



DÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE ESTADÍSTICA

Montreal, 23 - 27 de noviembre de 2009

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 los tráficos se declaran 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 el tamaño 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 el tamaño de los mercados que están en juego.

2. ANÁLISIS

2.1 Si un Estado necesita los orígenes y destinos reales de los pasajeros, debiera recurrir a las cintas MIDT o bien a la Información sobre tráficos 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. Y actualmente esas reservas no son sólo hechas por pasajeros individuales, sino que también por agencias de viajes que utilizan las páginas webs 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 de los tráficos transportados, 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 tráficos de vuelos directos y tráficos 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 formas sus esfuerzos.

3. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNION DEPARTAMENTAL**

3.1 Se invita a la Reunión departamental cambiar el criterio de recopilación de las estadísticas O/D donde se deban declarar los orígenes y destinos reales del tráfico, a fin de que dichas estadísticas reflejen los auténticos tamaños de los distintos mercados.

— FIN —