
Washington advierte de enormes demoras en los aeropuertos por recorte fiscal

27/02/2013



Estados Unidos se acerca peligrosamente a la fecha límite del primero de marzo, cuando está estipulado que entren en vigor recortes automáticos por US\$85.000 millones para enfrentar el déficit, a menos que el Congreso actúe para evitarlo. Una de las áreas potencialmente afectadas es la industria aérea.

Si no hay un acuerdo, la entidad gubernamental que regula la aviación civil, la Administración de Aviación Federal (FAA, por sus siglas en inglés), deberá reducir en US\$600 millones su presupuesto para este año, lo que podría generar un "impacto muy serio" en el servicio a los viajeros, según el secretario de Transporte, el republicano Raymond LaHood.

Pero tres congresistas republicanos emitieron un comunicado conjunto en el que acusan al gobierno de crear "alarma sobre el impacto de los recortes en la aviación".

El debate sobre los efectos en el tráfico aéreo llega poco después de que el gobierno de Estados Unidos anunciara que 2012 fue un año récord en el sector de viajes y turismo, y recordara su meta de lograr la visita de 100 millones de personas al año.

Y se da tras el anuncio de la Asociación Internacional para el Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), que representa a 240 aerolíneas, que en diciembre incrementó las predicciones de ingresos para la industria en 2013, si bien advirtió sobre los riesgos de una crisis fiscal en Estados Unidos.

Aunque todavía es incierto si el Congreso llegará a un acuerdo que prevenga o posponga estos recortes automáticos, ya se han empezado a discutir los posibles efectos.

"No se trata de los aeropuertos como tales", le dice a BBC Mundo Clifford Winston, experto en sistemas de transporte en centro de estudios Brookings. "Es más una pregunta de los servicios que decidan reducir, pero no es que vayan a cerrar los aeropuertos".

En ese sentido, la FAA explicó que está considerando clausurar más de cien torres de control en ciudades medianas y pequeñas, eliminar los turnos nocturnos para trabajadores en 60 aeropuertos y reducir el mantenimiento preventivo para los equipos de control de tráfico aéreo. Cuatro preguntas sobre los recortes

¿Qué puede pasar el primero de marzo?

A menos que el Congreso llegue a un acuerdo, ese día entrarán en vigor recortes automáticos por US\$85.000 millones, la primera parte de US\$1 billón que deberán ser recortados en una década.

¿Dónde se sentirían los recortes?

Éstos están divididos entre programas domésticos y de defensa. Algunos programas están exentos, como la Seguridad Social o programas para personas de bajos recursos.

¿Cuándo podrían sentir los estadounidenses los recortes?

Si no hay acuerdo, el primero de marzo las oficinas federales deberán comenzar a informar cómo realizarán los recortes. Se estima que un mes después empezarán a surtir efecto.

¿De dónde se originan estos recortes?

Conocidos como "sequester" en inglés, los recortes fueron planeados en 2011 como una penalidad intencionalmente dolorosa para fomentar que los Demócratas y los Republicanos en el Congreso se pusieran de

acuerdo para reducir el déficit presupuestario del país.

Estos recortes, en opinión de LaHood, "tendrán un impacto muy serio en los servicios de transporte que son críticos para el público viajero y la economía del país".

LaHood explicó que los vuelos a ciudades importantes como Nueva York, Chicago y San Francisco "podrían experimentar demoras de hasta 90 minutos durante horas de máximo tráfico porque tendremos menos controladores trabajando".

Así mismo pronosticó que las aerolíneas tendrán que cambiar sus itinerarios y cancelar vuelos, aunque aseguró que la seguridad aérea no quedará en un segundo plano.

"Es un tema serio porque muchas personas comunes y corrientes vuelan. Muchas personas usan aeropuertos", dijo LaHood.

Y este lunes, la secretaria de Seguridad Nacional, Janet Napolitano, volvió a enfatizar el problema: advirtió que habrá limitaciones para recibir nuevos vuelos internacionales, se incrementará el tiempo de espera en aduanas en los aeropuertos más congestionados y se perderán "miles" de conexiones al día.

Sin embargo, no todos están de acuerdo con el gobierno.

Exageraciones

Los congresistas republicanos Bill Shuster, John Thune y Frank LoBiondo publicaron un comunicado conjunto en el que dicen que "no ayuda describir de manera prematura el impacto potencial antes de identificar otras formas de ahorro" y añaden que "las exageraciones no están apoyadas en datos financieros reales".

Los tres políticos aseguran que, lejos de los efectos que promete LaHood, es posible absorber los recortes en gasto sin comprometer la seguridad o la eficiencia del espacio aéreo nacional.

Shuster, Thune y LoBiondo recordaron que si bien la industria aérea sigue con dificultades financieras, la financiación de la FAA se ha incrementado en los últimos años y gasta casi US\$500 millones en consultores y US\$200 millones en suministros y viajes.

Shuster lidera el comité de transporte e infraestructura de la Cámara de Representantes, Thune es miembro del comité de comercio, ciencia y transporte del Senado y LoBiondo dirige el subcomité de aviación de la Cámara de Representantes.

Pero LaHood no está de acuerdo con esas opiniones: "La idea de que estamos haciendo esto para crear algún tipo de horrible táctica de temor es un sinsentido".

El debate entre las diferentes facciones políticas del país no ha sentado del todo bien.

Por ejemplo, el portavoz de la organización comercial Airlines for America, Jean Medina, le dijo a BBC Mundo que el transporte aéreo es "un motor clave de nuestra economía y no debería ser usado como un campo de juego político".

La entidad pidió que se solucionen las diferencias para garantizar el transporte de los dos millones de clientes y 50.000 toneladas de carga que vuelan cada día.

Pero en medio de ese campo de juego político cabe una pregunta: si en efecto el Congreso no logra ponerse de acuerdo, ¿cuándo podrían empezar a sentirse los efectos, muchos o pocos, de los recortes automáticos?

"No necesariamente el viernes las cosas se pondrán totalmente caóticas", le dice a BBC Mundo Clifford Winston.

LaHood, por su parte, dice que es probable que las demoras y los despidos comiencen a sentirse a principios de abril.

Pero para eso todavía falta mucho y el Congreso aún cuenta con tres días claves.
