

El accidente de Spanair redujo un 20% el volumen de pasajeros de la compañía

Mañana se cumple un lustro del mayor accidente de aviación en España de los últimos 25 años. Investigadores de las universidades de Sevilla y de Castilla-La Mancha han cuantificado su impacto en el transporte aéreo para concluir que afectó de manera directa a la pérdida de clientes hasta el cierre de la aerolínea.

US

19/8/2013 10:25 CEST



En el accidente de Spanair el 20 de agosto de 2008 murieron 154 personas. / [Gerry Stegmeier](#)

El 20 de agosto de 2008, en la T4 de Madrid Barajas fallecieron 154 personas por un accidente en un vuelo de Spanair. El grupo de investigación [Applied Economics and Management](#) de las universidades de Sevilla y de Castilla-La Mancha ha cuantificado su impacto en el transporte aéreo y afirma que contribuyó de forma decisiva a la quiebra de esta aerolínea. Los expertos señalan que este hecho supuso una reducción a largo plazo del 20% en el volumen total de pasajeros.

Su trabajo, publicado por el [Journal of Air Transport Management](#), afirma

que el mayor accidente de aviación en España de los últimos 25 años afectaron de manera directa a la toma de decisión de los pasajeros potenciales.

Tras el accidente se dio un efecto Rainman de larga duración

“Hay evidencia empírica clara de que tras el accidente se dio un efecto *Rainman* de larga duración, por el que los pasajeros tienden a penalizar a las aerolíneas que tengan accidentes si consideran que pudo haber habido algún tipo de negligencia”, señala el investigador principal, José Ignacio Castillo, de la Universidad de Sevilla.

Demostrar empíricamente la existencia de este efecto, bautizado por los investigadores con el nombre del personaje interpretado por Dustin Hoffman en el cine, “es el principal seguro de vida que tienen los pasajeros para que todas las aerolíneas, incluidas las de bajo coste, impongan grandes incentivos al correcto mantenimiento de los aviones y las medidas que garanticen la seguridad”, añade.

Tras el siniestro del vuelo JK 5022, según los datos, también hubo una tendencia a utilizar otros medios de transporte alternativos, como el AVE o el coche, lo que disminuyó el tráfico del aeropuerto de Madrid- Barajas en un 6% en el mes siguiente al accidente. Esta tendencia, de forma similar a lo que ocurrió tras el 11-S, tuvo una duración limitada en el tiempo y a los pocos meses los pasajeros volvieron al aeropuerto.

Sin efecto en Las Palmas

Por su parte, en lo que respecta al tráfico aéreo en el aeropuerto de Las Palmas, destino al que se dirigía este vuelo, después del fatal accidente no hubo ningún efecto neto destacable, lo que los investigadores achacan a su carácter insular, que impide que existan alternativas competitivas al transporte aéreo. Sí hubo una caída permanente del 29% en el número de pasajeros operados por Spanair en este aeropuerto, es decir, se acentuó el efecto *Rainman* contra esta aerolínea frente a la media nacional de un 20%

de caída. Dichos pasajeros volaron, por tanto, con otras aerolíneas.

Los investigadores han trabajado con seis modelos econométricos avanzados que incluyen un exhaustivo elenco de variables necesarias en el análisis para tener en cuenta, entre otros, el efecto Pascua, el efecto diferenciado de los días laborables, el 11-S, la construcción de la terminal T4 en Barajas y el efecto del ciclo económico. Por otro lado se investiga a fondo si el accidente tiene en la compañía un efecto drástico que se mantiene de forma permanente en el tiempo o si por el contrario es un impacto importante que se va diluyendo hasta recuperarse la normalidad al cabo de algunos meses.

Referencia bibliográfica:

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699711001013>

Derechos: **Creative Commons**

Creative Commons 4.0

Puedes copiar, difundir y transformar los contenidos de SINC. [Lee las condiciones de nuestra licencia](#)