



EL PAIS.es

la portada

lo último

el índice

lo más

mi país

el archivo

EL PAIS edición impresa | **Domingo**

 Edición del **domingo**, 22 de octubre de 2006

[ELPAIS.es](#) > [el archivo](#) > [Hemeroteca](#) > [Edición impresa](#) > [Domingo](#)


INFORMACIÓN RELACIONADA

MULTIMEDIA

PARTICIPACIÓN

UTILIDADES

REPORTAJE

Yo, pasajero (sospechoso)

Subirse a un avión se ha convertido en un acto bajo sospecha. Bajo la amenaza terrorista, los países occidentales han establecido controles de seguridad cada vez más incómodos y estrictos. Y van a más. Los mayores aeropuertos prueban ya los sistemas de identificación del mañana: imágenes del iris, cribado de huellas dactilares, análisis de gestos, retratos en tres dimensiones, ondas milimétricas...

JOSEBA ELOLA

DOMINGO - 22-10-2006



Control con imágenes de nuestro iris. De nuestra cara. Con radiografías de nuestro cuerpo. Transferencias de datos personales. Análisis del lenguaje corporal del pasajero. ¿Es esto el *Gran Hermano* de Orwell o acaso el guión de la segunda parte de *Minority report*? No. Son los experimentos que ahora mismo se están llevando a cabo en distintos aeropuertos del mundo. Sistemas que la pujante industria de la seguridad aeroportuaria va poniendo a prueba. La amenaza terrorista crece y las tecnologías que facilitan el control ganan terreno. La seguridad supone hoy el 35% del gasto de los aeropuertos, frente al 5% de hace cinco años. Seguridad, sí, ¿pero dónde está el límite? Éstos son los experimentos que hay en marcha cuando quedan dos semanas para que entre en vigor la nueva normativa de seguridad europea, que nos obligará a quitarnos el abrigo para pasarlo por el escáner, desenfundar el portátil y pasearnos por el aeropuerto con bolsitas transparentes repletas de botecitos en miniatura.

Andréi Danilov dice que no comprende cuál es el problema. ¿A qué viene tanta preocupación con el tema de la privacidad? Apura el refresco



Un funcionario de la aduana del aeropuerto norteamericano de San Francisco toma huellas y fotografías de una turista mexicana en enero de 2003. (MARCIO JOSÉ SÁNCHEZ)

ampliar

A partir del 6 de noviembre...

Los 34 datos a los que accede EE UU

Las tecnologías que facilitan el control ganan terreno. La seguridad supone hoy el 35% del gasto de los aeropuertos, frente al 5% de hace cinco años



que tiene entre manos y se seca los labios con la servilleta, sacando lustre a su bigotito negro. Como jefe de seguridad del aeropuerto de Domodédovo, en Moscú, defiende sin ambages el uso de los rayos X, "el más eficiente" de los

"Tratarnos a todos como potenciales terroristas no es la solución contra el terrorismo", dice Antonio Farriols, de la Comisión de Libertades Informáticas

sistemas que hay en el mercado para asegurarse de que el pasajero no lleva armas. Hace dos años que lo implantó en el aeropuerto moscovita y asegura que lo utiliza el 3% de los viajeros, y que están encantados. A día de hoy, es un programa voluntario. Muchos hombres de negocios prefieren pasar por la máquina a quitarse los zapatos, el cinturón, el abrigo. "Así no dejas de parecer un hombre", explica, aludiendo a la presunta degradación que supone desvestirse en público. En 15 segundos, el aparato toma una imagen en la que se pueden identificar, entre otras cosas, los contornos del pasajero. Es imposible reconocer de quién se trata, arguye, aunque fuera Madonna o Michael Jackson. Habría que verlo. "Además, la imagen captada no se puede extraer del sistema".

Que se lo cuenten a las turistas argentinas que en 2000 consiguieron con su denuncia que el Aeropuerto Internacional Ciudad de México retirara sus escáneres por uso indebido. Un grupo de vigilantes se frotaba las manos cada vez que se acercaba una mujer a la máquina: la claridad de las imágenes, que reflejaban todas las partes íntimas, les servía para ir seleccionando a las de mejor físico.

La exposición a radiaciones (aunque sean niveles 1.000 veces menos fuertes que los de una mamografía, según dice Andréi Danilov) y la cuestión de la privacidad hace que los rayos X no sean el sistema de moda, indican los expertos. Dentro de esta tendencia imparable que es el escaneo del pasajero, algunos apuestan por las cabinas de onda milimétrica.

Recuerdan a las que dan acceso a los bancos, pero son un poco más grandes. El pasajero se coloca con las manos en alto, las palmas hacia fuera. En dos segundos, la máquina toma una imagen en tres dimensiones. Se emborrona la cara del turista, para que no se le pueda reconocer. Y se evita que el operario de la cabina tenga contacto visual con el pasajero. "El 99% de los que lo probaron en Luton dijo que le parecía menos intrusivo que un cacheo, que es algo molesto para la gente y para los guardas: "No les gusta nada tener que hacerlos", afirma Thomas Gudrowski, norteamericano que lleva 25 años trabajando con la onda milimétrica. L3 Safeview, la empresa para la que trabaja, ha vendido ya 70 de sus cabinas a lo largo y ancho del mundo en apenas dos años y medio. Dice que son ideales en zonas como Irak y Gaza, donde se pretende evitar el contacto con el sospechoso. Además de Luton (Londres) y Schipol (Amsterdam), sus cabinas ya están presentes en países como Israel, Singapur y Malaisia. Asegura que el sistema es 10.000 veces menos nocivo, en función de las ondas, que un móvil (la industria utiliza siempre el móvil como referencia para hablar de radiaciones, lo cual no deja de resultar inquietante). En dos segundos se tiene una imagen muy precisa del cuerpo y se detecta con exactitud si la persona transporta metales, líquidos o billetes.

El hecho de que se evite que haya contacto visual entre el operario y el pasajero da una idea de la nitidez de las imágenes. Cada contorno del cuerpo se aprecia sin problemas. Vamos, que uno sale borroso y gris, pero en pelotas. O al menos eso se deduce de las imágenes que se proyectaron en las jornadas sobre seguridad de Airport Exchange, reunión de expertos organizada por la ACI (que agrupa a 400 aeropuertos europeos) en Madrid.

La Terminal 4 del aeropuerto de Barajas cuenta con un arco de onda milimétrica, de

hecho. Desde marzo de 2006. En fase de pruebas. Está situado en la zona de aduanas, a disposición de las fuerzas y cuerpos de la Seguridad del Estado.

Los defensores de estos sistemas sostienen que agilizan el ritmo en los controles y evitan colas. Hoy por hoy, el pasajero se somete a ellos de forma voluntaria. "Ésa es la clave, que sólo se utilicen si hay consentimiento", declara Beatriz Martínez Cándano, de APICE, asociación que vela para que las nuevas tecnologías no afecten los derechos fundamentales de las personas. "Escanearle a uno como si fuera un paquete de *chóped* me parece un poco fuerte, pero si la persona está de acuerdo, estupendo, hay gente muy exhibicionista", ironiza.

Los llamados *sniffers* (dispositivos que analizan el aire que rodea nuestra ropa para detectar si hay rastro de explosivos, cuenta el director de seguridad del aeropuerto de Zúrich, Ernst Schlecht), las radiaciones de teraherzios (que permiten explorar la materia; ropa, por ejemplo) y las técnicas de defensa del perímetro de aeropuertos (zanjas, uso de radar, etcétera) son algunos de los campos de prueba y estudio en estos días.

El iris, la cara

También se están probando sistemas que manejan datos biométricos: huellas dactilares, el iris y la imagen de la cara. En Sidney y en Melbourne funciona ya el Face Smartgate, un sistema que identifica al pasajero con una imagen de su cara (se coteja la foto del pasaporte con la imagen que toma una cámara). Se realizan 300 controles al día con viajeros habituales (de forma voluntaria) y con tripulaciones. En febrero de 2007, cuenta Francis Weiss, experto en biometría de la empresa francesa Sagem Défense Sécurité, funcionará en toda Australia.

En España también se está trabajando con el análisis facial para la identificación, pero el Ministerio de Fomento no ofrece más información.

Aeropuertos de Holanda, Reino Unido, Jordania y Canadá ya usan el Iris Operacional System, identificación por medio del iris. Implantado en Heathrow (Londres) desde octubre de 2005, ya hay 33.000 pasajeros que se han sometido a él de forma voluntaria.

Y luego están los sistemas que usan las huellas dactilares, como el Fingerprint Pegase Pilot del parisino de Charles de Gaulle, al que están adscritos 7.000 voluntarios y que ya se ha implantado también en Malasia y en los Emiratos Árabes Unidos. En Barajas, en zonas de acceso restringido, ya hay 30 lectores biométricos de identificación por medio de huella dactilar. Instalados, pero en fase de puesta en marcha. Con la tecnología del iris se hizo una prueba muy puntual el año pasado en la Terminal 2.

"El que prefiera seguir haciendo cola, que la haga", afirma Francis Weiss. Cuenta que en el Charles de Gaulle, los voluntarios que se identifican por medio de sus huellas dactilares cruzan la frontera en 20 segundos, frente a entre 30 y 45 minutos que espera el resto de los mortales. Afirma que el futuro de estos sistemas se basa en su voluntariedad y apuesta por un futuro de dos velocidades: la del viajero habitual, que no tiene problemas en ceder sus datos y pasa rápido, y la de los que no quieren que su cara o su iris estén fichados y prefieran los procedimientos tradicionales, mucho más lentos.

"Los datos del iris son únicos e intransferibles, dan mucha más información que una simple foto", manifiesta Beatriz Martínez Cándano. "Los cedés y no sabes quién va a tener finalmente acceso a ellos, mañana de pronto estás en los ficheros de la CIA.

¿Por qué no se identifica a las personas con datos menos íntimos? Mi intimidad la comparto con la gente que yo quiero, no con la fuerza de orden público". Según cómo se capte la información del iris, explica, se puede analizar la salud de la persona.

La tentación de un mal uso, cuenta, siempre va a existir, y más en unos tiempos convulsos como los que vivimos. "Es como con la clonación genética. Habrá quien esté haciendo sus experimentos, pero los gobiernos deben poner las cortapisas necesarias para que no haya un mal uso".

EE UU prepara ya un programa para identificar a los pasajeros con las huellas dactilares de sus 10 dedos. "Es el sistema que mejor enlaza con los historiales criminales", explica Norman del Toro, representante en España de temas de inmigración del Departamento de Seguridad norteamericano. Estados Unidos ya tiene las huellas dactilares y la foto de 67 millones de pasajeros desde la implantación de este programa, nacido como respuesta al 11-S. "Que los países europeos adopten nuestros sistemas es un piropo", dice.

"Hay una progresiva voracidad de la Administración norteamericana", declara Antonio Farriols, presidente de la Comisión por las Libertades Informáticas, asociación de profesionales que lucha por la protección de datos. "Los tristes atentados están consiguiendo que haya una progresiva reducción de libertades. Tratarlos a todos como potenciales terroristas no es la solución para luchar contra el terrorismo".

El cuerpo habla

El análisis del lenguaje corporal y de la psicología del engaño es otra de las líneas de investigación. Sean Helman, de la empresa de tecnología y seguridad Qinetiq, considera que es un campo de futuro si las autoridades permiten el acceso a determinadas bases de datos. Los libros de psicología ya han proporcionado información: si uno se toca mucho la cara, si suda, si evita el contacto visual con el aduanero, algo hay. También están los que se quedan tiesos para que no se les note nada. Llevado a la práctica, cuenta Helman, a los aduaneros que han hecho este tipo de análisis les ha costado mucho identificar al pasajero que engaña. El porcentaje de éxito, según su experiencia, ronda el 65%. Por eso reclama acceso a horas y horas de vídeos de aquellos que cruzan por debajo del cartel "Nada que declarar" y al final resulta que algo tenían. Con la recolección de datos como éstos se podría componer una base de datos sobre comportamientos que facilitaría una detección más precisa, dice. "Este tipo de investigación resulta cara, pero merece la pena".

La factura

¿Quién debe pagar la factura de los crecientes gastos de seguridad? Antonio Martínez Sarandeses, director del Plan General de Seguridad de AENA, cuenta que este organismo que agrupa a aeropuertos españoles se ha convertido en el mayor empleador de seguridad privada de España. "La broma nos sale por 100 millones de euros al año", asegura. Hace siete años, AENA no gastaba ni un duro por este concepto, la Guardia Civil se encargaba de estas labores.

En España, el pasajero paga dos euros en concepto de seguridad (el Gobierno fija la tasa). En Holanda, 10 euros (es decir, se le traslada el incremento de los costes, explica Martínez Sarandeses). Eugenia Llorens, directora general de Transporte Aéreo, afirma que aún se está estudiando si hay que hacer alguna modificación en España.

¿Y cómo se evita que ir a un aeropuerto se convierta en un infierno de controles? "La tecnología nos tiene que ayudar", dice Martínez Sarandeses. "Allí están sistemas

como los de las ondas milimétricas, y otras técnicas experimentales que están en marcha, herramientas que nos van a dar una mayor precisión en los controles". Simon Roberts, del Group 4 Securicor, no dudaba en vaticinar hace 10 días en Madrid que estas tecnologías son el futuro?: "El escaneo del cuerpo será el equivalente de lo que hoy es el paso bajo el arco de metales". ¿Cuánto tiempo falta para eso? Quedan tres pasos, dice: a) probar los equipos en cada país para ver si todo va bien; b) solucionar el problema de que son tecnologías caras, y c) resolver el tema de la privacidad.

Se vislumbra un futuro con aeropuertos cada vez más parecidos a los centros comerciales. Será una manera de pagar la factura, las zonas comerciales aportan un tercio de los ingresos de cada aeropuerto. Preparémonos para ver proliferar en los aeropuertos españoles los centros de trabajo para los pasajeros (*business centers*) y los espacios de aguas termales, duchas, baños, masajes (*spas*).

El sector de la aviación parece mentalizado con la necesidad de adoptar las medidas que sean necesarias para garantizar la seguridad. Pero también se alzan voces críticas con el modo en que se está haciendo. De hecho, muchos se preguntan por qué sólo se toman medidas en el campo de la aviación. Como Peter Andres, vicepresidente de Lufthansa. En su opinión, se está colocando sobre el pasajero una carga excesiva, y esto, en algún momento, tendrá que parar. Se reacciona a golpe de regulaciones políticas alimentadas por el ruido de los medios, dice. Reclama un equilibrio entre seguridad y operatividad.

Convertir el camino que une la entrada del aeropuerto con el avión en una carrera de obstáculos puede tener consecuencias nefastas para el negocio. En países con una buena red de trenes, el avión puede verse desplazado.

A partir del 6 de noviembre...

LAS NUEVAS MEDIDAS de seguridad en el espacio aéreo europeo empiezan a funcionar el próximo 6 de noviembre. Se estima que pueden generar confusiones y algo de caos en los primeros días, como reconoce el propio Robert Missen, jefe de la Unidad de Seguridad Aérea de la UE. También muestra su temor a esos primeros días Alfredo Arija, de la Asociación Española de Travel Retail (comercios aeroportuarios).

***Líquidos.** Cada pasajero podrá llevar en su equipaje de mano pequeñas cantidades de líquido (varios botecitos de 100 mililitros), que transportará en una bolsa de plástico transparente recerrable (con cierre tipo *zip*) cuya capacidad no será superior a un litro. Deberá presentarla separadamente al pasar por el control.

En el concepto *líquidos* entran geles, pasta de dientes, lociones, *sprays*, espumas de afeitar, aerosoles, desodorantes, perfumes y bebidas (los botes son tan pequeños que difícilmente se pueda llevar mucha bebida).

Excepciones: medicamentos, biberones y productos dietéticos.

Se podrán comprar sin problemas bebidas en las zonas comerciales, pero irán en bolsas a prueba de manipulaciones, bolsas precintadas. Iberia ya está procediendo a la compra de estas bolsas (los detalles finales de cómo serán

y quién las distribuirá se estaban ultimando al cierre de esta edición).

Si se quiere llevar líquidos (botellas, por ejemplo), mejor que se facturen en la maleta. La bolsa de un litro de capacidad es como de un palmo y medio de alto por

un palmo y medio de ancho: cabe un bote de perfume, un desodorante, una pasta de dientes... Unos cinco o seis botecitos, todos de tamaño viaje.

*Controles. Los abrigos deberán pasar por rayos X, y habrá que sacar de sus fundas portátiles y equipos electrónicos.

No es preciso sacar los MP3 y móviles del equipaje de mano.

***Equipaje de mano.** Las medidas admitidas son de 56 × 45 × 25, es decir, el tamaño de un

trolley de viaje pequeño. Excepción para instrumentos musicales y objetos frágiles. Esta medida entra en vigor dentro de seis meses.

Las autoridades recomiendan presentarse con algo más de antelación en los primeros días.

Los 34 datos a los que accede EE UU

LA ADMINISTRACIÓN ESTADOUNIDENSE acaba de ganar un pulso importante a la europea. En una negociación contrarreloj y con la guadaña de un acuerdo a punto de expirar, el pasado 30 de septiembre consiguió que se consagrara la cesión de 34 datos de todo pasajero que vuele a EE UU. "Obtuvieron lo que querían", admite Olivier Jankovec, director de la ACI, el organismo que agrupa a los aeropuertos europeos. Robert Missen, alto cargo de la Unión Europea, jefe de la Unidad de Seguridad Aérea, lo explica: "Europa estaba en una posición negociadora débil, la alternativa era la parálisis total; si no se cedía esa información, se acababa la posibilidad de volar a EE UU". El director de la Agencia Española de Protección de Datos (AEPD), José Luis Piñar, señala que hay dos datos que considera están en el límite de lo que se debería haber cedido. El 19, Observaciones Generales (podría aparecer el tipo de comida que pide el pasajero; abstenerse de cerdo, por ejemplo), y el 31, la información sobre el asiento en el que viaja el pasajero (si es minusválido). En el campo 27 (SSI) también podrían aparecer datos *sensibles*; es decir, respuestas que puedan dar información sobre la salud o las creencias religiosas de un pasajero.

A día de hoy, la aduana norteamericana accede directamente a la información y se compromete a filtrarla al pasársela al DHS, el departamento de Interior. A partir de diciembre, estos datos serán filtrados por la propia central de reservas, Amadeus, y se enviarán así a las aduanas norteamericanas, según explican en la AEPD.

"Desde la Agencia vemos que éste es un tema complicado; supone un riesgo para la privacidad y vamos a seguir vigilando", dice Piñar. España, de hecho, cuenta con una de las legislaciones de protección de datos más rigurosas del mundo, mucho más que la norteamericana, que resulta más laxa. "El uso indebido de datos atenta contra la dignidad de la persona, permite controlarla y que se convierta en un muñeco", declara. "El Gran Hermano hoy día es casi una posibilidad, la gente debe ser cautelosa con la protección de datos", añade Piñar.

Estos son los 34 datos:

1.

Código de identificación del registro PNR (Passenger Name Record). Código de

identificación del pasajero. El PNR es la ficha con los datos del pasajero.

2. Fecha de reserva.

3. Fecha prevista del viaje.

4. Nombre.

5. Otros nombres en el PNR. Por ejemplo, nombre del acompañante.

6. Dirección.

7. Modalidad de pago. Si ha pagado en efectivo o con tarjeta. El número de tarjeta aparece con

algunos números ocultos, según explican en

la AEPD.

8. Dirección de facturación. Para saber dónde

se envía la factura.

9. Teléfonos de contacto.

10. Itinerario completo del viaje.

11. Información sobre viajeros frecuentes. Millas recorridas, dirección, por

si se es o no poseedor

de tarjetas de puntos.

12. Agencia de viajes.

13. Agente de viajes.

14. Información sobre códigos compartidos.

Por ejemplo, si se reserva con una línea aérea, pero se vuela con una de sus compañías asociadas.

15. Situación de viaje (travel status). Si el billete está pagado o reservado.

16. Información sobre

el PNR escindido. Para

reservas conjuntas.

17. Dirección electrónica.

18. Información sobre

la emisión de billetes. Día de emisión, por ejemplo.

19. Observaciones generales. Peticiones del pasajero al hacer la reserva.

- 20.** *Número del billete.*
21. *Número del asiento.*
22. *Fecha de emisión del billete.*
- 23.** *Pasajero del que no se dispone de información.* Para reservas conjuntas.
- 24.** *Números de etiquetado de maletas.*
- 25.** *Pasajero de último momento sin reserva.*
- 26.** *OSI.* Información sobre validez de la reserva o cambios de billete.
- 27.** *SSI.* Peticiones del pasajero; por ejemplo, si necesita atención médica, silla de ruedas, si viaja con animales, etcétera.
- 28.** *Información sobre la fuente.* Sobre la que proporciona datos.
- 29.** *Historial de los cambios aportados al PNR.* Cambios realizados en el registro del pasajero (por qué se lleva al perro, por ejemplo).
- 30.** *Número de viajeros.*
- 31.** *Información sobre el asiento.* Por si hay peticiones especiales.
- 32.** *Billetes de ida sólo.*
33. *Toda la información del sistema de información avanzada sobre pasajeros.* La información del pasaporte.
- 34.** *Información sobre Automatic Ticket Fare Quote.* Tarifas de billetes comprados por Internet.



Imprimir



Enviar



Recomendar



Corregir



Estadísticas



En el diario-
pdf



Sólo texto



Derechos de reproducción

[Ayuda](#) | [Contacto](#) | [Publicidad](#) | [Aviso legal](#) | [Suscríbese](#) | [ELPAIS.es en su web](#) | [Mapa](#) | [SiteIndex](#) | 

© **Diarlo EL PAÍS S.L.** - Miguel Yuste 40 - 28037 Madrid [España] - Tel. 91 337 8200
© **Prisacom S.A.** - Ribera del Sena, S/N - Edificio APOT - Madrid [España] - Tel. 91 353 7900

[OTROS MEDIOS](#)