



Lo que la seguridad israelí podría enseñarnos

Jeff Jacoby

Colaboraciones n° 1179

31 de agosto de 2006

La aerolínea más segura del mundo, se acuerda ampliamente, es El Al, las líneas aéreas nacionales de Israel. El aeropuerto más seguro es el Aeropuerto Internacional Ben Gurión, en Tel Aviv. Ningún avión de El Al ha sido atacado por terroristas en más de tres décadas, y ningún vuelo de salida en el Ben Gurión ha sido secuestrado nunca. De modo que cuando el servicio de tierra norteamericano intensificó su atención en la seguridad tras el 11 de Septiembre, parecía una apuesta segura que la experiencia de los viajeros en aeropuertos americanos se iba a parecer cada vez más a la de los viajeros que salen de Tel Aviv.

Pero en modos sensibles, las dos experiencias siguen siendo notablemente distintas. Por ejemplo, se exige que los pasajeros en Estados Unidos se quiten sus zapatos para análisis con rayos X., mientras que a

los pasajeros en el Ben Gurión se les ahorra esa ignominia. Por otra parte, los grandes aeropuertos norteamericanos en general ofrecen la conveniencia de retorcidas facturaciones, mientras que en Israel el equipaje y el pasajero permanecen juntos hasta que se completará el control de seguridad. El personal de vigilancia en los aeropuertos norteamericanos normalmente nos involucren conversaciones con los pasajeros, a menos que usted cuente como conversaciones en la repetición por su parte de instrucciones sin fin acerca de vaciar los bolsillos y sacar los portátiles de los maletines. En el Ben Gurión, los funcionarios de seguridad tienen por norma involucrarse en diálogos con casi todo el mundo que sube a un avión.

Hay un motivo para estas diferencias. Casi cinco años después del 11 de septiembre del 2001, la seguri-

dad aeroportuaria norteamericana sigue obstinadamente centrada en interceptar cosas malas - armas, cuchillos, explosivos. Es una política reactiva, encaminada a evitar que se repita el último complot terrorista. Los secuestradores del 11 de Septiembre utilizaron como arma cúteres, de modo que se prohibieron los objetos asesinados de metal en el equipaje de mano. El futuro terrorista suicida Richard Reid intentó activar una bomba en su zapato, de modo que el calzado de todo el mundo es analizado en busca de alteraciones. A comienzos de este mes, las autoridades británicas frustraban el plan para volar aviones comerciales con líquidos explosivos; como resultado, la pasta de dientes, los colirios y las colonias se convertirán en contrabando aéreo.

Por supuesto, los israelíes comprueban también bombas y armas, pero siempre teniendo presente que las cosas no secuestran aviones, los terroristas sí - y el mejor modo de detectar terroristas no es centrarse en cosas malas, sino en gente mala. En mucha mayor medida que en Estados Unidos, la seguridad en El Al y el Ben Gurión depende de información de Inteligencia y la intuición - lo que Rafi Ron, exdirector de seguridad del Ben Gurión, llama "el factor humano" que la tecnología por sí sola no puede reemplazar.

La seguridad aeroportuaria israelí, gran parte de ella invisible para el ojo no entrenado, empieza antes incluso de que los pasajeros accedan a la terminal. Los funcionarios monitorizan el comportamiento constantemente, alerta ante pistas

que puedan señalar peligro: ropa demasiado ancha, digamos, o comportamiento nervioso. Los fichadores - sí, así es como se llaman - hacen esencial entrevistar a los pasajeros, en ocasiones en profundidad. Buscan, como explicaba recientemente un supervisor de fichado a la CBS, "algo fuera de la normal, algo que no encaje". Sus preguntas pueden parecer extrañas o intrusivas, especialmente si tu única experiencia previa con el interrogatorio de aeropuerto era ser preguntado si se hizo las maletas usted mismo.

Al contrario que los aeropuertos norteamericanos, donde los pasajeros atraviesan la seguridad después de facturar su equipaje y adquirir billete para sus vuelos, la seguridad en el Ben Gurión va primero. Solamente cuando el fichador está seguro de que un pasajero no supone ningún riesgo, se permite que él o ella acceda al mostrador de facturación. En ese momento, no hay necesidad de hacer que se quite los zapatos, o de confiscar su botella de agua.

Gradualmente, la seguridad aeroportuaria en Estados Unidos se inclina poco a poco por monitorizar a la gente, el lugar de solamente sus pertenencias. En un puñado de aeropuertos, el personal de seguridad es hoy entrenado para observar las expresiones faciales, el lenguaje corporal y los patrones de conversación, que pueden señalar las intenciones hostiles de un pasajero o el miedo a ser atrapado.

Pero dado que la política federal prohíbe el fichado étnico o religio-

so, los pasajeros norteamericanos continúan siendo seleccionados para escrutinio especial sobre todo según una base aleatoria. Incontables horas se han dedicado a cachear ancianas en sillas de ruedas, bebés con chupetes, incluso vicepresidentes americanos - tiempo que se podría haber dedicado en su lugar a concentrarse en los pasajeros con mayor probabilidad de ser terroristas.

Ninguna persona sensata imagina que el fichado étnico o racial por sí solo puede detener todo complot terrorista. Pero es ilógico y potencialmente suicida no tomar en cuenta el hecho de que hasta la fecha, todo terrorista suicida planeando derribar un avión americano ha sido un varón musulmán radical. No es

el racismo ni prejuicio racial argumentar que la prevención del terrorismo islamista precisa de mayor atención sobre los viajeros musulmanes, igual que no es racismo ni prejuicio racial que cuando la policía intenta evitar una reyerta de la Mafia, presta más atención a los italianos.

Por supuesto, la mayor parte de los musulmanes no son jihadistas violentos, pero todos los jihadistas violentos son musulmanes. "Esta nación", ha dicho el Presidente Bush, "está en guerra con fascistas islámicos". ¿Cuánto tiempo más toleraremos un sistema de seguridad aérea que simula no saber eso por motivos de corrección política?