



**NOTA DE ESTUDIO**

**DÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE ESTADÍSTICA**

**Montreal, 23 - 27 de noviembre de 2009**

**Cuestión 2 del  
orden del día:**

**Datos de tráfico de los transportistas aéreos y estadísticas del flujo de tráfico**

**NECESIDAD DE INFORMACIÓN SOBRE EL ORIGEN  
Y DESTINO REAL DEL TRÁFICO**

(Nota presentada por Chile)

**RESUMEN**

Los datos OFOD no representan orígenes y destinos verdaderos ya que el tráfico se declara hasta la primera conexión, es decir, hasta donde se cambia el número de vuelo. El contar con los orígenes y destinos reales permitiría conocer la verdadera magnitud de los distintos mercados, con los consiguientes beneficios para los Estados pues podrían realizar mejores pronósticos, y enfocar de mejor forma sus esfuerzos.

Las medidas propuestas a la Reunión departamental figuran en el párrafo 3.

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Es sabido que los datos OFOD no representan datos de origen y destino verdaderos de los pasajeros, excepto cuando ellos viajan en vuelos directos.

1.2 Para las autoridades aerocomerciales, sin embargo, es muy importante poder conocer el origen y destino final de un pasajero o envío (de carga y correo), ya que son datos determinantes tanto en las negociaciones bilaterales de derechos de tráfico con otros países, como para conocer la magnitud de los mercados de transporte aéreo. Actualmente las líneas aéreas declaran la totalidad de su tráfico hasta el primer país de conexión, aún cuando la mayor parte de ese tráfico continúe a otros países. Se produce entonces una gran distorsión porque los países donde hay centros de distribución de tráfico aparecen con un mercado sobrevaluado y los países que son destino final del tráfico pueden aparecer incluso sin tráfico.

1.3 En el caso de Chile, por ejemplo, en que una parte importante de su tráfico internacional es distribuido en países de la región hacia otros destinos, la distorsión de las cifras es tan grande que es imposible saber cuántos pasajeros viajan a qué países, es decir, es imposible conocer la magnitud de los mercados que están en juego.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Si un Estado necesita los orígenes y destinos reales de los pasajeros, debería recurrir a las cintas MIDT o bien a la Información sobre tráfico de pasajeros PaxIS de la IATA. Sin embargo estas fuentes de información, debido a su elevado costo, muchas veces no son accesibles para los Estados. Además en el caso de la cinta MIDT, ésta recoge una porción cada vez menor del volumen total del tráfico ya que no contiene las reservas hechas por Internet. Además, en la actualidad, esas reservas no son sólo hechas por pasajeros individuales, sino que también por agencias de viajes que utilizan las páginas web de las líneas aéreas. Es decir, la cinta MIDT contiene sólo un porcentaje del volumen del tráfico total y ese porcentaje continuará disminuyendo, a medida que aumentan las reservas hechas directamente por Internet.

2.2 Hoy en día, si bien se conoce la magnitud del tráfico transportado, nada se puede decir de los orígenes y destinos reales de los mismos, ya que son declarados hasta el primer punto de conexión, y sólo el tráfico en vuelos directos es declarado correctamente, pero se desconoce su magnitud ya que no existe distinción entre tráfico de vuelos directos y tráfico de conexión.

2.3 Conocer los orígenes y destinos reales del tráfico le daría a los datos OFOD un importante valor agregado, pues permitiría a los Estados tener más certeza de sus mercados actuales y potenciales, realizar mejores pronósticos, y enfocar de mejor forma sus esfuerzos.

## 3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

3.1 Se invita a la Reunión departamental a que considere cambiar el criterio de recopilación de las estadísticas O/D para que se declaren los orígenes y destinos reales del tráfico, a fin de que dichas estadísticas reflejen la auténtica magnitud de los distintos mercados.