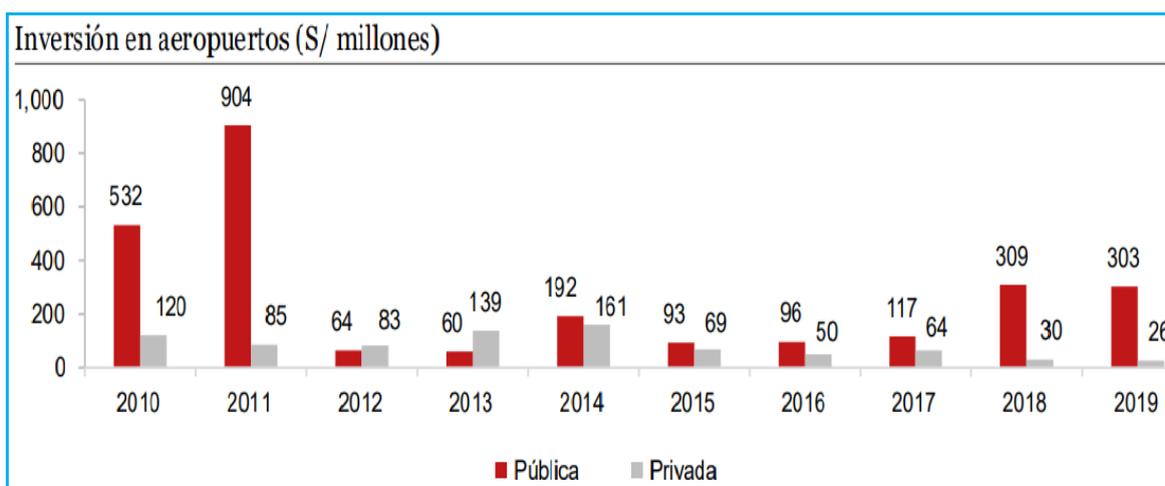
De acuerdo al informe realizado por el Schwab, (2019) de Competitividad Mundial periodo 2019-2020, en la revista Economic Forum world (WEF), menciono al respecto al Perú:

Nos posicionamos en puesto 88 de 141 economías en sector de Infraestructura, asimismo nos ubicamos en el lugar número 12 de los países de América del Sur y el Caribe, nos posicionamos debajo de nuestros vecinos, los

países: como Chile (numero 42), Colombia (numero 81), Uruguay (numero 65), Argentina (numero 68) y Brasil (numero 78). A pesar que se dio un gran salto en la inversión pública en los últimos dos años, la mayoría de los gastos corresponde a la expropiaciones o compensaciones (el 64.1% del total en el periodo 2019), si bien son necesarias para ampliación y mejora de los aeropuertos, pero no adiciona a más infraestructuras física,

Además, el Economic Forum world (2019) en adelante (WFE) menciona que se destinan los recursos para el futuro Aeropuerto Internacional de Chinchero-Cusco el monto de S/ 50.5 millones en el 2019, esta inversión solo es para movimiento de tierras, trámites administrativos o expediente técnico, se reitera la inversión a aspectos que no se relaciona a la construcción física. Como se puede visualizar la figura 3 el indicador de la Inversión Pública, como también mencionar que la inversión se concentró en Lima con el 75% y en cuzco con el 15%.

Figura 3
Inversión en aeropuertos



Elaborado: Comex Perú

Si bien es cierto es saludable las inversiones como se muestra en la presente figura, pero los resultados son diferentes porque los montos invertidos son para compensaciones o expropiaciones de terreno, mas no para incrementar más aeropuertos, lo que necesita el País.

Justificación Metodológica, se aplicarán metodología e instrumentos que servirán para analizar la aplicabilidad del marco legal, las normativas regulatorias y las recomendaciones de la OACI como también la implementación y armonización de estas, verificación de la calidad de la ya existentes a través de encuestas a los

gobiernos regionales y locales, entes colegiados y la sociedad civil, como también proponiendo políticas de desarrollo de las infraestructuras aeroportuarios.

De acuerdo con la investigación, se recomiendan los siguientes objetivos:

Objetivo general, determinar el nivel de relación que presenta entre la gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional. De igual manera se presentan los siguientes objetivos específicos, determinar el nivel de relación que presenta entre la gestión de infraestructura regional con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, determinar el nivel de relación que presenta entre gestión pública con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, determinar el nivel de relación que existe entre la gobernanza regional con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional y determinar el nivel de relación que existe entre las estrategias en acción con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.

De igual manera, se plantea la hipótesis general, existe relación significativa entre la gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuaría nacional. También, se presentan las hipótesis específicas: Existe relación significativa entre la gestión de infraestructura regional con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022. Existe relación significativa entre gestión pública con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022. Existe relación significativa entre la gobernanza regional con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022. Existe relación significativa entre las estrategias en acción con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.

II. MARCO TEÓRICO

Respecto al entregable desarrollado del proyecto de investigación, el capítulo del marco teórico y los enfoques conceptuales, muestra tres contextos de base no experimental, transversal y descriptiva uno enfocado a La diferencia de la gestión estratégica (una fuerte influencia del retraso en el desarrollo de las infraestructuras Aeroportuarios en el Perú), el siguiente relacionado al campo de la implementación de políticas aeroportuarias (presenta reservas en el cumplimiento del marco legal y la armonización de los instrumentos regulatorios respecto a las recomendaciones del Organismo Internacional de la aviación (OACI) y el otro relacionado al desempeño de los entes gestores de la industria aeroportuario (retrasos en las construcciones y limitaciones legales para fomentar el incremento de nuevas infraestructuras aeroportuarios).

Al inicio, definiremos las teorías y/o conceptos que se relacionan a las brechas de la gestión estratégica en las infraestructuras aeroportuarios internacionales, nacionales, regionales y locales; El objetivo es comprender la realidad de las carencias infraestructurales aeroportuario, así como la falta de conectividad aérea en nuestro país en relación con Colombia y Chile.

Al paso siguiente, se describe los términos de las políticas aeroportuarias y los Organismo del estado que la emiten, con la finalidad de conocer su implementación en la industria, el criterio de investigación es descriptivo, correlacional y cuantitativo.

Posteriormente definimos el desempeño de los organismos gestores estratégicos de la industria aeroportuario, consideramos el Estado Peruano, La Organización internacional de la Aviación (OACI); EL Ministerio de Transportes (MTC) — Dirección de Aeronáutica Civil (DGAC), El Organismo Supervisor (OSITRAN) y Gobiernos Regionales, con la finalidad de conocer la eficiencia de la gestión en la conectividad aérea Nacional, Regional y Local el criterio de investigación descriptivo cuantitativo.

Como base y soporte de esta investigación, se consideraron los antecedentes tanto nacionales como mundiales, teniendo en cuenta los factores y

la técnica empleada. factores y los métodos, que constituyen la base y la columna vertebral del trabajo.

Teniendo en cuenta el **contexto nacional**, se consideraron los siguientes antecedentes: Escobar et al. (2021) varias personas investigaron sobre la eficacia de las administraciones subnacionales peruanas en la gestión de la inversión pública; Menciona: El objetivo de este estudio fue evaluar la eficacia de los gobiernos subnacionales peruanos en la gestión de la inversión pública. En el estudio se utilizó una técnica cualitativa básica, no experimental, que se generó a través de una evaluación documental de diversas fuentes pertinentes al tema del estudio. Los resultados muestran que los gobiernos subnacionales tienen un mal desempeño en la gestión de las inversiones públicas debido a diversos factores, entre ellos la capacidad de gestión, dado los conocidos vacíos en la ejecución del gasto de inversión, la insuficiencia de personal y los intereses políticos que influyen en el nivel de ejecución en años no electorales. Los gobiernos regionales obtienen peores resultados que los locales en cuanto a la gestión de las inversiones, con descensos del 5,53% y del 1,30%, respectivamente.

OECD/ITF (2021) International Transport Forum: Las Perspectivas políticas: los gobiernos deben abordar la planificación de infraestructuras de forma estratégica. Un plan estratégico de infraestructuras que sea transparente, exhaustivo y se actualice con frecuencia debería servir para explicarlo con eficacia.

Las dotaciones explícitas de financiación de infraestructuras deberían estar conectadas a los planes estratégicos de infraestructuras, y deberían establecerse líneas de proyectos, como mínimo, a grandes rasgos.

Además, menciona el OECD/ITF (2021) Los gobiernos deberían reflexionar sobre las ventajas de crear organismos asesores independientes en materia de infraestructuras que ofrezcan una orientación abierta y cualificada sobre la estrategia, la planificación y el desarrollo de políticas de infraestructuras a largo plazo e intersectoriales, así como sobre las principales prioridades de inversión en infraestructuras a medio y largo plazo.

Además, en la tesis de Maestría de Vílchez (2019) Planes actuales de aplicación de políticas públicas para cumplir nuestros deberes con los refugiados del mundo en 2013-2017:

El objetivo de este estudio, que se basa en investigaciones realizadas entre

2013 y 2017, es comprender el impacto de las formas en que se implementan actualmente las políticas públicas en nuestra capacidad para cumplir con nuestras obligaciones en virtud del derecho internacional con respecto a la condición de refugiado. Se realizó una evaluación de la variable dependiente, "estrategia de implementación", y de la variable independiente, "obligaciones internacionales de los refugiados", que considera dos dimensiones: programas de asistencia y medios de vida sostenibles, mediante un enfoque cuantitativo no experimental de nivel descriptivo, sobre una muestra de 259 extranjeros que obtuvieron la condición de refugiados en el Perú entre los años 2013 y 2017. Se utilizó un cuestionario con 16 preguntas tipo Likert

Consecuentemente, Mojovich (2019) Debilidades en la gestión de las operaciones de carga aérea del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – 2018, menciona:

El objetivo de este estudio es identificar y describir las fallas de gestión que limitan la capacidad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para manejar mayor carga. Para la investigación se utilizó la estadística descriptiva, que permitió un análisis más profundo de las operaciones de carga aérea en términos de volúmenes de carga nacional e internacional. La estadística descriptiva se empleó a través de la recolección y clasificación de datos, con la presentación en forma de cuadros y/o gráficos, y en algunos casos, medidos para conocer sus características promedio. Se ha demostrado que el volumen de carga aérea puede aumentar si se desarrolla la infraestructura de una plataforma logística intermodal como un eslabón importante de la cadena logística.

Además, Melgarejo (2019) en su tesis, Utilización de una metodología de gestión para los contratos de concesión de infraestructuras aeroportuarias en Perú, menciona lo siguiente:

La etapa exploratoria indica que la Oficina de Contratos Aeroportuarios - JCA, conocida por ser burocrática, lenta y desactualizada, no ha realizado mejoras sustanciales que le permitan estar al día con los avances de la ingeniería aeroportuaria. El análisis se centra en un escenario futuro en el que se gestionan simultáneamente tres importantes proyectos de inversión aeroportuaria como son la construcción de la Ampliación del AIJCH, la modernización del sistema de pistas y cercos perimetrales del Aeropuerto de Chiclayo y la modernización del sistema

de pistas y cercos perimetrales del Aeropuerto de Piura.

Consecuentemente, Melgarejo (2019) en esta tesis se enmarca en la modalidad de investigación de tipo proyectivo y propone la adopción de una gestión por procesos y una gestión moderna y electrónica como variables dependientes. La hipótesis general de esta tesis es la mejora del desempeño de la supervisión de OSITRAN mediante la aplicación de una nueva metodología de gestión de los contratos de concesión de infraestructura aeroportuaria. La operatividad del plan está dada por el Plan Estratégico 2018- 2022, que se detalla con una clara definición de indicadores de eficacia y eficiencia. Esto permite entender los resultados, éxitos o repercusiones del plan. La hipótesis se rechaza finalmente por medio de un análisis estadístico mediante Chi-Cuadrado, que se basa en los resultados de los cuestionarios entregados a los funcionarios actuales y antiguos de la JCA.

Así mismo, Celis (2016) menciona en su tesis, de prácticas y visiones de la conectividad aérea, una comparación entre Perú, Chile y Colombia: Las naciones deben poseer las capacidades para integrarse exitosamente a la economía global en función de sus intereses nacionales. con el objetivo de exponer la situación de conectividad aérea existente en el Perú con respecto a Chile y Colombia. Es fundamental para actividades como el comercio y el turismo internacional, así como sus beneficiosos impactos en el crecimiento de las economías, contar con una conectividad aérea eficiente y de calidad que permita el acceso a más destinos con tarifas razonables. Este estudio examina el estado actual de la conectividad aérea en Perú en términos de sus componentes de políticas comerciales aéreas, relaciones comerciales aéreas y redes aeroportuarias, y lo compara con el de Chile y Colombia para entender mejor las prioridades de cada nación en esta área y cómo pretenden fortalecerla ante los desafíos inminentes.

Además en la investigación del Doctor Palacin (2016), sobre geopolítica de los aeropuertos del sur del Perú, menciona: El objetivo de este estudio es encontrar información geográfica sobre la macro región suroeste del Perú (Ica, Arequipa, Moquegua y Tacna) y la macro región sureste (Cuzco, Puno, Ayacucho, Madre de Dios y Apurímac) para desarrollar aeropuertos que permitan a la región sur del Perú atraer 20 millones de turistas anuales a través de los hubs aeroportuarios que proponemos en esta nueva geopolítica aeroportuaria en los próximos 50 años.y viajará directamente desde los hubs mundiales de turismo receptivo.

Además, en un análisis Multidimensional del Perú realizado por la Organización Internacional para la OCDE, (2016) sugiere: Que el Perú diversifique su rubro económico para no permitir la caída en los «obstáculos de los ingresos reducidos de nuestras materias primas», qué ocurre cuando una nación no puede seguir desarrollándose con sus motores convencionales, que en Perú son: los rubros extractivos como la minería que sostienen el PBI, la pesca y la agricultura. Este consejo significa que Perú debe realizar inversiones en la creación de nuevos sectores productivos y la construcción de nuevas infraestructuras aeroportuarias para mantener el crecimiento económico y avanzar en una sociedad más justa con la conectividad aérea.

Consecuentemente, Cabrera, et al. (2022) y los autores mencionan, el presente estudio buscó conocer el nivel de relación entre las habilidades gerenciales y la toma de decisiones de los trabajadores de la empresa de transportes Marvisur Lima, 2021. 130 trabajadores de la organización de tipo probabilístico conformaron la población de manera cuantitativa utilizando una metodología no experimental, descriptiva correlacional. Para la recolección de datos se utilizaron dos cuestionarios con 27 y 30 ítems cada uno en una escala tipo Likert y un alfa de Cronbach de (0,957) para habilidades directivas y para la toma de decisiones. Los instrumentos se validaron mediante el juicio de expertos (0,976). Según los resultados, el 77,6% de los encuestados, al igual que en cada una de sus dimensiones, tienen una percepción alta de la competencia directiva.

En este estudio hay que destacar los siguientes puntos en relación con el **contexto global**. Consecuentemente, Díaz (2021) menciona Estas políticas fueron implementadas, administradas y controladas principalmente por la AACC. Los indicadores de la industria muestran que tanto el programa de concesiones aeroportuarias al sector privado, realizado en cuatro fases temporales entre 1996 y 2017, junto con la progresiva liberalización del sector aerocomercial, que comenzó en la década de 1990 (y donde en el año 2012 se produce la total desregulación de las tarifas aéreas (Díaz Olariaga & Zea, 2018), y las políticas de inversión pública en infraestructuras aéreas, fueron fundamentales para el crecimiento, consolidación y fortalecimiento de la industria del transporte aéreo colombiano.

Además de las políticas públicas para la conectividad aérea, Díaz (2021), menciona lo siguiente:

Las políticas estatales más importantes de apoyo a la industria de la aviación en Colombia comenzaron a mediados de la década de 1990 y siguen vigentes en la actualidad. El gobierno colombiano no se dio cuenta de la importancia estratégica del transporte aéreo para la economía nacional hasta 2006, a la luz de la gran dinámica de la industria aérea. Valor estratégico del transporte aéreo para la economía del país. Por esta razón, aunque ciertas políticas para el sector ya se estaban implementando vía instrumentos legislativos (normas y decretos ad hoc) desde mediados de la década de 1990, fue en la segunda mitad de la primera década de 2000 cuando las políticas públicas para el sector del transporte aéreo adquieren relevancia o carácter de Estado y se presentan (definiendo planificación y objetivos) en los planes nacionales de desarrollo de país para los períodos 2006-2010, 2010-2014, 2014-2018 y 2018-2022 (en curso) (DNP, 2019).

Ripoll y Huderek, (2021) La disimilitud de rendimiento de los aeródromos exige un mejor entendimiento de las fuentes de eficiencia y ventajas competitivas. El sector del transporte aéreo está cada vez más orientado al mercado debido a la globalización, plantea dudas sobre la conexión entre las decisiones de los gestores y el rendimiento de los aeropuertos. Las cualidades y aptitudes de los directivos rara vez se tienen en cuenta en los estudios sobre la gestión de la aviación, ya que son elementos externos intangibles difíciles de medir. Los conocimientos teóricos y la experiencia práctica de los directivos se toman en consideración como elementos exógenos de la eficacia aeroportuaria en el análisis de la frontera estocástica de este estudio. El modelo analiza 12 aeropuertos polacos entre 2009 y 2017. Los resultados muestran una diversidad de aeropuertos con diferente número de pasajeros como eficientes.

Ripoll y Huderek (2021) La experiencia de los altos directivos, cuando se adquiere en el mismo aeropuerto, tiene un impacto positivo en la eficiencia técnica de los aeropuertos. Los aeropuertos con una gestión inestable son más ineficientes desde el punto de vista técnico. Independientemente del nivel de eficiencia, algunos aeropuertos cambian su dirección después de las elecciones nacionales, lo que sugiere que los directivos son elegidos por interés político más que por sus conocimientos especializados o su experiencia previa en la gestión de la aviación. Los resultados sugieren que unos conocimientos más prácticos mejoran el rendimiento de los aeropuertos. Los aeropuertos con mayoría de propiedad

gubernamental que son los más grandes aumentan su eficiencia de forma significativa, lo que sugiere que las decisiones políticas pueden ser discriminatorias en detrimento de los aeropuertos gestionados por las autoridades regionales y municipales.

El Banco Interamericano de desarrollo (2019) En adelante (BID), es un ente que financia y promociona proyectos de infraestructuras con rentabilidad social.

Las brechas en infraestructura aeroportuario, no solamente es un indicador de resultados para acceso necesario básico. El presente análisis de Las brechas se enfoca en mayor ámbito. Considera las prioridades de la inversión direccionada a acortar las brechas debe complementar con un conjunto de lineamientos que vinculen a la mejora de la calidad del acceso para los servicios públicos, el diseño e implementación de herramientas de gestión que impulsen la previsión de recursos, con relevancia el estándar de calidad en la mejora de la gestión de proyectos de inversión pública, como las coordinaciones y articulaciones continua entre el sector y el privado.

Además, BID (2019) la inversión en infraestructuras debe vincularse a las especificaciones propias del Perú considerando las oportunidades que brinda y con alcance a la adaptación y medir los riesgos asociados a su geografía y el clima cambiante. Teorías relacionadas al tema: El marco teórico se basa en ideas relativas a los datos de la exploración, precisamos con la gestión estratégica, y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario. Para comenzar esta parte se considerarán los fundamentos conceptuales del estudio.

Cabe mencionar a Koros (2018) en su tesis de: Efecto de los impulsores de la gestión estratégica en el rendimiento de los aeropuertos de Kenia; Menciona:

El principal objetivo de este estudio es determinar cómo influyen los elementos de gestión estratégica en el rendimiento de los aeropuertos de Kenia. Los objetivos específicos de esta investigación es mostrar el impacto del capital humano estratégico en el desempeño del aeropuerto de Kenia, el impacto de la estrategia de seguridad y protección en el desempeño del aeropuerto de Kenia, el impacto de las prácticas estratégicas de gestión centradas en el cliente en el desempeño del aeropuerto de Kenia y el impacto de la estrategia de seguridad en el desempeño del aeropuerto de Kenia. Uso de las TIC en el desempeño del aeropuerto de Kenia. Las teorías de maximización de beneficios, basada en

recursos, de contingencia y de stakeholders fueron los fundamentos de la exploración. El estudio empleó métodos de investigación descriptivos y correlacionales.

Además, Koros (2018), evaluó a 2078 encuestados conformaron el grupo demográfico objetivo, que representa todos los niveles del negocio, desde la alta gerencia hasta los empleados que apoyan directamente las operaciones aeroportuarias en todos los aeropuertos de Kenia. Los cuestionarios se enviaron aleatoriamente a una muestra de 120 encuestados de todas las divisiones de la organización tras un estudio piloto en el que participaron 20 jefes de departamento del JKIA. El análisis de las variables se usó el software estadístico SPSS (versión 20.0), un programa estadístico para las ciencias sociales.

Para evaluar los datos cuantitativos, se aplicaron estadísticas tanto descriptivas como inferenciales. Se empleó un muestreo aleatorio simple con selección estratificada. La investigación de las conexiones entre las variables se realizó mediante el análisis de correlación de Pearson. Se descubrió que la variable dependiente desempeño organizacional y cuatro variables independientes (tecnología estratégica de información y comunicación, enfoque estratégico en el cliente, estrategia de seguridad y protección y capital humano estratégico) tenían una conexión lineal algo positiva.

Además, Konstantinos, et al. (2018) Optimizing airport schedule displacement and acceptance is known as "minding the gap." Part A of the research on transportation: policy and practice, menciona lo siguiente:

En los aeropuertos con controles de franjas horarias en todo el mundo, existen graves problemas de congestión que requieren atención. La investigación sobre la programación de franjas horarias se ha concentrado principalmente en modelos de programación que asignan la capacidad aeroportuaria maximizando la eficacia de la programación. Sin embargo, el impacto de las opciones de asignación de franjas horarias en la aceptación de los horarios de franjas horarias no está adecuadamente cubierto en la investigación disponible.

Consecuentemente Konstantinos et al. (2018) Este estudio tiene como objetivo examinar el equilibrio entre la eficacia de la programación y la infrautilización de los horarios de franjas horarias por parte de las aerolíneas, tal como se refleja en varias medidas de desplazamiento de horarios. Se crean y

resuelven dos modelos de programación bi-objetivos teniendo en cuenta varios objetivos de desplazamiento total y máximo permitido de franjas horarias.

Sobre los datos de programación reales, se utilizan los modelos sugeridos. Sin reducir significativamente la eficiencia de programación, se logran ganancias significativas en las medidas de aceptación de programación. Las ineficiencias en la programación facilitan que el coordinador del aeropuerto asigne horarios que finalmente se usarán con más frecuencia y, por lo tanto, son aceptables.

Al respecto, Muturi y Ogutu (2018) A case study of Kenya's airports authority illustrates the effects of centralizing procurement operations on state business performance, menciona:

La mayoría de las empresas que utilizan procesos de adquisición centralizados tienen dificultades para mejorar el rendimiento de la organización. Se utilizó un estudio de caso de la Autoridad de Aeropuertos de Kenia para evaluar las implicaciones de centralizar las operaciones de adquisición en el desempeño de las empresas estatales. Los objetivos específicos del estudio fueron determinar cómo la gestión de las relaciones con los proveedores afecta el desempeño de las empresas estatales, cómo la comunicación afecta el desempeño de las empresas estatales, cuánto se cumple con las normas de contratación con respecto al desempeño de las empresas estatales y cómo la automatización de las adquisiciones funciones afecta esos objetivos.

Además, Muturi y Ogutu (2018) indica que 1490 empleados de la sede de Nairobi de la Autoridad Aeroportuaria de Kenia constituyeron la población de estudio y que se empleó una técnica de investigación de estudio de casos. El estudio utilizó una estrategia de muestreo estratificado desproporcionado junto con un propósito para elegir un tamaño de muestra de 135 encuestados. Con el fin de comprobar la validez y fiabilidad de los cuestionarios previos a la investigación, se realizó un estudio piloto. Se utilizó una herramienta estadística para científicos sociales llamada SPSS para examinar los datos recopilados utilizando un enfoque de análisis de datos de estadísticas descriptivas.

Seguidamente, Muturi y Ogutu (2018) La conexión entre los datos de la exploración y los resultados del análisis, que se presentaron en tablas y gráficos, se verificó mediante un análisis de correlación. El estudio indicó que las actividades de adquisiciones centralizadas eran muy importantes para determinar el nivel de

desempeño de una organización porque mejoraban la uniformidad de los procesos de adquisiciones y desalentaban la ocurrencia de anomalías en su implementación. Según los hallazgos del estudio, las operaciones de adquisición centralizadas tienen varias implicaciones significativas en el desempeño comercial estatal, incluida la automatización, la comunicación, el grado de cumplimiento de los requisitos de adquisición y la gestión de relaciones con los proveedores.

Con respecto a las teorías de la presente investigación que sustentan las variables en contexto, iniciamos en primer término lo referido a la gestión estratégica, Meyer et al. (2017) En los últimos 20 años, el objetivo de los estudiosos de la gestión estratégica ha sido principalmente tratar de entender qué decisiones y acciones son necesarias para lograr una ventaja competitiva. Y los estudiosos de la iniciativa empresarial se han centrado en gran medida en tratar de comprender cómo se descubren y explotan las oportunidades de crear bienes y servicios futuros para crear y hacer crecer nuevas empresas. Los investigadores de la gestión estratégica se han interesado sobre todo por las empresas relativamente grandes. Y los investigadores del espíritu empresarial han estudiado y siguen estudiando sobre todo las pequeñas y medianas empresas.

Peñalosa, et al. (2018) Retos y oportunidades en el aeropuerto de Dorado Punto de vista regional y urbano. De este modo, los entes gestores han llegado a comprender la importancia de crear nuevas estrategias de planificación para la terminal del aeropuerto y sus alrededores inmediatos con el fin de maximizar la función de los aeropuertos en el terreno. La ampliación de actividades identificadas tangibles e intangibles, la diversificación de bienes y servicios en los alrededores de los aeropuertos altera la idea de los aeropuertos como algo más que un simple centro de transporte que acorta eficazmente las distancias a escala mundial. En un mundo cada vez más globalizado, se pide a los aeropuertos que diseñen nuevas formas urbanas basadas en los beneficios que pueden aportar a las empresas e industrias que necesitan una conexión continua y fluida con el exterior: rapidez, agilidad y accesibilidad Valles, (2011).

La revista Iberoamericana señala Martínez, et al. (2020) y varias personas investigaron, Sobre el vínculo entre la gestión pública y el desarrollo local sustentable de las ciudades de Oaxaca, 2000-2017: Se examinó el vínculo entre el uso de los fondos municipales y el desarrollo local sostenible en las ciudades de

Oaxaca de 2000 a 2017, con especial atención en la adopción de la gestión pública en los gobiernos locales. Se emplea una técnica cuantitativa para crear una base de datos mediante la recopilación previa de datos verificados de las organizaciones gubernamentales.

La hipótesis se comprueba mediante estadísticas descriptivas y métodos de regresión. Los resultados indican que los factores investigados tienen una alta asociación, especialmente porque la gestión pública a lo largo del período 2000-2017 reveló la presencia de una relación directamente proporcional con el crecimiento local sostenible. Esto es así para que la gestión pública de las ciudades pueda satisfacer más eficazmente las necesidades de sus residentes y comunidades locales. Por lo tanto, estos resultados se consideran una fuente de información para las recomendaciones de políticas públicas localistas dirigidas a mejorar los gobiernos locales.

Respecto al, Planeamiento financiero, el planeamiento de inversiones de AAP, (2021): Aeropuertos Andinos del Perú, es la compañía que desde el 2011 administra la concesión del segundo grupo de Aeropuertos de las Regiones. presenta una estimación de inversiones por ejecutar para el periodo de los años 2021 al 2025 se visualiza en la tabla 1 las proyecciones de inversión se describen en su totalidad a continuación a realizar en el periodo 2021-2025, las cuales son parte de las obras del periodo remanente e igualmente se encuentran tipificado en el documento oficial de la Concesión.

Tabla 1

Las inversiones realizadas por Aeropuertos Andinos del Perú, Expresado en soles (S/.)

Obras civiles	2021	2022	2023	2024	2025
AREQUIPA	17,261,000	30,194,000	541,453,000	575,649,000	411,485,000
AYACUCHO	6,851,000	26,771,000	23,633,000	8,565,000	15,241,000
JULIACA	10,929,000	71,045,000	71,216,000	8,565,000	15,241,000
PUERTO MALDONADO	6,614,000	28,948,000	39,130,000	8,565,000	15,241,000
TACNA	7,372,000	28,136,000	35,917,000	8,565,000	15,241,000
Otras obras	-	-	-	-	-
Equipamiento	12,759,000	10,765,000	7,390,000	-	-
Total	61,786,000	195,859,000	718,739,000	609,909,000	472,449,000

Fuente: AAP 2021. Elaboración propia.

Plan estratégico Nacional de infraestructura aeroportuario para la competitividad (2018) en adelante PNIC:

1. Remodelaciones y Ampliaciones de los servicios aeroportuarios del Aeródromo de Piura, con un costo de (S/977,000,00 de nuevos soles): Este aeródromo es parte del 1er. Conjunto de Aeródromos Regionales concesionados. Las Remodelaciones del campo de aterrizaje, que conformará de una nueva plataforma para el embarque y desembarque y la logística, permitirá el incremento anual del flujo de pasajeros hasta en 8 por ciento, logrando una cifra de hasta 31 millones a 2021.

2. El tercer grupo de Aeropuertos Regionales con una inversión de (S/.1.299,000.00 de nuevos soles): En el presente grupo se ejecutarán las ingenierías especializadas de ampliación, actualización y mejoramiento de conectividad multimodal de los 8 aeródromos regionales en las localidades de la región Moquegua (Ilo), Región de San Martín (Rioja), la Región de Huánuco (Tingo María), Jaén, Jauja. En las zonas de Cajamarca, Loreto y San Martín se encuentran los aeródromos. El Aeródromo de Yurimaguas es el acceso principal a la selva alta de la región de Loreto se interconecta con las ciudades de Jeberos, Tarapoto e Iquitos, Al ejecutarse los proyectos, se beneficiarán con una torre de control, una plataforma con terminales, lado aire ampliados, y equipamiento de radio ayudas de aeronavegación. La inversión en el proyecto abrirá los corredores turísticos, con mayor dinamismo y flujo de turistas a los lugares arqueológicos como el Kuélap, y las bondades de la naturaleza paisajista como: Laguna El Sauce, Lamas, Alto Mayo, la Catarata de Gocta, y Ruta de Aves del Norte,

Con un compromiso de inversión de \$2,548.5 millones de dólares para las siguientes Infraestructuras aeroportuarios: Primer grupo y segundo grupo de aeropuertos regionales; Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; de los cuales hasta fecha se ha estimado un capital invertido de \$549,100 millones, la mayor parte del costo es solo para indemnizaciones y litigios.

Origen: Resolución Ministerial 362-2016 MTC/01, (2016) La tipología de Inversión del modelo APP ha logrado las siguientes metas: Por una parte, se tienen concesionados 20 aeródromos, participando con una asignación de US\$

1,848,000.00 de dólares americanos, que, entre los proyectos más importantes, incluye inversiones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con un compromiso de US\$ 1.061.000,00 y el Aeropuerto Internacional de Chinchero con US\$ 599.000,00. Aeropuerto principal Jorge Chávez, 1er. Conjunto de Aeródromos Regionales, 2do. Conjunto de Aeródromos Regionales, El Nuevo Aeródromo Internacional de Chinchero — Cusco; en cuanto a las concesiones de los aeródromos, En las cláusulas de la concesión, se tipifica que la Compañía concesionaria se encarga de la gestión, dirección y ejecución de obras de actualización del terminal, que impulse la conectividad regional, el crecimiento sostenible y equilibrado de las potencialidades regionales.

Definición: Grozdanovska, et al. (2017) El proceso de calcular el capital necesario para llevar a cabo las operaciones comerciales de una organización se conoce como planificación financiera. En términos de provisión de activos, inversiones y administración del efectivo de la organización, es el proceso de desarrollo de la política financiera. La planificación financiera es un proceso de formulación de objetivos, políticas, procedimientos programas y presupuesto que se refieren a las actividades financieras de la organización.

Además, Grozdanovska, et al. (2017) y los autores mencionan: La planificación financiera significa: Proporcionar los fondos adecuados, proporcionar un equilibrio adecuado entre los fondos entrantes y salientes, preparar programas de crecimiento y desarrollo que garanticen la sostenibilidad a largo plazo de la organización, disminuir la incertidumbre respecto a los cambios del mercado a los que la organización puede enfrentarse, disminución de la incertidumbre que pueda afectar al crecimiento de la organización, ayudar a proporcionar estabilidad y rentabilidad.

Modelos teóricos: Lurtz, et al. (2017) El proceso de planificación financiera está generalmente consensuado e incluye seis pasos: (a) establecer la relación, (b) recopilar datos y discutir los objetivos, (c) analizar y evaluar la situación financiera actual, (d) revisar las recomendaciones, (e) implementar el plan financiero, (f) comparar y revisar los resultados (Certified Financial Planning Board, 2017). Si bien la teoría y el proceso están relacionados, tienen propósitos diferentes (Bacharach, 1989; Sutton & Straw, 1995). La teoría es fundamental para el desarrollo de un campo de estudio. Normalmente, la teoría conduce a la investigación, la

investigación informa a la práctica y la práctica, en última instancia, reinforma la teoría (Klontz, et al. 2015). Por su parte, los procesos describen un conjunto de acciones o procedimientos.

Estructura de capital: anuario estadístico, MTC., (2020) en referencia a la estructura de capital se refiere: Las Concesiones realizadas en las Infraestructuras aeroportuarios con el objeto de impulsar, aumentar el flujo de pasajeros y aeronaves para generar el desarrollo y conectividad aérea del País a través de las infraestructuras de transporte; se hace entrega en concesión a los inversionistas privados por un tiempo definido, para impulsar más aeródromos y ejecutar las obras de ingenierías aeronáutica aeroportuario (de diseño, mantenimiento, construcción y mejoramiento) y las operaciones de los aeródromos, siendo el objetivo de brindar un transporte aéreo de conectividad y rentabilidad social y acceso la oferta de bajo costo en los aeródromos, así como elevar el servicio de calidad que se brinda y promocionar los aeródromos fronterizos y la conectividad aérea territorial.

Actualmente el Perú cuenta con 32 contratos de concesiones en infraestructuras de transportes, de los cuales se planifico la inversión para aeropuertos y aeródromos, la suma de US\$2 663,8 millones como se ve en la tabla 2 y en el primer grupo de aeropuertos regionales con un incremento del 99,1% (US\$ 7,5 millones).

Tabla 2

Inversiones para aeropuertos y aeródromos (Millones de US\$)

AEROPUERTOS	Año de Inicio	Plazo (años)	Compromiso de Inversión	Ejecutados					Total ejecutado
				2016	2017	2018	2019	2020	
AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ	2001	30	2,261,5	12,3	10,2	2,1	0,3	0,0	350,0
PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS REGIONALES	2006	25	207,7	2,4	9,2	3,7	7,5	15,0	133,3
SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS REGIONALES	2011	25	79,2	0,0	0,0	3,3	0,0	0,0	65,8
TOTAL			2,548,5	14,7	19,5	9,1	7,8	15,0	549,1

Fuente: MTC – OSITRAN, Elaborado: MTC - OGPP

Como se puede precisar presenta una brecha, hasta fecha no se logró

invertir el monto del compromiso asumida, solo se invirtió la quinta parte en indemnización y litigio de terrenos. Mas no para promocionar nuevas rutas y aeropuertos para la conectividad territorial.

Respecto al Origen, Caselli y Negri (2022) menciona esta teoría, los operadores de capital privado y los capitalistas de riesgo han revolucionado el sistema de orden jerárquico, ya que la financiación de los fondos propios es anterior a la financiación de la deuda en algunos casos. Esto se debe a la necesidad de una mayor transparencia y a la reducción de la asimetría de la información entre los financiadores tradicionales, como los bancos y las empresas, donde la necesidad de fuentes de financiación es sólo una parte del conjunto del problema a resolver. Respecto a la investigación la tipología de inversiones es APP el monto presupuestado es de US\$2 663,8 millones para los Proyectos aeroportuarios: Aeródromo principal de Jorge Chavez-Lima; el nuevo Aeródromo Internacional de la Región del Cuzco Chinchero, Primer conjunto de aeropuertos regionales y el segundo conjunto de aeropuertos regionales.

Definición: Fernández y Medina (2015) La asignación del costo tiene que obtener financiamiento, es nombrado como costo de capital. Las organizaciones dedicadas a actividades lucrativas, como las empresas, suelen tener acceso a diversas organizaciones y entidades no gubernamentales para obtener financiación, como préstamos, deuda, capital social, capital de explotación y reinversión de beneficios. Las decisiones de financiación de los proyectos están en consonancia con el modo en que se financian las empresas. Por ejemplo, se dice que una empresa está apalancada si utiliza la deuda para pagar sus necesidades. El grado de apalancamiento viene determinado por la cantidad de deuda empleada en comparación con los fondos propios o el capital para financiarse. El grado de apalancamiento de la empresa aumenta a medida que aumenta el porcentaje de deuda utilizado.

Modelos teóricos: Abeywardhana (2017) Estructura de capital, actualmente se mantiene como un rompecabezas para los expertos de las finanzas. La pertinencia del estudio es verificar y contrastar varias teorías sobre la estructura de capital, que están propuesto en el argot financiero para clarificar la toma de decisiones del sistema de capital de las organizaciones con actividades lucrativas. tomando como punto de partida la hipótesis de irrelevancia de la estructura de

capital planteada por Modigliani y Miller (1958), el cual analiza y examina varias teorías que se han propuesto para sustentar la estructura capital.

Además, Abeywardhana, (2017) Después del modelo de irrelevancia de la estructura de capital, que se basaba en la premisa del mercado de capitales ideal, surgieron tres ideas principales. El modelo de la estructura inadecuada. La hipótesis de la estructura inadecuada parte del supuesto de que las empresas mantienen una relación saludable entre la deuda y el capital y estabilizan el beneficio y el gastode la financiación de la deuda y el capital. La teoría del Pecking Order (Myers, 1984) conlleva a que las empresas se alinean a una jerarquía de financiación que controla bajo un estándar mínimo el problema de la asimetría de información. Pero ninguna de estas dos teorías proporciona una información detallada la razón del porque algunas empresas prefieren la deuda y otras prefieren la financiación de capital en diferentes escenarios.

Consecuentemente, Abeywardhana (2017) Otra teoría de estructura de capital ha sido considerada recientemente por Baker y Wurgler (2002), la práctica del momento oportuno del mercado, que define la estructura de capital actual como el resultado acumulativo de los intentos pasados de sincronizar el mercado de acciones. El comportamiento emisor de la sincronización del mercado ya ha sido bien establecido empíricamente por otros, pero Baker y Wurgler (2002) muestran que la influencia del market timing en la estructura de capital es regular y continua. Así que las predicciones de estas teorías actuaron a veces de forma contradictoria y la pregunta de Myers (1984), de 32 años de antigüedad, "¿Cómo selecciona las compañías su estructura de capital? sigue vigente.

Presuposición filosófica: En la tesis de Strategic Management de Chepkoech (2021) que cito a Žukauskas et, al (2018), menciona sobre: La filosofía de la investigación conforma el enfoque cosmovisión de las investigaciones sobre el mundo social, la fundación del conocimiento, la clase del conocimiento inventado y las suposiciones imperativos. Existen dos filosofías principales que detallan sobre cómo las personas llegan a aprender lo que aprenden, a saber, la ontología y la epistemología. La ontología se refiere al estudio lógico del acontecer, la naturaleza del ser, la realidad o la existencia y los tipos esenciales básicos del ser y sus asociaciones (Al-Ababneh, 2020). Se ocupa de las investigaciones de las entidades existentes y de la categorización de dichas entidades, asociadas jerárquicamente,

y clasificadas con respecto a las diferencias y similitudes.

Por otro lado, la epistemología es la clase de filosofía que se ocupa del alcance y la naturaleza del conocimiento, que también puede considerarse como teoría del conocimiento. Se ocupa de lo que constituye el conocimiento, de cómo se puede obtener el conocimiento, así como del grado en que se puede obtener el conocimiento pertinente a una entidad o materia (Al-Ababneh, 2020).

Naturaleza de las teorías y conceptos científicos: Artículo de Teorías científicas, de Córdoba (2017) Quienes mantienen la presente posición admiten la concepción general de que las hipótesis científicas deben facilitar conocimientos acerca de una zona de la realidad, puesto que mediante las construcciones se propone mostrar un conglomerado de eventos, de cualquier área de predominio y pericia. Considerando conseguir el dominio predictivo y explicativo calculan entre las metas de una teoría científica. El entendimiento sintáctico de las teorías científicas en la cosmovisión actual considerado como tradicional respecto a las ciencias se inicia a partir de una idea básica de las teorías científicas son estructuras de enunciados y hipótesis enunciadas para explicar las uniformidades contempladas en el cosmos del universo (del campo de la realidad de que trate), relacionado a la deducción, en tal sentido, las teorías científicas constituyen estructuras hipotético deductivo. Las teorías son mostradas, por un lado, sectores lingüísticos y por otro lado los entendidos como hipotéticos.

Este grupo acepta la amplia premisa de que, puesto que las teorías científicas pretenden explicar un determinado conjunto de sucesos, deben tener un conocimiento profundo de un área concreta de la realidad. Creen que uno de los objetivos de una teoría científica es tener capacidad explicativa y predictiva.

Principios y fundamentos de las teorías: Según el trabajo de Alarcón, et al. (2017). sobre la teoría fundamentada en el marco de la investigación educativa, la teoría fundamentada permite explicar los vínculos que ya existen entre dos o más categorías de una realidad observable. Los autores consideraron construirla como una teoría fundamental que ayudara a los analistas cualitativos y diera pruebas a las investigaciones propuestas en el área en la que trabajan. Según la metodología de Giraldo (2011), la teoría fundamentada es capaz de generar ideas, teorías e hipótesis directamente a partir de los datos y no de marcos teóricos previamente existentes.

En secuencia, Alarcón et al. (2017) citan por primera vez a Glaser (1992), Define la teoría fundamentada como una estrategia de investigación para la recogida de datos que hace uso de una serie de técnicas para proponer una teoría inductiva sobre un tema sustancial. Una formulación teórica, o una colección cohesiva de hipótesis conceptuales, sobre el tema investigado, es el resultado del producto final del análisis.

Según los fundadores de esta teoría, si la ejecución se ha hecho bien, satisface todos los requisitos para ser reconocida como estudio científico riguroso. Tras una revisión de la aplicación de la metodología, podemos identificar tres etapas principales que sirven de base a los diseños metodológicos de las referencias, a saber, el muestreo teórico, el método de comparación constante y el desarrollo de teorías novedosas basadas en el análisis de datos de la investigación. Gracias a las definiciones de los autores y las instituciones representativos del sector aeroportuario han sido citados líneas arriba, nos permite identificar las variables y sus dimensiones de la presente investigación que seguidamente se definió:

Variable 1: La gestión estratégica de la presente investigación presenta cuatro dimensiones: gestión de infraestructura, gestión pública, gobernanza regional, estrategia en acción, Bryson y George (2020), a continuación, se define:

La dimensión es gestión de infraestructura, Pretende orientar la formulación y ejecución de actividades que mejoren la gestión para obtener un territorio más resiliente y sostenible, maximizando la producción de servicios ecosistémicos y las ventajas que proporciona la naturaleza como soporte de la vida, Calaza (2019).

La dimensión es gestión pública, La formulación de las políticas de infraestructura carece del marco legal que ordena el desarrollo territorial coordinado y establece la planificación urbana como función pública; Las políticas públicas se inclinan a favor del intervencionismo privado en el desarrollo socioterritorial y, cuando se construyen las ciudades, se priorizan los intereses privados por encima de los públicos, Prado (2020).

La dimensión es gobernanza regional, Entre dos definiciones diversas, el término " gobernanza " también cambia con frecuencia. Una concepción de la

gobernanza se centra en la coordinación centralizada de las autoridades públicas, mientras que otra considera la gobernanza como una coordinación descentralizada basada en la actuación de agentes privados que compiten y se coordinan a través de los precios y otras señales del mercado. Las concepciones que se sitúan en medio de estos dos extremos permiten la coordinación de los agentes privados, pero suelen estar sometidos a algún tipo de jerarquía pública, Palestini (2017).

La dimensión es la estrategia en acción, En el desarrollo y despliegue de la estrategia se utilizó por primera vez un método lineal e incluso unidimensional como resultado de la importante transición del entorno militar al empresarial. un método unidimensional y lineal. Se trata de una reacción a la necesidad de las empresas de gobernar y controlar sus mercados y, por tanto, de diferenciarse de sus rivales, Maldonado et al. (2017).

Variable 2: Entes gestores de la presente investigación presenta cinco dimensiones: visión compartida, liderazgo que organice, toma de decisiones, actuación y agentes de cambio.

Dimensión es visión compartida, Los líderes trabajan para imaginar el futuro que quieren crear considerando el tipo de futuro que desean crear más allá de los límites del tiempo, siendo entusiastas y comunicando con claridad para que adopten esa visión como propia, despiertan las emociones de la gente, se sientan dueños de ese objetivo, inspirar a otros trabajadores a realizar sus propias visiones para avanzar en los objetivos compartidos, en la consecución de un objetivo y visión común Márquez et al. (2019).

Dimensión es liderazgo que organice, Al considerar la gestión múltiple de las empresas y las diversas funcionalidades centradas en el crecimiento exponencial de la gestión organizativa, el liderazgo es un componente crucial en la dirección correcta. En consecuencia, el papel del líder es crucial para el posicionamiento o la desaparición de la empresa. La posición de liderazgo tiene un impacto crítico en el posicionamiento o la desaparición de una empresa, Izquierdo (2017).

Dimensión es toma de decisiones, el método a través del cual la alta dirección de una empresa elige y pone en práctica planes de acción para hacer frente a problemas y oportunidades se conoce como toma de decisiones estratégicas. La dirección de una empresa elige y aplica estrategias para hacer frente a las oportunidades y dificultades tanto internas como externas.

Oportunidades y problemas tanto dentro como fuera del organismo. Estas elecciones permiten articular de forma coherente las capacidades y los recursos de la organización para garantizar la consecución de las metas y los objetivos institucionales, así como la estrategia institucional, permitiendo la mejora continua o los cambios de planificación estratégica realizados por la empresa con éxito, Rodríguez y Pinto (2018).

Dimensión es actuación, Reconociendo las dificultades que se avecinan, Grupo SURA persistió en el fortalecimiento de su sistema de ética y gobierno corporativo, el cual está construido sobre los principios de transparencia, equidad, responsabilidad y respeto como base para el éxito sostenible de la empresa, SURA (2017)

Dimensión es agente de cambio, Esta situación puede evaluarse con mayor precisión haciendo hincapié en la variedad de orígenes que tiene el cambio, dado que puede estar influido por el desarrollo o el efecto de una serie de variables dinámicas (tecnología, procesos, estrategias y procedimientos), que a su vez pueden estar influidas por fuerzas internas y externas como el capital humano, la política empresarial y la estrategia. Según este punto de vista, la organización no debe ser considerada como un atributo emergente del cambio, de manera que, por un lado, la organización lidera el cambio, pero al mismo tiempo, en este proceso, se regenera a sí misma, Pérez et al. (2017).

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

Dado que esta investigación sólo considera los fundamentos teóricos del tipo de investigación básica, de enfoque cuantitativo, de corte transversal y correlacional.

Se inició con el enfoque cuantitativo, Babativa (2017) menciona sobre: La búsqueda del conocimiento científico da lugar a la investigación cuantitativa, que se define por la comprensión de la verdad que hay detrás de muchos fenómenos sociales que son comprensibles por la mente humana. Mediante el uso del intelecto humano, Los datos sirven para explicar y predecir y son los resultados de las mediciones realizadas sobre las variables observables del tema de investigación.

Luego la investigación no experimental, Babativa (2017) menciona: Debido a que las variables independientes no se alteran a propósito, el diseño no experimental es diferente del diseño experimental. datos sistemáticos de la prueba empírica, cuando el sujeto del estudio está fuera del control inmediato del investigador. En otras palabras, los diseños no experimentales pueden utilizarse para categorizar en longitudinales y transeccionales.

Característica transeccional o transversal según, Hernández (2018) En su libro, sobre métodos de investigación, Los datos se recopilan mediante diseños de estudios transeccionales o transversales en un momento determinado. Su objetivo es describir las variables, observar la frecuencia con la que se producen y analizar cómo cambian esas asociaciones a lo largo del tiempo.

Ha sido elaborado en sentido participativo con los presidentes de los gobiernos regionales, locales, la sociedad civil y el colegio de ingenieros inmersos en escuchar sus necesidades de la conectividad aérea y la ubicación de futuros aeródromos en sus localidades, a través de instrumentos de formulación como son: marco convenios de soporte técnico para evaluar, recomendar, diseñar de acuerdo a la demanda y la rentabilidad social, de esta manera presentar alternativas de solución al respecto.

Para esta investigación cuantitativa se usaron el origen de información primaria y secundaria. El origen de la información primaria se tomó del portal del

Estado Peruano MTC; en estadísticas del Ente rector de la Aeronáutica Civil y respuestas de la sociedad civil y de los gobiernos regionales y locales a las encuestas.

Para la información secundaria se realizó una matriz de los TDR. Expedientes técnicos, plan maestro, de los aeródromos regionales y locales, el marco legal y regulatorio, también las recomendaciones de la OACI que recomienda la inclusión del Banco de Ingenieros Aeronáuticos, CEPAL, BID y documentación pública del CORPAC y la visita a la página web de los Concesionarios de los Aeropuertos, entre otros. Con este análisis de esta información se visualiza como la industria aeronáutica en el Perú se encuentra en uno de los niveles más bajo lo mostramos la situación actual en los anexos (ver Anexo 7 y 8)., respecto a la competitividad y la frontera de eficiencia técnica de la mayoría de nuestros aeropuertos, aeródromos y helipuertos de las regiones, localidades del País, cómo lo menciona, Medeiros, et al. (2019) la competitividad del país en vías de desarrollo.

EL diseño de la investigación, es analizar las diferentes aristas de las Brechas de gestión estratégica e Implementación de Políticas Aeroportuarias Nacionales de los Entes gestores de la Industria Aeroportuario, el presente entregable es un proyecto de investigación básico, no experimental, con un enfoque cuantitativo, con la característica transeccional y/o trasversal o descriptivo, considerando que el tema de investigación presenta sustento teórico, se realizará una investigación descriptiva. Para conocer el detalle del fenómeno en estudio.

Al respecto Shuttleworth (2019) menciona: Una estrategia adecuada para examinar determinados temas o cuestiones y como precursora de investigaciones cuantitativas más amplias es el diseño de investigación descriptiva. Aunque existen algunas preocupaciones reales sobre la validez estadística, este tipo de estudios es un recurso inestimable para la ciencia siempre que el investigador sea consciente de sus limitaciones. No cabe duda de que los resultados son mejores que no realizar ningún estudio, a pesar de que están constantemente sujetos a debate y a diferentes interpretaciones.

Según, Voxco (2021) La operacionalización puede definirse como el proceso de convertir conceptos abstractos en observaciones medibles. Consiste en definir cómo se puede medir, observar o manipular un concepto. Mediante la

operacionalización, los investigadores pueden recoger y evaluar sistemáticamente fenómenos que no pueden observarse directamente.

3.2. Variable y operacionalización

Variable 1: la gestión estratégica. Definición conceptual

Según Bryson y George (2020), la "gestión estratégica" es un método para integrar la creación y ejecución de estrategias por parte de organizaciones públicas u otras entidades. Este enfoque suele implicar la planificación estratégica para la formulación de estrategias, así como el aprendizaje estratégico continuo. La gestión estratégica puede ayudar a las organizaciones públicas o a otras organizaciones a alcanzar objetivos importantes y a proporcionar valor público.

Definición operacional

Para medir la variable, se han considerado las cuatro dimensiones: gestión de infraestructura, gestión pública, gobernanza regional y estrategia en acción.

La gestión de infraestructuras. Pretende orientar la formulación y ejecución de actividades que mejoren la gestión para obtener un territorio más resiliente y sostenible.

Gestión pública. La formulación de las políticas de infraestructura carece del marco legal que ordena el desarrollo territorial coordinado y establece la planificación urbana como función pública; la acción pública está sesgada hacia el intervencionismo privado en materia de desarrollo socioterritorial y los intereses privados.

Gobernanza regional. Una concepción de la gobernanza se centra en la coordinación centralizada de las autoridades públicas, mientras que otra considera la gobernanza como una coordinación descentralizada basada en la actuación de agentes privados que compiten y se coordinan a través de los precios y otras señales del mercado

Estrategia en acción. En el desarrollo y despliegue de la estrategia se utilizó por primera vez un método lineal e incluso unidimensional como resultado de la importante transición del entorno militar al empresarial.

Variable 2: Entes Gestores. Definición conceptual

Según, Sánchez (2017) menciona la definición de CEPAL (2009)

Es deber de los formuladores de políticas promulgar medidas que les permitan abordar y resolver los problemas que se desarrollan en la comunidad en

los muchos contextos dentro de su jurisdicción. Dependiendo del grupo al que pertenezcan (Consejo de ministros, Consejos Regionales, Consejos Municipales, Directorio, Gerentes etc.), estas políticas podrán ser promulgadas de manera individual o colectiva. Los gestores públicos, por su parte, implementan las políticas utilizando una variedad de tecnologías de gestión, así como herramientas normativas y gerenciales. Hay que tener en cuenta los siguientes elementos para asegurar que los actos de los políticos y expertos técnicos estén bien articulados y sean integrales: Visión y liderazgo compartido, Sentido de misión, Agentes de cambio efectivo, ante los permanentes cambios de orden económico, social, tecnológico, cultural, etc.

Definición operacional

Para calcular la variable se consideró 5 dimensiones: visión compartida, liderazgo que organice, toma de decisiones, actuación, agentes de cambio.

Visión compartida: visión de todos, las obras que persisten, comparten la visión. Liderazgo que organice: liderazgo transformacional, identificación de retos y objetivos estratégicos.

Toma de decisiones: tiempo de respuesta a demandas específicas, atención a población vulnerable, atención sectorial.

Actuación: honestidad, transparencia.

Gestión Pública: cambios, armonización del marco legal Regional.

Agentes de cambio: oportunidades de crecimiento, planificar el cambio

3.3 Muestra, muestreo y unidad de análisis se refieren a la población (criterio de selección).

Es así como la población en este trabajo investigativo académico la población estará conformada por un total de 100 personas que laboran en los diferentes aeropuertos del Perú. En tal sentido, Casteel y Bridier (2021) En este artículo, la unidad de análisis es el elemento esencial de cualquier población. Una vez establecido esto, examinamos los subgrupos demográficos y lo que los hace únicos. A continuación, se analizan las técnicas para elegir una muestra de la población, junto con las razones a favor y en contra de cada método. Por último, ofrecemos un marco básico para ayudar a los nuevos investigadores a construir y describir a las personas, grupos u organizaciones objeto de estudio.

Criterios de inclusión: Las personas que laboran en los aeropuertos

ubicados en cada región del Perú.

Criterios de Exclusión: Las personas que laboran en los aeropuertos concesionados.

Muestra

Según, Domínguez (2018) Metodología de la Investigación Social Cuantitativa, Revista de Educación y Derecho, menciona al respecto: El diseño de la muestra responde a un objetivo específico que tiene ramificaciones metodológicas y necesidades técnicas y pretende elegir una unidad de nuestra población que sea lo suficientemente representativa de ella para nuestra investigación. Una muestra no es más que una porción de la población que se ha elegido. Por lo tanto, la muestra de este estudio se calculó a través de la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Nz^2pq}{e^2(N - 1) + z^2pq}$$

Datos:

N: Padrón (100)

Z: Probabilidad máxima (95%, es decir),

Z=1.96

p: 50% 0.5

q: 50% 0.5

e: 5% 0.5

$$n = \frac{100(1.96)^2 \cdot (0.5) (0.5)}{0.05^2(100 - 1) + (1.96^2) \cdot (0.5) (0.5)} = 81$$

Por lo tanto, la fórmula quedó conformada por 81 personas

Muestreo

En esta investigación se planteó la aplicación del muestreo probabilístico aleatorio simple.

Unidad de Análisis

Se considerará como unidad de estudio a los representantes de la sociedad civil de cada región y localidad a los 26 Gobernadores, a los gobiernos locales que administran sus aeródromos, al Colegio de Ingenieros del Perú Consejo departamental del Lima; Comité especializado aeronáutico y Expertos de la autoridad aeronáutica.

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Según, Hernández y Duana (2020), Menciona: Al ejecutar un estudio de exploración, es fundamental tener en cuenta que la metodología, los procedimientos y las herramientas garantizarán la validez empírica de los resultados. Mientras que un método representa el camino a seguir en la investigación, una técnica es un conjunto de instrumentos en los que se lleva a cabo el método, y La utilización de metodologías de recopilación de variables es una fase de la recogida de datos; un instrumento es una herramienta o medio que ayuda a realizarla investigación.

Para construir el instrumento se utilizó la escala de Likert, que consiste en una colección de ítems dispuestos y presentados en forma de juicios o conceptos que abordan las variables, dimensiones o indicadores de la investigación con el fin de despertar el interés de los participantes y obtener su aportación. Se emplearon tres cuestionarios estructurados y cerrados: uno de (21) preguntas para la variable "entes gestores" y otro con (28) preguntas para la variable "La gestión estratégica" (Sampieri, 2014, p. 238). con cinco posibles respuestas (1-5). Que en adelante denominaremos con las siglas de identificación: (MD) = (1); (D) = (2); (I) = (3); (DA) = (4) y (MA) = (5). Un instrumento demétrica, según Hernández (2014), es una herramienta utilizada por el investigador para registrar detalles o datos sobre las variables investigadas. Las políticas de la gestión estratégica del gremio empresarial publico privado de la infraestructura aeroportuaria de las 26 regiones y el impacto de la ejecución de sus locales en las variables investigadas se obtuvieron puntualmente según esta técnica práctica y eficiente.

Se elaboró una encuesta que formula 28 preguntas cerradas en una métrica de Likert con cinco posibilidades de respuesta para medir la variable de categoría La gestión estratégica (1-5).

(MD) = 1; (D) = 2; (I) = 3; (DA) = 4 y (MA) = 5

Finalmente, la variable de categoría, entes gestores, se elaboró una encuesta que formula 21 preguntas cerradas en una métrica de Likert con cinco opciones de soluciones (1-5).

(MD) = 1; (D) = 2; (I) = 3; (DA) = 4 y (MA) = 5

Hoja de datos técnicos 1:

Designación de la herramienta: Encuesta de la gestión estratégica

Elaborado: Eduardo Sergio Mendoza Celis

Año: 2022

Metodología: Encuesta

Tipo de instrumento: Lista de preguntas tipo escala de Likert

Objetivo: Analizar las brechas existentes en la gestión estratégica

Población: 100 autoridades Regionales y Locales y los representantes de la Sociedad civil.

Ámbito de aplicación: Gobiernos Regionales y Locales.

Hoja de datos técnicos 2:

Designación de la herramienta: Encuesta de los entes gestores

Elaborado: Eduardo Sergio Mendoza Celis

Año: 2022

Metodología: Encuesta

Tipo de instrumento: Lista de preguntas tipo escala de Likert

Objetivo: Analizar la gestión pública privada en la infraestructura aeroportuario

Población: 100 autoridades Regionales, Locales y los representantes de la Sociedad civil.

Ámbito de aplicación: Gobiernos Regionales, Locales, Gerencias de infraestructuras de transporte y entes Colegiados.

Respecto a la validez de juicio experto, Según Galicia, et al. (2017) Además de presentar los resultados de una encuesta realizada entre expertos que participaron como jueces en la validación de contenido de instrumentos de investigación y compartieron sus opiniones y experiencias durante los procesos de validación de instrumentos, el estudio también analiza las ventajas de utilizar una herramienta virtual creada para validar el contenido de instrumentos de investigación mediante la técnica del juicio de expertos. El diseño metodológico constó de tres partes: la primera trató de la creación de la herramienta virtual; la segunda, de la aplicación de esta herramienta a través de un ejercicio real y con el objetivo de verificar un cuestionario; y la tercera, del análisis de los juicios para este caso de tres expertos participantes. Los resultados demuestran que la utilización de la herramienta virtual facilita la organización de la información en ítems según dimensiones y el registro de los juicios de los expertos según los criterios de claridad, coherencia, pertinencia y suficiencia.

La opinión de los expertos validó el contenido de los dos instrumentos utilizados en el presente estudio. En el Anexo 4, se muestran estos certificados.

Tabla 3

Validez de los expertos

Nº	Nombre y apellido	Especialidad	Juicio del Experto
1	Hernán Eliseo Huamán Chávez	Maestro en administración de negocios.	Aplicable Presenta suficiencia
2	Jesús Andahua Pardo	Maestro en gestión de mantenimiento	Aplicable Presenta suficiencia
3	Francisco Edilberto Sinchi Yupanqui	Maestro en educación mención Docencia e Investigación	Aplicable Presenta suficiencia

Confiabilidad

Al igual que la validación por juicio de expertos, es necesario someter el instrumento al procedimiento de la confiabilidad. Para ello, se aplicará la prueba del Alfa de Cronbach, debido al tipo de instrumento que se utilizará, en este caso un cuestionario tipo escala de Likert. Hernández y Pascual (2017) explica que esta

prueba tiene unos criterios para su aprobación, el valor que más se acerque a 1, se considera que es excelente la fiabilidad, pero si el valor que se obtenga es .8, se puede decir que es aceptable y el valor de .6 es inaceptable.

Tabla 4

Resultados prueba piloto Variable gestión estratégica

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
.874	28

La tabla 4. Muestra que el resultado del Alfa de Cronbach dio 0,874 lo que significa que la confiabilidad es aceptable

Tabla 5

Resultados prueba piloto Variable Entes Gestores

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
.879	21

La tabla 5. Muestra que el resultado del Alfa de Cronbach dio 0,879 lo que significa que la confiabilidad es aceptable

3.5. Procedimientos

Se concluyeron las siguientes tareas: primero, la identificación de la población; segundo, la conformación de la muestra del estudio; tercero, el establecimiento de los instrumentos de recolección de datos; cuarto, la elaboración de los formatos de encuesta y entrevista y quinto, la evaluación de la validez de los instrumentos, basada en el juicio y el asesoramiento de tres expertos en la materia y en una prueba piloto. A continuación, se pidió permiso al Consejo Nacional del

Colegio de Ingenieros del Perú para recoger los datos sin prejuzgar las respuestas que se registrarían. A continuación, se explicó a los gobernantes regionales y locales el objetivo del cuestionario, su estricto anonimato y la distribución prevista del informe.

3.6. Métodos de análisis de datos

Para presentar las conclusiones de la investigación, se realizó un análisis exhaustivo de toda la información recogida. A continuación, se procesó esta información y se contrastó con los datos del análisis de los cuestionarios de categoría ordinal por el método de Alfa de Cronbach en SPSS y se confirmó la exactitud de la información, presentación de las conclusiones descriptivas, que se muestran en forma de tablas y figuras.

Cano (2020) explica las características y circunstancias de bienestar de los pobladores, su accesibilidad e interés por las iniciativas de promoción social y las representaciones de los antecedentes de desarrollo constituyen tres elementos que conforman los hallazgos del estudio. La descripción del enfoque estadístico descriptivo y del análisis se realiza en el contexto del trabajo social comunitario. Se destacan las posibles aportaciones de la encuesta al diagnóstico holístico de la comunidad, que considera varias técnicas cualitativas y cuantitativas de recogida de datos.

3.7. Aspectos éticos

Considerar quién escribió el material utilizado en las citas y la bibliografía, utilizando el programa de detección de plagio Turnitin para comprobarla similitud, y firmando la declaración de autenticidad de la investigación, este estudio cumple con las normas establecidas por la Universidad César Vallejo para obtener el título de Mastro. En el estudio se tienen en cuenta las directrices éticas que protegen la dignidad humana:

Beneficencia

Con el fin de impulsar la producción de la institución, los resultados del estudio tienen como objetivo ayudar a la mejor gestión del potencial humano.

No maleficencia

La integridad moral y espiritual del personal sometido a la evaluación no están en peligro cuando se aplica.

Autonomía

Sin ninguna forma de influencia, el personal es libre de responder de acuerdo con sus propias normas.

Veracidad

Como forma de proteger la confidencialidad de los encuestados, el material del presente trabajo se presenta sin editar.

IV. RESULTADOS

Descripción analítica

Analizar el objetivo general de forma descriptiva

Determinar el nivel de relación que presenta entre la gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022

Tabla 6

Frecuencias de las variables Gestión Estratégica y sus dimensiones

NIVEL	Gestión Estratégica		Gestión infraestructura		Gestión Pública		Gobernanza Regional		Estrategias en acción	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
BAJO	30	37.0	32	39.5	28	34.6	31	38.3	33	40.7
MEDIO	26	32.1	30	37.0	28	34.6	24	29.6	27	33.3
ALTO	25	30.9	19	23.5	25	30.9	26	32.1	21	25.9
TOTAL	81	100.0	81	100.0	81	100.0	81	100.0	81	100.0

La tabla 6 muestra que la variable Gestión estratégica está presente en el nivel bajo con un 37,5%, en el nivel medio con un 32,1% y en el nivel alto con un 30,9%. Además, la dimensión gestión infraestructura contiene un 23,5% en el nivel alto, un 39,5% en el nivel bajo y un 37,0% en el nivel medio. Resultados similares se observan en la dimensión gestión pública, donde se presenta un 34,6% de nivel bajo, un 29,6% de nivel medio y un 30,6% de nivel alto. También se observó que el 38,3% del nivel bajo, el 29,6% del nivel medio y el 32,1% del nivel alto se presentaron en la dimensión gobernanza regional, mientras que en la dimensión estrategias en acción mostró un 25,9% del nivel bajo, un 33,3% del nivel medio y un 40,7 en el nivel alto.

Tabla 7*Frecuencias de la variable Entes Gestores y sus dimensiones*

	Entes Gestores		Visión compartida		Liderazgo que organice		Toma de decisiones		Actuación		Agentes de cambio	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
BAJO	30	37.0	32	39.5	40	49.4	33	40.7	40	49.4	34	42.0
MEDIO	26	32.1	31	38.3	30	37.0	26	32.1	15	18.5	29	35.8
ALTO	25	30.9	18	22.2	11	13.6	22	27.2	26	32.1	18	22.2
TOTAL	81	100.0	81	100.0	81	100.0	81	100.0	81	100.0	81	100.0

La tabla 7. Revela que la variable Entes Gestores tiene tres niveles de presentación: bajo (37,0%), medio (32,1%) y alto (30,9%). La dimensión Visión compartida incluye además un 22,2% en el nivel alto, un 39,5% en el nivel bajo y un 38,3% en el nivel medio. Resultados similares se observaron en la dimensión liderazgo que organice, donde los niveles bajo, medio y alto indicaron un 49,4%, 37,0% y 13,6%, respectivamente. En la dimensión toma de decisiones, los niveles bajo, medio y alto mostraron cada uno el 40,7%, 32,1% y 27,2% de la población. En comparación con la dimensión actuación, que muestra un 42,0% en el nivel bajo, un 35,8% en el nivel medio y un 22,2% en el nivel alto, y la dimensión agente de cambio muestra un 49,4% en el nivel bajo, un 18,5% en el nivel medio y un 32,1% en el nivel alto.

Tabla 8*Tabla cruzada entre gestión estratégica y entes gestores*

		Variable Entes gestores				
		Bajo	Promedio	Alto	Total	
Variable gestión estratégica	Bajo	Recuento	14	9	1	24
		Recuento esperado % del total	8.0	9.8	6.2	24.0
			17.3%	11.1%	1.2%	29.6%
	Promedio	Recuento	8	12	14	34
		Recuento esperado % del total	11.3	13.9	8.8	34.0
			9.9%	14.8%	17.3%	42.0%
	Alto	Recuento	5	12	6	23
		Recuento esperado % del total	7.7	9.4	6.0	23.0
			6.2%	14.8%	7.4%	28.4%
Total	Recuento	27	33	21	81	
	Recuento esperado % del total	27.0	33.0	21.0	81.0	
		33.3%	40.7%	25.9%	100.0%	

Los resultados del análisis de la correlación entre las variables se presentan en la Tabla 8. Es así como un 29.6% de los encuestados señalan que la gestión estratégica es baja, pero el 17.3% señalan que los entes gestores participan de manera baja, un 11,1% piensan que es promedio y solo el 1.2% señalan que la participación de los entes gestores es alta. Asimismo, el 42,0% de las personas que participaron en la encuesta coincidieron en que la gestión estratégica es media; de ellas, el 9,9% dijo que las actividades de la entidad de gestión son bajas, el 14,8% dijo que son medias y el 17,3% dijo que son altas.

De igual manera, la tabla expresa que 28,4% de los participantes afirmaron que la gestión estratégica es alta; de ellos, el 6,2% aseveraron que las actividades de gestión de los entes gestores son bajas, el 14,8% que estas actividades son promedio y solo el 7,4% indicaron que es alta esta intervención de los entes gestores. Conclusiones: Independientemente del nivel de gestión estratégica, del 100% de los encuestados, el 33,3% dijo que las actividades de la entidad de gestión son bajas, el 40,7% dijo que tiene un porcentaje medio y el 25,9% dijo que tiene un porcentaje alto.

4.2 Pruebas Paramétricas

1.- Si la significancia bilateral $< 0,05$; entonces la prueba es no paramétrica o no normal

2.- Si la significancia bilateral $> 0,05$; entonces la prueba es paramétrica o normal

Tabla 9

Prueba de Kolmogorov-Smirnov

		Gestión Estratégica	Entes Gestores
N		81	81
Parámetros normales ^{a,b}	Media	1.99	1.93
	Desviación estándar	.766	.771
Máximas diferencias extremas	Absoluta	.210	.218
	Positivo	.210	.218
	Negativo	-.210	-.205
Estadístico de prueba		.210	.218
Sig. asintótica (bilateral)		.000 ^c	.000 ^c

a. La distribución de prueba es normal.

b. Se calcula a partir de datos.

c. Corrección de significación de Lilliefors.

Por lo tanto, de acuerdo a los resultados presentados, y que se muestran en la tabla 9, $p=0,000$, $< 0,05$, entonces es una prueba no normal, por lo tanto, se aplicó el estadístico Rho de Spearman, para las contrastaciones de hipótesis.

Prueba de Hipótesis General

H₁: Existe conexión entre la gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional, Lima 2022.

H₀: No existe conexión entre la gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional, Lima 2022.

Tabla 10

Correlación Hipótesis General

		Entes Gestores
Rho de Spearman	Gestión Estratégica	Coefficiente de correlación
		Sig. (bilateral)
		N
		1.000
		.

En la tabla 10, se muestra el resultado de la correlación Rho de Spearman fue de 0,633, donde se puede observar que la conexión positiva alta entre la Gestión estratégica y los Entes Gestores de la infraestructura aeroportuaria, Lima 2022, y también esta tabla revela que la correlación es 0,01 bilateral. Asimismo, se puede observar que significancia bilateral se muestra en 0,000; siendo menor de 0,05 ($0,000 < 0,05$) con lo que se expresa claramente el rechazo de la hipótesis nula (H_0) aceptando de esta manera la hipótesis alterna (H_1); con lo que se demuestra que, si existe relación entre la Gestión Estratégica y los Entes gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional, Lima 2022

Contraste de la Hipótesis Específica 1

H₁ Existe conexión entre la gestión de infraestructura regional con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.

H₀ No Existe conexión entre la gestión de infraestructura regional con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.

Tabla 11

Correlación Hipótesis Específica 1

			Entes gestores
Rho de Spearman	Gestión de	Coeficiente de correlación	.645**
	Infraestructura	Sig. (bilateral)	.000
		N	81
			1.000

En la tabla 11, se muestra el resultado de la correlación Rho de Spearman fue de 0,645 donde se puede observar que la conexión positiva entre la Gestión de infraestructura y los Entes Gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional, Lima 2022, y también esta tabla revela que la correlación es 0,01 bilateral. Asimismo, se puede observar que significancia bilateral se muestra en 0,000; siendo menor de 0,05 ($0,000 < 0,05$) con lo que se expresa claramente el rechazo de la hipótesis nula (H_0) aceptando de esta manera la hipótesis alterna (H_1); con lo que se demostró que, si existe relación entre la gestión infraestructura y los entes gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional,

Contraste de la Hipótesis Específica 2

H₁ Existe conexión entre la gestión pública con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional,

H₀ No presenta conexión entre la gestión pública con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional,

Tabla 12.

Correlación Hipótesis específica 2

		Entes Gestores
Rho de Spearman	Gestión Publica	Coeficiente de correlación
		Sig. (bilateral)
		N
		.594**
		.000
		81
		1.000
		.

En la tabla 12, se muestra el resultado de la correlación Rho de Spearman fue de 0,594 donde se puede observar que la correlación positiva entre la Gestión pública y los Entes Gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional, Lima 2022, y también esta tabla revela que la correlación es 0,01 bilateral. Asimismo, se puede observar que significancia bilateral se muestra en 0,000; siendo menor de 0,05 ($0,000 < 0,05$) con lo que se expresa claramente el rechazo de la hipótesis nula (H_0) aceptando de esta manera la hipótesis alterna (H_1); con lo que se demuestra que, si presenta conexión entre la gestión pública y los entes gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional, Lima 2022.

Contraste de la Hipótesis Específica 3

H₁ Existe conexión entre la Gobernanza Regional con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.

H₀ No presenta conexión entre la Gobernanza Regional con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.

Tabla 13.

Correlación Hipótesis específica 3

		Entes Gestores
Gobernanza Regional	Coefficiente de correlación	.622**
	Sig. (bilateral)	.000
	N	81
	Rho de Spearman	1.000
		.
		81

En la tabla 13 se visualiza la solución de la conexión Rho de Spearman fue de 0,622 donde se puede observar que la correlación positiva entre la Gobernanza Regional y los Entes Gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional, Lima 2022, y también esta tabla revela que la correlación es 0,01 bilateral. Asimismo, se puede observar que significancia bilateral se muestra en 0,000; siendo menor de 0,05 ($0,000 < 0,05$) con lo que se expresa claramente el rechazo de la hipótesis nula (H_0) aceptando de esta manera la hipótesis alterna (H_1); con lo que se demuestra que, si existe relación entre la gobernanza regional y los entes gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional, Lima 2022.

Contraste de la Hipótesis Específica 4

H₁ Existe relación entre las Estrategias en acción con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.

H₀ No Existe relación entre las Estrategias en acción con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.

Tabla 14

Correlación Hipótesis específica 4

		Entes gestores
Rho de Spearman	Estrategia. en Acción	
	Coeficiente de correlación	.541**
	Sig. (bilateral)	.000
	N	81
		1.000
		.
		81

En la tabla 14, se muestra el resultado de la correlación Rho de Spearman fue de 0,541 donde se puede observar que la correlación positiva entre la Estrategia en Acción y los Entes Gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional, Lima 2022, y también esta tabla reveló que la correlación es 0,01 bilateral. Asimismo, se puede observar que significancia bilateral se muestra en 0,000; siendo menor de 0,05 ($0,000 < 0,05$) con lo que se expresa claramente el rechazo de la hipótesis nula (H_0) aceptando de esta manera la hipótesis alterna (H_1); con lo que se demuestra que, si existe relación entre la gestión pública y los entes gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional, Lima 2022.

V. DISCUSIÓN

Una vez culminado el procesamiento de los resultados a través de las herramientas estadísticas aplicadas para ello, se procedió a la discusión, tomando en cuenta el referencial teórico, que sin duda servirá de sustento para los hallazgos que se muestran a continuación, relacionados con el objetivo planteado establecer la conexión entre la gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.

Es así, que, de acuerdo al objetivo general ya mencionado en el párrafo anterior, los resultados que arrojó el procesamiento estadístico para determinar la relación significativa entre las variables Gestión Estratégica y Entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional y que se muestran en la tabla 10 fue de 0,633, donde se puede observar que la correlación positiva alta con una significancia bilateral de 0,000; siendo menor de 0,05 ($0,000 < 0,05$).

Estos resultados van en concordancia con lo señalado por Rodrigo et. al. (2019) quien que los gobiernos subnacionales tienen un mal desempeño en la gestión de las inversiones públicas debido a diversos factores, entre ellos la capacidad de gestión, dado los conocidos vacíos en la ejecución del gasto de inversión, la insuficiencia de personal y los intereses políticos que influyen en el nivel de ejecución en años no electorales, por lo que en estos señalamientos nos afianzamos para señalar que es importante que la gestión estratégica y los entes gestores deben diseñar políticas, con la finalidad afianzar el buen desempeño de estos en el ámbito aeroportuario y que no solamente estos surjan cuando el ámbito electoral los mueva, y como los reflejan los resultados de este estudio donde destaca que los gobiernos regionales obtienen peores resultados que los locales en cuanto a la gestión de las inversiones, con descensos del 5,53% y del 1,30%, respectivamente.

También estamos de acuerdo con lo que expuesto Muturi y Ogutu (2018), quienes destacan en su evaluación, analizaron la conexión de la gestión estratégica y los proveedores del aeropuerto internacional de Kenia, donde ellos deben definir los lineamientos para que estas contrataciones con los proveedores estén regulada, planificadas para que el trabajo se efectúe a cabalidad. De igual manera, tomamos como refuerzo de nuestros resultados lo señalado por, Meyer et al. (2017) quien

explica que, en los últimos 20 años, el objetivo de los estudiosos de la gestión estratégica ha sido principalmente tratar de entender qué decisiones y acciones son necesarias para lograr una ventaja competitiva. Y los estudiosos de la iniciativa empresarial se han centrado en gran medida en tratar de comprender cómo se descubren y explotan las oportunidades de crear bienes y servicios futuros para crear y hacer crecer nuevas empresas.

Es así como también, es importante apoyar los resultados de la presente investigación en lo que señala Alexandrovich (2022) quien menciona el uso coordinado de opciones estratégicas, tácticas y operativas demuestra cómo las complejas y variadas dificultades a las que se enfrentan los aeropuertos pueden resolverse con sistemas de gestión de procesos empresariales lógicos, integrados y adaptables. Con el fin de garantizar la implantación de servicios logísticos internacionales aéreos y multimodales, el documento se dedica a mejorar los métodos de gestión estratégica de la eficiencia y la seguridad de los aeropuertos.

Según, Sydow, et al. (2020), Estudiar si el trabajo y el empleo se gestionan estratégicamente a través de las fronteras de la organización, y cómo lo hacen, es necesario a la luz de la reestructuración organizativa hacia la fragmentación vertical y la consiguiente aparición de la red de prestación de servicios (SDN). En este estudio, adoptamos un enfoque de "estrategia como práctica" para ilustrar cómo surgió una estrategia de GRH centrada en la gestión del trabajo a través de las fronteras de la organización. Llegamos a la conclusión de que las disparidades en la estrategia de GRH orientada a la red en áreas como la contratación, la remuneración y la formación son el resultado de un juego micropolítico basado en un estudio de dos grandes aeropuertos centrales de Alemania.

En cuanto a el primer objetivo específico, existe relación significativa entre la gestión de la infraestructura regional y las entidades gestoras de la infraestructura aeroportuaria, Lima 2022, los resultados mostrados en la Tabla 8 muestran que la correlación Rho de Spearman fue de 0,645, donde se puede observar que es positiva entre ambas variables. También se destaca que la significancia bilateral se muestra en 0,000; siendo menor a 0,05 (0,000 0,05), lo que demuestra que existe una conexión entre la gestión de la infraestructura regional y las entidades gestoras de la infraestructura aeroportuaria nacional.

Es así como lo expresado por Celis (2016) sirve de apoyo a estos resultados,

tomando en cuenta que este autor señala que contar con una infraestructura es importante para como el comercio y el turismo internacional, así como sus beneficiosos impactos en el crecimiento de las economías, contar con una conectividad aérea eficiente y de calidad que permita el acceso a más destinos con tarifas razonables. Este estudio examina el estado actual de la conectividad aérea en Perú en términos de sus componentes de políticas comerciales aéreas, relaciones comerciales aéreas y redes aeroportuarias, y lo compara con el de Chile y Colombia para entender mejor las prioridades de cada nación en esta área para buscar su fortalecimiento.

Asimismo, El Banco Interamericano de desarrollo BID (2019) es un ente que financia y promueve proyectos de infraestructuras con rentabilidad social, por lo que señala que Considera las prioridades de la inversión direccionada a acortar las brechas debe complementar con un conjunto de lineamientos que vinculen a la mejora de la calidad del acceso para los servicios públicos, el diseño e implementación de herramientas de gestión que impulsen la previsión de recursos, con relevancia el estándar de calidad en la mejora de la gestión de proyectos de inversión pública, como las coordinaciones y articulaciones continua entre el sector y el privado. Además, la inversión en infraestructuras debe vincularse a las especificaciones propias del Perú considerando las oportunidades que brinda y con alcance a la adaptación y medir los riesgos asociados a su geografía y el clima cambiante.

Es así, como en relación con el segundo objetivo específico, determino el nivel de relación entre la gestión pública con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022, en la tabla 9 se muestra la solución de la correlación Rho de Spearman donde se indica que la correlación fue de 0,594 la que puede considerarse altamente positiva entre la Gestión pública donde también se muestra que significancia bilateral se muestra en 0,000; siendo menor de 0,05 ($0,000 < 0,05$) por lo que se puede aseverar que si presenta conexión entre la gestión pública y los entes gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional, Lima 2022.

Asimismo, estos resultados se fundamentan en lo señalado por Melgarejo, (2019) quienes expresan lo importante que es mantener la gestión pública debido

a que su estudio tuvo un diseño experimental donde expresan que operatividad del plan diseñado está enlazada por el Plan Estratégico 2018-2022, con lo que se busca eficiencia en las actividades, por ello, basándose en este plan estratégico han buscado implementar una gestión amplia tomando como indicadores una metodología de gestión ampliada que les permita estar al día con los avances de la ingeniería aeroportuaria.

También apoyamos lo postulado por Martínez, et al. (2020) quien señala que la adopción de la gestión estratégica pública - privada en los gobiernos locales, permite un crecimiento directamente proporcional con el crecimiento local sostenible. Esto es así para que la gestión pública de las ciudades pueda satisfacer más eficazmente las necesidades de sus residentes y comunidades locales. Por lo tanto, estos resultados se consideran una fuente de información para las recomendaciones de políticas públicas localistas dirigidas a mejorar los gobiernos locales en materia aeroportuaria.

En el mismo sentido, los resultados de la Tabla 10 apoyan el tercer objetivo específico, que se sustenta en la correlación positiva de Rho de Spearman de 0,622 entre la gobernanza regional y las entidades gestoras de la infraestructura aeroportuaria del país, Lima 2022, destacando que la significancia bilateral se muestra en 0,000; demostrando que si existe relación entre la gobernanza regional y los entes gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional, Lima 2022, basando estos resultados en lo que señala Koros, (2018) quien realizó su investigación sobre la gestión estratégica en el aeropuerto Internacional de Kenia, centrándose en los objetivos de este tipo de gestión sobre el rendimiento de los mismos.

Se descubrió que la variable dependiente desempeño organizacional y cuatro variables independientes (tecnología estratégica de información y comunicación, enfoque estratégico en el cliente, estrategia de seguridad y protección y capital humano estratégico) tenían una conexión lineal algo positiva; de igual manera se toma como fundamento lo señalado por Díaz (2021) quien plantea que en Colombia, desde el 2006 se inició una revolución al colocar en práctica las bondades de la gestión estratégica en este sector, agregándole valor estratégico del transporte aéreo para la economía del país, por lo que de manera progresiva han diseñado políticas públicas para el sector del transporte aéreo las

cuáles tienen relevancia o carácter de Estado y se presentan (definiendo planificación y objetivos) en los planes nacionales de desarrollo de país. Con lo que se refuerza que la gobernanza en este sentido es vital, debido a que sin este impulso para la gestión estratégica desde los gobiernos regiones sería imposible poder lograr los objetivos que se trazan en este sentido.

Estas políticas fueron implementadas, administradas y controladas principalmente por la AACC. Los indicadores de la industria muestran que tanto el programa de concesiones aeroportuarias al sector privado, realizado en cuatro fases temporales entre 1996 y 2017, junto con la progresiva liberalización del sector aerocomercial, También, en este sentido, (Díaz Olariaga & Zea, 2018) destaca que las políticas de inversión pública en infraestructuras aéreas, fueron fundamentales para el crecimiento, consolidación y fortalecimiento de la industria del transporte aéreo colombiano.

También se acepta lo planteado por Ripoll y Huderek (2021) quienes señalan que la gestión estratégica y eficiente de los altos directivos, tiene un impacto positivo en la eficiencia técnica de los aeropuertos. Señalan que independientemente del nivel de eficiencia, algunos aeropuertos cambian su dirección después de las elecciones nacionales, muestra que los directivos son elegidos por interés político más que por sus conocimientos especializados o su experiencia previa en la gestión de la aviación. Los resultados sugieren que unos conocimientos más prácticos mejoran el rendimiento de los aeropuertos, ya que la mayoría son de propiedad gubernamental están obligados a incrementar su eficiencia de forma significativa, por lo que la elección de los directores de los aeropuertos debería estar fuera de los proyectos políticos regionales y municipales.

También, con respecto al cuarto objetivo específico, cuyas soluciones se observan en la tabla 11, se muestra la solución de la correlación Rho de Spearman fue de 0,541 donde se puede observar que la correlación positiva entre la Estrategia en Acción y los Entes Gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional, Lima 2022, donde también se puede observar que significancia bilateral se muestra en 0,000; siendo menor de 0,05 ($0,000 < 0,05$) con lo que se evidencia que, si presenta conexión entre la Estrategia de Gestión y los entes gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional, Lima 2022.

Para respaldar lo expuesto, se tomará el postulado de Peñalosa, et al. (2018)

los entes gestores han llegado a comprender la importancia de crear nuevas estrategias de planificación para la terminal del aeropuerto y sus alrededores inmediatos con el fin de maximizar la función de los aeropuertos en el terreno. La ampliación de productos y servicios La diversificación de bienes y servicios en los alrededores de los aeropuertos altera la idea de los aeropuertos como algo más que un simple centro de transporte que acorta eficazmente las distancias a escala mundial.

Según, Eshtaiwi et al. (2018) en relación con lo anterior expresa que Los aeropuertos deben evaluar con frecuencia su eficiencia y rendimiento para ver si se están cumpliendo los objetivos y cómo se comparan con las mejores prácticas similares. Con el fin de proporcionar a los responsables de la toma de decisiones en el sector aeroportuario libio un marco útil para medir y seguir el rendimiento a lo largo del tiempo, este estudio proporcionará en primer lugar una lista de indicadores clave de rendimiento aeroportuario (KPI) cruciales.

Es por eso que una buena gestión estratégica debe estar en concordancia con lo las estrategias en acción ya que de ello depende que Según, Cruz y Sarmiento (2017) la estructura de gestión de los aeropuertos ha sido durante mucho tiempo objeto de investigación en el sector del transporte. Numerosos estudios han examinado las posibles ventajas e inconvenientes de la administración privada de los aeropuertos, por lo que, de aplicarse como una estrategia, debe estar bien dimensionada, porque la experiencia de estos estudios de eficiencia no demuestra de forma concluyente que la administración privada sea preferible a la estatal, el movimiento de privatización de los aeropuertos sigue ganando fuerza. En lugar de una gestión más eficaz, el principal motor de la privatización ha sido el aumento de los ingresos públicos. Desde el punto de vista del bienestar, la búsqueda del aumento del valor de venta puede tener efectos perjudiciales, por ejemplo, a través de subidas desproporcionadas de las tarifas de los pasajeros, lo que iría en detrimento de una gestión con estrategia y propósito.

VI. CONCLUSIONES

En relación con la discusión ya expuesta, se pueden efectuar las siguientes conclusiones:

Primero: se determinó una relación entre la gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, 2022, con respecto al objetivo general. Esta relación se refleja en los valores obtenidos de la prueba estadística de Spearman, que proporciona una alta correlación positiva de 0,633 con una significancia bilateral de 0,000. (menor que $p=0,000$ 0,05).

Segundo: se pudo crear el vínculo entre la gestión de infraestructuras y las entidades gestoras de las infraestructuras aeroportuarias regionales para cumplir el objetivo uno especificado. Así lo confirma el resultado de la Rho de Spearman de 0,645. Además, es evidente que la significación bilateral es de 0,000.

Tercero: con respecto al objetivo específico 2, se pudo establecer la relación entre la gestión pública y los entes gestores de la infraestructura aeroportuaria regional, esta se puede evidenciar a través del resultado del Rho de Spearman fue de 0,594, donde además se puede observar que $p= 0,000 < 0,05$).

Cuarto: de igual manera se puede concluir que con respecto al objetivo específico 3, se logró establecer la relación entre la gobernanza regional y los entes gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional 2022, esta se puede evidenciar a través del resultado del Rho de Spearman fue de 0,622, donde además se puede observar que $p= 0,000 < 0,05$).

Quinto: finalmente, con respecto al objetivo específico 4, en este estudio se logró establecer la relación entre la Estrategia en Acción y los Entes Gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional, Lima 2022 esta se puede evidenciar a través del resultado del Rho de Spearman fue 0,541, donde además se puede observar que $p= 0,000 < 0,05$).

VII. RECOMENDACIONES

En Primer lugar, se recomienda a los gerentes de transportes e infraestructuras y las autoridades responsables que dan conformidad y certificación a proyectos aeroportuarios privados y públicos, hacer uso de los indicadores de la gestión estratégica ya que con ello se pueden planear, recomendar políticas de la conectividad aérea regional y organizar las actividades en cuanto a los entes gestores con la finalidad de buscar que las actividades fluyan, con sostenibilidad y sean eficientes.

También se recomienda a los directores y gerentes de transportes mejorar las infraestructuras de los aeropuertos en cada una de las regiones, con la finalidad de brindar un mejor servicio, se pueda mejorar el funcionamiento de los entes gestores en este sentido, por lo que esto también se vería en el servicio, debido a que se busca instalaciones e infraestructura con toques de modernidad.

Asimismo, también se recomienda a la alta dirección de infraestructura del ente gestor, que, a través de la gestión pública se definan y se dicten lineamientos con otras entidades relacionadas con la administración pública con la finalidad de revisar los que hasta ahora se han implementado, hacer propuestas nuevas para buscar un mejoramiento en cuanto al ámbito aeroportuario nacional.

De igual forma, se recomienda que a través de los mecanismos que se implementan a través de la gobernanza se pueda buscar implementar más controles, con la finalidad de establecer controles que permitan minimizar los actos de corrupción que siempre están detrás de los manejos con los entes gestores, por ello los encargados de definir los lineamientos en este sentido.

Finalmente se recomienda a los Directores y gerentes de los Operadores aeroportuarios, mantener en acción las estrategias que se mejoren y las que se adopten, por ello la responsabilidad de la gerencia aeroportuaria que dirige cada uno de los aeropuertos es importante para que se logren los objetivos que se plantean a través del diseño de las mismas.

REFERENCIAS

- Aeropuertos Andinos del Perú. (2021) Revista, Plan de Negocios 2021 –MTC-OSITRAN.<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wpcontent/uploads/2017/12/pdn-aap-2021.pdf>
- Abeywardhana, D. (2017) teoría de estructura de capital, Department of Accountancy, University of Kelaniya, Sri Lanka doi:10.5430/afr.v6n1p133 URL: <http://dx.doi.org/10.5430/afr.v6n1p133>.
- Airports Council International Europe. (2021), Air connectivity <https://www.aci-europe.org/air-connectivity.html>
- Alarcón, A., Munera, L., & Montes J. (2017). La teoría fundamentada en el marco de la investigación educativa. *Saber, Ciencia Y Libertad*, 12(1), 236–245. <https://doi.org/10.18041/2382-3240/saber.2017v12n1.1475>
- Babativa, C., (2017) Investigación cuantitativa Fundación Universitaria del Área Andina. Bogotá D.C., 978-958-5459-00-7
- Bastidas, M., Calle, M. y Serrano, A. (2017) La Potencialidad Turística y sus Oportunidades De Emprendimiento. Caso Pasaje, DOI:10.33890/innova.v2.n8.1.2017.320.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2019) Brecha de infraestructura en el Perú Estimación de la brecha de infraestructura de largo plazo 2019-2038.
- Bryson, J., y George, B. (2020). Strategic management in public administration. In Oxford Research Encyclopedia of Politics. <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780190228637.013.1396>.
- Cano, A. (2020). Investigación cuantitativa en una práctica universitaria de intervención en comunidad en el norte de México. *Prospectiva*, 107–130. <https://doi.org/10.25100/prts.v0i29.8196>.
- Calaza, P. (2019). Guía de la infraestructura verde municipal. Asociación de Empresas de Gestión de Infraestructura Verde (ASEJA). Retrieved from <http://www.redbiodiversidad.es/gestión-de-infraestructuras-verdes>.

- Cabrera, D., Arana, A., Saavedra, A., Coronado, V., Céspedes, C., (2022) Management skills and decision making in a transportation company in Perú, RISTI - Revista Ibérica de Sistemas e Tecnologías de Información <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85129317121&partnerID=40&md5=abd14cb8d1180a442edf028354c4a7ae>
- Caselli, S. y Negri, G. (2021) in *Private Equity and Venture Capital in Europe* (Third Edition),
- Celis, L. (2016). *Prácticas y perspectivas en conectividad aérea: análisis comparativo de Perú, Chile y Colombia* CEPAL (2017) Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Brechas, ejes y desafíos en el vínculo entre lo social y lo productivo.
- Chepkoech, J. (2021). *Strategic Change Management Practices in Kenyan Parastatal Organizations* (Doctoral dissertation, University of Nairobi).
- Córdoba, M. (2017) "Teorías científicas". En *Diccionario Interdisciplinar Austral*, editado por Claudia E. Vanney, Ignacio Silva y Juan F. Franck. URL=http://dia.austral.edu.ar/Teor%C3%ADas_cient%C3%ADficas
- Cruz, C., Sarmiento, L. (2017) *Correlación de requisitos para la integración de la gestión en las entidades públicas colombianas*. *Investigación en sistemas de gestión*, ISSN-e 2463-1140, ISSN 2145-1389, Vol. 10, N°. 1, 2018, págs. 25-38. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6726317>
- Díaz, O. (2021) *Impacto de las políticas públicas en el desarrollo de la industria del transporte aéreo. El caso de Colombia* DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/0034-761220190413>.
- Domínguez, M. (2018). *Metodología de la Investigación Social Cuantitativa* (2015). *Revista De Educación y Derecho*, (17). <https://doi.org/10.1344/re&d.v0i17.21845>.
- Escobar, R., Terry F., Zavaleta E., y Zárata E. (2021). *Desempeño de los gobiernos subnacionales en la gestión de inversión pública del Perú*.
- Eshtaiwi, M., Badi I., and Abdulshahed, A. *indicators for measuring airport success: A case study in Libya*, <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.12.004>
- Frías, D. (2022) *Apuntes de estimación de la fiabilidad de consistencia interna de los ítems de un instrumento de medida*. Universidad de Valencia. España <https://www.uv.es/friasnav/AlfaCronbach.pdf>

- Galicia, L., Balderrama, J., Navarro, R. (2017) Validez de contenido por juicio de expertos: propuesta de una herramienta virtual
<https://doi.org/10.32870/ap.v9n2.993>
- Grozdanovska V., Bojkovska K. & Jankulovski N, (2017) financial management and financial planning in the organizations ISSN 2222-1905 (Paper) ISSN 2222-2839 (Online)
- Hernández, C., Carpio, N.(2019) Introducción a los tipos de muestreo, Revista ALERTA Año 2019, Vol. 2 N° 1 '2, DOI: <https://doi.org/10.5377/alerta.v2i1.7535>.
- Hernández, S., y Duana, D. (2020). Técnicas e instrumentos de recolección de datos. Boletín Científico de Las Ciencias Económico Administrativas Del ICEA, 9(17),51–53. <https://doi.org/10.29057/icea.v9i17.6019>.
- Hernández, R. (2018). Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta, ISBN: 978-1-4562-6096-5, 714 p.
- Hernández, H. y Pascual, A. (2017) validación de un instrumento de investigación para el diseño de una metodología de autoevaluación DOI: <https://doi.org/10.22490/21456453.2186>
- Izquierdo, R., Novillo, A., y Mocha, V. (2017). El liderazgo en las microempresas familiares, desafíos y metas. Universidad y Sociedad, 9(2), 89-94. Recuperado de <http://rus.ucf.edu.cu/index.php/rus>.
- Palacin, J., (2016) geopolítica de los aeropuertos del sur del Perú: aeropuerto de chincheró (Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad Femenina del Sagrado Corazón)
- Kaiser, A., Fahrenbach, F. & Martinez, H. (2021) Creating Shared Visions in Organizations – Taking an Organizational Learning and Knowledge Management Perspective DOI:10.24251/HICSS.2021.632.
- Konstantinos, G. & Konstantinos, N. (2018) Minding thegap: Optimizing airport schedule displacement and acceptability, Transportation Research Part A: Policy and Practice. ISSN 0965-8564.
- Koros, R. (2018) Effect of strategic management drivers on performance of airports in Kenya URI: <http://hdl.handle.net/123456789/3762>.
- Lurtz, M., Kothakota, M. & MacDonald, M. (2018). A Theory of Financial Planning. SSRN Electronic Journal. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3037524>.

- Maldonado, B., Benavides, K. y Buenaño J. (2017) Análisis dimensional del concepto de estrategia, Revista Ciencia UNEMI Vol. 10, N° 25, diciembre 2017, pp. 25 –35 ISSN 1390-4272 Impreso, ISSN 2528-7737 Electrónico.
- Márquez, O., Garduño, K. y Cardoso, D. (2019). Prácticas de liderazgo de las mipymes en AMATEPEC, México, 2017. 3C Empresa. Investigación y pensamiento crítico, 8(1), pp. 28-49. doi: <http://dx.doi.org/10.17993/3cemp.2019.080137.28-49>.
- Martínez, C., Martínez, A., Martínez L., Velasco, E. (2020). Relación entre la gestión pública y el desarrollo local sustentable de las ciudades de Oaxaca, 2000-2017.
- Medeiros, V., Gonçalves, L. y Camargos, E. (2019) La competitividad y sus factores determinantes: un análisis sistémico para países en desarrollo, Revista de la CEPAL N° 129.
- Melgarejo, M. (2019). Aplicación de una metodología para la gestión de contratos de concesión de infraestructura aeroportuaria en el Perú. Diseño de Investigación Descriptiva.
- Metodología de la Investigación Social Cuantitativa (2015). (2018). Revista de Educación y Derecho, (17). <https://doi.org/10.1344/reyd2018.17.13G>.
- Meyer, G., Neck H., & Meeks, M. (2017) The Entrepreneurship-Strategic Management Interface: <https://doi.org/10.1002/9781405164085.ch2>.
- Mojovich, L. (2019). Debilidades en la gestión de las operaciones de carga aérea del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – 2018. <https://hdl.handle.net/20.500.12727/8154>
- Muñoz, B. y Barrantes, A. (2016) Superando desigualdades hacia sociedades más Inclusivas OEA.
- Ministerios de transporte y Comunicaciones. (2020). Resolución ministerial N° 1053-2020-MTC/01 (30 de diciembre 2020) Indicadores de brechas del sector transporte y comunicaciones
- Ministerios de transporte y Comunicaciones. (2020). Memorandum N° 0040-2020-MTC/09, Modificación de la conceptualización y definición de los Indicadores de Brechas de Infraestructura y la Inclusión de nuevos Indicadores de Brechas de Infraestructura del Sector Transportes y Comunicaciones.

- Ministerios de transporte y Comunicaciones. (2020). Anuario Estadístico 2020, Biblioteca Nacional del Perú N° 2013-07609.
- Ministerios de transporte y Comunicaciones. (2016), Resolución Ministerial. 362-2016 MTC/01, tipología de Inversión del modelo APP (01 junio 2016)
- Muturi, A. & Ogutu, M. (2018) Effects of centralization of procurement functions on performance of state enterprises: a case of Kenya airports authority
- Organisation for Economic Co-operation and Development. (2021); International transport form; Developing Strategic Approaches to Infrastructure Planning. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/developing-strategic-infrastructure-planning.pdf>
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2017) Draft : Plan SAM 2020-2035 - Plan Estratégico para el Sostenimiento del Transporte Aéreo en la Región Sudamericana.
- Organización de Aviación Civil Internacional Sede-Lima. (2017); Conceptualización de conectividad y desarrollo de una métrica global sobre conectividad aérea; AN&FS/4-NI/04 Organización de Aviación Civil Internacional (29 octubre 2017)
- OCDE (2017), Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos; Brechas y estándares de gobernanza de la infraestructura pública en Chile: Análisis de Gobernanza de Infraestructura, Éditions OCDE, París. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264286948-es>.
- OCDE (2016), Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos Estudio multidimensional del Perú Volumen 2. Análisis detallado y Recomendaciones; ISSN: 23087358 (online) <https://doi.org/10.1787/23087358>
- Palestini, S. (2017). La gobernanza regional del desarrollo en América del Sur (2000-2015). Revista de Estudios Políticos, 176, 191-222. doi: <https://doi.org/10.18042/cepc/rep.176.06>.
- Peñalosa, E., Ortiz A., Gómez P., Darío L. y Carbajal S. (2018) Aeropuerto Dorado Retos y oportunidades, perspectiva urbana, ISBN: 978-958-8964-36-2.

- Pérez, M., Vilariño M. y Ronda A. (2017) El cambio organizacional como herramienta para coadyuvar con la implementación de la estrategia.
- PNIC (2019) Ministerio de economía y finanzas; Plan Nacional de infraestructura para la competitividad, necesidades de infraestructura en el Perú.
- Prado, M. (2020). Planificación urbana en Colombia en el siglo XXI: un abordaje sobre el marco legal de desarrollo territorial y su inherencia en la política de vivienda y construcción de ciudad. *Revista Ciudades, Estados y Política*, 7(3), 63–75. <https://doi.org/10.15446/cep.v7n3.86876>.
- Ripoll, A. y Huderek, S. (2021) *Journal of Air Transport Management*, Airports' managerial human capital, ownership, and efficiency
- Rodríguez, Y. y Pinto, M. (2018) Modelo de uso de información para la toma de decisiones estratégicas en organizaciones de información <https://doi.org/10.1590/2318-08892018000100005>.
- Schwab, K. (2019) Economic Forum world , The Global Competitiveness Report. https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf
- Sánchez, J. (2017) formuladores de políticas de políticas promulgar medidas que les permitan abordar y resolver los problemas que se desarrollan en la comunidad en los muchos contextos dentro de su jurisdicción, CEPAL 2009.
- Shuttleworth, M, (2021) Diseño de Investigación Descriptiva, <https://www.mendeley.com/search/>
- Shuttleworth M. (2021), Strategic Management in Public Administration John Bryson and Bert George DOI: <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780190228637.013.1396>.
- Sydow, J., Wirth, C., & Helfen, M. (2020) Strategy emergence in service delivery networks: Network-oriented human resource management practices at German airports, <https://doi.org/10.1111/1748-8583.12298>
- SURA (2017) Grupo de Inversiones Suramericana, información corporativa (Informe anual)

Torcates, F. (2021). la gerencia en el contexto organizacional actual venezolano.

Gerentia, (2). ISSN: 2244-8004.

Vílchez, K. (2019). Tesis de: Estrategias de implementación de las políticas públicas vigentes para el cumplimiento de nuestras obligaciones internacionales en materia de refugio, 2013-2017.

Voxco (20 de Agosto 2021). book-demo, What is Operationalization?
<https://www.voxco.com/book-demo/>

Anexo 1

MATRIZ DE CONSISTENCIA

Tema: “Gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022”

	PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES
GENERAL	¿Cómo se relaciona las brechas de la gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	Determinar la relación que presenta entre las brechas de gestión estratégica, y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	Existe una conexión considerable entre La gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	La gestión estratégica
ESPECIFICOS	¿Cómo se relaciona la gestión de infraestructura regional y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022?	Determinar la relación que presenta entre La gestión de infraestructura regional, y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	La gestión de infraestructura regional influye significativamente con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	
	¿Cómo se relaciona la Gestión pública y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022?	Determinar la relación que presenta entre La Gestión pública, y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	La gestión pública influye significativamente con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	
	¿Cómo se relaciona la Gobernanza Regional y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022?	Determinar la relación que presenta entre La Gobernanza Regional, y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	La Gobernanza Regional influye significativamente con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	
	¿Cómo se relaciona la estrategia en acción y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022?	Determinar la relación que presenta entre La estrategia en acción y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	La estrategia en acción influye significativamente con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	

	PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES
ESPECIFICOS	¿Cómo se relaciona la visión compartida y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	Determinar la relación que presenta entre La visión compartida y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	La visión compartida influye significativamente con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	Entes Gestores
	¿Cómo se relaciona el liderazgo que organice y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	Determinar la relación que presenta entre el liderazgo que organice y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	El liderazgo que organice influye significativamente con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	
	¿Cómo se relaciona la toma de decisiones y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	Determinar la relación que presenta entre la toma de decisiones y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	La toma de decisiones influye significativamente con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	
	¿Cómo se relaciona la actuación y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022?	Determinar la relación que presenta entre la actuación y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	La actuación que influye significativamente con la y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	
	¿Cómo se relaciona los agentes del cambio y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022?	Determinar la relación que presenta entre los agentes del cambio, y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022?	los agentes del cambio influye significativamente con los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022.	

Fuente: Elaboración propia (2022)

ANEXO 2

MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Tema: "Gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022"

Variables	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems Encuesta	Escala de valores
La gestión estratégica	La gestión estratégica es un enfoque de la elaboración de estrategias por parte de las organizaciones públicas u otras entidades que integra la formulación y la ejecución de las mismas, y suele incluir la planificación estratégica para formular las estrategias, las formas de ejecutarlas y el aprendizaje estratégico continuo. La gestión estratégica puede ayudar a las organizaciones públicas u otras entidades a alcanzar objetivos importantes y crear valor público. Bryson y George, (2020)	Los ocho métodos de planificación estratégica son los siguientes. Los influenciados por el modelo político de Harvard, el incrementalismo lógico y la gestión de las partes interesadas se encuentran entre los métodos de proceso más completos. Las negociaciones estratégicas, la gestión de problemas estratégicos y la planificación estratégica como marco para la innovación son otras técnicas de proceso parciales. También se utilizan dos técnicas de contenido, a saber, los análisis de cartera y de fuerzas competitivas. George y Bryson (2020)	Gestión de Infraestructura	Recursos e Infraestructura	4	Ordinal: 1.- Muy en desacuerdo 2.- En desacuerdo 3.- Indiferente 4.- De acuerdo 5.- Muy de acuerdo
				Conectividad Aérea Regional	1	
				transporte multimodal	4	
			Gestión Pública	Armonización de las Normativas y el marco legal	3	
				Implementación de Políticas de conectividad	3	
			Gobernanza Regional	Planificación estratégica	3	
				Plan director Regional de infraestructura aeroportuario	3	
				Fuerzas competitivas y desarrollo territorial	3	
			Estrategia en acción	Gestión del Cambio	4	

Entes Gestores	<p>Sánchez, J. (2017) menciona la definición de CEPAL (2009) Es deber de los formuladores de políticas promulgar medidas que les permitan abordar y resolver los problemas que se desarrollan en la comunidad en los muchos contextos dentro de su jurisdicción. Dependiendo del grupo al que pertenezcan (Consejo de Ministros, Consejos Regionales, Consejos Municipales, Directorio, etc.), estas políticas podrán ser promulgadas de manera individual o colectiva. Los empleados públicos, por su parte, implementan las políticas utilizando una variedad de tecnologías de gestión, así como herramientas normativas y gerenciales. Los siguientes factores deben ser tomados en consideración para asegurar que los actos de los políticos y expertos técnicos estén bien articulados y sean integrales: Visión y liderazgo compartido, Sentido de misión, Agentes de cambio efectivo, ante los permanentes cambios de orden económico, social, tecnológico, cultural, etc</p>	<p>Para que la actuación de los políticos, empresarios y técnicos sea coherente y comprensiva, se deben a los siguientes factores:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Una visión compartida y un liderazgo que organice, con capacidad prospectiva, sentido de misión, el cumplimiento de responsabilidades debe responder a un proceso de gobierno y gestión estratégica, objetivos establecido en beneficio del ciudadano. • Agentes de cambio efectivo, ante cambios permanentes de orden económicos, sociales, tecnológicos, culturales, etc., es fundamental, pasar de del liderazgo individual al liderazgo colectivo, del conocimiento, actitudes y habilidades, la capacidad de negociar, de construir equipos, actuar con honestidad y transparencia, gestionar la tensión, conflicto y dirigir procesos de cambio y que pone al servicio del desarrollo integral y sostenible. Bastidas (2009) The Global State of Democracy Report 2021 "IDEA" 	visión compartida	Visión de todos	2	<p>Ordinal:</p> <p>1.- Muy en desacuerdo</p> <p>2.- En desacuerdo</p> <p>3.- Indiferente</p> <p>4.- De acuerdo</p> <p>5.- Muy de acuerdo</p>
				Las obras que persisten,	1	
				Comparten la Visión	2	
			liderazgo que organice	Liderazgo transformacional	2	
				Identificación de retos y objetivos estratégicos	2	
			Toma de decisiones	tiempo de respuesta a demandas específicas.	1	
				atención a población vulnerable	1	
				atención sectorial	1	
				Relevantes con el asunto a tratar	2	
				Relevancia política	1	
				Fiabiles	1	
			Actuación	honestidad	1	
				transparencia	1	
			Agentes de cambio	oportunidades de crecimiento	2	
planificar el cambio	1					

Anexo 3

Instrumento

Encuesta: Gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuaria nacional, Lima 2022.

Tenga en cuenta:

A fin de realizar una investigación exhaustiva sobre la Gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022, los datos de esta encuesta serán de gran utilidad. Le solicito su importante colaboración y le agradezco su aporte para realizar iniciativas y llenar las brechas. "Esto es sólo una simple apreciación de lo que usted toma en consideración y no una prueba de inteligencia o habilidad.

I.- Datos Informativos

Lugar donde trabaja: _____ sexo M

() F () Edad: ()

Situación de empleo: nombrado _____ contratado _____

_____ Tiempo de servicio: _____

Profesión / oficio _____ cargo que desempeña: _____

Nivel de instrucción: Secundaria () Superior

No Universitaria () Superior Universitaria () Post

Grado () Profesión

Tema de Especialización _____

INDICACIONES. - Marque usted el numeral que considere en la escala siguiente:

Muy en desacuerdo	En desacuerdo	Indiferente	De acuerdo	Muy de acuerdo
1	2	3	4	5

VARIABLE 1: LA GESTIÓN ESTRATÉGICA

Variable 1 de estudio: la gestión estratégica	1	2	3	4	5
1.- El organismo Rector del Sector Transportes (MTC). Diseña, normay ejecuta la política de promoción y desarrollo territorial en materia de infraestructura aeroportuario en su Región o Localidad.					
2.- Insuficiente financiación pública - privada para infraestructuras aeroportuarios.					
3.- El organismo Rector del Sector Transportes (MTC). Cumple funciones ejecutivas en todo el territorio nacional, respecto a las materias de infraestructura aeroportuario en su Región o Localidad.					
4.- El Estado Peruano presenta 19 aeropuertos concesionados desde 2001, los resultados a la fecha, han logrado incrementar más aeropuertos y la conectividad aérea regional con inclusión social y multimodal.					
5.- Por falta de rentabilidad comercial, ha llevado al desarrollo de diferentes políticas públicas orientadas a apoyar la conectividad aérea en regiones donde las rutas aéreas comerciales no son viables.					
6.- El mercado de la aviación en el Perú tiene un gran potencial para crecer más, tanto en términos de conectividad interregional como en las conexiones con el resto de las regiones y localidades integrado al sistema multimodal.					
7.- EL plan director de la Regiones se incluye los corredores logísticos y turísticos integrando las vías aéreo , terrestre, fluvial y marítimo.					
8.- La gerencia de infraestructuras de transportes de las Regiones y Municipalidades han implementado para conexiones de un sistema de transporte multimodal.					
9.- El transporte multimodal puede aportar, crecimiento económico, conexiones entre las Regiones, localidades y a nivel nacional.					
10.- La armonización de las normativas y políticas reguladoras permiten todos los beneficios que puede aportar al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, en su región y localidad.					
11.- La no Armonización y el uso Herramientas comunes utilizadas en la región: Mejora de las infraestructuras de aviación; No discriminación; Transparencia y Colaboración/alianzas.					
12.- La armonización de leyes, reglamentos y prácticas reguladoras de la aviación en la región es esencial para facilitar la fluidez y la eficiencia no sólo de los aeropuertos, sino también de las operaciones de las aerolíneas en toda la región.					
13.- El Estado Peruano y el órgano rector del sector transporte implementaron políticas de conectividad aérea territorial.					

14.- La necesidad de conectar a las personas y los mercados es parte de las políticas nacionales en diferentes territorios.					
15.- Perú — no se caracteriza en su mayoría por el desarrollo e implementación de políticas explícitas que faciliten la conectividad aérea hacia las que son consideradas como zonas remotas o vulnerables.					
16.- El organismo rector del sector transportes (MTC). Formula los planes nacionales sectoriales de desarrollo territorial de infraestructura aeroportuario en su Región o Localidad.					
17.- La dirección estratégica de la gobernanza regional y local, presenta plan director de infraestructura aeroportuario integrado con el sistema multimodal.					

18.- Las capacidades estratégicas ayudan a implementar estrategias competitivas para el desarrollo de la conectividad Local, Regional y Nacional.					
19.- Plan director de la Región incluyo el área de reserva de terreno para su uso aeronáutico, precisándose para su integración en planes de urbanismo.					
20 La gobernanza en su plan Director presenta a la ingeniería especializada para proponer la disponibilidad de terrenos en el emplazamiento escogido para el futuro aeropuerto.					
21.- El organismo Rector del Sector Transportes (MTC) formulalineamientos y políticas para el plan director.					
22.- La competitividad operativa y regulatoria de los entes gestores en su región o localidad promueven el desarrollo de la conectivida aérea.					
23.- Poca participación y competencia del sector privado en las inversiones de infraestructura aeroportuario.					
24.- Existencia de organismos gestores con capacidad de decisión, no especializados en el sector de transporte.					
25.- Los operadores aeroportuarios concesionarios con adendas de extensiones y DS. de la no construcción de aeropuertos en radio de 150 Km., limitan el desarrollo de futuros aeropuertos en las Regiones y Localidades.					
26.- El organismo Rector del Sector Transportes (MTC) propone la estrategia de gestión del cambio más eficiente con un cambio de mentalidad, a los entes gestores Regionales y locales.					
27.- La estrategia del gestión del cambio de las Gobernanzas están comprometidos con la organización y conectados entre sí.					
28.- Como estrategia de gestión del cambio organizacional, los entes gestores tienen un rol de mayor liderazgo en el campo comunicacional para hacer valer la confianza que existe entre la sociedad civil y su organización.					

VARIABLE 2: ENTES GESTORES

Variable 2 de estudio: Gestores públicos	1	2	3	4	5
1.- Una visión inadecuada proporcionará soluciones insatisfactorias, que quedan lejos del objetivo deseado y que, muchas veces, terminan alejándose del propósito para los que se idearon.					

2.- Los diversos aeropuertos regionales y locales carecieran de un atractivo intrínseco para convocar inversión privada.					
3.- El organismo Rector del Sector Transportes (MTC), presenta como política, la visión del desarrollo sostenible de la infraestructura aeroportuaria para la conectividad aérea regional.					
4.- Los líderes de la Región tienen una visión empresarial, futurista y causan a sus seguidores para que adopten su visión como propia.					
5.- las organizaciones actuales presentan líderes en la innovación, creatividad, visión a futuro y la rápida adaptación a los cambios constantes del entorno de la Región.					
6.- Los entes gestores regionales, locales y los gestores de la aviación general: tratan de buscar oportunidades y correr riesgos, afrontar desafíos, ser innovadores y experimentar.					
7.- Desarrollar actuaciones, medidas y programas innovadores en el ámbito de la inclusión social y el desarrollo comunitario					
8.- Existencia de organismos públicos y privados con capacidad de decisión, no especializados en el sector de transporte aéreo.					
9.- Interferencias en la planificación de infraestructuras entre organismos del sector, como las gerencias de transporte de los GOREs.					
10.- Mal estado de conservación de infraestructuras o problemas de diseño, ubicación, sin embargo certificados y operativos de algunas de ellas.					
11.- Inventario, demarcación y categorización de infraestructuras. El gremio empresarial no acepta competencias.					
12.- Compleja e inapropiada organización institucional que crea tanto redundancias como lagunas de responsabilidad para elegir los nuevos emplazamientos					
13.- Complejo e ineficiente marco legal general y específico que dificulta las inversiones privadas y el desarrollo de las infraestructuras					
14.- Bajo nivel de capacitación del sector transporte aéreo (público y privado)					
15.- Los problemas que se presentan, y que ocasionan atrasos en la ejecución de los proyectos aeroportuarios, se encuentran temas de pre inversión pendientes, tales como: elaboración del diseño final de las obras, procesos de expropiaciones prolongados, reasentamientos de afectados, estudios socioambientales.					
16.- los proyectos sin financiamiento para su ejecución no tienen estudios (diseños finales o estudios de prefactibilidad o factibilidad),					

por lo que sus costos aún no se han estimado, y muchos de los proyectos identificados como prioritarios todavía no tienen una fuente de financiamiento identificada.					
17.- Los retos para enfrentar la brecha de infraestructura aeroportuario en las Regiones representan una labor que compete a varias instituciones del sector público y privado, desde el MTC. y sus organismos Responsables, operadores aeroportuarios, municipalidades hasta instancias del Poder Judicial.					
18.- Corrupción, burocracia, falta de responsabilidad					
19.- Los Operadores privados y Los entes gestores están interesados en promover eficazmente el transporte aéreo, no sólo en los grandes centros económicos sino también en áreas remotas.					
20.- Los Gremios empresariales y los entes gestores persiguen la creación de una administración eficiente y eficaz, es decir, una administración que satisfaga las necesidades reales de los ciudadanos al menor coste posible.					
21.- Las políticas de Estado que exigen los desafíos nacionales, regionales y globales de desarrollo, implican un Estado fuerte, con modelo empresarial, proactivo y participe con otros en su función económica, social y ambiental, capaz de formular e implementar estrategias de desarrollo para alcanzar metas económicas, sociales y ambientales.					

Anexo 4

DOCUMENTOS PARA VALIDAR LOS INSTRUMENTOS DE MEDICIÓN A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS

Definición conceptual de las variables y dimensiones

I. Variable 1: La gestión estratégica:

La gestión estratégica se define como: un enfoque para el desarrollo de estrategias por parte de organizaciones públicas u otras entidades que integra su formulación y ejecución. Este enfoque suele implicar la planificación estratégica para la formulación de estrategias, así como el aprendizaje estratégico continuo. La gestión estratégica puede ayudar a las organizaciones públicas o a otras organizaciones a alcanzar objetivos importantes y a proporcionar valor público privado, Bryson y George (2020. P 3), a continuación, definiremos las dimensiones:

1. Dimensión 1: Gestión de infraestructura

Pretende orientar la formulación y ejecución de actividades que mejoren la gestión para obtener un territorio más resiliente y sostenible, maximizando la producción de servicios ecosistémicos y las ventajas que proporciona la naturaleza como soporte de la vida, Calaza (2019, p 7)

2. Dimensión 2: Gestión pública

La formulación de las políticas de infraestructura carece del marco legal que ordena el desarrollo territorial coordinado y establece la planificación urbana como función pública; la acción pública está sesgada hacia el intervencionismo privado en materia de desarrollo socioterritorial y los intereses privados priman sobre los intereses generales en la creación de las ciudades, Prado (2020, p 1)

3. Dimensión 3: Gobernanza regional

Una concepción de la gobernanza se centra en la coordinación centralizada de las autoridades públicas, mientras que otra considera la gobernanza como una coordinación descentralizada basada en la actuación de agentes privados que compiten y se coordinan a través de los precios y otras señales del mercado. Las concepciones que se sitúan en medio de estos dos extremos permiten la coordinación de los agentes privados, pero suelen estar sometidos a algún tipo de jerarquía pública, Palestini (2017, p 195)

4. Dimensión 4: Estrategia en acción

En el desarrollo y despliegue de la estrategia se utilizó por primera vez un método lineal e incluso unidimensional como resultado de la importante transición del entorno militar al empresarial. un método unidimensional y lineal. Esto ofrecía en su momento una respuesta a los deseos de las empresas de hacerse con el control de los mercados, gestionarlos y, en consecuencia, diferenciarse, Maldonado et al. (2017, p 26)

II. Variable 2: Entes gestores

Es deber de los formuladores de políticas promulgar medidas que les permitan abordar y resolver los problemas que se desarrollan en la comunidad en los muchos contextos dentro de su jurisdicción. Dependiendo del grupo al que pertenezcan (Consejo de Ministros, Consejos Regionales, Consejos Municipales, Directorio, Gerentes etc.), estas políticas podrán ser promulgadas de manera individual o colectiva. Los entes gestores, por su parte, implementan las políticas utilizando una variedad de tecnologías de gestión, así como herramientas normativas y gerenciales. Los siguientes factores deben ser tomados en consideración para asegurar que los actos de los políticos y expertos técnicos estén bien articulados y sean integrales: Visión y liderazgo compartido, Sentido de misión, Agentes de cambio efectivo, ante los permanentes cambios de orden económico, social,

tecnológico, cultural, Sánchez, (2017) menciona la definición de CEPAL (2009), a continuación, definiremos las dimensiones:

1. Dimensión 1: Visión compartida

Desde la década de 1980, las visiones compartidas han sido un tema común en la literatura sobre gestión. Una imagen mental similar de cómo progresará un equipo o sus actividades en el futuro, que sirve de base para la actividad del equipo, se denomina visión compartida [14] o "conciencia de los trabajadores de los objetivos estratégicos y las ambiciones futuras de la organización" [32]. Las visiones compartidas se han citado en la bibliografía como precursoras de la organización que aprende [38], de la orientación al aprendizaje de una organización [5, 40] y de la participación del grupo en las organizaciones [14]. Kaiser et al. (2021, P 5186)

Sin embargo, una gran parte de la investigación sobre las visiones compartidas en las organizaciones las describe como creadas por un líder y transmitidas a los seguidores de forma descendente [6, 7, 14]. En consecuencia, muy pocos estudios han examinado cómo los seguidores pueden influir en la creación de una visión. A pesar de las extensas investigaciones sobre la motivación y el rendimiento laboral que identifican la influencia y las ventajas de la autonomía de los empleados en su trabajo [2, 16, 18, 28] y el trabajo significativo [3, 4, 41], esta laguna sigue existiendo, Kaiser et al. (2021, P 5186)

2. Dimensión 2: liderazgo que organice

Dimensión es liderazgo que organice, Al considerar la gestión múltiple de las empresas y las diversas funcionalidades centradas en el crecimiento exponencial de la gestión organizativa, el liderazgo es un componente crucial en la dirección correcta. En consecuencia, el papel del líder es crucial para el posicionamiento o la desaparición de la empresa. La posición de liderazgo tiene un impacto crítico en el posicionamiento o la desaparición de una empresa, Izquierdo (2017, P 92)

3. Dimensión 3: Toma de decisiones

El proceso mediante el cual la alta dirección de una organización selecciona y pone en práctica planes de acción para hacer frente a

problemas y oportunidades se conoce como toma de decisiones estratégicas. La dirección de una empresa elige y aplica estrategias para hacer frente a las oportunidades y dificultades tanto internas como externas. Oportunidades y problemas tanto dentro como fuera del organismo. Estas elecciones permiten articular de forma coherente las capacidades y los recursos de la organización para garantizar la consecución de las metas y los objetivos institucionales, así como la estrategia institucional, permitiendo la mejora continua o los ajustes satisfactorios de la planificación estratégica de la organización, Rodríguez y Pinto (2018, p 53)

4. Dimensión 4: Actuación

Reconociendo las dificultades que se avecinan, Grupo SURA persistió en el fortalecimiento de su sistema de ética y gobierno corporativo, el cual está construido sobre los principios de transparencia, equidad, responsabilidad y respeto como base para el éxito sostenible de la empresa, SURA (2017, p 52)

5. Dimensión 5: Agentes de cambio

Esta situación puede evaluarse con mayor precisión haciendo hincapié en la variedad de orígenes que tiene el cambio, dado que puede estar influido por el desarrollo o el efecto de una serie de variables dinámicas (tecnología, procesos, estrategias y procedimientos), que a su vez pueden estar influidas por fuerzas internas y externas como el capital humano, la política empresarial y la estrategia. Según este punto de vista, "la organización no debe ser considerada como un atributo emergente del cambio, de manera que, por un lado, la organización lidera el cambio, pero al mismo tiempo, en este proceso, se regenera a sí misma", Pérez et al. (2017, p 324)

Certificado de validez de contenido del instrumento que mide “Gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022”

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹			Relevancia ²			Claridad ³			Sugerencias
		S	N		S	N		S	N		
	DIMENSIÓN : GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA	S	N		S	N		S	N		
1	El organismo Rector del Sector Transportes (MTC). Diseña, norma y ejecuta la política de promoción y desarrollo territorial en materia de infraestructura aeroportuario en su Región o Localidad.	X			X			X			
2	Insuficiente financiación pública - privada para infraestructuras aeroportuarios.	X			X			X			
3	El organismo rector del sector transportes (MTC). Cumple funciones ejecutivas en todo el territorio nacional, respecto a las materias de infraestructura aeroportuario en su Región o Localidad.	X			X			X			
4	El Estado Peruano presenta 19 aeropuertos concesionados desde 2001, los resultados a la fecha, han logrado incrementar más aeropuertos y la conectividad aérea regional con inclusión social y multimodal.	X			X			X			
5	Por falta de rentabilidad comercial, ha llevado al desarrollo de diferentes políticas orientadas a apoyar a la conectividad aérea en regiones donde las rutas aéreas comerciales no son viables.	X			X			X			
6	El mercado de la aviación en el Perú tiene un gran potencial para crecer más, tanto en términos de conectividad interregional como en las conexiones con el resto de las regiones y localidades integrado al sistema multimodal.	X			X			X			
7	EL plan director de la Regiones se incluye los corredores logísticos y turísticos integrando las vías: aéreo , terrestre, fluvial y marítimo.	X			X			X			
8	La gerencia de infraestructuras de transportes de las Regiones y Municipalidades han implementado para conexiones de un sistema de transporte multimodal.	X			X			X			
9	El transporte multimodal puede aportar, crecimiento económico, conexiones entre las Regiones, localidades y a nivel nacional.	X			X			X			
	DIMENSIÓN : GESTIÓN PUBLICA	X			X			X			
10	La armonización de las normativas y políticas reguladoras permiten todos los beneficios que puede aportar al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, en su región y localidad.	X			X			X			
11	La no Armonización y el uso Herramientas comunes utilizadas en la región: Mejora de las infraestructuras de aviación; No discriminación; Transparencia y Colaboración/alianzas.	X			X			X			
12	La armonización de leyes, reglamentos y prácticas reguladoras de la aviación en la región es esencial para facilitar la fluidez y la eficiencia no sólo de los aeropuertos, sino también de las operaciones de las aerolíneas en toda la región.	X			X			X			

13	El Estado Peruano y el órgano rector del sector transporte implementaron políticas de conectividad aérea territorial.	X			X			X					
14	La necesidad de conectar a las personas y los mercados es parte de las políticas nacionales en diferentes territorios.	X			X			X					
15	Perú – no se caracteriza en su mayoría por el desarrollo e implementación de políticas explícitas que faciliten la conectividad aérea hacia las que son consideradas como zonas remotas o vulnerables.	X			X			X					
	DIMENSIÓN : GOBERNANZA REGIONAL	X			X			X					
16	El organismo rector del sector transportes (MTC). Formula los planes nacionales sectoriales de desarrollo territorial de infraestructura aeroportuario en su Región o Localidad.	X			X			X					
17	La dirección estratégica de la gobernanza regional y local, presenta plan director de infraestructura aeroportuario integrado con el sistema multimodal.	X			X			X					
18	Las capacidades estratégicas ayudan a implementar estrategias competitivas para el desarrollo de la conectividad Local, Regional y Nacional.	X			X			X					
19	Plan director de la Región incluyo el área de reserva de terreno para su uso aeronáutico, precisándose para su integración en planes de urbanismo.	X			X			X					
20	La gobernanza en su plan Director presenta a la ingeniería especializada para proponer la disponibilidad de terrenos en el emplazamiento escogido para el futuro aeropuerto.	X			X			X					
21	El organismo Rector del Sector Transportes (MTC) formula lineamientos y políticas para el plan director.	X			X			X					
22	La competitividad operativa y regulatoria de los entes gestores en su región o localidad promueven el desarrollo de la conectividad aérea.	X			X			X					
23	Poca participación y competencia del sector privado en las inversiones de infraestructura aeroportuario.	X			X			X					
24	Existencia de organismos gestores con capacidad de decisión, no especializados en el sector de transporte.	X			X			X					
	DIMENSIÓN : ESTRATEGIA EN ACCION	X			X			X					
25	Los operadores aeroportuarios concesionarios con adendas de extensiones y DS. de la no construcción de aeropuertos en radio de 150 Km., limitan el desarrollo de futuros aeropuertos en las Regiones y Localidades.	X			X			X					
26	El organismo Rector del Sector Transportes (MTC) propone la estrategia de gestión del cambio más eficiente con un cambio de mentalidad, a los entes gestores Regionales y locales.	X			X			X					

27	La estrategia del gestión del cambio de las Gobernanzas están comprometidos con la organización y conectados entre sí.	X			X			X					
28	Como estrategia de gestión del cambio organizacional, los entes gestores tienen un rol de mayor liderazgo en el campo comunicacional para hacer valer la confianza que existe entre la sociedad civil y su organización.	X			X			X					
	DIMENSION: VISIÓN COMPARTIDA	X			X			X					
29	Una visión inadecuada proporcionará soluciones insatisfactorias, que quedan lejos del objetivo deseado y que, muchas veces, terminan alejándose del propósito para los que se idearon.	X			X			X					
30	Los diversos aeropuertos regionales y locales carecieran de un atractivo intrínseco para convocar inversión privada.	X			X			X					
31	El organismo Rector del Sector Transportes (MTC), presenta como política, la visión del desarrollo sostenible de la infraestructura aeroportuaria para la conectividad aérea regional.	X			X			X					
32	Los líderes de la Región tienen una visión empresarial, futurista y encausan a sus seguidores para que adopten su visión como propia.	X			X			X					
33	Las organizaciones actuales presentan líderes en la innovación, creatividad, visión a futuro y la rápida adaptación a los cambios constantes del entorno de la Región.	X			X			X					
	DIMENSIÓN: LIDERAZGO QUE ORGANICE	X			X			X					
34	Los entes gestores regionales, locales y los gestores de la aviación general: tratan de buscar oportunidades y correr riesgos, afrontar desafíos, ser innovadores y experimentar.	X			X			X					
35	Desarrollar actuaciones, medidas y programas innovadores en el ámbito de la inclusión social y el desarrollo comunitario	X			X			X					
36	Existencia de organismos públicos y privados con capacidad de decisión, no especializados en el sector de transporte aéreo.	X			X			X					
37	Interferencias en la planificación de infraestructuras entre organismos del sector, como las gerencias de transporte de los GOREs.	X			X			X					
	DIMENSION : TOMA DE DESICIONES	X			X			X					
38	Mal estado de conservación de infraestructuras o problemas de diseño, ubicación, sin embargo certificados y operativos de algunas de ellas.	X			X			X					
39	Inventario, demarcación y categorización de infraestructuras. El gremio empresarial no acepta competencias.	X			X			X					
40	Compleja e inapropiada organización institucional que crea tanto redundancias como lagunas de responsabilidad para elegir los nuevos emplazamientos	X			X			X					

41	Complejo e ineficiente marco legal general y específico que dificulta las inversiones privadas y el desarrollo de las infraestructuras	X			X			X					
42	Bajo nivel de capacitación del sector transporte aéreo (público y privado)	X			X			X					
43	Los problemas que se presentan, y que ocasionan atrasos en la ejecución de los proyectos aeroportuarios, se encuentran temas de pre inversión pendientes, tales como: elaboración del diseño final de las obras, procesos de expropiaciones prolongados, reasentamientos de afectados, estudios socioambientales.	X			X			X					
44	Los proyectos sin financiamiento para su ejecución no tienen estudios (diseños finales o estudios de prefactibilidad o factibilidad), por lo que sus costos aún no se han estimado, y muchos de los proyectos identificados como prioritarios todavía no tienen una fuente de financiamiento identificada.	X			X			X					
	DIMENSION: ACTUACIÓN	X			X			X					
45	Los retos para enfrentar la brecha de infraestructura aeroportuario en las Regiones representan una labor que compete a varias instituciones del sector público y privado, desde el MTC. y sus organismos Responsables, operadores aeroportuarios, municipalidades hasta instancias del Poder Judicial	X			X			X					
46	Corrupción, burocracia, falta de responsabilidad	X			X			X					
	DIMENSIÓN: AGENTES DE CAMBIO	X			X			X					
47	Los Operadores privados y Los entes gestores están interesados en promover eficazmente el transporte aéreo, no sólo en los grandes centros económicos sino también en áreas remotas.	X			X			X					
48	Los Gremios empresariales y los entes gestores persiguen la creación de una administración eficiente y eficaz, es decir, una administración que satisfaga las necesidades reales de los ciudadanos al menor coste posible.	X			X			X					
49	Las políticas de Estado que exigen los desafíos nacionales, regionales y globales de desarrollo, implican un Estado fuerte, con modelo empresarial, proactivo y participe con otros en su función económica, social y ambiental.	X			X			X					

Fuente: elaboración propia

Observaciones: El instrumento cumple con los objetivos para evaluar la gestión estratégica de la infraestructura aeroportuaria a nivel nacional.

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador Dr. / Mg: Huamán Chávez, Hernán Eliseo **DNI:** 09286532

Especialidad del validador: Maestro en Administración de negocios y especialista en Operaciones Aeroportuarias.

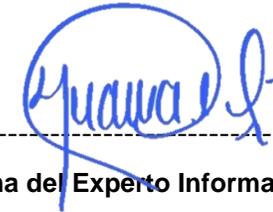
16 de diciembre del 2022

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del Experto Informante.
Especialidad

Certificado de validez de contenido del instrumento que mide “Gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022”

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹			Relevancia ²			Claridad ³			Sugerencias
		si	n		s	n		s	n		
	DIMENSIÓN : GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA										
1	El organismo Rector del Sector Transportes (MTC). Diseña, norma y ejecuta la política de promoción y desarrollo territorial en materia de infraestructura aeroportuario en su Región o Localidad.	x			x			x			
2	Insuficiente financiación pública - privada para infraestructuras aeroportuarios.	x			x			x			
3	El organismo rector del sector transportes (MTC). Cumple funciones ejecutivas en todo el territorio nacional, respecto a las materias de infraestructura aeroportuario en su Región o Localidad.	x			x			x			
4	El Estado Peruano presenta 19 aeropuertos concesionados desde 2001, los resultados a la fecha, han logrado incrementar más aeropuertos y la conectividad aérea regional con inclusión social y multimodal.	x			x			x			
5	Por falta de rentabilidad comercial, ha llevado al desarrollo de diferentes políticas orientadas a apoyar a la conectividad aérea en regiones donde las rutas aéreas comerciales no son viables.	x			x			x			
6	El mercado de la aviación en el Perú tiene un gran potencial para crecer más, tanto en términos de conectividad interregional como en las conexiones con el resto de las regiones y localidades integrado al sistema multimodal.	x			x			x			
7	EL plan director de la Regiones se incluye los corredores logísticos y turísticos integrando las vías: aéreo , terrestre, fluvial y marítimo.	x			x			x			
8	La gerencia de infraestructuras de transportes de las Regiones y Municipalidades han implementado para conexiones de un sistema de transporte multimodal.	x			x			x			
9	El transporte multimodal puede aportar, crecimiento económico, conexiones entre las Regiones, localidades y a nivel nacional.	x			x			x			
	DIMENSIÓN : GESTIÓN PUBLICA										
10	La armonización de las normativas y políticas reguladoras permiten todos los beneficios que puede aportar al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, en su región y localidad.	x			x			x			
11	La no Armonización y el uso Herramientas comunes utilizadas en la región: Mejora de las infraestructuras de aviación; No discriminación; Transparencia y Colaboración/alianzas.	x			x			x			

12	La armonización de leyes, reglamentos y prácticas reguladoras de la aviación en la región es esencial para facilitar la fluidez y la eficiencia no sólo de los aeropuertos, sino también de las operaciones de las aerolíneas en toda la región.	x				x				x				
13	El Estado Peruano y el órgano rector del sector transporte implementaron políticas de conectividad aérea territorial.	x				x				x				
14	La necesidad de conectar a las personas y los mercados es parte de las políticas nacionales en diferentes territorios.	x				x				x				
15	Perú – no se caracteriza en su mayoría por el desarrollo e implementación de políticas explícitas que faciliten la conectividad aérea hacia las que son consideradas como zonas remotas o vulnerables.	x				x				x				
DIMENSIÓN : GOBERNANZA REGIONAL														
16	El organismo rector del sector transportes (MTC). Formula los planes nacionales sectoriales de desarrollo territorial de infraestructura aeroportuario en su Región o Localidad.	x				x				x				
17	La dirección estratégica de la gobernanza regional y local, presenta plan director de infraestructura aeroportuario integrado con el sistema multimodal.	x				x				x				
18	Las capacidades estratégicas ayudan a implementar estrategias competitivas para el desarrollo de la conectividad Local, Regional y Nacional.	x				x				x				
19	Plan director de la Región incluyo el área de reserva de terreno para su uso aeronáutico, precisándose para su integración en planes de urbanismo.	x				x				x				
20	La gobernanza en su plan Director presenta a la ingeniería especializada para proponer la disponibilidad de terrenos en el emplazamiento escogido para el futuro aeropuerto.	x				x				x				
21	El organismo Rector del Sector Transportes (MTC) formula lineamientos y políticas para el plan director.	x				x				x				
22	La competitividad operativa y regulatoria de los entes gestores en su región o localidad promueven el desarrollo de la conectividad aérea.	x				x				x				
23	Poca participación y competencia del sector privado en las inversiones de infraestructura aeroportuario.	x				x				x				
24	Existencia de organismos gestores con capacidad de decisión, no especializados en el sector de transporte.	x				x				x				
DIMENSIÓN : ESTRATEGIA EN ACCION														
25	Los operadores aeroportuarios concesionarios con adendas de extensiones y DS. de la no construcción de aeropuertos en radio de 150 Km., limitan el desarrollo de futuros aeropuertos en las	x				x				x				

39	Inventario, demarcación y categorización de infraestructuras. El gremio empresarial no acepta competencias.	x				x				x								
40	Compleja e inapropiada organización institucional que crea tanto redundancias como lagunas de responsabilidad para elegir los nuevos emplazamientos	x				x				x								
41	Complejo e ineficiente marco legal general y específico que dificulta las inversiones privadas y el desarrollo de las infraestructuras	x				x				x								
42	Bajo nivel de capacitación del sector transporte aéreo (público y privado)	x				x				x								
43	Los problemas que se presentan, y que ocasionan atrasos en la ejecución de los proyectos aeroportuarios, se encuentran temas de pre inversión pendientes, tales como: elaboración del diseño final de las obras, procesos de expropiaciones prolongados, reasentamientos de afectados, estudios socioambientales.	x				x				x								
44	Los proyectos sin financiamiento para su ejecución no tienen estudios (diseños finales o estudios de prefactibilidad o factibilidad), por lo que sus costos aún no se han estimado, y muchos de los proyectos identificados como prioritarios todavía no tienen una fuente de financiamiento identificada.	x				x				x								
DIMENSION: ACTUACIÓN																		
45	Los retos para enfrentar la brecha de infraestructura aeroportuario en las Regiones representan una labor que compete a varias instituciones del sector público y privado, desde el MTC. y sus organismos Responsables, operadores aeroportuarios, municipalidades hasta instancias del Poder Judicial	x				x				x								
46	Corrupción, burocracia, falta de responsabilidad																	
DIMENSIÓN: AGENTES DE CAMBIO																		
47	Los Operadores privados y Los entes gestores están interesados en promover eficazmente el transporte aéreo, no sólo en los grandes centros económicos sino también en áreas remotas.	x				x				x								
48	Los Gremios empresariales y los entes gestores persiguen la creación de una administración eficiente y eficaz, es decir, una administración que satisfaga las necesidades reales de los ciudadanos al menor coste posible.	x				x				x								
49	Las políticas de Estado que exigen los desafíos nacionales, regionales y globales de desarrollo, implican un Estado fuerte, con modelo empresarial, proactivo y participe con otros en su función económica, social y ambiental.	x				x				x								

Fuente: elaboración propia

Observaciones: *Concuerda con lo requerido de la medición*

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable** [] **Aplicable después de corregir** [] **No aplicable** []

Apellidos y nombres del juez validador Dr. / Mg: *Andahua Pardo Jesús Espiritu* DNI: *43271938*

Especialidad del validador: *Gestión del Mantenimiento*

..... *22* de *noviembre* del 2022

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del Experto Informante.

Especialidad

.....
JESUS ESPIRITU
ANDAHUA PARDO
INGENIERO AERONAUTICO
Reg. CIP Nº 180595

Certificado de validez de contenido del instrumento que mide “Gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022”

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹			Relevancia ²			Claridad ³			Sugerencias
		S	N		S	N		S	N		
	DIMENSIÓN : GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA	S	N		S	N		S	N		
1	El organismo Rector del Sector Transportes (MTC). Diseña, norma y ejecuta la política de promoción y desarrollo territorial en materia de infraestructura aeroportuario en su Región o Localidad.	X			X			X			
2	Insuficiente financiación pública - privada para infraestructuras aeroportuarios.	X			X			X			
3	El organismo rector del sector transportes (MTC). Cumple funciones ejecutivas en todo el territorio nacional, respecto a las materias de infraestructura aeroportuario en su Región o Localidad.	X			X			X			
4	El Estado Peruano presenta 19 aeropuertos concesionados desde 2001, los resultados a la fecha, han logrado incrementar más aeropuertos y la conectividad aérea regional con inclusión social y multimodal.	X			X			X			
5	Por falta de rentabilidad comercial, ha llevado al desarrollo de diferentes políticas orientadas a apoyar a la conectividad aérea en regiones donde las rutas aéreas comerciales no son viables.	X			X			X			
6	El mercado de la aviación en el Perú tiene un gran potencial para crecer más, tanto en términos de conectividad interregional como en las conexiones con el resto de las regiones y localidades integrado al sistema multimodal.	X			X			X			
7	EL plan director de la Regiones se incluye los corredores logísticos y turísticos integrando las vías: aéreo , terrestre, fluvial y marítimo.	X			X			X			
8	La gerencia de infraestructuras de transportes de las Regiones y Municipalidades han implementado para conexiones de un sistema de transporte multimodal.	X			X			X			
9	El transporte multimodal puede aportar, crecimiento económico, conexiones entre las Regiones, localidades y a nivel nacional.	X			X			X			
	DIMENSIÓN : GESTIÓN PUBLICA	X			X			X			
10	La armonización de las normativas y políticas reguladoras permiten todos los beneficios que puede aportar al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, en su región y localidad.	X			X			X			
11	La no Armonización y el uso Herramientas comunes utilizadas en la región: Mejora de las infraestructuras de aviación; No discriminación; Transparencia y Colaboración/alianzas.	X			X			X			
12	La armonización de leyes, reglamentos y prácticas reguladoras de la aviación en la región es esencial para facilitar la fluidez y la eficiencia no sólo de los aeropuertos, sino también de las operaciones de las aerolíneas en toda la región.	X			X			X			

13	El Estado Peruano y el órgano rector del sector transporte implementaron políticas de conectividad aérea territorial.	X			X			X					
14	La necesidad de conectar a las personas y los mercados es parte de las políticas nacionales en diferentes territorios.	X			X			X					
15	Perú – no se caracteriza en su mayoría por el desarrollo e implementación de políticas explícitas que faciliten la conectividad aérea hacia las que son consideradas como zonas remotas o vulnerables.	X			X			X					
	DIMENSIÓN : GOBERNANZA REGIONAL	X			X			X					
16	El organismo rector del sector transportes (MTC). Formula los planes nacionales sectoriales de desarrollo territorial de infraestructura aeroportuario en su Región o Localidad.	X			X			X					
17	La dirección estratégica de la gobernanza regional y local, presenta plan director de infraestructura aeroportuario integrado con el sistema multimodal.	X			X			X					
18	Las capacidades estratégicas ayudan a implementar estrategias competitivas para el desarrollo de la conectividad Local, Regional y Nacional.	X			X			X					
19	Plan director de la Región incluyo el área de reserva de terreno para su uso aeronáutico, precisándose para su integración en planes de urbanismo.	X			X			X					
20	La gobernanza en su plan Director presenta a la ingeniería especializada para proponer la disponibilidad de terrenos en el emplazamiento escogido para el futuro aeropuerto.	X			X			X					
21	El organismo Rector del Sector Transportes (MTC) formula lineamientos y políticas para el plan director.	X			X			X					
22	La competitividad operativa y regulatoria de los entes gestores en su región o localidad promueven el desarrollo de la conectividad aérea.	X			X			X					
23	Poca participación y competencia del sector privado en las inversiones de infraestructura aeroportuario.	X			X			X					
24	Existencia de organismos gestores con capacidad de decisión, no especializados en el sector de transporte.	X			X			X					
	DIMENSIÓN : ESTRATEGIA EN ACCION	X			X			X					
25	Los operadores aeroportuarios concesionarios con adendas de extensiones y DS. de la no construcción de aeropuertos en radio de 150 Km., limitan el desarrollo de futuros aeropuertos en las Regiones y Localidades.	X			X			X					
26	El organismo Rector del Sector Transportes (MTC) propone la estrategia de gestión del cambio más eficiente con un cambio de mentalidad, a los entes gestores Regionales y locales.	X			X			X					

27	La estrategia del gestión del cambio de las Gobernanzas están comprometidos con la organización y conectados entre sí.	X			X			X					
28	Como estrategia de gestión del cambio organizacional, los entes gestores tienen un rol de mayor liderazgo en el campo comunicacional para hacer valer la confianza que existe entre la sociedad civil y su organización.	X			X			X					
	DIMENSION: VISIÓN COMPARTIDA	X			X			X					
29	Una visión inadecuada proporcionará soluciones insatisfactorias, que quedan lejos del objetivo deseado y que, muchas veces, terminan alejándose del propósito para los que se idearon.	X			X			X					
30	Los diversos aeropuertos regionales y locales carecieran de un atractivo intrínseco para convocar inversión privada.	X			X			X					
31	El organismo Rector del Sector Transportes (MTC), presenta como política, la visión del desarrollo sostenible de la infraestructura aeroportuaria para la conectividad aérea regional.	X			X			X					
32	Los líderes de la Región tienen una visión empresarial, futurista y encausan a sus seguidores para que adopten su visión como propia.	X			X			X					
33	Las organizaciones actuales presentan líderes en la innovación, creatividad, visión a futuro y la rápida adaptación a los cambios constantes del entorno de la Región.	X			X			X					
	DIMENSIÓN: LIDERAZGO QUE ORGANICE	X			X			X					
34	Los entes gestores regionales, locales y los gestores de la aviación general: tratan de buscar oportunidades y correr riesgos, afrontar desafíos, ser innovadores y experimentar.	X			X			X					
35	Desarrollar actuaciones, medidas y programas innovadores en el ámbito de la inclusión social y el desarrollo comunitario	X			X			X					
36	Existencia de organismos públicos y privados con capacidad de decisión, no especializados en el sector de transporte aéreo.	X			X			X					
37	Interferencias en la planificación de infraestructuras entre organismos del sector, como las gerencias de transporte de los GOREs.	X			X			X					
	DIMENSION : TOMA DE DESICIONES	X			X			X					
38	Mal estado de conservación de infraestructuras o problemas de diseño, ubicación, sin embargo certificados y operativos de algunas de ellas.	X			X			X					
39	Inventario, demarcación y categorización de infraestructuras. El gremio empresarial no acepta competencias.	X			X			X					
40	Compleja e inapropiada organización institucional que crea tanto redundancias como lagunas de responsabilidad para elegir los nuevos emplazamientos	X			X			X					

41	Complejo e ineficiente marco legal general y específico que dificulta las inversiones privadas y el desarrollo de las infraestructuras	X			X			X						
42	Bajo nivel de capacitación del sector transporte aéreo (público y privado)	X			X			X						
43	Los problemas que se presentan, y que ocasionan atrasos en la ejecución de los proyectos aeroportuarios, se encuentran temas de pre inversión pendientes, tales como: elaboración del diseño final de las obras, procesos de expropiaciones prolongados, reasentamientos de afectados, estudios socioambientales.	X			X			X						
44	Los proyectos sin financiamiento para su ejecución no tienen estudios (diseños finales o estudios de prefactibilidad o factibilidad), por lo que sus costos aún no se han estimado, y muchos de los proyectos identificados como prioritarios todavía no tienen una fuente de financiamiento identificada.	X			X			X						
	DIMENSION: ACTUACIÓN	X			X			X						
45	Los retos para enfrentar la brecha de infraestructura aeroportuario en las Regiones representan una labor que compete a varias instituciones del sector público y privado, desde el MTC. y sus organismos Responsables, operadores aeroportuarios, municipalidades hasta instancias del Poder Judicial	X			X			X						
46	Corrupción, burocracia, falta de responsabilidad	X			X			X						
	DIMENSIÓN: AGENTES DE CAMBIO	X			X			X						
47	Los Operadores privados y Los entes gestores están interesados en promover eficazmente el transporte aéreo, no sólo en los grandes centros económicos sino también en áreas remotas.	X			X			X						
48	Los Gremios empresariales y los entes gestores persiguen la creación de una administración eficiente y eficaz, es decir, una administración que satisfaga las necesidades reales de los ciudadanos al menor coste posible.	X			X			X						
49	Las políticas de Estado que exigen los desafíos nacionales, regionales y globales de desarrollo, implican un Estado fuerte, con modelo empresarial, proactivo y participe con otros en su función económica, social y ambiental.	X			X			X						

Fuente: elaboración propia

Observaciones: cumple con los instrumentos de medición.

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador Dr. / Mg: SINCHI YUPANQUI FRANCISCO EDILBERTO DNI: 06417352

Especialidad del validador: MAESTRO EN EDUCACIÓN CON MENCIÓN EN DOCENCIA E INVESTIGACIÓN

27 de 11 del 2022

- ¹Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
- ²Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
- ³Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del Experto Informante.

Especialidad

Sujeto 41	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	3	3	4	1	3	4	4	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3				
Sujeto 42	4	4	5	4	4	5	5	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	4	4	3	5	5	4	4	5	4	2	4	4	5	4	4	5	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	4	4	3		
Sujeto 43	5	3	4	4	5	4	4	4	4	4	3	3	3	5	3	4	5	5	4	4	3	4	4	3	4	4	5	1	5	3	4	4	5	4	4	4	4	4	4	3	3	5	3	4	5	5	4	4	3			
Sujeto 44	3	4	5	5	3	5	4	4	5	5	4	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	4	4	2	3	4	5	5	3	5	4	4	5	5	4	3	4	3	4	4	4	4	4	3	3			
Sujeto 45	2	4	4	3	2	3	3	3	2	4	3	4	4	2	4	3	3	3	3	2	2	3	4	3	4	4	4	1	2	4	4	3	2	3	3	3	2	4	3	4	4	2	4	3	3	3	3	3	2	2		
Sujeto 46	3	5	4	4	3	5	3	3	4	3	5	3	4	4	5	4	4	5	3	5	4	5	5	4	5	5	4	5	2	3	5	4	4	3	5	3	3	4	3	5	3	4	4	5	4	4	4	5	3	5		
Sujeto 47	3	4	4	3	2	3	4	3	2	3	4	3	4	1	3	3	3	4	4	1	3	3	4	4	4	5	4	1	3	4	4	3	2	3	4	3	2	3	4	3	4	1	3	3	3	4	4	1	3			
Sujeto 48	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5		
Sujeto 49	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	4	3	1	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	3		
Sujeto 50	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3		
Sujeto 51	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	3	3	3	2	3	4	3	3	2	4	1	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	3	3	3	2	2		
Sujeto 52	3	1	5	5	5	5	5	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5		
Sujeto 53	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	1	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3		
Sujeto 54	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	5	4	4	5	4	4	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	
Sujeto 55	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	3	3	4	1	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	
Sujeto 56	4	4	5	4	4	5	5	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	4	4	3	5	5	4	4	5	4	2	4	4	5	4	4	5	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	3	
Sujeto 57	5	3	4	4	5	4	4	4	3	3	5	3	4	5	5	4	4	3	4	4	3	4	4	4	5	1	5	3	4	4	5	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	5	5	4	4	5	4	4	3		
Sujeto 58	3	4	5	5	3	5	4	4	5	5	4	3	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	2	3	4	5	5	3	5	4	4	5	5	4	3	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3		
Sujeto 59	2	4	4	3	2	3	3	3	2	4	3	4	4	2	4	3	3	3	3	2	2	3	4	3	4	4	1	2	4	4	3	2	3	3	3	2	4	3	4	4	2	4	3	3	3	3	2	2	2			
Sujeto 60	3	5	4	4	3	5	3	3	4	3	5	3	4	4	5	4	4	5	3	5	4	5	5	5	4	5	2	3	5	4	4	3	5	3	3	4	3	5	3	4	4	5	4	4	4	5	3	5				
Sujeto 61	3	4	4	3	2	3	4	3	2	3	4	3	4	1	3	3	3	4	4	1	3	3	4	4	5	4	1	3	4	4	3	2	3	4	3	2	3	4	3	4	1	3	3	3	4	4	1	3				
Sujeto 62	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	
Sujeto 63	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	4	3	1	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3		
Sujeto 64	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	
Sujeto 65	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	4	3	3	2	3	4	3	3	2	4	1	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	4	3	3	2		
Sujeto 66	3	1	5	5	5	5	5	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5		
Sujeto 67	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	3	3	4	1	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3		
Sujeto 68	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	5	4	4	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	
Sujeto 69	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	3	4	4	1	3	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	
Sujeto 70	4	4	5	4	4	5	5	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	4	4	3	5	5	4	4	5	4	2	4	4	5	4	4	5	5	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	3	
Sujeto 71	5	3	4	4	5	4	4	4	4	4	3	3	3	5	3	4	5	5	4	4	3	4	4	3	4	4	5	1	5	3	4	4	5	4	4	4	4	4	3	3	3	5	3	4	5	5	4	4	3			
Sujeto 72	3	4	5	5	3	5	4	4	5	5	4	3	4	3	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	4	4	2	3	4	5	5	3	5	4	4	5	5	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3		
Sujeto 73	2	4	4	3	2	3	3	2	4	3	4	4	2	4	3	3	3	2	2	3	4	3	4	4	4	1	2	4	4	3	2	3	3	3	2	4	3	4	4	2	4	3	3	4	4	2	4	3	3	2	2	
Sujeto 74	3	5	4	4	3	5	3	3	4	3	5	3	4	4	5	4	4	4	5	3	5	4	5	5	5	4	5	2	3	5	4	4	3	5	3	3	4	3	5	3	4	4	5	4	4	4	4	5	3	5		
Sujeto 75	3	4	4	3	2	3	4	3	2	3	4	3	4	1	3	3	3	4	4	1	3	3	4	4	4	5	4	1	3	4	4	3	2	3	4	3	2	3	4	3	4	3	4	1	3	3	4	4	1	3		
Sujeto 76	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Sujeto 77	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	4	3	1	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3		
Sujeto 78	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	3	3	4	4	4	2	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	
Sujeto 79	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	3	3	2	3	4	3	3	2	4	1	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	2		
Sujeto 80	3	1	5	5	5	5	5	1																																												

Encuesta	Dimensiones										TOTAL	
	Y1_GE	Dimensiones de Y1				Y2_EG	Dimensiones de Y2					
		D1_GE	D2_GE	D3_GE	D4_GE		D1_EG	D2_EG	D3_EG	D4_EG		D5_EG
Sujeto 1	79	27	19	23	10	71	14	14	25	9	9	150
Sujeto 2	106	35	25	36	10	42	10	8	14	4	6	148
Sujeto 3	93	30	22	24	17	79	14	14	30	10	11	172
Sujeto 4	104	32	24	36	12	79	20	15	30	6	8	193
Sujeto 5	87	27	21	27	12	77	15	14	28	8	12	164
Sujeto 6	108	34	29	35	10	81	13	16	30	8	14	189
Sujeto 7	108	37	22	33	16	71	19	16	23	6	7	179
Sujeto 8	81	26	17	28	10	62	12	13	22	7	8	143
Sujeto 9	60	17	18	21	4	57	13	4	23	10	7	117
Sujeto 10	28	9	6	9	4	42	10	8	14	4	6	70
Sujeto 11	93	27	21	33	12	78	20	14	24	8	12	171
Sujeto 12	91	25	21	33	12	81	19	16	28	7	11	172
Sujeto 13	94	26	25	31	12	72	18	14	23	6	11	166
Sujeto 14	105	36	26	33	10	83	18	16	27	10	12	188
Sujeto 15	87	27	19	27	14	78	16	13	30	8	11	165
Sujeto 16	71	29	21	11	10	77	16	14	31	7	9	148
Sujeto 17	87	32	18	27	10	87	21	13	33	7	13	174
Sujeto 18	71	21	17	26	7	69	15	12	27	6	9	140
Sujeto 19	61	17	19	21	4	68	13	12	31	6	6	129
Sujeto 20	56	17	18	17	4	61	13	4	27	10	7	117
Sujeto 21	89	30	18	30	11	94	22	17	34	10	11	183
Sujeto 22	86	34	16	25	11	75	17	12	27	10	9	161
Sujeto 23	69	26	18	19	6	76	16	14	29	10	7	145
Sujeto 24	108	38	24	35	11	62	16	11	21	5	9	170
Sujeto 25	123	43	27	37	16	61	15	8	22	7	9	184
Sujeto 26	101	36	23	31	11	75	16	14	26	10	9	176
Sujeto 27	98	36	21	29	12	82	13	9	35	10	15	180
Sujeto 28	87	29	18	29	11	66	17	12	20	7	10	153
Sujeto 29	42	9	7	21	5	59	8	5	30	6	10	101
Sujeto 30	76	27	20	19	10	79	20	12	26	10	11	155
Sujeto 31	81	28	16	28	9	67	13	11	26	7	10	148
Sujeto 32	113	34	24	39	16	83	19	15	28	8	13	196
Sujeto 33	89	28	18	29	14	64	16	12	21	7	8	153
Sujeto 34	132	41	30	44	17	100	23	18	35	10	14	232
Sujeto 35	98	34	21	32	11	77	19	15	25	8	10	175
Sujeto 36	105	35	23	33	14	79	19	16	27	7	10	184
Sujeto 37	88	30	20	28	10	68	16	14	23	7	8	156
Sujeto 38	124	35	30	42	17	92	19	16	35	10	12	216
Sujeto 39	100	34	22	31	13	76	19	15	26	7	9	176
Sujeto 40	110	35	24	35	16	81	19	16	28	7	11	191
Sujeto 41	95	32	20	32	11	72	18	14	23	6	11	167
Sujeto 42	117	39	25	38	15	88	21	18	29	9	11	205
Sujeto 43	108	37	21	36	14	83	21	16	25	10	11	191
Sujeto 36	105	35	23	33	14	79	19	16	27	7	10	184
Sujeto 37	88	30	20	28	10	68	16	14	23	7	8	156
Sujeto 38	124	35	30	42	17	92	19	16	35	10	12	216
Sujeto 39	100	34	22	31	13	76	19	15	26	7	9	176
Sujeto 40	110	35	24	35	16	81	19	16	28	7	11	191
Sujeto 41	95	32	20	32	11	72	18	14	23	6	11	167
Sujeto 42	117	39	25	38	15	88	21	18	29	9	11	205
Sujeto 43	108	37	21	36	14	83	21	16	25	10	11	191
Sujeto 44	106	38	23	32	13	82	20	18	27	8	9	188
Sujeto 45	86	26	21	26	13	63	15	11	24	6	7	149
Sujeto 46	113	34	24	39	16	83	19	15	28	8	13	196
Sujeto 47	89	28	18	29	14	64	16	12	21	7	8	153
Sujeto 48	132	41	30	44	17	100	23	18	35	10	14	232
Sujeto 49	98	34	21	32	11	77	19	15	25	8	10	175
Sujeto 50	105	35	23	33	14	79	19	16	27	7	10	184
Sujeto 51	88	30	20	28	10	68	16	14	23	7	8	156
Sujeto 52	124	35	30	42	17	92	19	16	35	10	12	216
Sujeto 53	100	34	22	31	13	76	19	15	26	7	9	176
Sujeto 54	110	35	24	35	16	81	19	16	28	7	11	191
Sujeto 55	95	32	20	32	11	72	18	14	23	6	11	167
Sujeto 56	117	39	25	38	15	88	21	18	29	9	11	205
Sujeto 57	108	37	21	36	14	83	21	16	25	10	11	191
Sujeto 58	106	38	23	32	13	82	20	18	27	8	9	188
Sujeto 59	86	26	21	26	13	63	15	11	24	6	7	149
Sujeto 60	113	34	24	39	16	83	19	15	28	8	13	196
Sujeto 61	89	28	18	29	14	64	16	12	21	7	8	153
Sujeto 62	132	41	30	44	17	100	23	18	35	10	14	232
Sujeto 63	98	34	21	32	11	77	19	15	25	8	10	175
Sujeto 64	105	35	23	33	14	79	19	16	27	7	10	184
Sujeto 65	88	30	20	28	10	68	16	14	23	7	8	156
Sujeto 66	124	35	30	42	17	92	19	16	35	10	12	216
Sujeto 67	100	34	22	31	13	76	19	15	26	7	9	176
Sujeto 68	110	35	24	35	16	81	19	16	28	7	11	191
Sujeto 69	95	32	20	32	11	72	18	14	23	6	11	167
Sujeto 70	117	39	25	38	15	88	21	18	29	9	11	205
Sujeto 71	108	37	21	36	14	83	21	16	25	10	11	191
Sujeto 72	106	38	23	32	13	82	20	18	27	8	9	188
Sujeto 73	86	26	21	26	13	63	15	11	24	6	7	149
Sujeto 74	113	34	24	39	16	83	19	15	28	8	13	196
Sujeto 75	89	28	18	29	14	64	16	12	21	7	8	153
Sujeto 76	132	41	30	44	17	100	23	18	35	10	14	232
Sujeto 77	98	34	21	32	11	77	19	15	25	8	10	175
Sujeto 78	105	35	23	33	14	79	19	16	27	7	10	184
Sujeto 79	88	30	20	28	10	68	16	14	23	7	8	156
Sujeto 80	124	35	30	42	17	92	19	16	35	10	12	216
Sujeto 81	79	27	19	23	10	71	14	14	25	9	9	150

ANEXO 6

PRUEBA PILOTO Y SU ESTADÍSTICA

Prueba Piloto, es aconsejable confirmar la validez de la técnica de medición, incluidos los instrumentos, en una prueba piloto (PP). El objetivo general es validar los instrumentos y procesos utilizados para la obtención de datos. El proyecto es factible proporcionando un modelo operativo o una propuesta metodológica validada; utilizando una muestra pequeña, con las mismas características, y en una situación similar. El paradigma es cuantitativo, diseño no experimental, tipo de campo: correlacional, transversal y de nivel:

La correlación entre los componentes del equipo de medición se mide mediante la coherencia interna. que componen el aparato de medición. Suelen considerarse aceptables los valores superiores o iguales a .70 e inferiores o iguales a .95. superior a .70 pero no superior a. 95. Siempre se debe realizar un análisis de fiabilidad Dado que el valor del instrumento fluctúa en función de las características de la muestra, se utiliza incluso después de haber comprobado su coherencia interna con otras muestras. Dependiendo de las cualidades de los individuos, su valor cambia. Por lo tanto, la fiabilidad no es una cualidad de la prueba en sí, sino de los resultados de la prueba en una muestra concreta., Frías (2022),

Se realizó las Siguietes actividades:

1. Se ingresó al Excel las dos Variables: La gestión estratégica y los Entes gestores. Se registra en columnas y filas del Excel el resultado de las preguntas del cuestionario.

	AA	AB	AC	AD	AE	AF	AG	AH	AI	AJ	AK	AL	AM	AN	AO	AP	AQ	AR	AS	AT	AU	AV	AW	AX	AY	AZ	BA	BB	BC	BD	BE	BF	BG				
1	P26	P27	P28	P29	P30	P31	P32	P33	P34	P35	P36	P37	P38	P39	P40	P41	P42	P43	P44	P45	P46	P47	P48	P49	P50	P51	P52	P53	P54	P55	P56	P57	P58				
2	2	2	3	2	2	3	2	2	1	2	3	2	3	2	3	2	3	4	3	2	2	2	2	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4				
3	3	2	3	4	4	3	2	1	1	2	1	2	2	2	2	3	3	3	2	1	1	1	2	3	4	4	3	2	1	2	2	1	1				
4	2	1	2	1	1	2	3	2	2	1	3	3	1	2	2	1	2	2	3	4	3	4	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1				
5	3	2	2	3	3	2	1	1	3	1	2	1	2	3	2	2	1	2	3	4	3	2	4	5	2	3	2	1	2	2	1	2	1				
6	2	3	2	3	3	2	2	2	2	1	2	3	2	2	2	3	3	3	2	2	1	1	2	2	3	2	1	2	2	1	2	1	2				
7	4	3	3	3	4	4	5	5	5	4	5	5	4	2	2	3	3	3	4	3	3	2	3	3	4	4	3	4	4	4	4	3	4				
8	5	5	4	3	3	3	4	3	4	5	4	5	5	4	5	5	4	5	6	5	5	5	4	4	3	4	3	4	4	4	3	3	3				
9	3	3	3	1	2	3	4	4	3	3	2	3	3	2	2	2	2	3	2	3	3	3	3	4	3	3	2	3	4	4	4	3	2	2			
10	3	3	4	4	4	3	3	4	2	2	3	3	3	2	2	2	2	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	2	2	2	3	3	4	3			
11	2	3	3	4	3	4	4	4	3	3	4	3	3	2	3	3	2	3	3	2	3	4	2	2	3	2	3	4	3	2	3	3	3	5			
12	3	4	5	4	3	4	3	3	2	2	3	4	3	2	3	4	3	2	1	2	3	3	4	3	4	3	4	5	4	5	4	3	4	4			
13	3	3	2	2	3	3	2	2	3	2	3	4	4	3	2	4	3	2	4	3	4	3	5	3	4	3	4	5	3	4	5	5	3	4			
14	4	4	3	3	4	4	3	3	2	3	2	1	3	3	3	4	3	2	2	2	1	2	2	2	2	2	3	3	3	4	3	3	2	2			
15	4	4	5	4	3	2	2	1	3	3	4	3	4	4	3	2	2	4	4	4	3	4	4	3	4	3	3	4	4	1	2	3	2	3			
16	2	2	2	3	3	3	3	2	3	3	2	1	2	1	1	3	3	4	3	3	2	2	3	2	3	2	2	1	2	4	3	3	3	3			
17	2	3	3	3	3	4	1	5	3	3	4	3	3	3	4	4	2	3	4	4	4	4	4	4	5	3	2	4	4	2	4	2	3	3			
18	1	2	3	4	2	3	3	3	1	5	4	4	2	4	4	3	2	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	3	2	2	2			
19	4	4	2	3	3	4	4	4	2	4	5	3	4	3	3	2	1	2	2	2	2	2	3	3	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3			
20	2	4	4	4	2	2	4	3	1	5	3	4	4	5	2	2	2	3	3	2	3	3	2	2	4	4	3	2	2	4	2	3	2	2			
21	3	3	2	3	3	1	5	2	3	5	3	3	1	2	3	1	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2			
22																																					
23																																					
24																																					
25																																					
26																																					
27																																					
28																																					
29																																					
30																																					
31																																					
32																																					
33																																					
34																																					
35																																					
36																																					
37																																					
38																																					
39																																					
40																																					

Cuadro N°1 de la Variable: La gestión estratégica

	AV	AW	AX	AY	AZ	BA	BB	BC	BD	BE	BF	BG	BH	BI	BJ	BK	BL	BM	BN	BO	BP	BQ	BR	BS	BT	BV	BW	BX	BY	BZ	CA	CB			
1	P47	P48	P49	P50	P51	P52	P53	P54	P55	P56	P57	P58	P59	P60	P61	P62	P63	P64	P65	P66	P67	P68	P69	P70	P71	P72	P73	P74	P75	P76	P77	P78	P79		
2	2	2	2	3	3	3	4	3	3	4	4	4	1	1	1	1	2	1	2	1	2	3	3	4	3	2	1	2	3	3	3	2	3		
3	2	3	4	4	3	2	1	2	2	1	1	1	1	2	3	3	4	3	3	3	3	2	2	1	1	1	2	1	1	1	2	3	2		
4	4	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	2	3	2	1	1	1	2	1	2	1	2	1	2	3	2	1	2	2	1	1	
5	2	4	5	2	3	2	1	2	2	1	2	1	2	2	2	3	2	2	3	2	2	1	2	3	4	5	5	4	3	3	2	1	2	2	
6	1	2	2	3	2	1	2	2	1	1	2	2	1	2	2	2	3	2	1	2	3	2	3	4	5	2	3	2	1	3	2	1	2	1	
7	2	3	3	3	4	4	3	4	4	3	4	4	5	4	4	3	4	4	4	3	4	3	3	4	4	5	4	4	5	5	4	4	4	4	
8	5	4	4	3	4	3	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	2	1	2	3	2	3	2	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	
9	3	4	3	3	2	3	4	4	3	2	2	1	1	2	2	3	2	3	3	2	3	2	3	4	4	3	4	3	2	2	3	2	3	2	3
10	4	3	3	2	1	2	2	3	3	4	3	4	4	4	3	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	2	2	1	3	3	2	3	4	4	3
11	2	2	3	2	3	4	3	2	3	3	5	4	5	4	4	4	3	2	2	3	4	4	5	4	3	3	4	4	3	2	3	4	4	3	4
12	3	4	3	4	5	4	5	4	5	4	3	4	3	4	5	5	4	3	2	3	4	3	4	3	4	5	3	3	4	3	2	3	2	4	3
13	3	4	3	4	5	3	4	5	5	3	4	2	1	2	3	3	4	3	4	4	5	4	3	3	4	4	2	3	2	2	3	4	4	4	3
14	2	2	2	2	3	3	4	3	3	2	3	3	3	4	4	3	2	3	2	3	2	2	3	3	4	3	3	4	3	3	2	3	3	3	2
15	4	4	3	3	4	1	2	2	3	2	3	3	3	3	3	2	2	3	2	2	3	4	4	5	4	3	4	4	3	2	3	1	4	4	4
16	2	3	2	3	2	2	1	2	4	3	3	4	5	4	4	3	4	3	3	3	3	3	4	5	4	4	4	3	2	2	2	2	3	1	1
17	2	3	4	5	3	2	4	4	2	3	3	3	3	4	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4	3	2	3	3	3
18	3	4	3	4	4	4	3	4	3	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	3	4	3	3	4	4	3	3	2	3	3	3	2	3	2	2
19	2	3	3	5	3	3	3	3	3	3	3	3	2	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3
20	3	2	2	4	4	3	2	2	4	2	3	2	3	3	4	3	4	3	4</																

2.2 Resultados del alfa de cronbach para variable de la **gestión estratégica**.

Resumen de procesamiento de casos

	N	%
Válido	20	100.0
Casos Excluido ^a	0	.0
Total	20	100.0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
.874	27

La tabla muestra que el resultado del Alfa de Cronbach dio 0,874 lo que significa que el instrumento es confiable.

2.3 Resultados alfa de cronbach para variable entes gestores

Resumen de procesamiento de casos

	N	%
Válido	20	100.0
Casos Excluido ^a	0	.0
Total	20	100.0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
.879	21

La tabla muestra que el resultado del Alfa de Cronbach dio 0,879 lo que significa que la confiabilidad es aceptable.

2.4 Evidencias

.864 26

```

RELIABILITY
/VARIABLES=P1 P2 P3 P4 P5 P6 P7 P8 P9 P10 P11 P12 P13 P14 P15 P16 P17 P18 P19 P20 P21 P22 P23 P24
P25 P26 P27
/SCALE('ALL VARIABLES') ALL
/MODEL=ALPHA.

```

Fiabilidad

Escala: ALL VARIABLES

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	20	100.0
	Excluido ^a	0	.0
	Total	20	100.0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
.874	27

```

RELIABILITY
/VARIABLES=P28 P29 P30 P31 P32 P33 P34 P35 P36 P37 P38 P39 P40 P41 P42 P43 P44 P45 P46 P47 P48
P49 P50 P51 P52 P53 P54 P55 P56 P57
/SCALE('ALL VARIABLES') ALL
/MODEL=ALPHA.

```

Resultado Variable 1

Fiabilidad

Escala: ALL VARIABLES

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	20	100.0
	Excluido ^a	0	.0
	Total	20	100.0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
.879	21

```

SAVE TRANSLATE OUTFILE='C:\Users\lordg\OneDrive\Documentos\datos Eduardo.xlsx2.xlsx'
/TYPE=XLS
/VERSION=12
/MAP
/FIELDNAMES VALUE=NAMES
/CELLS=VALUES.

Data written to C:\Users\lordg\OneDrive\Documentos\datos Eduardo.xlsx2.xlsx.
79 variables and 20 cases written to range: SPSS.
Variable: ID                   Type: Number   Width: 8   Dec: 0
Variable: P1                   Type: Number

```

|| meet.google.com está compartiendo una ventana. Dejar de comp

Resultado variable 2

CONCLUSIONES

El Alfa de Cronbach es un estadístico que permite verificar la confiabilidad de los instrumentos que van a ser aplicados, lo que permite una mayor comprensión a la hora de la recogida de los datos.

La información de esta prueba se recolectó a través de la herramienta tecnológica Google Form, el cual fue aplicado a 20 personas, pertenecientes al grupo etario seleccionado para la muestra de este estudio.

Asimismo, este estadístico permitió evidenciar, partiendo de sus resultados que el instrumento cuenta con la confiabilidad requerida para ser aplicado.

Anexo 7

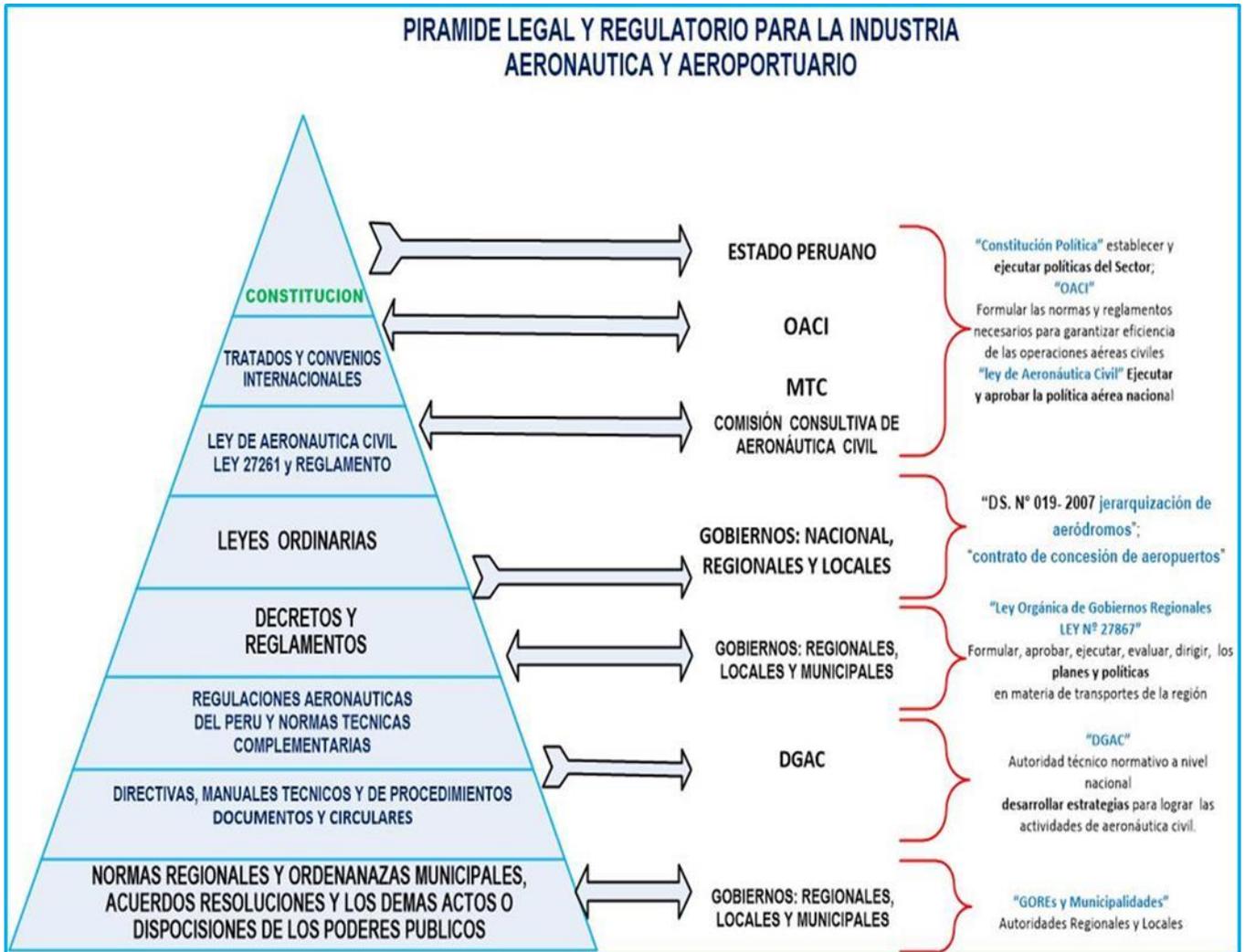
Aeropuertos concesionados en la Región (Seleccionados para la investigación)									Helipuertos	Numero de Aeródromos Publico y Privados
País / Aeropuerto Principal	Año de Concesión	Fecha de entrega del Aeropuerto	Estimación de Pasajeros millones	Multimodal	Longitud de pista M.	Aeronave de Diseño	Proyección de N° de Pasajeros 2022	Aeropuertos Concesionados		
CHILE A. I. EL NUEVO PUDAHUEL	2015	28/02/2022	24,6	Bus; Metro	3800	A380 / Antonov 225.	Posee las dos rutas más rentables de toda Sudamérica 18 a 30 millones	11	119	330 aeropuertos y aeródromos ISSN 0717-1536 2009
PERU A. I. JORGE CHAVEZ	2001	2024	23.6	NO	3480	Boeing 747	18 millones "Adenda N°7"	19	53	90 aeropuertos y aeródromos MTC 2020
PERU A.I. CHINCHERO CUSCO	2014	2025	6	NO	4000	Boeing 787	7 millones			
COLOMBIA A.I.DORADO I	2007	31/01/2019	30	Bus;	3,800/4,100	Boeing 747-8F	40 millones	16	81	Red de aeropuertos. total de 621 pistas de aterrizaje, 75 aeropuertos, Aeronáutica Civil (UAEAC) 2013
COLOMBIA A.I.DORADO II	2017	En proceso	80	Bus; Metro	3,800/4,100	A380	80 millones			

Cuadro comparativo, Elaboración propia,

Cuadro comparativo de la situación actual de la gestión estratégica de la industria aeroportuario en la Región y las brechas por acortar; por la cantidad de aeropuertos y helipuertos, evidenciamos la demora y el desarrollo de ingeniería en proyección de los aeropuertos más importantes del Perú se encuentran rezagados en sus infraestructuras aeroportuarias en relación a los Países de Chile y Colombia.

(A.I.): Aeropuerto internacional

Anexo 8



Marco Legal y Regulatorio: Elaboración Propia

Se presenta una estructura piramidal, donde tipifica Ejecutar, aprobar, planear las Políticas y estrategias para la gestión, para desarrollar la Industria aérea nacional, el cual lo aplican los países de la Región.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS - MBA

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, ROBLADILLO BRAVO LIZ MARIBEL, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS - MBA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Gestión estratégica y los entes gestores de la infraestructura aeroportuario nacional, Lima 2022", cuyo autor es MENDOZA CELIS EDUARDO SERGIO, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 20.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 29 de Diciembre del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
ROBLADILLO BRAVO LIZ MARIBEL DNI: 09217078 ORCID: 0000-0002-8613-1882	Firmado electrónicamente por: LROBLADILLOB el 12-01-2023 22:23:11

Código documento Trilce: TRI - 0505030