



**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**

**EXAMEN DE LAS REGLAS DE PUBLICACIÓN Y LOS DATOS SOBRE  
ORIGEN Y DESTINO POR VUELO (OFOD)**

(Nota presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

La compilación de datos OFOD es la única serie estadística de la OACI sujeta a restricciones de publicación, tanto en términos de su contenido como en términos de cuándo pueden liberarse dichos datos. Las restricciones a lo que puede mostrarse tienen un impacto considerablemente negativo en los datos disponibles para los Estados contratantes. La 14ª Reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14) tomó nota de que estas restricciones sólo eran de carácter temporario. Por consiguiente, STAP/14 recomendó que se eliminaran las restricciones a la publicación de la selección de pares de ciudades y que se redujera el plazo de no publicación de un año a seis meses a partir del final del período de notificación en cuestión.

Actualmente, la OACI produce pronósticos para tráfico regular solamente. Desde el comienzo de 2009, la Organización ha iniciado una reestructuración sus actividades de pronóstico llevándole a producir pronósticos que abarcan todo el tráfico (regular y no regular) por grupo de rutas. STAP/14 recomendó que para ello los datos OFOD actuales recogidos con el formulario B también deberían incluir el tráfico internacional no regular.

Las medidas propuestas a la Reunión departamental figuran en el párrafo 6.

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 La recolección de estadísticas de origen y destino por vuelo (OFOD) se introdujo a raíz de la aprobación por el Consejo de la Recomendación 18 de la Sexta Reunión departamental de estadística (STA/6) en 1975. Desde el comienzo mismo, se impusieron restricciones a la publicación de los datos compilados en la inteligencia de que dichas restricciones se eliminarían en vista de la experiencia adquirida con el programa.

1.2 A pesar del continuo reconocimiento del creciente valor que tendría el levantamiento de las restricciones respecto de la utilidad del programa y de numerosas consultas con los Estados sobre una gama de opciones de publicación menos restrictivas, sucesivas reuniones de grupos de expertos y departamentales [la última fue la Novena Reunión departamental de estadística (STA/9) de 1997], no han podido convenir en ningún cambio sustantivo de las restricciones.

1.3 La Reunión departamental podría tomar nota de que OFOD es la única compilación de datos del programa de estadísticas de la OACI con restricciones sobre qué datos se publican y cuándo.

1.4 También, desde 1970, la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) ha estado compilando datos de origen y destino por vuelo para servicios internacionales no regulares hacia, desde y dentro de Europa, complementando así los datos sobre servicios internacionales regulares recogidos por la OACI para el mercado europeo. No obstante, en 1997, los Directores Generales de la CEAC decidieron cancelar el programa de estadísticas de la CEAC, privando así a la OACI de información adicional respecto del mercado de viajes aéreos europeo. Se ha estimado que los transportistas aéreos que tienen su oficina principal en Europa todavía representan alrededor del 83% del tráfico internacional no regular total.

## **2. DESCRIPCIÓN, COBERTURA, USOS POSIBLES Y LÍMITES DE OFOD**

2.1 Actualmente, unos 86 Estados que representan alrededor del 86% del tráfico internacional total, presentan datos de tráfico en el formulario B. Las cifras de tráfico presentadas abarcan unos 17 190 pares de ciudades individuales. No obstante, como resultado de una de las reglas de restricción (3.1 a), sólo un 36% de estos pares de ciudades pueden publicarse para uso de los Estados contratantes y terceras partes.

2.2 Cabe señalar que los datos OFOD no representan datos de origen y destino verdaderos. Sólo identifican el origen y el destino de un pasajero o envío (de carga y correo) según se presenta en cada parte del documento de viaje. En el caso de los pasajeros, representa el origen y el destino relacionados con cada cupón de viaje presentado en el billete. No obstante, no es posible unir estos cupones para llegar a un itinerario; en consecuencia, por lo que respecta a las estadísticas, cada cupón representa un nuevo pasajero y así se pierde el origen y destino verdaderos del viaje. Por consiguiente, los datos OFOD representan meramente el origen y el destino de los pasajeros en los vuelos directos. Estos datos son útiles para comparar las porciones y operaciones actuales del mercado, pero no contribuyen a identificar posibles mercados que actualmente son solamente accesibles mediante vuelos de conexión.

2.3 Desde la introducción de la compilación de datos OFOD, la información sobre operaciones de transportistas aéreos regulares, como las que ofrece OAG Aviation Solutions and Innovata en un CD, pueden analizarse fácilmente con ayuda de una computadora personal. Aunque esta información solo abarca parámetros operacionales, pueden utilizarse rápidamente para calcular porciones del mercado sobre la base del número de asientos disponibles. Además, dado que estas bases de datos contienen información sobre derechos de tráfico, a partir de ella puede estimarse la capacidad ofrecida en los sectores de vuelo de quinta libertad.

## **3. REGLAS DE PUBLICACIÓN**

3.1 Las actuales reglas de publicación estipulan:

- a) que no pueden publicarse estadísticas para un par de ciudades a menos que se hayan recibido para dicho par de ciudades informes correspondientes a un mínimo de dos líneas aéreas de dos Estados diferentes; y
- b) que no se publiquen datos hasta que:
  - i) los datos notificados comprendan el 84% del tráfico internacional regular mundial para el período de notificación en cuestión, o
  - ii) haya transcurrido un año después del final del período de notificación trimestral en cuestión, de ambas posibilidades la que se cumpla primero.

3.2 Para simplificar el proceso y para que los usuarios cuenten con un calendario de publicación específico, la fecha actual de publicación se ha establecido en un año después del final del período de notificación en cuestión [b) ii)].

#### 4. **DISPONIBILIDAD DE DATOS SOBRE ORIGEN Y DESTINO VERDADEROS**

4.1 Los datos sobre origen y destino verdaderos pueden adquirirse actualmente de algunas fuentes como las Cintas con datos de información del mercado (MIDT) disponibles en los Sistemas de distribución global (GDS) y de la Información sobre tráfico de pasajeros PaxIS obtenida por la IATA a partir de los datos de contabilidad compilados con el Plan de liquidación bancaria (BSP), aunque a un costo relativamente elevado. En consecuencia, la necesidad de restringir la publicación a aquellos pares de ciudades para los cuales han notificado datos por lo menos dos Estados, debido a preocupaciones comerciales, es algo irrelevante dado que los datos sobre origen y destino verdaderos están disponibles en otras partes.

4.2 En los formularios de notificación de estadísticas de transportistas aéreos de la OACI, todos los datos corresponden a los del transportista que realiza la operación (explotador). Esto significa que, debido al amplio uso de códigos compartidos, las estadísticas notificadas para varios pares de ciudades ya contienen datos parciales o totales de dos transportistas (el explotador y el transportista en código compartido) de dos Estados diferentes.

4.3 *Recomendación de la 14ª Reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14-1).* El Grupo estuvo de acuerdo con la sugerencia presentada anteriormente y, en particular, tomó nota de que no existen restricciones con respecto a los datos que están disponibles comercialmente. En consecuencia, el Grupo de expertos recomendó i) eliminar toda restricción con respecto a la selección de pares de ciudades que han de publicarse [párrafo 3.1 a)] y ii) reducir el tiempo de restricción a la publicación pasando de un año a 6 meses [párrafo 3.1 b)].

#### 5. **INCLUSIÓN DEL TRÁFICO NO REGULAR**

5.1 Cuando el 1 de enero de 1993 entró en vigor el “tercer paquete” de liberalización en la Unión Europea (UE), se eliminó efectivamente la distinción entre servicios regulares y no regulares por lo que concernía a la entidad explotadora, y entonces la gran mayoría de las explotaciones no regulares mundiales ya no se distinguen separadamente de las explotaciones regulares a efectos de la reglamentación. Durante la Reunión STA/9 algunos Estados de la UE pidieron eliminar de los formularios de notificación este tipo de distinción dado que la forma en que se notifican los datos en esos Estados queda a criterio del explotador. No obstante, los Estados que todavía conservan esta distinción desde una perspectiva de reglamentación, insistieron en que debería mantenerse.

5.2 Un problema provocado por la falta de claridad de las definiciones para los transportistas aéreos en una región que tradicionalmente ha tenido la mayor participación de tráfico no regular en el mercado es que en unas pocas ocasiones durante los últimos diez años se ha registrado una migración de datos desde las explotaciones no regulares a los servicios regulares cuando algunos explotadores no regulares tradicionalmente grandes de la UE decidieron notificar todas sus explotaciones como servicios regulares, causando así un aparente aumento del tráfico para esos servicios en la Región Europa.

5.3 La OACI utiliza los datos notificados en el formulario B para generar pronósticos de tráfico mundiales, por región y mercado. La posible inestabilidad continua de las cifras de tráfico para Europa provocada por la incapacidad de distinguir claramente, con fines estadísticos, el tráfico regular del no regular puede afectar los pronósticos resultantes.

5.4 Una forma de eliminar esta posibilidad que podría tener consecuencias sobre los pronósticos es recoger los datos con el formulario B de tráfico OFOD para operaciones no regulares. En el pasado, estos datos para la Región Europa eran compilados por la CEAC, lo que ya no sucede (véase el párrafo 1.4). No obstante, la mayoría de los Estados de la UE cuentan con estos datos dado que deben notificarlos a la UE, no necesariamente en el mismo formato empleado por la OACI. Otros Estados contratantes pueden no compilar datos OFOD para las operaciones no regulares pero habrá un número suficiente que lo haga de modo que conjuntamente con los datos de la UE, quedarían abarcadas la mayoría de las operaciones no regulares.

5.5 Actualmente, la OACI sólo produce pronósticos para tráfico regular. Desde comienzos de 2009, la Organización ha iniciado una reestructuración de sus actividades de pronosticación con miras a producir pronósticos que abarquen todo el tráfico (regular y no regular) por grupos de rutas.

5.6 *Recomendación de la 14ª Reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14-1)* — El Grupo de expertos reconoció que la inclusión del tráfico no regular proporcionaría un instrumento valioso para obtener una visión global del tráfico. El grupo también convino en que la ampliación de esta compilación de datos para abarcar el tráfico no regular no imponía ninguna carga adicional a los Estados. En el Apéndice figura un formulario B revisado.

## 6. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

6.1 Con respecto a la compilación de datos sobre origen y destino por vuelo (OFOD), formulario B de información de transporte aéreo, se invita a la Reunión a que:

- a) elimine todas las restricciones de publicación en la selección de los pares de ciudades para esta compilación de datos [párrafo 4.3 i)];
- b) publique todos los datos presentados seis meses después del final del período de notificación trimestral en cuestión [párrafo 4.3 ii)]; y
- c) amplíe esta recopilación para abarcar el tráfico aéreo de pago internacional tanto regular como no regular (párrafo 5.6).

