

UNIVERSIDAD NACIONAL “HERMILIO VALDIZAN”
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y TURISMO
ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
CARRERA PROFESIONAL DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS



**“LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO ALFÉREZ FAP
DAVID FIGUEROA FERNANDINI Y SUS
DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS.
PERIODO 2018”**

LINEA DE INVESTIGACIÓN: MANAGEMENT

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE
LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN**

**TESISTAS: ARRATEA PEREZ, RICARDO
 GONZALES LEON, ANTONIO**

ASESOR: Dr. VALDIVIESO ECHEVARRÍA, AMANCIO RODOLFO

**HUANUCO – PERÚ
2018**

DEDICATORIA.

A Dios por ayudarme a conseguir mis objetivos.

A mis padres por su apoyo permanente.

A los docentes por contribuir en nuestra formación académica.

AGRADECIMIENTO.

A nuestros padres y familiares, por su comprensión estímulo constante y apoyo incondicional a lo largo de nuestra vida y carrera profesional.

Mi agradecimiento a los miembros del jurado y a mi asesor, por brindarme el apoyo durante el tiempo que duro mi trabajo de investigación.

RESUMEN

La Investigación es un proceso que, mediante la aplicación del método científico, procura obtener información relevante y fidedigna (digna de fe y crédito), para entender, verificar, corregir o aplicar el conocimiento. Para obtener algún resultado de manera clara y precisa es necesario aplicar algún tipo de investigación, ésta debe de estar muy ligada a los seres humanos y debe poseer una serie de pasos para lograr el objetivo planteado o para llegar a la información solicitada.

Este trabajo que estamos desarrollando, “La Gestión del aeropuerto de Huánuco, Alférez FAP David Figueroa Fernandini y sus deficiencias administrativas y operativas. Periodo 2018”, tiene como base el método científico y este es el método de estudio sistemático que incluye las técnicas de observación, reglas para el razonamiento y la predicción, ideas sobre la experimentación planificada y los modos de comunicar los resultados experimentales y teóricos.

Este trabajo tiene varias partes el cual siguió una secuencia natural, hasta completar las conclusiones y sugerencias:

Se ha planteado como Problema General: ¿Existen deficiencias administrativas y operativas en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini que perjudican su propio desarrollo y el de la región?

Se adecúa al diseño no experimental en su variante transversal por tener alcance descriptivo, la misma que será analizada con los resultados de interpretación cuantitativa y complementariamente con interpretación cualitativa. Población, está conformada por todos los ciudadanos viajeros de la ciudad de Huánuco. Muestra, no probabilístico: 100 personas naturales seleccionadas al azar. Entre empresarios, profesionales, trabajadores, estudiantes y público en general.

Conclusión: un 31% si confía totalmente en este sistema. Un 26 % indica que tiene sus dudas y, un 44% indica que No.

SUMMARY

The Investigation is a process than he tries to obtain relevant and truthful information (worthy of faith and credit), in order to understanding, to verify, by means of the scientific method's application, to correct or to apply knowledge. to obtain some obvious- manner result and hurry is necessary to apply some kind of investigation, he must owe of to be this one very related to the human beings and he must possess a steps series to achieve the objective once was presented or in order to arrive to the information once was requested.

The theme that we are developing, "Huánuco's, Alferez FAP David Figueroa Fernandini's airport Steps and his administrative and operating deficiencies. Period 2018", it has as base scientific method and this is the systematic- study method that he includes the observation techniques, you rule in order to the reasoning and the prediction, you dream up on the experimentation once was planned and to communicate the aftermaths experimental manners and theorists. This work has several parts which followed a natural sequence, to complete conclusions and suggestions: it has happened to me that It has presented as Problem General: ¿Exist administrative and operating deficiencies in the airport Alférez FAP David Figueroa Fernandini that harm his own development and the of the region?

Himself aecia to the design experimental no in his transverse variant to have descriptive reach, the same one that will be examined with the quantitative- interpretation aftermaths and complementarily with qualitative interpretation.

Population, it is shaped for all of the civic travelers urban of Huánuco. Show, probabilistic no: 100 natural people selected at random. Among businessmen, professionals, workpeople, students and public at large.

INTRODUCCIÓN

El Aeropuerto Alférez FAP David Figuroa F. es un aeropuerto ubicado en la ciudad peruana de Huánuco, Región Huánuco. Es el terminal aéreo más importante de la región. Actualmente se encuentra administrado por CORPAC, entidad gubernamental, el aeropuerto se encuentra al norte de la ciudad de Huánuco, a 15 minutos de ésta y a 6 km de distancia.

La compatibilidad entre el crecimiento aeroportuario y sus impactos ambientales, especialmente en términos de contaminación acústica no está resuelta para muchos de los aeropuertos nacionales. Ni que decir para el aeropuerto de Huánuco. Se han desarrollado diversas normativas de distinto rango, internacional, nacional, regional y local, que se han venido aplicando para tratar de resolver el conflicto.

Las demoras, un mal consuetudinario. Cada vez que en un aeropuerto empiezan a rondar las palabras demora, retraso o vuelo cancelado se empieza a sentir una psicosis colectiva por parte de los pasajeros. Bien sabemos que para este tipo de situaciones.

En nuestro país, las demoras por culpa del ATC (Control de tráfico aéreo) son bastante comunes de lo que se quisiera. Ya sea por medidas gremiales, falta de personal, falta del equipo necesario para el trabajo o por el motivo que fuere, muchas veces los vuelos se ven afectados por esto.

Pero vamos por partes: ¿Que es el Control de Tráfico Aéreo? Bueno, como su nombre bien lo indica son los encargados de controlar y ordenar los tránsitos que están volando por el cielo.

El clima. Esta es una de las causas más controlables, pues los servicios meteorológicos ayudan a saber con anticipo si habrá algún inconveniente. De ser así, las aerolíneas tienen tiempo para hacerle saber a los pasajeros acerca de la cancelación, retraso o suspensión de un vuelo.

Si el clima se torna tempestuoso – tormentas, huracanes u otros desastres naturales- los aeropuertos tienen la potestad de suspender todos los vuelos hasta que el clima se calme.

Unidades antiguas y defectuosas, y peor aún, sin mantenimiento. Eso se da con los aviones que llegan a Huánuco. Existen dos líneas aéreas que ambas vienen mañana y tarde y todos los días. Resulta que siempre tienen demoras o suspensión del servicio. Especialmente una de ellas que han demostrado muchos retrasos o suspensiones y no por el clima ni por el tráfico aéreo, sino por sus vetustas naves sin o poco mantenimiento.

La seguridad. Las medidas de seguridad que se aplican tanto para la revisión de los aviones como del aeropuerto, también son otras causantes de los retrasos en los vuelos. Esto se debe a que las medidas de seguridad cada día son más estrictas: los registros de aduanas, la comprobación de los equipajes, entre otros, afectan el tiempo del despegue.

Los pasajeros. En algunas ocasiones, los pasajeros se pierden dentro del aeropuerto. Obviamente eso no sucede en Huánuco, pero suceden otros inconvenientes. Esto puede llegar a causar retrasos debido a que un avión no puede despegar hasta que tenga a todos los pasajeros que pasaron en el check-in con su equipaje o bien se retire su equipaje del avión.

En conclusión, los factores para que un vuelo no salga a tiempo pueden ser muchos; pero depende bastante de la organización de la aerolínea, los tripulantes de cabina y el aeropuerto para avisar de las alteraciones previstas, cambiar las reservas de vuelo a favor de los pasajeros perjudicados y notificarles de los inconvenientes.

Pasajes sumamente caros. - LCP y Star Perú, conforman un oligopolio con relación a los vuelos que realizan entre Huánuco y Lima o viceversa. Mientras que un pasaje Lima –Arequipa, en muchos casos no supera los 60 dólares ida y vuelta, siendo una ruta larga. Entre Huánuco y Lima, siendo una ruta muy corta, superan muchas veces los 150 dólares solo ida.

Es necesario que las autoridades faciliten la llegada de otras líneas aéreas, tales como LATAM o Avianca, los cuales deberían generar más competencia y eso reduciría los precios. Actualmente el servicio es elitista. Solamente pueden viajar por vía aérea aquellos que tienen mucho dinero. Incluso aquellos que tienen emergencias, lamentablemente tienen que hacer uso de las carreteras que hace tiempo ya colapsó.

Sitios de espera. No las hay en el aeropuerto de Huánuco. Solo existe un cafetín y la parte externa del aeropuerto. Y, la sala de embarque que solo es para pasajeros y no para acompañantes y atienden con algunos minutos antes del vuelo.

Esta problemática en general, ha sido estudiada en la presente tesis, lo que ha conllevado a brindar o sugerir alternativas de solución.

ÍNDICE

RESUMEN	
SUMMARY	
INTRODUCCIÓN	
ÍNDICE	
CAPÍTULO I	pág.
EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	1
1.1. Descripción del problema.....	1
1.2. Formulación del problema.....	3
1.2.2. Problemas específicos.	3
1.3. Objetivos	4
1.3.1 Objetivo general	4
1.3.2 Objetivos específicos.	4
1.4. Hipótesis y/o sistema de hipótesis.....	5
1.4.1 Hipótesis general	5
1.4.2 Hipótesis específicos.....	5
1.5. Variables.....	6
1.5.1 Operacionalización de las variables	6
1.6. Justificación e importancia.....	7
1.6.1. Justificación	7
1.6.2. Importancia	7
1.7. Viabilidad.....	7
1.8. Limitaciones	7
CAPITULO II	
MARCO TEÓRICO	8
2.1. Antecedentes.	8
2.2. Bases teóricas.....	12
2.3. Definiciones conceptuales.....	31
2.4. Bases epistémicas.....	34

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO.....	38
3.1. Tipo de investigación.	38
3.2. Diseño y esquema de la investigación.....	39
3.2.1 Diseño	39
3.3. Universo población y muestra.	40
3.3.1 Población.....	40
3.3.2 Muestra	40
3.4. Instrumentos de recolección de datos	40
3.4.1 Técnicas de recojo, procesamiento y presentación de datos.....	41

CAPITULO IV

RESULTADOS	42
-------------------------	-----------

CAPITULO V

DISCUSIÓN DE RESULTADOS	49
CONCLUSIONES	56
SUGERENCIAS.....	57
BIBLIOGRAFÍA	58
ANEXOS.....	61

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Descripción del problema.

Los problemas del aeropuerto de Huánuco son muchos. Sin embargo, dentro de este trabajo de investigación estudiaremos los más importantes que agobian tanto a los trabajadores del propio aeropuerto, a los tripulantes de las aeronaves que nos visitan y principalmente al público en general que hace uso de este puerto aéreo.

El Aeropuerto Alférez FAP David Figuroa, es un aeropuerto ubicado en la provincia de Huánuco. Es el terminal aéreo más importante de la región. Actualmente se encuentra administrado por CORPAC, entidad gubernamental, el aeropuerto se encuentra al norte de la ciudad de Huánuco, a 15 minutos de ésta y a 6 km de distancia.

La compatibilidad entre el crecimiento aeroportuario y sus impactos ambientales, especialmente en términos de contaminación acústica no está resuelta para muchos de los aeropuertos nacionales. Ni que decir para el aeropuerto de Huánuco. Las demoras, un mal consuetudinario. Cada vez que en un aeropuerto empiezan a rondar las palabras demora, retraso o vuelo cancelado se empieza a sentir una psicosis colectiva por parte de los pasajeros. Bien sabemos que para este tipo de situaciones.

En nuestro país, las demoras por culpa del ATC (Control de tráfico aéreo) son bastante comunes de lo que se quisiera. Ya sea por medidas gremiales, falta de personal, falta del equipo necesario para el trabajo o por el motivo que fuere, muchas veces los vuelos se ven afectados por esto.

El clima. Esta es una de las causas más controlables, pues los servicios meteorológicos ayudan a saber con anticipo si habrá algún inconveniente. De ser

así, las aerolíneas tienen tiempo para hacerle saber a los pasajeros acerca de la cancelación, retraso o suspensión de un vuelo.

Si el clima se torna tempestuoso – tormentas, huracanes u otros desastres naturales- los aeropuertos tienen la potestad de suspender todos los vuelos hasta que el clima se calme.

Unidades antiguas y defectuosas, y peor aún, sin mantenimiento. Eso se da con los aviones que llegan a Huánuco. Existen dos líneas aéreas que ambas vienen mañana y tarde y todos los días. Resulta que siempre tienen demoras o suspensión del servicio. Especialmente una de ellas que han demostrado muchos retrasos o suspensiones y no por el clima ni por el tráfico aéreo, sino por sus vetustas naves sin o poco mantenimiento.

La seguridad. Las medidas de seguridad que se aplican tanto para la revisión de los aviones como del aeropuerto, también son otras causantes de los retrasos en los vuelos. Esto se debe a que las medidas de seguridad cada día son más estrictas: los registros de aduanas, la comprobación de los equipajes, entre otros, afectan el tiempo del despegue.

Los pasajeros, constituyen la razón de ser del negocio. Sin embargo, también constituyen parte de la problemática, debido a su propia naturaleza. Esto significa que muchos pasajeros no llegan a tiempo al abordaje, causando retrasos, debido a que un avión no puede despegar oportunamente, hasta que tenga a todos los pasajeros que pasaron en el check-in.

En conclusión, los factores para que un vuelo no salga a tiempo pueden ser muchos; pero depende bastante de la organización de la aerolínea, los tripulantes de cabina y el aeropuerto para avisar de las alteraciones previstas, cambiar las reservas de vuelo a favor de los pasajeros perjudicados y notificarles de los inconvenientes.

Otro de los problemas que sufren los potenciales clientes, son los pasajes sumamente caros. LCP y Star Perú, conforman un oligopolio con relación a los vuelos que realizan entre Huánuco y Lima o viceversa. Mientras que un pasaje Lima –Arequipa, en muchos casos no supera los 60 dólares ida y vuelta, siendo una ruta larga. Entre Huánuco y Lima, siendo una ruta muy corta, superan muchas veces los 150 dólares solo ida.

Sitios de espera... No las hay en el aeropuerto de Huánuco. Solo existe un cafetín y la parte externa del aeropuerto. Y, la sala de embarque que solo es para pasajeros y no para acompañantes y atienden con algunos minutos antes del vuelo.

Esta problemática en general, ha sido estudiada en la presente tesis, lo que ha conllevado a brindar o sugerir alternativas de solución.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1. Problema General

¿Existen deficiencias administrativas y operativas en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini que perjudican su propio desarrollo y el de la región?

1.2.2. Problemas Específicos:

a) ¿Las demoras, suspensiones y cancelaciones de los vuelos son factores que forman parte de las deficiencias administrativas y operativas en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco?

b) ¿El exceso de celo en el control exagerado a los pasajeros es un factor que forma parte de las deficiencias administrativas y operativas en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco?

c) ¿Las unidades antiguas y defectuosas, y peor aún, sin mantenimiento, que cubren el servicio aéreo hacia y desde el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco, es un factor que también forma parte de las deficiencias administrativas y operativas?

d) ¿La disponibilidad de un cajero electrónico o una agencia bancaria en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco, es una necesidad que también forma parte de las deficiencias administrativas y operativas?

e) ¿Los exorbitantes precios de los pasajes que cobran las líneas aéreas entre Huánuco y Lima o viceversa, es otro motivo que forma parte de las deficiencias administrativas y operativas del aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini?

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. Objetivo General:

Determinar si existen deficiencias administrativas y operativas en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini, que perjudiquen su propio desarrollo y el de la región.

1.3.2. Objetivos Específicos:

a) Precisar si las demoras, suspensiones y cancelaciones de los vuelos, son motivos que forman parte de las deficiencias administrativas y operativas en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco.

b) Evaluar si el exceso de celo en el control exagerado a los pasajeros es un factor que forma parte de las deficiencias administrativas en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco.

c) Puntualizar, si las unidades antiguas y defectuosas, y peor aún, sin mantenimiento, que cubren el servicio aéreo hacia y desde el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco, es un factor que también forma parte de sus deficiencias administrativas y operativas.

d) Determinar si La disponibilidad de un cajero electrónico o una agencia bancaria, en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco, es una necesidad que también forma parte de las deficiencias administrativas y operativas

e) Especificar, si los exorbitantes precios de los pasajes que cobran las líneas aéreas entre Huánuco y Lima o viceversa, es otra razón que forma parte de las deficiencias administrativas y operativas del aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini.

1.4. HIPÓTESIS

1.4.1. Hipótesis General.

Existen deficiencias administrativas y operativas en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini, que perjudican su propio desarrollo y el de la región.

1.4.2. Hipótesis Específicas:

- a) Las demoras, suspensiones y cancelaciones de los vuelos, son motivos que forman parte de las deficiencias administrativas y operativas en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco.
- b) El exceso de celo en el control a los pasajeros, es un factor que forma parte de las deficiencias administrativas y operativas en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco.

- c) Los aviones antiguos y defectuosos, y peor aún, sin mantenimiento, que cubren el servicio aéreo hacia y desde el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco, es un factor que también forma parte de sus deficiencias administrativas y operativas.
- d) La falta de un cajero electrónico o una agencia bancaria, en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco, sí es una razón que también forma parte de sus deficiencias administrativas y operativas.
- e) Los exorbitantes precios de los pasajes que cobran las líneas aéreas entre Huánuco y Lima o viceversa, es otra razón que forma parte de las deficiencias administrativas y operativas del aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini.

1.5. SISTEMA DE VARIABLES, DIMENSIONES E INDICADORES

1.5.1. Variables

a) **Variable Independiente**

Gestión del Aeropuerto
(Causa- Manipulable)

b) **Variable Dependiente**

Deficiencias administrativas y operativas
(Efecto – Resultado)

1.6. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA

1.6.1. Justificación

La investigación constituye en la actualidad un tema de sumo interés, pues se justifica en la medida que se va a llegar a conocer la realidad al identificar y evaluar las deficiencias administrativas y posiblemente operativas en el que existen actualmente en el aeropuerto de Huánuco.

1.6.2. Importancia

La importancia que tiene la presente investigación, radica en el sentido de que su estudio concederá aportes a las ciencias administrativas. Así mismo logrará que los directivos del aeropuerto de Huánuco, independientemente de sus otros problemas, conozcan y aplique herramientas que le permitan establecer un programa de soluciones a la gestión del aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini.

1.7. LIMITACIONES

Es pertinente precisar que los límites de la presente investigación, están relacionado a las restricciones propias del tipo del problema abordado, el cual se da por la poca investigación nacional sobre tema, obligándonos a recurrir a la práctica doctrinaria nacional y extranjera para complementar el tema de investigación.

1.8. VIABILIDAD

Hemos creído conveniente llevar a cabo este trabajo de investigación, a pesar de las dificultades. Por tal motivo, viendo esta problemática, hemos visto la posibilidad y **la viabilidad** de estudiar esta situación y plasmarlo en un trabajo de investigación; contando para ello con el apoyo de los propios y potenciales usuarios de este tipo de comercio.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES.

2.1.1. REVISIÓN DE LOS ESTUDIOS REALIZADOS

TESIS:

RUIDO DE AEROPUERTOS. ESTUDIO DEL PROBLEMA DE RUIDO EN EL AEROPUERTO JORGE CHÁVEZ, SITUACIÓN ACTUAL Y PROPUESTAS DE SOLUCIÓN. Presentada por JORGE CARLOS MOY RIVERA. Tesis para optar el Grado Académico de MAGISTER EN FÍSICA APLICADA. PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ. 2002.

Conclusiones:

Índice numérico de ruido (Noise and Number Index) NNI

Es un índice especializado para ruido de aviones. Fue desarrollado durante la época del Comité Wilson de ruidos en el aeropuerto de Heatrow en Inglaterra. Toma en cuenta el nivel promedio de los picos de ruido, medido en PN dB durante el día (sin ninguna corrección de tonos puros o duración) y el número de vuelos ocurridos durante el periodo de medida.

“AEROPUERTO INTERNACIONAL DEL CUZCO” CHINCHERO – URUBAMBA. Proyecto profesional presentado por SERGIO NOVOA ARÉVALO. PARA OPTAR EL TÍTULO DE ARQUITECTO. Lima, octubre de 2003. UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS APLICADAS UPC. FACULTAD DE ARQUITECTURA.

Conclusiones:

Específicamente esta tesis busca como objetivo final estudiar y desarrollar la mejor solución posible, según la necesidad que estos temas requieran, cuatro puntos que constituyen en conjunto el plan general del aeropuerto internacional.

Estos puntos son:

- El diseño de las instalaciones físicas del aeropuerto, sean o no aeronáuticas.*
- Definir la utilización de los terrenos situados en las zonas que lo rodean, actualmente utilizados como zona agrícola.*
- Determinar en forma general las repercusiones que la construcción y explotación del aeropuerto pueden tener en el medio ambiente, considerando que el pueblo de Chinchero tiene un valor histórico y monumental.*
- Determinar las necesidades del aeropuerto en materia de vías de acceso y comunicación con la ciudad del Cuzco.*

LOS AEROPUERTOS DE BUENOS AIRES Y SU RELACIÓN CON EL ESPACIO METROPOLITANO. LA INSERCIÓN DEL SUBSISTEMA AEROPORTUARIO AEROPARQUE-EZEIZA DENTRO DE LA LÓGICA DEL MERCADO AEROCOMERCIAL Y DE LA ESTRUCTURACIÓN URBANA.

Doctorado de la Universidad de Buenos Aires Facultad de Filosofía y Letras. Área: Geografía. Gustavo Andrés Lipovich. Buenos Aires, 21 de mayo de 2010.

Conclusiones:

Las características propias del transporte aéreo como actividad económica, y del transporte en general, basadas en la configuración de un elemento de intermediación para satisfacer otras múltiples y varias necesidades económicas y sociales, llevan a complejizar los análisis realizados sobre este modo. La gran cantidad de procesos asociados existentes resulta en la tradicional dificultad de establecer relaciones entre transporte aéreo y la estructura económica de un cierto territorio, entre los grandes equipamientos de transporte y el desarrollo urbano.

En este sentido, el cumplimiento del objetivo de distinguir cuáles son los factores que lleven a potenciar los impactos de la actividad aeroportuaria y aerocomercial para Buenos Aires, exige un desmenuzamiento de elementos implicados en el propio caso de estudio y en otras experiencias, en base a un entorno complejo de asociaciones múltiples. Así, se analizó la problemática a partir de tres ejes centrales que permitan desentrañar las posibles soluciones. Estos son: las situaciones presentes en la relación aeropuerto-ciudad para la Región Metropolitana de Buenos Aires, la inserción de Buenos Aires de la lógica aerocomercial regional y la herencia de procesos históricos vinculados con la evolución de la actividad aérea que explican gran parte de la estructura actual.

A su vez, el análisis de cada uno de estos tres ejes precisa de un estudio más amplio. De esta forma, la realización de un estudio sobre distintas experiencias acerca de la relación aeropuerto-ciudad habilita la construcción de un marco más propicio para luego hacer foco en el caso particular de la RMBA. Del mismo modo, para comprender la lógica del mercado aerocomercial regional es necesario remitirse a procesos más amplios que tuvieron lugar a escala planetaria y en otros territorios de referencia. De hecho, la misma evolución cambiante de la lógica del mercado aerocomercial, puede citarse para comprender la mutación del mismo sector y para establecer bases que expliquen la presencia en Buenos Aires de elementos heredados que se desarrollaron bajo lógicas diferentes a las actuales.

Resumen.

“La compatibilidad entre el crecimiento aeroportuario y sus impactos ambientales, especialmente en términos de contaminación acústica no está resuelta. Se han desarrollado diversas normativas de distinto rango, internacional, nacional, regional y local, que se han venido aplicando para tratar de resolver el conflicto. Aun así, la valoración de la contaminación acústica actual y futura obtenida mediante la preceptiva Evaluación de Impacto Ambiental para la ampliación del Aeropuerto de Palma, y la obtenida mediante una encuesta realizada por los autores a la población del entorno aeroportuario revelan claramente la persistencia de esta problemática”.

Boletín de la A.G.E. N.º 38 - 2004, págs. 225-243
225 EL PROBLEMA DEL RUIDO EN LOS ENTORNOS AEROPORTUARIOS. EL CASO DEL AEROPUERTO DE PALMA DE MALLORCA
1 Joana Maria Seguí Pons
Maria Rosa Martínez Reynés
Maurici Ruiz Pérez
Joana Eva Martí Peñas
Universitat de les Illes Balears. Departament Ciències de la Terra. [Jun 16 2018].

2.2. BASES TEÓRICAS.

2.1.1. Transporte.

En los comienzos de la era primitiva, los hombres se desplazaban a pies y descalzos por largas distancias. Las cargas que llevaban consigo eran transportadas en ancas o grupas, esto hacia que su traslado de un lugar a otro le fuera lento y arriesgado. Luego la necesidad de aumentar la carga hace que surja una especie de auxiliar que permitía arrastrar las cargas con mayor facilidad, lo que eran llamados La Narria.

Ya en el periodo precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. A pie ó a lomo de llamas, sus mercaderías lograban llegar a su destino. A veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación.

No se tiene la certeza de cuando apareció la rueda, ni quien la creó, pero si es importante resaltar que esta ha ido revolucionando a través de los tiempos. Desde sus inicios, el tronco se usó como elemento de arrastre, luego le siguió la carretilla empujada por el hombre, las carretas, coches, carrozas, movidos por animales hasta nuestros días. Lo que trajo también como consecuencia la creación de las carretas, y de tener la necesidad de crear caminos más anchos y lisos.

Surge entonces la inquietud de crear algún tipo de instrumento para transportarse de un lugar a otro con mucha más rapidez. Es cuando aparece la bicicleta, como medio de transporte que aprovecha la tracción muscular humana, permitiendo un desplazamiento más rápido. Luego se desarrolla el celerífero, la drasiana o velocípedo (primera con timón direccional), y luego lleva

lo que es la perfección y el desarrollo de la bicicleta, pues se aplican en ella algunos conceptos de la máquina de coser para ese entonces.

Con la Revolución Industrial se agregan grandes avances a la transportación, como el descubrimiento de la máquina de vapor (James Watt), la locomotora, líneas de ferrocarriles (George Stephenson), el motor de combustión (Forest), y entre otros grandes personajes que se destacaron tanto en Norteamérica como en Europa en el mundo del automovilismo, (Daimler, Ford, Benz, etc.,...)

Con la primera guerra mundial se usan nuevas máquinas y comienzan aparecer nuevos modelos y diseños de camiones, camionetas, ambulancias, etc..., Aunque las vías de tránsito no eran muy aptas para estos vehículos, surge entonces la necesidad de solucionar el problema de desplazamiento (Goodyear), con el vulcanizado colocando neumáticos de goma a los vehículos, de allí la creación y construcción de carretas y vías transitables (Mc Adam).

La llegada de los europeos —españoles y portugueses— a lo largo de casi toda América produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era más eficiente y rápido para puertos naturales y para los lugares en los que se construyeron puertos, tanto de mar como de los caudalosos ríos americanos.

La segunda revolución industrial fue, ante todo, la revolución del acero y de la electricidad, de las máquinas-herramientas, del automóvil y de los medios de comunicación. Fue el resultado de la coincidencia y acumulación de una serie de circunstancias y factores favorables: a) innovaciones tecnológicas; b) disponibilidad abundante de recursos básicos como carbón, mineral de hierro, saltos de agua y bosques; c) gran dinamismo empresarial; d) efecto acumulado de la extensión desde mediados de siglo de la educación y de la alfabetización; e) formidable expansión de los medios de transporte (ferrocarriles, grandes

barcos de vapor, carreteras) y de los tráficos internacionales de mercancías, capital, mano de obra y tecnología.

Con la primera guerra mundial se usan nuevas máquinas y comienzan aparecer nuevos modelos y diseños de camiones, camionetas, ambulancias, etc..., Aunque las vías de tránsito no eran muy aptas para estos vehículos, surge entonces la necesidad de solucionar el problema de desplazamiento (Goodyear), con el vulcanizado colocando neumáticos de goma a los vehículos, de allí la creación y construcción de carretas y vías transitables (Mc Adam).

La llegada de los europeos —españoles y portugueses— a lo largo de casi toda América produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era más eficiente y rápido para puertos naturales y para los lugares en los que se construyeron puertos, tanto de mar como de los caudalosos ríos americanos.

La segunda revolución industrial fue, ante todo, la revolución del acero y de la electricidad, de las máquinas-herramientas, del automóvil y de los medios de comunicación. Fue el resultado de la coincidencia y acumulación de una serie de circunstancias y factores favorables: a) innovaciones tecnológicas; b) disponibilidad abundante de recursos básicos como carbón, mineral de hierro, saltos de agua y bosques; c) gran dinamismo empresarial; d) efecto acumulado de la extensión desde mediados de siglo de la educación y de la alfabetización; e) formidable expansión de los medios de transporte (ferrocarriles, grandes barcos de vapor, carreteras) y de los tráficos internacionales de mercancías, capital, mano de obra y tecnología.

Uno de los sueños más viejos del hombre ha sido el de volar y es así como inicia una búsqueda constante para inventar aparatos que le permitan surcar los aires. Lilienthal, inspirándose en los pájaros, creó un planeador con línea aerodinámica que se utilizan en la actualidad para los mismos aviones. También Leonardo Da Vinci que fue precursor de la creación de aeronaves. El primer vuelo con motor fue realizado por los hermanos Orville y Wilbur Wright, el 17 de Diciembre de 1903 que duró solamente 12 segundos.

Surgen en la primera guerra mundial, pero en la segunda guerra mundial es cuando se lleva a su límite a los aviones propulsados por hélice. Hoy en día ha sido suplantado por el avión propulsado por el motor de propulsión a chorro.

El Helicóptero, alcanza su perfeccionamiento en la segunda guerra mundial, ahora sirve como eficaz medio de transporte y servicio en las grandes ciudades debido a que la mayoría de edificios y hoteles cuentan con ellos. (Mitzi Yazmin Torres

Tenorio, Monografias.com, mayo 2013. Internet)

2.1.2. Transporte Aéreo

El transporte aéreo o transporte por avión es el servicio de trasladar de un lugar a otro, pasajeros o cargamento, mediante la utilización de aeronaves.

Este modo de transporte, en principio, se pensó y desarrolló únicamente para pasajeros; sin embargo, gracias al uso de contenedores aéreos y al diseño de nuevos aviones destinados a carga, el volumen de mercancías transportado por este medio se incrementa año tras año. Los adelantos de la navegación aérea, de las telecomunicaciones y de las facilidades electrónicas han permitido que la aviación haya progresado de forma asombrosa.

El transporte aéreo es la modalidad de transporte más regulada en el globo terrestre. A raíz de la II Guerra Mundial, la mayoría de los países del mundo suscribieron el Convenio de Chicago en 1944 donde se sentaron las bases de las regulaciones del transporte aéreo.

Al desarrollarse en el medio aéreo, goza de la ventaja de la continuidad de éste, que se extiende sobre tierra y mar, pero está limitado por la necesidad de costosas infraestructuras y un mayor costo económico que el resto de los medios de transporte.

En la clasificación de las aeronaves **según su diseño aparecen:**

Los aerodinos: aeronaves más pesadas que el aire y, por lo tanto, las únicas capaces de generar sustentación; como el avión y el helicóptero, entre otros vehículos.

Los aerostatos: aeronaves más livianas que el aire, por lo que no generan sustentación; como el globo aerostático y el dirigible.

También se puede clasificar las aeronaves **según el tipo de carga que transportan:**

Avión comercial: destinado básicamente al transporte de pasajeros, que suele llevar algo de mercancía en la bodega.

Avión de carga: destinado al transporte de mercancía en su totalidad.

Carga transportada por tipo de avión

Tamaño del avión	Porcentaje
Avión pequeño (hasta 30 t de carga)	46 %
Avión mediano (entre 30 y 50 t de carga)	36 %
Avión grande (más de 50 t de carga)	18 %

Dentro del ámbito civil, el servicio de transporte aéreo incluye dos grandes categorías:

Aviación comercial, que puede ser regular (líneas aéreas) y no regular (vuelo chárter). Las líneas aéreas se caracterizan por estar sujetas a itinerarios, horarios y frecuencias, independientemente de la demanda que posean. Los servicios no regulares son también conocidos como «a demanda». El sector que presta servicios de transporte de pasajeros o carga es conocido en su conjunto como industria aerocomercial.

Aviación general, que comprende el resto de vuelos tanto comerciales como privados (escuelas de pilotos, fotografía aérea, ambulancia aérea, tratamientos agrícolas, extinción de incendios...)

El transporte aéreo es la forma de transporte moderno que más rápidamente se desarrolló. Aunque los pioneros de la aviación en Estados Unidos, Orville y Wilbur Wright, hicieron el primer vuelo en el aparato más pesado que el aire en Kitty Hawk, Carolina del Norte, en 1903, no fue hasta después de la Primera Guerra Mundial cuando el transporte aéreo alcanzó un lugar destacado en todos los países.

Tras la Segunda Guerra Mundial los transportistas aéreos comerciales recibieron un mayor impulso cuando los propulsores de los aviones se hicieron más grandes

y eficientes. Un avance importante tuvo lugar en 1958 con la inauguración, por parte de las líneas aéreas británicas y estadounidenses, del avión a reacción para el transporte comercial. Aparte de los aviones supersónicos, un gran avance en los viajes aéreos fue la introducción, en 1970, del Boeing 747, el llamado reactor Jumbo, que puede trasladar desde 360 hasta más de 500 pasajeros en vuelos regulares.

El transporte aéreo ha tenido un gran crecimiento en los últimos 40 años en Latinoamérica. Argentina, Brasil, Colombia, México y Venezuela son los países con mayor número de kilómetros volados en líneas aéreas regulares. Las grandes ciudades latinoamericanas (Ciudad de México, Buenos Aires, São Paulo y Río de Janeiro) son el principal punto de origen y destino de la región, aunque regularmente sus líneas aéreas realizan vuelos hacia Extremo Oriente, Próximo Oriente, Europa, Estados Unidos y Canadá. Colombia, en 1919, fue el primer país que tuvo líneas aéreas comerciales. (*Anaya Tejero, Julio Juan (2009). El transporte de mercancías. (Enfoque logístico de la distribución). (Primera edición). Pozuelo de Alarcón (Madrid, España): ESIC Editorial. p. 178. ISBN 978-84-7356-612-4. ..Arán Iglesia, Javier (2003). «Capítulo 2. La comunidad de carga aérea.».* Descubrir la carga aérea (Primera edición). Madrid (España): Centro de Documentación y Publicaciones de Aena. pp. 44-67. ISBN 84-95135-77-9. ..Mira Galiana, Jaime (2001). Centro Intermodal de Logística, S.A. (Cilsa) e Instituto de Logística Iberoamericano (ILI), ed. La gestión del transporte. Introducción a la cadena de transporte. Barcelona (España): Marge Design Editors, S.L. p. 160. ISBN 84-86684-12-9.) (Wikipedia, Internet).

2.2.3. El transporte aéreo en el Perú

Líneas Aéreas

La aviación comercial en el Perú es operada por dos agentes:

1. Las líneas aéreas nacionales
2. Las líneas aéreas extranjeras, que tienen frecuencias de llegadas y salidas en territorio peruano.

El referido mercado aéreo tiene a su vez dos tipos de usuarios:

1. El Transportista de carga
2. El pasajero

El tráfico de pasajeros y de carga, tanto nacional como internacional, ha crecido considerablemente durante la última década. Es de esperar que, en el futuro, la demanda por servicios de transporte aéreo desde y hacia el Perú se incremente, continuando la tendencia de la década pasada.

En ese sentido, es necesario que las líneas aéreas mejoren su capacidad de brindar servicios confiables y de calidad a sus pasajeros.

A continuación se detalla la relación de empresas de transporte aéreo de pasajeros que opera en el mercado peruano:

Nacionales

1. Lan Perú
2. LC Busre
3. Star Perú
4. Taca Perú
5. ATSA

Extranjeras

6. Aerolíneas Argentinas

7. Aeromexico

8. Aerosur

9. Air Canada

10. Air Comet

11. Air France

12. Alitalia

13. American Airlines

14. Avianca

15. British

16. Continental Airlines

17. Copa Airlines

18. Delta

19. Gol

20. Iberia

21. KLM

22. LACSA

23. Lan Chile

24. Sky Airlines

25. Spirit Airlines

26. TAM Líneas Aéreas

(Fuente: MTC)

Resultados Económicos

Las aerolíneas, los operadores aeroportuarios, las compañías que operan en los aeropuertos (restaurantes, tiendas, etc.), las productoras aeronáuticas, y los proveedores de servicios de aeronavegación emplearon a 27,000 personas en Perú, según los datos más recientes.

Además de comprar bienes y servicios de proveedores locales, el sector sustentó otros 37,000 empleos. Más aún, se estima que el sector sustenta otros 15,000 empleos pagando sueldos a sus empleados, algunos o todos ellos gastados en consumo de bienes y servicios. Se estima que los turistas que llegan a Perú por vía aérea y que gastan su dinero en la economía local sustentan otros 200,000 empleos.

Se estima que la industria del transporte aéreo sustentó US\$ 1,2 mil millones en términos de valor agregado bruto al PIB de Perú. Los gastos efectuados por los turistas extranjeros sustentaron otros US\$ 3,2 mil millones de valor agregado bruto al PIB del país. Lo anterior significa que 2,1% del PIB de Perú es sustentado por el sector del transporte aéreo y por los turistas extranjeros que llegan al país por vía aérea. (La importancia del transporte aéreo para Perú, Oxford Economics)

Aeropuertos

La presente investigación se desarrolló dentro del ámbito del campo de la Administración. Consiguientemente, se utilizó las categorías e instrumentos conceptuales de esta disciplina, tales como:

a) **CORPAC.**

- En el marco de la liberalización de la economía, se han emitido normas orientadas a la participación del Sector Privado en la explotación de los servicios aeroportuarios, exceptuándose los servicios relativos a la navegación aérea y comunicaciones, cuya gestión se mantendrá a cargo de la Corporación. (fuente: *corpac*)
- Las principales normas que rigen las funciones de CORPAC S.A. son :

Decreto Legislativo No. 99 - Ley de CORPAC S.A.

Estatutos de CORPAC S.A.

Ley N° 26887 - Ley General de Sociedades.

Ley N° 24948 - Ley de la Actividad Empresarial del Estado.

Ley N° 27261 - Ley de Aeronáutica Civil del Perú.

Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú N°27261, aprobado mediante D.S. N°050-2001-MTC.

Decreto Supremo N°018-2002-MTC, que modifica el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú.

Ley 27170 - Ley del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado.

Directiva de Gestión y Proceso Presupuestario de las Entidades bajo el ámbito de FONAFE para el 2004, aprobada mediante Acuerdo de Directorio No. 001-2004/001 FONAFE, modificada por el Acuerdo de Directorio No.001/2004/008-FONAFE.

Texto Único Ordenado de la Ley N°26850 - Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado, aprobado por D.S.012-2001-PCM.

Reglamento de la Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado, aprobado por D.S.013-2001-PCM.

Ley N°26917 - Ley de Supervisión de la inversión privada en infraestructura de transporte de uso público y promoción de los servicios de transporte aéreo.

Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado mediante Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 014-2003-CD/OSITRAN.

b) OSITRAN

Supervisa y regula 19 aeropuertos concesionados ubicados en distintas ciudades del territorio peruano. La seguridad, calidad de los servicios, tecnología e infraestructura implementada en estos terminales son la base para el desarrollo de la actividad turística y de negocios de nuestro país.

Los aeropuertos concesionados por OSITRAN son los siguientes:

INFRAESTRUCTURA	ENTIDAD PRESTADORA	PLAZO	MODALIDAD
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH)	Lima Airport Partners S.A.	30 años	Auto sostenible
Primer Grupo de Aeropuertos Regionales (12 aeropuertos)	Aeropuertos del Perú S.A. (AdP)	25 años	Cofinanciada
Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales (5 aeropuertos)	Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (AAP)	25 años	Cofinanciada

c) **EL SECTOR AEROCOMERCIAL PERUANO.-** (Fuente INDECOPI)

El mercado de transporte aéreo se encuentra regulado principalmente por la Ley de Aeronáutica Civil (LAC), aprobada por Ley 272612, su respectivo Reglamento (RLAC), aprobado por Decreto Supremo 050-2001-MTC3, y las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP). Estas disposiciones declaran la soberanía del Estado peruano sobre su espacio aéreo y regulan lo referente a la Autoridad Aeronáutica Civil, las autorizaciones o permisos, el otorgamiento de derechos aerocomerciales (libertades del aire), aspectos de orden técnico, entre otros.

Asimismo, se debe tener en cuenta los tratados bilaterales que el Perú ha suscrito con diversos países, a fin de reconocerse mutuamente las denominadas libertades del aire, siguiendo en general los principios de reciprocidad y reserva de cabotaje para los nacionales. Ello, en atención a que la política aerocomercial peruana se ha mantenido en líneas generales dentro de lo establecido a nivel internacional (en

particular, el Convenio de Chicago) y, en cuanto a los aspectos referidos a tráfico aéreo y derechos aerocomerciales, ha seguido la corriente del bilateralismo.

d) AEROPUERTO ALF. FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI. Huánuco.

El Aeropuerto "Alfárez FAP. David Figueroa Fernandini" se encuentra ubicado en la Región, Provincia y Distrito de Huánuco a 6 Km. de la ciudad, siendo la principal puerta de entrada a los atractivos turísticos de Huánuco como: Templo de las Manos Cruzadas – Kotosh, Complejo Arqueológico de Yarowilca, Restos Arqueológicos de Tantamayo y Tomayquichua (Pueblo de Micaela Villegas – La Perricholi). (Fuente Corpac)

El Aeropuerto de Huánuco cuenta con una pista asfaltada de 2,500 metros de largo por 30 de ancho, Terminal de pasajeros de un piso con 160.51 M2, Hall principal de 74.55 M2 y dos Counters. Actualmente, se encuentra administrado por CORPAC S.A., entidad gubernamental, recibiendo vuelos de dos aerolíneas como: LCP y Star Perú, los cuales vuelan a Lima para conectar con todo el país: por ello, no brinda servicios a ninguna otra ciudad del interior; sin embargo, sirve a varios vuelos charter y privados. (Fuente Corpac)

INFORMACIÓN AEROPORTUARIA (FUENTE: PÁGINA WEB CORPAC)

Horario de Operación: 08:00 a.m. Til 16:00 p.m.

Jefe de Aeropuerto: Víctor Reátegui Vargas

Teléfono: 062 – 513066

Fax: 062 - 513066

Correo Electrónico: vreategui@corpac.gob.pe

Administración Aeropuerto: CORPAC S.A.

Teléfono: 062 – 513066

Temperatura de referencia: 26 ° C

Elevación: 1,856 m. s. n. m.

Coordenada Geográfica ARP: 09° 52' 43" S 076° 12' 17" W

CARACTERISTICA FISICA AREA DE MANIOBRAS

Pista: 2500 x 30 m

Pavimento: Asfalto

Designador de Pista: 07 / 25

PCN: 34 F / C / X / T

Franja de Pista: 2,710 X 72 m

Zonas de Parada: 60 x 32 RWY 07

CARACTERISTICA FISICA DE LA PLATAFORMA

Plataforma: Asfalto

Pavimento: Asfalto

PCN: 34 F / C / X / T

Dimensiones: 120 x 50 m

Aeronave máxima permisible: Antonov 32 o similares.

SEÑALIZACIÓN

Umbral de pista

Borde de Pista

Toma de Contacto

Eje de Pista

Puestos de estacionamiento

INFRAESTRUCTURA / EDIFICACIONES

TERMINAL DE PASAJEROS

Niveles de Piso: 1

Área Total del Terminal: 160.51 m²

Área Hall Principal: 74.55 m²

Número de Counters: 2

Área Zona de embarques

Butacas: 13 Bipersonales

INSTALACIONES EN EL TERMINAL

Oficinas Administrativas CORPAC: 1

OTRAS EDIFICACIONES

Caseta Grupos Electrónico

Caseta Estación Radioayuda (NDB)

Estación S.E.I.

Casetas Vigilancia: 1

EQUIPAMIENTO DE AERONAVEGACIÓN

RADIO AYUDAS

NDB: NUC 310 Khz

COMUNICACIONES

Comunicaciones VHF: 126.9 MHz

Comunicaciones HF/ ATS: 8896.5 KHz

GRUPOS ELECTRÓGENOS

Grupo Principal: Olimpyam 30 kb

Grupo Auxiliar: Olimpyam 30 kb

TELÉFONOS DEPENDENCIAS AERONAUTICAS

Torre Dependencia AFIS: 062 - 513066

Sala de Comunicaciones / Meteorología: 062 - 513066

Oficina AIS / ARO: 062 - 513066

METEOROLOGÍA

Anemómetro Digital

Termómetro

Barómetro Mercurial

Microbarografo

Pluviómetro

Altímetro Digital

Anemoscopio

Abrigo Meteorológico

SERVICIOS

Servicios ATS: AFIS/FIS

Estación Meteorológica Aeronáutica

Servicio Comunicaciones Fijas

Servicio Extinción de Incendios: Nivel de Protección Categoría "5"

EQUIPOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS

ESTACIÓN S.E.I

Número de Vehículos: 2

Tipo de Vehículo: TITAN E-ONE Y MAGNUM 440

EQUIPOS DE APOYO EN PLATAFORMA

Carretas Porta Carga: 03

Carretas porta equipaje: 09

Equipo de Apoyo terrestre en 1 (MONTACARGA)

Plataforma

EQUIPOS DE SEGURIDAD

Detector de Metales Manual: 03

RECURSOS HUMANOS

PERSONAL DE CORPAC S.A.

Funcionarios: 1

Administrativos: 1

Operadores AFIS: 2

PERSONAL SERVICIOS TERCERIZADO

Asesor Legal Externo: 01

Oficiales Aeroportuarios: 05

Agentes de Seguridad: 07

Operadores de Limpieza: 02

Bomberos Aeronáuticos: 07

Chofer: 01

INFORMACIÓN ADICIONAL

AEROLINEAS

LC Busre

Particulares

Policiales

PROMEDIO OPERACIONES AEREAS DIARIAS

04 Operaciones.

COMITES

Facilitación

Fauna Silvestre

Seguridad

2.3. DEFINICIONES CONCEPTUALES (Glosario de aeronáutica civil del ministerio de transporte de Venezuela)

Aeropuerto

Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y/o carga y que, a juicio de la UAEAC, posee instalaciones y servicios de infraestructura aeronáutica suficientes para ser operado en la aviación civil.

Accidente (accidente aéreo)

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave que ocurre dentro del periodo comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado durante el cual: Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre la misma, o por contacto directo con ella o con cualquier cosa sujeta a ella.

La aeronave sufre daños de importancia o roturas estructurales que afectan adversamente sus características de vuelo, y que normalmente exigen una reparación importante o el cambio del componente afectado.

La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Actividad aeronáutica (aeronáutica civil)

Conjunto de tareas y operaciones, directa o indirectamente relacionadas con el empleo de aeronaves civiles. Las actividades aeronáuticas comprenden entre otras: Servicios aéreos comerciales de transporte público, regular o no regular, interno o internacional de pasajeros correo o carga; o de trabajos aéreos especiales en sus diversas modalidades.

Control de operaciones (empresas):

Autoridad encargada de establecer y mantener un método de control y supervisión de las operaciones de vuelo. Independientemente del número de personas involucradas, se deberá establecer las funciones y responsabilidades de cada uno.

Deficiencias Administrativas.

Fallas en el planeamiento, organización, dirección y el control de una empresa o institución.

Control de tráfico aéreo

Servicio operado por la autoridad competente para promover un flujo de tráfico aéreo oportuno, seguro y ordenado.

Mínimos meteorológicos

Las condiciones meteorológicas mínimas prescritas limitadas por techo de nubes y visibilidad para determinar la operación.

Miembro de la tripulación

Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir durante el tiempo de vuelo.

Transporte aéreo

Traslado de personas o cosas efectuado de un origen a un destino, por medio de aeronaves.

Tránsito aéreo

Movimiento de las aeronaves que se hallan en vuelo y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

2.4. Bases epistémicas.

Concepto de epistemología

Epistemología proviene de episteme (conocimiento) y logos (teoría); de ahí que en el más estricto sentido, se entiende como rama de la filosofía que trata de los problemas filosóficos que rodean al conocimiento.

Existe otro concepto, cuyo contenido pudiera identificarse con el de epistemología; el concepto de Gnoseología, del griego gnosis (conocimiento) y logos (teoría). La gnoseología o teoría del conocimiento es la rama de la filosofía que analiza la naturaleza, posibilidades y límites del conocimiento, así como su origen y las formas que adquiere. Matos, Eneida y Homero Fuentes: Lo epistemológico en la lógica del proceso investigativo.p.26

Epistemología e investigación científica

Para el desarrollo de las investigaciones científicas se debe tener una formación epistemológica previa, que ha de completarse, ajustarse y desarrollarse durante el proceso investigativo. Una parte importante de ella la sustenta la cultura del investigador.

El análisis epistemológico es un proceso que se desarrolla antes, durante y después de la estructuración del conocimiento científico, su centro es el objeto de la investigación; los niveles de profundidad en el conocimiento permiten al investigador erigirse sobre el mismo para enjuiciarlo, valorarlo y transformarlo, sobre bases consecuentes en el plano científico.

La consecuencia en el plano científico depende de la posición que asuma el investigador a partir de los paradigmas que tenga como referente para el estudio del objeto. Este proceso es parte del de cursar de la investigación y está presente en todas sus etapas.

Con respecto al contenido del concepto paradigma existen diversos criterios, Thomas Khun, en su obra "La estructura de las Revoluciones Científicas", le atribuye diversos contenidos, pero en sentido general, un paradigma es entendido

como el marco teórico – metodológico aceptado y utilizado por la comunidad científica para interpretar los procesos y fenómenos objeto de investigación en el contexto de una determinada sociedad y época.

Los paradigmas constituyen realizaciones científicas reconocidas que durante cierto tiempo proporcionan modelos de problemas y soluciones a una comunidad científica. Ofrecen un enfoque o una perspectiva, desde la cual es posible una visión particular de la realidad como totalidad (paradigmas filosóficos) o de determinados aspectos de la misma (paradigmas disciplinares).

Cada paradigma establece reglas que a su vez formulan de manera implícita o explícita vías de investigación que obedecen a sus premisas, supuestos y postulados, estas vías son los métodos y sus procedimientos.

Matos, Eneida y Homero Fuentes. Lo epistemológico en la lógica del proceso investigativo. En Didáctica: Lógica de la investigación y construcción del texto científico Facultad de Ciencias de la Educación, [Universidad Libre], Santa Fe de Bogotá, Colombia, 2007

“...Parasuraman, Zeithaml y Berry (1985; 1988) desarrollaron el modelo Service Quality ampliamente conocido como SERVQUAL (en adelante se lo denominará de esta forma). Este modelo propone que la actitud "calidad percibida" está basada en la diferencia ente las expectativas acerca del servicio en general y percepciones de la performance del servicio de una empresa en particular. Las expectativas no son tomadas como predicciones (lo que es probable que pase), ni como importancia atribuida al servicio (cuán importante es) sino como deseos o pretensiones de los consumidores (lo que debería ser). Sin embargo, existen otras alternativas de medición de calidad percibida como el SERVPERF (Cronin y Taylor 1992) y la escala Importancia/Performance (Fishbein y Martilla 1992), las cuales han surgido en forma paralela o posterior al SERVQUAL y que lo critican en ciertos aspectos o modifican otros. Frente a la diversidad de propuestas de medición de la calidad y,

teniendo en cuenta la necesidad de generar una escala adaptada a la realidad del transporte aéreo patagónico, se seleccionó como metodología de base al modelo SERVQUAL. El mismo no fue aplicado en su formato puro, sino con algunas modificaciones que el equipo de investigación estimó necesaria a efectos de lograr el cometido antes mencionado. En primer lugar, el constructo "Expectativas" fue definido como la ".valoración o importancia que los usuarios asignan a los diferentes componentes que integran el servicio global." de transporte aéreo de pasajeros (Settembrino et al. 1998); tomando esta definición del modelo Importancia /Performance .Por otra parte, el constructo "Performance" fue considerado como la evaluación que el usuario realiza del desempeño en particular de la línea aérea que le brindó el servicio de transporte. Este aspecto es aplicado respetando al modelo SERVQUAL. Se midió la calidad de servicio percibida como lo propone el modelo, es decir, cuantificando la diferencia entre P y E, dando como resultado las brechas del servicio, sean estas positivas o negativas. Al sumar estas brechas y promediarlas se obtiene, como lo sugiere la teoría SERVQUAL, un valor global de "calidad percibida" por los pasajeros de esa empresa".

"Para la operacionalización del modelo, se consideraron en una primera etapa, las cinco dimensiones propuestas por Parasuraman et al. (1988). A continuación se detallan las definiciones conceptuales de las dimensiones de calidad de servicio percibida:

** Empatía: "Es la actitud del personal de la empresa para ponerse en el lugar del pasajero".*

** Sensibilidad: "Es la disposición para ayudar a los pasajeros y brindar rápidos servicios".*

* *Tangibilidad: "Es la apariencia del personal, del equipamiento, de la infraestructura y del material de comunicación y promoción".*

* *Confiabilidad: "Es la capacidad para prestar confiable y correctamente el servicio prometido".*

* *Seguridad: "Es la capacidad de la empresa para infundir confianza" ...*

(Estud. perspect. tur. v.16 n.3 Ciudad Autónoma de Buenos Aires jul./sep. 2007. Calidad percibida en empresas de transporte aéreo. Neuquén - Patagonia, Argentina. María Alejandra Gazzera* y Lizi Lorena Lombardo. Magíster en Marketing de Servicios, Universidad Nacional del Comahue, Argentina)

CAPITULO III

MARCO METODOLÓGICO

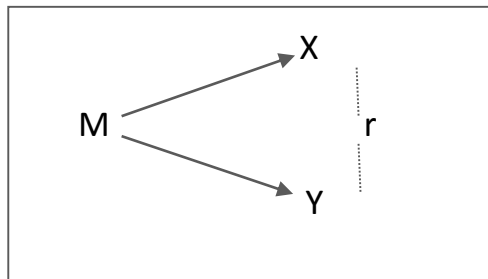
3.1. TIPO Y NIVEL DE INVESTIGACIÓN

El presente trabajo de investigación se desarrolla dentro del campo de las ciencias sociales, como tal es de *tipo Descriptivo*, este tipo es la base y punto inicial de otros tipos de estudio y son aquellos que están dirigidos a determinar “cómo es” o “cómo está” la situación de las variables que deberán estudiarse en una población; la presencia o ausencia de algo, la frecuencia con que ocurre un fenómeno, y en quienes, dónde y cuándo se está presentando determinado fenómeno.

En cuanto al método de investigación en el desarrollo del presente trabajo de investigación, se utilizarán los métodos lógicos (deductivo, inductivo, analítico – sintético). Que consiste en descomponer el fenómeno en cada una de sus partes para estudiarlos describiéndolos y para posteriormente explicarlos, interpretando de manera conjunta los elementos involucrados, puesto que se pretende hacer una explicación de los factores, causas y consecuencias que repercuten en los procesos.

3.2. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

El presente trabajo de investigación se adecúa al diseño no experimental en su variante *transversal* por tener alcance descriptivo – explicativo, la misma que será analizada con los resultados de interpretación cuantitativa y complementariamente con interpretación cualitativa. De esta manera el diseño de investigación corresponde al siguiente esquema:



Donde:

M: Muestra

X: Observación empírica sobre la relación de la variable independiente con la variable dependiente.

r: Relación entre la variable X , Y

Y: Observaciones empíricas del proceso investigatorio para determinar la influencia de X en Y.

3.3. UNIVERSO/POBLACIÓN Y MUESTRA

3.3.1. Determinación del universo/población

Estará conformada por todos los ciudadanos viajeros aéreos, de la ciudad de Huánuco.

3.3.2. Muestra:

3.3.2.1. Grupo experimental:

No probabilístico: 100 ciudadanos de Huánuco, que son viajeros por las líneas aéreas que llegan a Huánuco.

3.3.2.2. Unidades de análisis:

Ciudadanos representativos, distribuidos de la siguiente forma:

100 ciudadanos que han viajado a través del aeropuerto de Huánuco

3.4. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN Y TRATAMIENTO DE DATOS

3.4.1. Fuentes, técnicas e instrumentos de recolección de datos.

En primer lugar se debe precisar que para que un instrumento cumpla con su cometido, es decir constituya el medio más eficaz para la recolección de los datos en una investigación, debe cumplir con dos requisitos esenciales: la validez es decir que debe medir lo que debe medir y la confiabilidad, es decir que aplicado varias veces a una muestra los datos deben ser similares, partiendo de esta premisa los instrumentos que se utilizaron en la presente tesis fueron: datos estadísticos, libretas de apuntes o cuaderno de notas y fichas, así como papelotes para almacenar la información del análisis de la

casuística o. adicionalmente, formularios que contengan las encuestas o cuestionarios, grabadoras, computadora, fotocopidora e Internet.

3.4.2. PROCESAMIENTO Y PRESENTACIÓN DE DATOS.

3.4.2.1. Técnica de Recojo de Datos: Las técnicas a utilizarse en el presente trabajo de investigación, son los recursos auxiliares que nos sirven para recolectar los datos de las fuentes, con el manejo de las técnicas adecuadas para cada una de ellas y que nos permite obtener la información para la realización de nuestra investigación, por lo que utilizaremos los siguientes instrumentos:

- Encuestas y cuestionarios

3.4.2.2. Procesamiento y presentación de datos

Los resultados se presentarán en tablas y gráficos, analizados con la aplicación de la estadística descriptiva, seguidamente se procederán a analizarlos e interpretarlos.

- Formatos de encuestas y cuestionarios

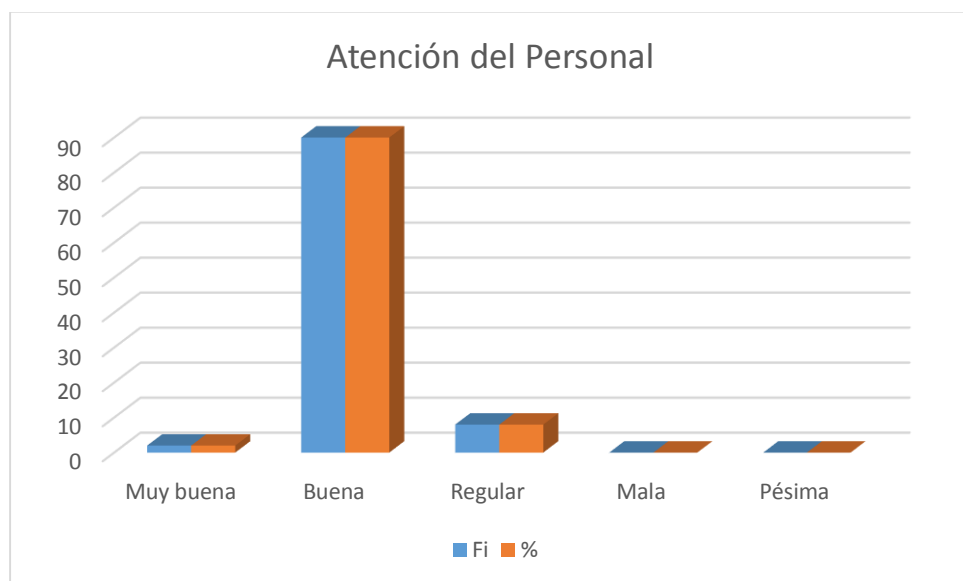
CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1 Resultado de la encuesta aplicada a 100 ciudadanos en la provincia de Huánuco.

a) ¿Cómo ha percibido la atención del personal que atiende a los pasajeros en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco?

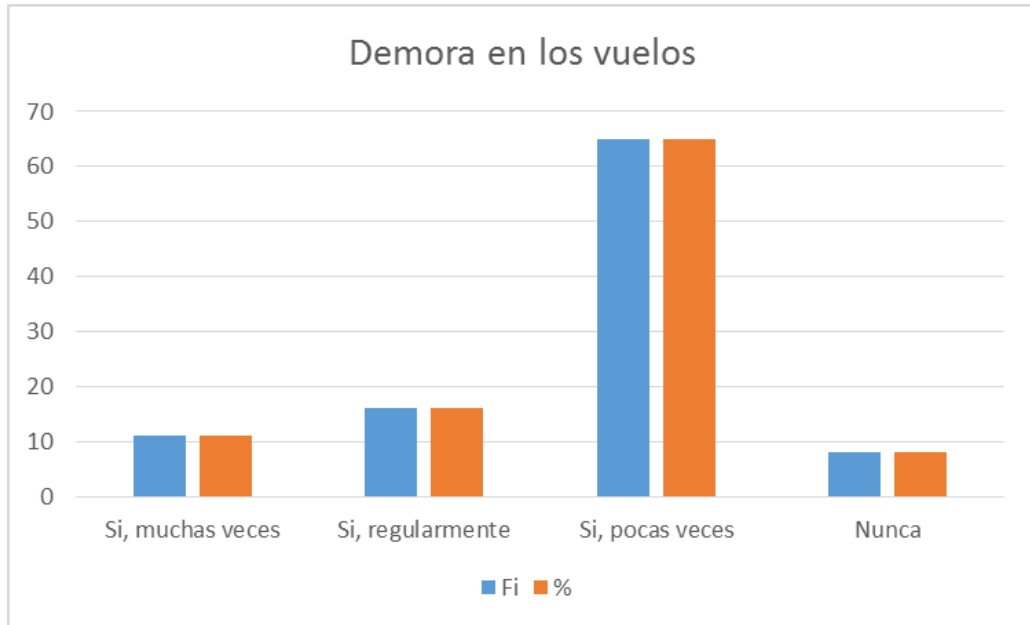
GRÁFICO 01



Análisis.- Según la información proporcionada por la encuesta dirigida a 100 ciudadanos de Huánuco que son viajeros permanentes, quienes indican en un 90% que la atención del personal del aeropuerto de Huánuco es buena, e incluso 2% dijeron muy buena y un 8% regular.

b) ¿Las demoras de los vuelos en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco, le ha afectado en algún momento?

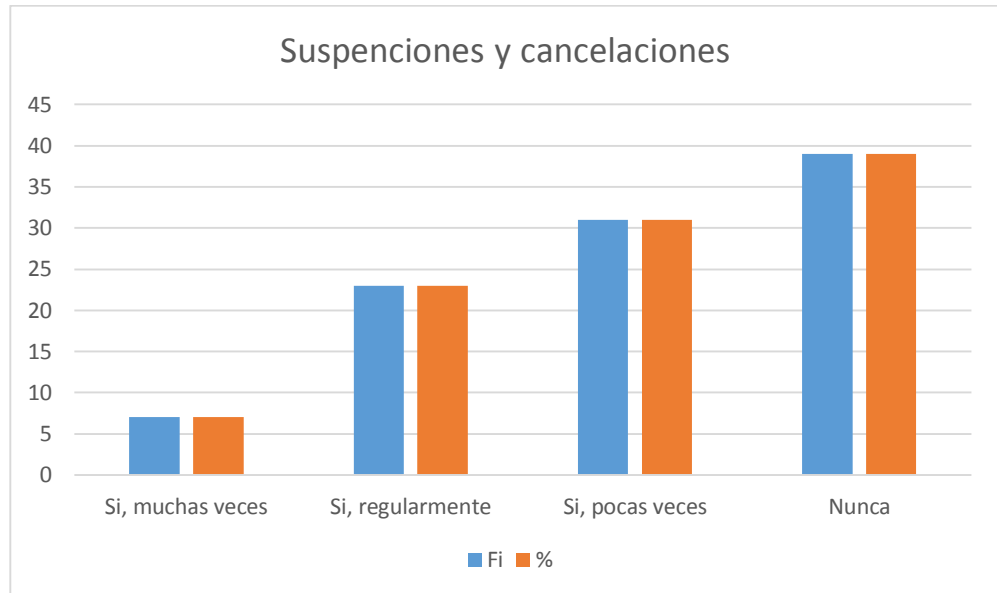
Gráfico 02.



Análisis.- Según la información proporcionada por la encuesta dirigida a 100 ciudadanos de Huánuco que son viajeros permanentes, quienes indican en un 65% que muy pocas veces; un 16% que le ha pasado regularmente y, un 11% muchas veces y nunca un 8%. Aquí la percepción del viajero no le favorece en nada tanto a la empresa aeroportuaria ni a las empresas de aviación que nos brindan el servicio, porque ni el 65% que indica “pocas veces”, ni el 11% que indica “muchas veces”, son alentadoras. El resultado debería ser cero (0%).

C. ¿Las suspensiones y cancelaciones de los vuelos en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco, le ha afectado en algún momento?

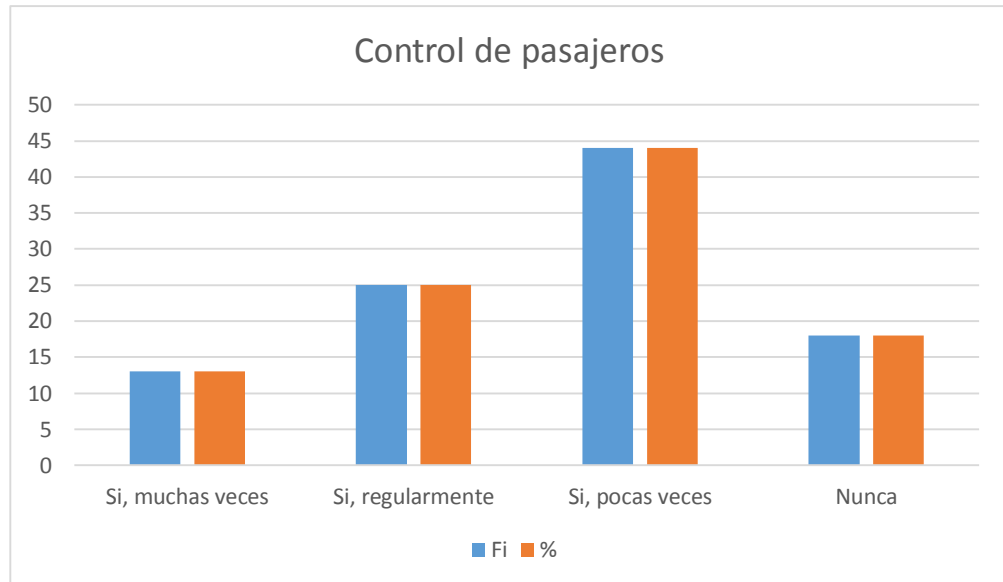
Gráfico 03.



Análisis.- Según la información proporcionada por la encuesta dirigida a 100 ciudadanos de Huánuco que son viajeros permanentes, quienes indican en un 31% que muy pocas veces; un 23% que le ha pasado regularmente y, un 7% muchas veces. Aquí, al igual que la anterior interrogante, la percepción del viajero tampoco le favorece ni a la empresa aeroportuaria ni a las empresas de aviación, incluso incluyendo a ese 37% que indica que “nunca le ha sucedido”. El resultado debería ser cero (0%).

d) ¿El exceso de celo en el control de pasajeros en el aeropuerto Alférez FAP David Figuroa Fernandini de Huánuco, es un factor que le ha incomodado?

Gráfico 04.

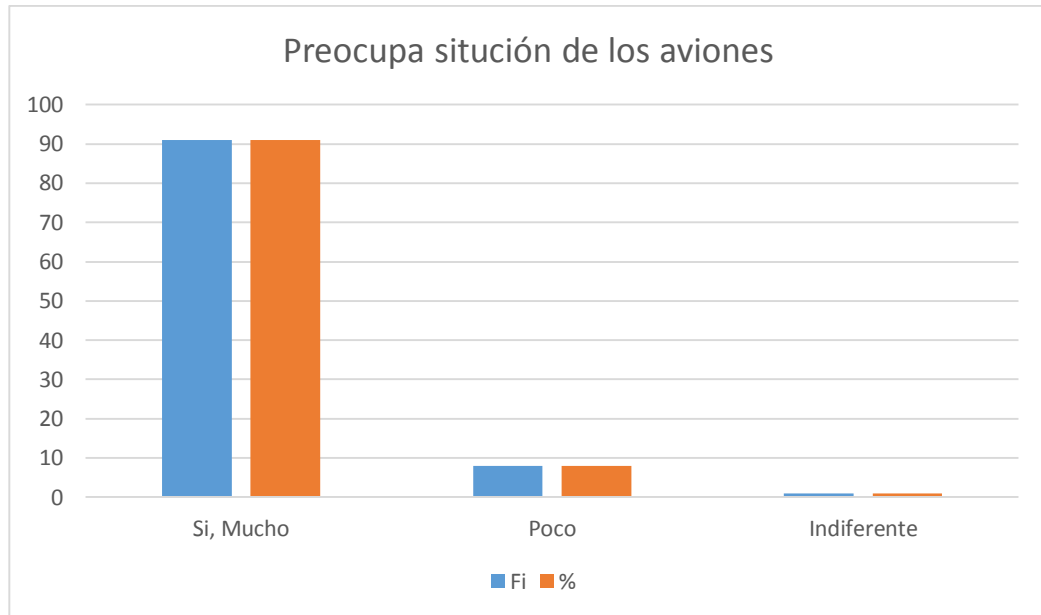


Análisis.- Según la información proporcionada por la encuesta dirigida a 100 ciudadanos de Huánuco que son viajeros permanentes, quienes indican en un 44% que muy pocas veces; un 25% que le ha pasado regularmente y un 13% muchas veces y nunca 18%.

Aquí, la percepción del viajero no le favorece a la empresa aeroportuaria, ya que los controles mayormente son manuales, especialmente las revisiones de los equipajes de mano y a la demora. El resultado debería ser cero (0%).

e) ¿Las unidades antiguas y defectuosas, que cubren el servicio aéreo hacia y desde el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco, le preocupa?.

Gráfico 05.

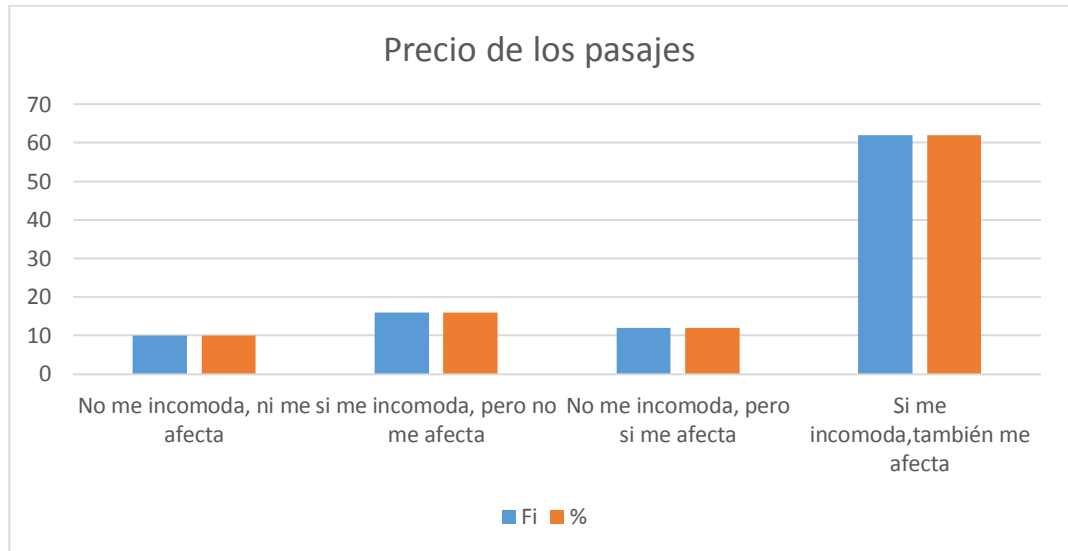


Análisis.- Según la información proporcionada por la encuesta dirigida a 100 ciudadanos de Huánuco que son viajeros permanentes, quienes indican en un 91% que muchas veces; un 9% que muy poco.

Aquí, la preocupación no solo debe ser de los pasajeros, sino de las autoridades competentes y no competentes. Incluso de las autoridades nacionales, partiendo del propio presidente de la república, congresistas y los ministros correspondientes. Por eso son las suspensiones y cancelaciones de vuelos en forma constante.

f) ¿Cree que los precios de los pasajes que cobran las líneas aéreas entre Huánuco y Lima o viceversa, le incomoda y le afecta?

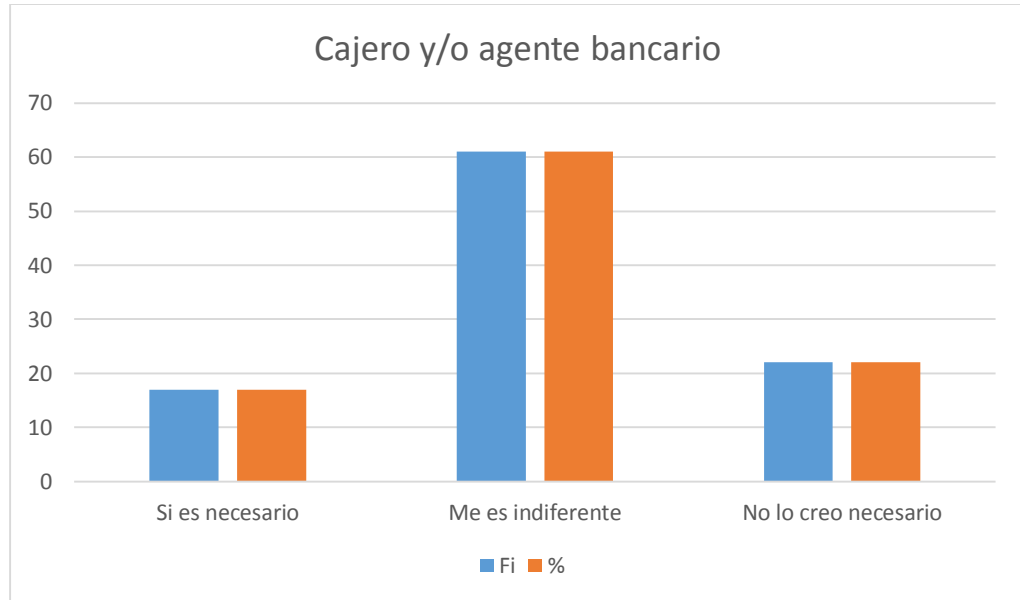
Gráfico 06.



Análisis.- Según la información proporcionada por la encuesta dirigida a 100 ciudadanos de Huánuco que son viajeros permanentes, quienes indican en un 61% que le incomoda y le afecta. Los precios que cubren las aerolíneas que brindan sus servicios a la ciudad de Huánuco o viceversa, cobran las tarifas más altas del Perú, muy a pesar de ser un recorrido corto, que en promedio es de 45 minutos, llegando, incluso, a costar entre 150 a 180 dólares. Sin embargo de Lima a Arequipa ida y vuelta, no supera los 75 dólares y en unidades más nuevas y modernas al igual que a otros destinos. Abusan porque son solo dos líneas aéreas que nos visitan.

g) ¿Para Ud. como viajero permanente, cree que es necesario contar con la disponibilidad de un cajero electrónico o una agencia bancaria en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco?

Gráfico 07.



Análisis.- Según la información proporcionada por la encuesta dirigida a 100 ciudadanos de Huánuco que son viajeros permanentes, quienes indican en un 17% que es necesario; un 61% le resulta indiferente y, un 22% indica que no es necesario.

Aquí en Huánuco, la mayoría de las personas aún utiliza el efectivo, incluso los empresarios y los comerciantes. Lo mismo sucede a los viajeros que utilizan el servicio aéreo.

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

5.1 Contrastación de Resultados con los referentes bibliográficos.

Es necesario realizar la confrontación de la situación problemática planteada, de las bases teóricas y de la hipótesis propuesta con los resultados obtenidos:

Ruido de aeropuertos. Estudio del problema de ruido en el aeropuerto Jorge Chávez, situación actual y propuestas de solución. Presentada por Jorge Carlos Moy Rivera. Tesis para optar el grado académico de Magister en física aplicada. Pontificia Universidad Católica del Perú. 2002.

Aportes:

Toma en cuenta el nivel promedio de los picos de ruido, medido en PN dB durante el día (sin ninguna corrección de tonos puros o duración) y el número de vuelos ocurridos durante el periodo de medida.

Aeropuerto Internacional del Cuzco” Chinchero – Urubamba. Proyecto profesional presentado por Sergio Novoa Arévalo, para optar el título de arquitecto. Lima, octubre de 2003. Universidad peruana de ciencias aplicadas upc. Facultad de arquitectura.

Aportes:

- *El diseño de las instalaciones físicas del aeropuerto, sean o no aeronáuticas.*

- Definir la utilización de los terrenos situados en las zonas que lo rodean, actualmente utilizados como zona agrícola.

- Determinar en forma general las repercusiones que la construcción y explotación del aeropuerto pueden tener en el medio ambiente, considerando que el pueblo de Chinchero tiene un valor histórico y monumental.

- Determinar las necesidades del aeropuerto en materia de vías de acceso y comunicación con la ciudad del Cuzco.

Los aeropuertos de Buenos Aires y su relación con el espacio metropolitano. la inserción del subsistema aeroportuario aeroparque-ezeiza dentro de la lógica del mercado aerocomercial y de la estructuración urbana. Doctorado de la universidad de Buenos Aires. Facultad de filosofía y letras. Área: geografía. Gustavo Andrés Lipovich. Buenos Aires, 21 de mayo de 2010.

Aportes:

*... el cumplimiento del objetivo de distinguir cuáles son los factores que lleven a potenciar los impactos de la actividad aeroportuaria y aerocomercial para Buenos Aires, exige un desmenuzamiento de elementos implicados en el propio caso de estudio y en otras experiencias, en base a un entorno complejo de asociaciones múltiples. Así, se analizó la problemática a partir de tres ejes centrales que permitan desentrañar las posibles soluciones. Estos son: **las situaciones presentes en la relación aeropuerto-ciudad para la Región Metropolitana de Buenos Aires, la***

inserción de Buenos Aires de la lógica aerocomercial regional y la herencia de procesos históricos vinculados con la evolución de la actividad aérea que explican gran parte de la estructura actual.

ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN PARA PROBLEMAS DE CAPACIDAD AEROPORTUARIA. Alfonso Herrera García. Publicación Técnica No 284. Sanfandila, Qro 2006. Este trabajo fue realizado en el Instituto Mexicano del Transporte por el investigador Alfonso Herrera García. Se agradece la revisión y valiosos comentarios y sugerencias del Coordinador de Integración del Transporte, Roberto Aguerrebere Salido.

Aportes:

“Se exploraron diversas alternativas para solucionar el problema de la falta de capacidad aeroportuaria, con objeto de reducir la congestión del tránsito y las demoras. La severidad del incremento en la congestión en el lado aéreo, y terrestre obstaculizan la operación de la red aérea, aunque consideraciones políticas, ambientales, operacionales, y financieras limitan el número de soluciones factibles. La construcción de nuevos aeropuertos y la ampliación de las instalaciones existentes agregarán más capacidad, pero el desarrollo de nuevos aeropuertos está limitado por sus altos costos, y la escasez de sitios adecuados para su construcción. Sin embargo, la opción de incrementar la capacidad del sistema es la única solución viable a largo plazo, si la demanda del servicio aéreo continúa creciendo con las actuales tasas.

En general, la solución para reducir los problemas de congestión y demoras consiste en reducir la relación del cociente demanda/oferta de servicio; valores en esta relación menores a 0.8 son deseables, debido a que los tamaños de las colas y de los tiempos de espera crecen en una proporción acelerada más allá de este valor. Sin embargo, puede resultar controversial decidir a qué parte de la relación se le debe dar mayor prioridad.

Las restantes alternativas deben considerarse cuidadosa y seriamente, como opciones prácticas en el corto y mediano plazos, dado que el incremento de la capacidad de la infraestructura requiere para su implementación prolongados periodos de tiempo. La elección y el grado de éxito asociado con cualquier opción en particular dependen en gran medida de aspectos políticos, sociales, económicos, y ambientales de la región en donde se ubica el aeropuerto. También el grado de beneficios depende, entre otros factores, de las características del tránsito; de la configuración física; de las condiciones operacionales; y del grado de desequilibrio entre la demanda y la capacidad de cada aeropuerto. Algunas propuestas de disminución de la demanda mediante, por ejemplo, el cambio de tránsito aéreo de corto itinerario a otros modos, aparentemente pueden generar beneficios significativos en la reducción de la congestión aeroportuaria, sin embargo, se requieren de grandes inversiones para ello.

Los esfuerzos para reducir la congestión y las demoras al establecer la asignación de slots, son también propuestas de corto plazo para un problema de largo plazo.

La distribución equitativa y eficiente de los derechos de las operaciones por medio de técnicas administrativas es difícil, aunque no imposible; sin

embargo, tales técnicas administrativas no resolverán el problema subyacente del exceso de demanda y de la insuficiencia en la oferta.

Muchos críticos argumentan que las técnicas económicas, únicamente posponen la inevitable necesidad de ampliación, y están en lo correcto. El sistema aeroportuario nacional necesitará crecer; se requerirán nuevas y mejores instalaciones. Mientras tanto, una combinación de tarifas de aterrizaje en los periodos pico, para controlar el acceso aéreo, y sobretasas para los pasajeros con el propósito de administrar la demanda de los viajeros, podría producir una distribución más equitativa y eficiente de la capacidad actual de los aeropuertos con problemas de saturación.

También, se reconoce que las opciones que introducen mejoras tecnológicas y/o prácticas operacionales innovadoras, tienen potencial para incrementar la capacidad del manejo del tránsito en las instalaciones aeroportuarias en el corto y mediano plazos. Sin embargo, su contribución para disminuir la congestión aeroportuaria y las demoras es limitada, dado que no incrementarán suficientemente la oferta para proveer una reducción duradera al problema del crecimiento acelerado de la demanda, por lo que no pueden ser consideradas como un sustituto de la ampliación de la capacidad a largo plazo. Sin embargo, existen excepciones como es el caso de la utilización de los convertiplanos, y el aumento de la capacidad de las pistas, mediante la reducción de la separación operacional de las aeronaves, con base en el nuevo conocimiento del comportamiento de los torbellinos generados por las aeronaves.

Por último, se debe señalar que aunque cada técnica aplicada individualmente tiene potencial para reducir en alguna medida la congestión

y las demoras, existe también la posibilidad de la aplicación conjunta de distintas alternativas, dado que muchas de ellas se complementan. Con esto se busca finalmente obtener una mayor eficiencia de las instalaciones aeroportuarias en beneficio de los usuarios finales de los servicios aéreos, es decir, los pasajeros”.

Confrontación con la hipótesis:

Al finalizar el trabajo de investigación, “LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO DE HUÁNUCO, ALFÉREZ FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI Y SUS DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS”, y luego de analizar los resultados, se ha demostrado plenamente que esas deficiencias sí existen. Por lo tanto se ha confirmado la hipótesis.

5.2 Aporte Científico.

LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO DE HUÁNUCO, ALFÉREZ FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI Y SUS DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS. Siendo coherentes con la investigación llevada a cabo, se aplicaron técnicas y estrategias que nos permitieron recoger la información necesaria para construir las matrices, los mapas conceptuales, los diagramas, que permiten construir los significados que construimos alrededor de la Práctica Integrada y dar cumplimiento a los objetivos planteados. Complementándolo con el paradigma de la complejidad que permite acceder las dinámicas de los sistemas humanos con los que se realizó la investigación.

Esta investigación conceptualiza la práctica como una gran posibilidad y oportunidad para involucrarse en la realidad aeroportuaria, especialmente del aeropuerto de la ciudad de Huánuco, en las que el intento por comprender sus problemas y su organización, y, a su vez aportar con alguna o algunas soluciones.

CONCLUSIONES

- a) Está demostrado que las demoras, suspensiones y cancelaciones de los vuelos, son motivos que forman parte de las deficiencias administrativas y operativas en el aeropuerto Alférez FAP David Figuroa Fernandini de Huánuco.
- b) Se ha determinado que el exceso de celo en el control exagerado a los pasajeros es un factor que forma parte de las deficiencias administrativas en el aeropuerto Alférez FAP David Figuroa Fernandini de Huánuco.
- c) Se ha puntualizado que las unidades antiguas y defectuosas, y peor aún, sin mantenimiento, que cubren el servicio aéreo hacia y desde el aeropuerto Alférez FAP David Figuroa Fernandini de Huánuco, es un factor que también forma parte de sus deficiencias administrativas y operativas.
- d) Se ha demostrado que los exorbitantes precios de los pasajes que cobran las líneas aéreas entre Huánuco y Lima o viceversa, es otra razón de la ineficiencia administrativa y operativa del aeropuerto Alférez FAP David Figuroa Fernandini.

SUGERENCIAS

Como consecuencia del estudio analítico se destacan las siguientes prioridades de atención necesarias:

- a) Buscar reducir las demoras, suspensiones y cancelaciones de los vuelos, ya que esto genera una deficiente imagen al aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco y una demostración de agravio a la población huanuqueña y sus autoridades.
- b) Atenuar el exceso de celo en el control de pasajeros, primeramente, implementando tecnología para mejorar el control de equipajes y pasajeros. Además, haciendo que el check-in sea mediante internet, ya que alguna de las líneas aéreas no lo aplican.
- c) Pedir que se modernicen las unidades aéreas, y exigir un rígido control de mantenimiento a aquellas que cubren el servicio aéreo hacia y desde el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco, así se reducirá el riesgo que actualmente existe.
- d) Los precios de los pasajes que cobran las líneas aéreas entre Huánuco y Lima o viceversa son exorbitantes, y no porque las empresas que vienen brinden buen servicio, sino porque constituyen monopolios y debido a la necesidad de transportarse, se atenta contra la economía de la población. Por lo que nuestras autoridades y la población debemos exigir la llegada de otras aerolíneas ya que la competencia reducirá los elevados precios.

BIBLIOGRAFÍA

Libros consultados

1. HERNÁNDEZ SAMPIERI, R. (2006). Metodología de la investigación, México.
2. TRES AEROPUERTOS ESPAÑOLES. Gago Vaquero, José Luis.
3. DEL BARRIO, L.: Del Business al e-Business en tiempos de crisis, Gestion2000, 2003.
4. ESCOBAR, M.: El Comercio Electrónico, perspectiva presente y futura en España, Fundación AUNA, 2000
5. TERCEIRO, J. B., MATÍAS, G.: Digitalismo, El nuevo horizonte sociocultural, Taurus, 200.
6. ONTIVEROS, E.: La economía en la Red, Nueva Economía, nuevas finanzas, Taurus, 2001.
7. Amor, Daniel: La (R)evolución E-business. Primera edición año 2000. Pearson Education S.A.

Tesis revisadas

1. Ruido de aeropuertos. Estudio del problema de ruido en el aeropuerto Jorge Chávez, situación actual y propuestas de solución. Presentada por Jorge Carlos Moy Rivera. Tesis para optar el grado académico de Magister en física aplicada. Pontificia Universidad Católica del Perú. 2002.
2. Aeropuerto Internacional del Cuzco” Chinchero – Urubamba. Proyecto profesional presentado por Sergio Novoa Arévalo, para optar el título de arquitecto. Lima, octubre de 2003. Universidad peruana de ciencias aplicadas upc. facultad de arquitectura.
3. Los aeropuertos de Buenos Aires y su relación con el espacio metropolitano. la inserción del subsistema aeroportuario aeroparque-ezeiza dentro de la lógica del mercado aerocomercial y de la estructuración urbana. Doctorado de la universidad de Buenos Aires. Facultad de filosofía y letras. Área: geografía. Gustavo Andrés Lipovich. Buenos Aires, 21 de mayo de 2010.

Internet

1. **www.monografias.com**
2. **webmaster ps milton leonardo cubillos b**
3. **Reflexiones y aportes a la formación científica: la elaboración de tesis en los doctorados en ciencias biológicas. Jaime José Polop. Departamento de Ciencias Naturales, Universidad Nacional de Río Cuarto. Agencia Postal N° 3, 5800 Río Cuarto, Córdoba <jpolop@exa.unrc.edu.adictionary-es-e-commerce-2014-12-2.jpg.**
4. **www1.monografias.com/trabajos15**

Notas periodísticas

1. Marcela Mendoza Riofrío, 16.06.2017 / 09:54 pm Diario El Comercio
2. Diario La República
3. Tendencias epistemológicas predominantes en el aprendizaje de las TIC en el área de la educación. Carmen Zabala, Hermelinda Camacho y Sila Chávez. (1,2,3).
4. Andrades Caldito, 2005. Diario El Comercio
5. Kotler & Armstrong, 2003. Diario El Comercio
6. Grabner-Kräuter & Kaluscha, 2003. Diario El Comercio

ANEXOS

ENCUESTA 01

**DIRIGIDA AL CIUDADANO QUE SIEMPRE VIAJA POR VIA AEREA A TRAVES
DEL AEROPUERTO DE HUÁNUCO**

- a) ¿Cómo ha percibido la atención del personal que atiende a los pasajeros en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco?

Muy buena () Buena () Regular () Mala () Pésima ()

- b) ¿Las demoras de los vuelos en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco, le ha afectado en algún momento?

Si, Muchas veces () Si, Regularmente () Si, Pocas veces ()

Nunca ()

- c) ¿Las suspensiones y cancelaciones de los vuelos en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco, le ha afectado en algún momento?

Si, Muchas veces () Si, Regularmente () Si, Pocas veces ()

Nunca ()

- d) ¿El exceso de celo en el control exagerado en el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco a los pasajeros es un factor que le ha incomodado?

Sí, Muchas veces () Si, Regularmente () Si, Pocas veces ()

Nunca ()

- e) ¿Las unidades antiguas y defectuosas, y peor aún, sin mantenimiento, que cubren el servicio aéreo hacia y desde el aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini de Huánuco, le preocupa?

Sí, mucho () Me preocupa poco () Me es indiferente ()

f) ¿Cree que los precios de los pasajes que cobran las líneas aéreas entre Huánuco y Lima o viceversa, le incomoda y afecta?

No me incomoda, ni me afecta () Me incomoda, pero no me afecta ()

No me incomoda, pero si me afecta () Si me incomoda y me afecta ()

g) ¿Para Ud, como viajero permanente, cree que es necesario contar con la disponibilidad de un cajero electrónico o una agencia bancaria en el aeropuerto Alférez FAP David Figuroa Fernandini de Huánuco?

Sí, es necesario () Me es indiferente () No lo creo necesario ()



RESOLUCIÓN N° 070-2018-UNHEVAL/FCAT-D.

Cayhuayna, 08 de marzo de 2018.

Vistos los documentos que se adjuntan en tres (3) folios;

CONSIDERANDO:

Que, con solicitud en FUT N° 0399332, de fecha 07.MAR.2018, los Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ y Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de Ciencias Administrativas, solicitan designación de Asesor de Tesis Colectivo y proponen al Profesor, **Dr. Amancio Rodolfo VALDIVIESO ECHEVARRÍA**, quien firma en el documento aceptando tal propuesta;

Que, en el Reglamento de Grados y Títulos aprobado con Resolución Consejo Universitario N° 2846-2017-UNHEVAL, el 03.AGO.2017, en el Capítulo IV De la Modalidad de Tesis, en el Art. 14° señala: **"El alumno que va a obtener el Título Profesional por esta modalidad, debe presentar en el último año de estudios de su carrera profesional, el Proyecto de Tesis.... solicitando al Decano de la Facultad el nombramiento de un Asesor de Tesis, con el informe del Asesor de Tesis, será remitido a una Comisión Revisora Ad-Hoc integrado por dos docentes, uno de ellos debe ser especialista en metodología de la investigación científica (o estadística) y otro en el aspecto temático. Asimismo, en el Capítulo V Del Asesor de Tesis, en el Artículo 27° señala "El profesor Asesor de Tesis deberá ser profesor ordinario y tener experiencia en el tema de investigación..."**;

Que, en el precitado Reglamento General de Grados y Títulos de la Universidad Nacional Hermilio Valdizán – Huánuco, en la Primera Disposición Final, señala: **"Los aspectos no previstos en el presente Reglamento, serán resueltos por el Decano de la Facultad, en el marco de sus atribuciones señaladas en el presente Reglamento, en el Estatuto de la UNHEVAL y en la Ley Universitaria N° 30220 y otros dispositivos, en su defecto serán resueltos por el Vicerrector Académico y, según fuera el caso, por el Consejo Universitario"**;

Estando a las atribuciones conferidas al Decano de la Facultad por la Nueva Ley Universitaria N° 30220, por el Estatuto Reformado de la UNHEVAL, por el Reglamento General de la UNHEVAL, aprobada con Resolución de Consejo Universitario N°0988-2017-UNHEVAL, de 31.MAR.2017; por la Resolución N° 052-2016-UNHEVAL-CEU de fecha 26 de agosto 2016, que reconoce la elección Dr. David Julio Martel Zevallos como Decano Titular de la Facultad de Ciencias Administrativas y Turismo; y por la Resolución N° 2780-2016-SUNEDU de fecha 02.set.2016, que resolvió la inscripción del Decano de la FCAT de la UNHEVAL, en el Registro de Firmas de Autoridades Universitarias, Institutos y Escuelas de Educación Superior de la SUNEDU;

SE RESUELVE:

- 1° **DESIGNAR** al Profesor, **Dr. Amancio Rodolfo VALDIVIESO ECHEVARRÍA** como Asesor de Tesis Colectivo de los Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ y Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de Ciencias Administrativas, por lo expuesto en los considerandos de la presente Resolución.
- 2° **DISPONER** al docente Asesor de tesis designado para que apoye en la elaboración del Proyecto, desarrollo de tesis e informe final (borrador) de Tesis Colectivo de los Bachilleres en Ciencias Administrativas.
- 3° **DAR A CONOCER** la presente Resolución al docente Asesor, interesados y quienes corresponda.

Regístrese, comuníquese y archívese.



David Julio Martel Zevallos
DECANO

Distribución:

UIFCAT/Asesor de Tesis (1)/Interesados (2)/Archivo.



"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y TURISMO

RESOLUCIÓN N° 0335-2018-UNHEVAL/FCAT-D.

Cayhuayna, 22 de mayo 2018

Visto los documentos que se acompañan en uno (1) folio;

CONSIDERANDO:

Que, con Resolución N° 070-2018-UNHEVAL/FCAT-D, de fecha 08.MAR.2018, se designó al profesor **Dr. Amanlio Rodolfo VALDIVIESO ECHEVARRÍA**, Docente Asesor de Tesis Colectivo de los ex alumnos, Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ** y **Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de Ciencias Administrativas;

Que, con Resolución N° 0211-2018-UNHEVAL/FCAT-D, de fecha 13.ABR.2018, se designó a los miembros del Jurado Adhoc para la revisión y dictamen del Proyecto de Tesis Colectivo intitulado: "**LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO ALFÉREZ FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI Y SUS DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS. PERIODO 2018**", presentado por los tesisistas, ex alumnos, Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ** y **Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de Ciencias Administrativas, conformados por los profesores, **Dr. Jorge Ernesto ROMERO VELA**, Metodólogo y el **Dr. David Julio MARTEL ZEVALLOS**, Especialista;

Que, con OFICIO S/N-RVE-J-2018, de 24.ABR.2018, de manera colegiado, el **Dr. Jorge Ernesto Romero Vela**, Metodólogo y el **Dr. David Julio Martel Zevallos**, Especialista, habiendo revisado el proyecto de tesis Colectivo intitulada: "**LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO ALFÉREZ FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI Y SUS DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS. PERIODO 2018**", presentado por los tesisistas, Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ** y **Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de Ciencias Administrativas, emiten informe con opinión FAVORABLE, y sugieren su aprobación, por encontrarse de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Grados y Títulos de la UNHEVAL;

Que, en concordancia al Art. 15° del Reglamento General de Grados y Títulos de la UNHEVAL, Aprobado con Resolución Consejo Universitario N° 2846-2017-UNHEVAL, el 03.AGO.2017, que expone: "*Con el informe favorable de la Comisión Revisora Ad hoc el Decano emitirá la Resolución aprobando el Proyecto de Tesis (Ver Anexo N° 01). En el libro de Proyectos de Tesis de la Facultad, se registrará el Título del Proyecto de Tesis, el nombre del autor y del asesor, el número de la resolución y las observaciones. Asimismo, debe registrarse la exclusividad del tema en el Instituto de Investigación de la Facultad ...*". Asimismo, el Art. 16° señala: "*Las facultades establecerán en su Reglamento Interno de Grados y Títulos el plazo mínimo para que el alumno proceda a desarrollar su Proyecto de Tesis. Si no lo desarrollara en un plazo de un año, debe presentar un nuevo Proyecto de Tesis*"; y;

Estando a las atribuciones conferidas al Decano de la Facultad por la Nueva Ley Universitaria N° 30220, por el Estatuto de la UNHEVAL aprobado con Resolución Asamblea Universitaria N° 0001-2018-UNHEVAL, de 29.ENE.2018, por el Reglamento General de la UNHEVAL, aprobada con Resolución de Consejo Universitario N°0988-2017-UNHEVAL, de 31.MAR.2017; por la Resolución N° 052-2016-UNHEVAL-CEU de fecha 26 de agosto 2016, que reconoce la elección **Dr. David Julio Martel Zevallos** como Decano Titular de la Facultad de Ciencias Administrativas y Turismo; y por la Resolución N° 2780-2016-SUNEDU de fecha 02.set.2016, que resolvió la inscripción del Decano de la FCAT de la UNHEVAL, en el Registro de Firmas de Autoridades Universitarias, Institutos y Escuelas de Educación Superior de la SUNEDU;

SE RESUELVE:

- 1° **APROBAR** el Proyecto de Tesis Colectivo y su estructura de desarrollo titulada, "**LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO ALFÉREZ FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI Y SUS DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS. PERIODO 2018**", presentado por los tesisistas, Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ** y **Antonio GONZALES LEON** de la Escuela Profesional de Ciencias Administrativas de la Facultad de Ciencias Administrativas y Turismo, por lo expuesto en los considerandos de la presente Resolución.
- 2° **INSCRIBIR**, el presente Proyecto en el libro de Proyectos de Tesis de la Escuela Profesional de Ciencias Administrativas, de la Facultad de Ciencias Administrativas y Turismo. Asimismo, debe registrarse la exclusividad del tema en la Unidad de Investigación de la Facultad.
- 3° **DAR A CONOCER** la presente Resolución a los interesados y a quienes correspondan.

Regístrese, comuníquese, archívese.


Dr. David Julio Martel Zevallos
DECANO

Distribución:

UFCAT (1)/ Asesor de Tesis (1)/Interesados (2)/Archivo



"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"
UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y TURISMO

RESOLUCIÓN N° 0575-2018-UNHEVAL/FCAT-D.

Cayhuayna, 09 de agosto de 2018

Visto los documentos que se acompañan en cinco (5) folios más tres (3) ejemplares del Borrador de Tesis;

CONSIDERANDO:

Que, con Resolución N° 070-2018-UNHEVAL/FCAT-D, de fecha 08.MAR.2018, se designó al profesor **Dr. Amancio Rodolfo VALDIVIESO ECHEVARRÍA**, Docente Asesor de Tesis Colectivo de los ex alumnos, Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ y Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de **Ciencias Administrativas**;

Que, con Resolución N° 0211-2018-UNHEVAL/FCAT-D, de fecha 13.ABR.2018, se designó a los miembros del **Jurado Adhoc** para la revisión y dictamen del Proyecto de Tesis Colectivo intitulado: **"LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO ALFÉREZ FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI Y SUS DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS. PERIODO 2018"**, presentado por los tesisistas, ex alumnos, Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ y Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de **Ciencias Administrativas**, conformados por los profesores, **Dr. Jorge Ernesto ROMERO VELA, Metodólogo y el Dr. David Julio MARTEL ZEVALLOS, Especialista**;

Que, con Resolución N° 0335-2018-UNHEVAL/FCAT-D, de 22.MAY.2018, se aprobó el Proyecto de Tesis Colectivo y su estructura de desarrollo titulada, **"LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO ALFÉREZ FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI Y SUS DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS. PERIODO 2018"**, presentado por los tesisistas, Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ y Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de **Ciencias Administrativas**;

Que, con solicitud en FUT N° 0424068 de fecha 06.AGO.2018, los tesisistas, Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ y Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de **Ciencias Administrativas**, solicitan designación de los miembros del Jurado de Tesis, encargados de revisión y dictamen sobre su Borrador de Tesis Colectivo titulada, **"LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO ALFÉREZ FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI Y SUS DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS. PERIODO 2018"**, acompañando el visto bueno del Docente Asesor de tesis, Dr. Amancio Rodolfo Valdivieso Echevarría, contenida en el Informe N°002-2018-AVE-EPCA-UNHEVAL, copia de la Resolución que aprueba el proyecto de tesis, copias del grado académico de bachiller y tres (3) ejemplares del Borrador de tesis;

Que, con Resolución de Consejo Universitario N° 2846-2017-UNHEVAL, de fecha 03.AGO.2017, se aprobó el Reglamento General de Grados y Títulos de la Universidad Nacional Hermilio Valdizán – Huánuco, instrumento legal en el cual, en el **Artículo 17°** señala: **"Una vez que el tesisista ha elaborado el Borrador de Tesis, con el visto bueno de su Asesor, y obtenido el grado de bachiller, solicitará al decano, en el Formato Único de Trámite, se designe al Jurado de Tesis, adjuntando a su solicitud, la copia de la resolución que aprueba el Proyecto de Tesis y cuatro (4) ejemplares del Borrador de Tesis, un ejemplar para cada miembro del Jurado"**; **Art. 18°** señala: **"El Jurado de tesis es designado por el Decano, integrado por cuatro (04) profesores ordinarios, tres (03) serán titulares y uno(1) accesitario..."**. Asimismo, el **Artículo 19°** señala: **"El Jurado de Tesis tendrá la responsabilidad de dictaminar en un plazo que no exceda quince (15) días hábiles, acerca de la suficiencia del trabajo. Si el Trabajo fuera declarado insuficiente, lo devolverá para que el tesisista lo corrija en un plazo que no exceda los treinta (30) días hábiles"**;

Estando a las atribuciones conferidas al Decano de la Facultad por la Nueva Ley Universitaria N° 30220, por el Estatuto de la UNHEVAL aprobado con Resolución Asamblea Universitaria N° 0001-2018-UNHEVAL, de



"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y TURISMO

29.ENE.2018, por el Reglamento General de la UNHEVAL, aprobada con Resolución de Consejo Universitario N°0988-2017-UNHEVAL, de 31.MAR.2017; por la Resolución N° 052-2016-UNHEVAL-CEU de fecha 26 de agosto 2016, que reconoce la elección Dr. David Julio Martel Zevallos como Decano Titular de la Facultad de Ciencias Administrativas y Turismo; y por la Resolución N° 2780-2016-SUNEDU de fecha 02.set.2016, que resolvió la inscripción del Decano de la FCAT de la UNHEVAL, en el Registro de Firmas de Autoridades Universitarias, Institutos y Escuelas de Educación Superior de la SUNEDU;

SE RESUELVE:

1° **DESIGNAR** a los miembros del Jurado de Tesis, para la revisión y dictamen del Borrador de Tesis Colectivo titulado, "**LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO ALFÉREZ FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI Y SUS DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS. PERIODO 2018**", presentado por los tesisistas, Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ y Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de **Ciencias Administrativas**, Facultad de Ciencias Administrativas y Turismo, conformados por los profesores siguientes, por lo expuesto en los considerandos de la presente Resolución:

Dr. David Julio MARTEL ZEVALLOS	Presidente
Dr. Jorge Ernesto ROMERO VELA	Secretario
Mg. Jorge Luis JESÚS AQUINO	Vocal
Mg. Edward Luis ZEVALLOS CHOY	Accesitario

2° **DISPONER** para que en un plazo máximo de 15 días hábiles, sea revisado y dictaminado por los miembros del Jurado de Tesis designados, caso contrario serán cambiados automáticamente.

3° **DAR A CONOCER** la presente Resolución a los miembros del Jurado de tesis, Docente Asesor de tesis, a los interesados y quienes correspondan.

Regístrese, comuníquese y archívese.


Dr. David Julio Martel Zevallos
DECANO

Distribución:

- Jurados de tesis (4)
- Asesor de tesis (1)
- Interesados (2)
- Archivo



"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"
UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILO VALDIZÁN
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y TURISMO

RESOLUCIÓN N° 0618-2018-UNHEVAL/FCAT-D.

Cayhuayna, 24 de agosto de 2018

Visto los documentos que se acompañan en cinco (5) folios;

CONSIDERANDO:

Que, con Resolución N° 070-2018-UNHEVAL/FCAT-D, de fecha 08.MAR.2018, se designó al profesor **Dr. Amancio Rodolfo VALDIVIESO ECHEVARRÍA**, Docente Asesor de Tesis Colectivo de los ex alumnos, Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ y Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de **Ciencias Administrativas**;

Que, con Resolución N° 0211-2018-UNHEVAL/FCAT-D, de fecha 13.ABR.2018, se designó a los miembros del **Jurado Adhoc** para la revisión y dictamen del Proyecto de Tesis Colectivo intitulado: "**LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO ALFÉREZ FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI Y SUS DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS. PERIODO 2018**", presentado por los tesisistas, ex alumnos, Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ y Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de **Ciencias Administrativas**, conformados por los profesores, **Dr. Jorge Ernesto ROMERO VELA, Metodólogo y el Dr. David Julio MARTEL ZEVALLOS, Especialista**;

Que, con Resolución N° 0335-2018-UNHEVAL/FCAT-D, de 22.MAY.2018, se aprobó el Proyecto de Tesis Colectivo y su estructura de desarrollo titulada, "**LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO ALFÉREZ FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI Y SUS DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS. PERIODO 2018**", presentado por los tesisistas, Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ y Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de **Ciencias Administrativas**;

Que, con RESOLUCIÓN N° 0575-2018-UNHEVAL/FCAT-D, de 09.AGO.2018, se designó a los miembros del Jurado de Tesis, para la revisión y dictamen del Borrador de Tesis Colectivo titulado, "**LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO ALFÉREZ FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI Y SUS DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS. PERIODO 2018**", presentado por los tesisistas, Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ y Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de **Ciencias Administrativas**, Facultad de Ciencias Administrativas y Turismo, conformados por los profesores, **Dr. David Julio MARTEL ZEVALLOS, Presidente; Dr. Jorge Ernesto ROMERO VELA, Secretario; Mg. Jorge Luis JESÚS AQUINO, Vocal y el Mg. Edward Luis ZEVALLOS CHOY, Accesitario**;

Que, con Informe S/N-2018-UNHEVAL-EPCA-FCAT/JJA, de 10.AGO.2018, el Dr. David Julio Martel Zevallos, Presidente; el INFORME S/N-2018-UNHEVAL-EPCA-FCAT/JJA, de 10.AGO.2018, el Dr. Jorge Ernesto Romero Vela, Secretario y el INFORME N° 0019-2018-UNHEVAL-EPCA-FCAT/JJA, de 10.AGO.2018, el Mg. Jorge Luis Jesús Aquino, Vocal, en sus condiciones de miembros titulares del jurado de tesis, habiendo revisado el borrador de tesis, han dictaminado acerca de la suficiencia del trabajo de tesis Colectivo titulado, "**LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO ALFÉREZ FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI Y SUS DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS. PERIODO 2018**", presentado por los tesisistas, Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ y Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de **Ciencias Administrativas**, Facultad de Ciencias Administrativas y Turismo;

Que, con solicitud en FUT N° 0399331 de 17.AGO.2018, los tesisistas, Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ y Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de **Ciencias Administrativas**, solicitan se fije hora, lugar y fecha para la sustentación en acto público de su tesis Colectivo titulada, "**LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO ALFÉREZ FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI Y SUS DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS. PERIODO 2018**", toda vez que los jurados han



"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"
UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y TURISMO

informado acerca de la suficiencia del trabajo de tesis; por lo que proponen que el acto público de sustentación sea el día **miércoles 29 de agosto de 2018, a las 11:00 a.m.**;

Que, el Reglamento General de Grados y Títulos de la Universidad Nacional Hermilio Valdizán, aprobado con Resolución Consejo Universitario N° 2846-2007-UNHEVAL, de fecha 03.AGO.2017, Artículo 24° que señala: **"El interesado presentará en el Formato Único de Trámite una solicitud dirigida al Decano pidiendo se fije hora, lugar y fecha para el acto de sustentación, adjuntando los documentos señalados en el Artículo 10° del presente Reglamento"**. Asimismo, el Artículo 25° señala: **"Una vez que los miembros del Jurado hubieran informado al Decano acerca de la suficiencia del trabajo de tesis, el Decano emitirá la resolución fijando día, hora y lugar para la sustentación y aprobación de la tesis en acto público, dando a conocer este hecho en un lugar visible a la comunidad Valdizana en general y a la comunidad de la facultad en particular"**;

Estando a las atribuciones conferidas al Decano de la Facultad por la Nueva Ley Universitaria N° 30220, por el Estatuto de la UNHEVAL, aprobado con Resolución Asamblea Universitaria N° 0001-2018-UNHEVAL, de 29.ENE.2018, por el Reglamento General de la UNHEVAL, aprobada con Resolución de Consejo Universitario N°0988-2017-UNHEVAL, de 31.MAR.2017; por la Resolución N° 052-2016-UNHEVAL-CEU de fecha 26 de agosto 2016, que reconoce la elección Dr. David Julio Martel Zevallos como Decano Titular de la Facultad de Ciencias Administrativas y Turismo; y por la Resolución N° 2780-2016-SUNEDU de fecha 02.set.2016, que resolvió la inscripción del Decano de la FCAT de la UNHEVAL, en el Registro de Firmas de Autoridades Universitarias, Institutos y Escuelas de Educación Superior de la SUNEDU;

SE RESUELVE:

- 1° **FIJAR** hora, lugar y fecha, para el acto de sustentación de tesis Colectivo titulada, **"LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO ALFÉREZ FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI Y SUS DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS. PERIODO 2018"**, presentado por los tesisistas, Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ y Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de **Ciencias Administrativas**, para el día **miércoles 29 de agosto de 2018, a las 11:00 a.m.**, en el Auditorio de la Facultad de Ciencias Administrativas y Turismo, 5to. Piso – Pabellón VB. por lo expuesto en los considerandos de la presente Resolución.
- 2° **RECOMENDAR** a los miembros del jurado calificador el cumplimiento del artículo 31° y 32° del Reglamento de Grados y Títulos de la UNHEVAL, que están integrados por los profesores siguientes:

Dr. David Julio MARTEL ZEVALLOS	Presidente
Dr. Jorge Ernesto ROMERO VELA	Secretario
Mg. Jorge Luis JESÚS AQUINO	Vocal
Mg. Edward Luis ZEVALLOS CHOY	Accesitario
- 3° **DAR A CONOCER** la presente Resolución a quienes corresponda y a los interesados.

Regístrese, comuníquese, archívese.



Dr. David Julio Martel Zevallos
DECANO

Distribución:

Jurados (4)/Asesor de Tesis (1)/Interesados (2)/Archivo.



DECLARACIÓN JURADA DE ORIGINALIDAD DE TESIS

Quien suscribe Amancio Rodolfo Valdovinos Escheverria.....con Documento Nacional de Identidad N° 22408969 mediante la presente manifiesto que he revisado de manera detallada la tesis titulada: "La gestión del aeropuerto Alfonso FAP David Figueeroa Fernandini y sus deficiencias Administrativas y operativas. Periodo 2018" presentado por los tesisistas Ricardo Anotea Perez, Antonio Gonzalez León.....
.....identificados con Documento Nacional de Identidad N° 44404463..., N° 43627121... respectivamente; Bachilleres de la Carrera Profesional de C.S. Administrativos..... para optar el Título Profesional de Lic. en Administración.....
En mi condición de asesor, considero que la mencionada tesis es original y cumple con lo establecido en el Reglamento para optar el Título Profesional en la Universidad Nacional Hermilio Valdizán de Huánuco y recomiendo su ejecución, por lo que me comprometo a asesorar hasta la sustentación y publicación, si fuera el caso.
Me afirmo y ratifico en lo expresado, en señal de lo cual firmo la presente declaración jurada.

Huánuco, 3 de Marzo de 2018

Atentamente,

ASESOR DE TESIS



"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILO VALDIZÁN – HUÁNUCO
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y TURISMO



**ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS
PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADO (A) EN ADMINISTRACIÓN
MODALIDAD DE TESIS**

En la ciudad universitaria de Cayhuayna, a los ~~veinte~~ veinte días del mes de Agosto del año 2018, siendo a horas 11:00, en mérito a la Resolución N° 0618-2018-UNHEVAL/FCAT-D., de fecha 24.AGO.2018, con el cual se FIJA hora, lugar y fecha, para el acto de sustentación de tesis Colectivo, se reunieron en la sala de Grados de la Facultad de Ciencias Administrativas y Turismo, los miembros integrantes del Jurado Examinador de Tesis Colectivo Titulado: "LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO ALFÉREZ FAP DAVID FIGUEROA FERNANDINI Y SUS DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS. PERIODO 2018", presentado por los tesisistas, Bachilleres en Ciencias Administrativas, **Ricardo ARRATEA PEREZ y Antonio GONZALES LEON**, de la Escuela Profesional de **Ciencias Administrativas**, siendo Asesor de Tesis el profesor, **Dr. Amancio Rodolfo VALDIVIESO ECHEVARRÍA**, designado con Resolución N° 070-2018-UNHEVAL/FCAT-D, de fecha 08.MAR.2018. Procediendo a dar inicio al Acto de Sustentación de tesis para optar el Título Profesional de Licenciado (a) en Administración, siendo los Miembros del Jurado de tesis, los siguientes Profesores, designados con RESOLUCIÓN N° 0575-2018-UNHEVAL/FCAT-D, de 09.AGO.2018:

Dr. David Julio MARTEL ZEVALLOS **Presidente**
Dr. Jorge Ernesto ROMERO VELA **Secretario**
Mg. Jorge Luis JESÚS AQUINO **Vocal**

Finalizado el Acto de Sustentación de Tesis, se procedió a deliberar y verificar la calificación, habiendo obtenido la nota y resultados siguientes:

TESISTAS	1º Miembro	2º Miembro	3º Miembro	PROMEDI O FINAL	PROMEDIO EN LETRAS
Ricardo ARRATEA PEREZ	<u>16</u>	<u>16</u>	<u>16</u>	<u>46</u>	<u>Dieciséis</u>
Antonio GONZALES LEON	<u>16</u>	<u>16</u>	<u>16</u>	<u>16</u>	<u>Dieciséis</u>

OBSERVACIONES:

Se da por concluido el Acto de Sustentación de Tesis a horas 12:30, en fe de lo cual firmamos.

Dr. David Julio Martel Zevallos
PRESIDENTE

Dr. Jorge Ernesto Romero Vela
SECRETARIO

Mg. Jorge Luis Jesús Aquino
VOCAL

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZAN		REGLAMENTO DE REGISTRO DE TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN PARA OPTAR GRADOS ACÁDEMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES			
VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN		RESPONSABLE DEL REPOSITORIO INSTITUCIONAL UNHEVAL	VERSION	FECHA	PAGINA
		OFICINA DE BIBLIOTECA CENTRAL	0.0	06/01/2017	7 de 13

ANEXO 2

AUTORIZACIÓN PARA PUBLICACIÓN DE TESIS ELECTRÓNICAS DE PREGRADO

1. IDENTIFICACIÓN PERSONAL (especificar los datos de los autores de la tesis)

Apellidos y Nombres: Arceateq Perez Ricardo

DNI: 44404463 Correo electrónico: adm.arceateq@gmail.com

Teléfonos: Casa _____ Celular 928951988 Oficina _____

Apellidos y Nombres: Gonzales Leon Antonio

DNI: 43627121 Correo electrónico: ag162414@hotmail.com

Teléfonos: Casa _____ Celular 938823432 Oficina _____

Apellidos y Nombres: _____

DNI: _____ Correo electrónico: _____

Teléfonos: Casa _____ Celular _____ Oficina _____

2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

Pregrado	
Facultad de:	<u>Ciencias Administrativas y turismo</u>
E. P. :	<u>Ciencias Administrativas</u>

Título Profesional obtenido:

Tic. en Administración

Título de la tesis:



UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZAN		REGLAMENTO DE REGISTRO DE TRABAJOS INVESTIGACIÓN PARA OPTAR GRADOS ACÁDEMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES		
VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN		RESPONSABLE DEL REPOSITORIO INSTITUCIONAL UNHEVAL	VERSION	FECHA
		OFICINA DE BIBLIOTECA CENTRAL	0.0	06/01/2017
				PAGINA 11 de 13

"La Gestión del aeropuerto Alérez FAP. David Figueroa
Fernandini y sus Deficiencias Administrativas y Operativas
Periodo - 2018"

Tipo de acceso que autoriza(n) el (los) autor(es):

Marcar "X"	Categoría de Acceso	Descripción del Acceso
X	PÚBLICO	Es público y accesible al documento a texto completo por cualquier tipo de usuario que consulta el repositorio.
	RESTRINGIDO	Solo permite el acceso al registro del metadato con información básica, más no al texto completo

Al elegir la opción "Público", a través de la presente autorizo o autorizamos de manera gratuita al Repositorio Institucional – UNHEVAL, a publicar la versión electrónica de esta tesis en el Portal Web repositorio.unheval.edu.pe, por un plazo indefinido, consintiendo que con dicha autorización cualquier tercero podrá acceder a dichas páginas de manera gratuita, pudiendo revisarla, imprimirla o grabarla, siempre y cuando se respete la autoría y sea citada correctamente.

En caso haya(n) marcado la opción "Restringido", por favor detallar las razones por las que se eligió este tipo de acceso:

Asimismo, pedimos indicar el periodo de tiempo en que la tesis tendría el tipo de acceso restringido:

- () 1 año
- () 2 años
- () 3 años
- () 4 años

Luego del periodo señalado por usted(es), automáticamente la tesis pasará a ser de acceso público.

Fecha de firma: 25 de octubre 2018

Firma del autor y/o autores: