

Seguridad de la mano de las

Los mayores aeropuertos del mundo ya están probando los sistemas de control e identificación del futuro. Medidas más sofisticadas sustituirán a los controles tradicionales.

Por favor, descálcese, quítese el cinturón y ponga el abrigo, las llaves y el móvil en una bandeja para pasarlo por los rayos X. Esta consigna, familiar para millones de personas que viajan por los aeropuertos europeos y estadounidenses, puede tener los días contados. Igual que el posterior cacheo a la hora de pasar el pertinente control de seguridad y la engorrosa obligación de llevar geles, cremas y colonias en una bolsita transparente. En poco tiempo, estas prácticas pueden ceder su sitio a otras medidas más sofisticadas.

En un futuro no tan lejano los pasajeros se tendrán que acostumbrar a que les escaneen el iris, les tomen las huellas dactilares, les hagan pasar por un escáner de rayos X o les pasen un *sniffers*. Al menos eso es lo que vaticinan los expertos en seguridad aérea, que consideran que las incómodas pruebas tradicionales de seguridad están obsoletas y pueden dar lugar a abusos.

Muchos países se han puesto en manos de las nuevas tecnologías para aumentar los sistemas de seguridad en el transporte aéreo. Los mayores aeropuertos del mundo ya están probando sistemas de identificación del mañana: análisis de gestos, retratos en tres dimensiones, imágenes del iris u ondas milimétricas.

El mundo de la biometría

A día de hoy los sistemas de seguridad biométricos son los más populares. En los aeropuertos australianos de Sidney y Melbourne funciona ya el Face Smartgate, un sistema que identifica al pasajero con una imagen de su cara, cotejando la foto del pasaporte con la imagen que toma una cámara. Se realizan 300 controles al día con viajeros habituales (de forma volunta-

ria) y tripulaciones. Desde mediados de año estará implantado en todos los aeropuertos australianos.

Aeropuertos japoneses, británicos, canadienses y holandeses también han apostado por la biometría para controlar a sus pasajeros. En Heathrow, el mayor aeropuerto de Europa y el tercero del mundo, implantaron hace dos años un sistema de identificación por medio del iris, que ya ha sido utilizado por 33.000 pasajeros en una prueba piloto.

Dejando huella

También han optado por hacer pruebas piloto en el aeropuerto parisino de Charles de Gaulle, así como en los de los Emiratos Árabes Unidos y Malasia. En este caso utilizan la identificación por medio de huellas dactilares. En el Charles de Gaulle, el cliente pone su tarjeta y uno de sus índices —previamente registrados en alguna de las dos cabinas de control de paso— y la puerta se abre y cierra automáticamente en caso de verificación correcta. En otro caso, se abre una puerta lateral para el paso manual tradicional. Estados Unidos prepara su propio sistema para identificar a los pasajeros con las huellas dactilares de sus 10 dedos. Washington ya cuenta con una base de datos donde tiene las huellas y la foto de 67 millones de pasajeros.

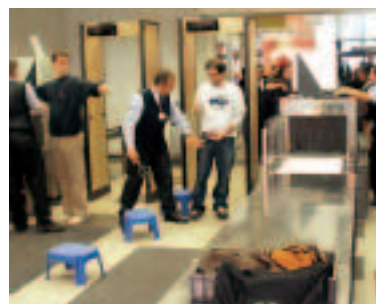
En diversos aeropuertos de los EE UU también se emplean los *sniffers*, o detectores de explosivos. Estas puertas de carácter futurista utilizan la tecnología de detección de rastros para evaluar la presencia de partículas de explosivos y atraerlas, utilizando chorros de aire para soltar las moléculas de la piel y ropa del pasajero.

Pero todos estos sistemas vanguardistas quedan deslucidos por el producto estrella: el Smartcheck. Una máquina de

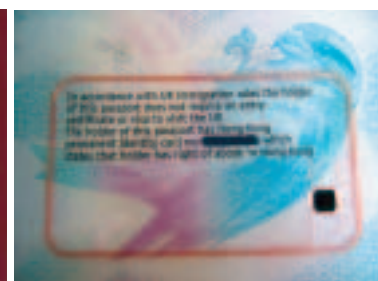
Aeropuertos británicos, japoneses, holandeses, canadienses y australianos apuestan por la biometría para controlar a sus pasajeros



LA BIOMETRÍA ES LA COMPROBACIÓN de la identidad de una persona basándose en ciertos elementos morfológicos que le son inherentes y que sólo se dan en ese sujeto, como la voz, el iris, la imagen de la cara o las huellas dactilares. En la actualidad los sistemas de seguridad biométricos son los más extendidos.



La seguridad como meta
Tras los atentados del 11-S la seguridad se convirtió en una prioridad para los aeropuertos de muchos países, sobre todo EE UU.



LAS TARJETAS O PASAPORTES BIOMÉTRICOS están disponibles desde junio de 2005, cuando la compañía Clear comenzó a crear acreditaciones con información sobre la huella digital, el iris y otros datos personales que permiten a los pasajeros frecuentes pasar los controles con mayor rapidez.

nuevas tecnologías

99,5 dólares anuales

Es el precio de la tarjeta biométrica que ya emplean 36.000 pasajeros en EE UU, mientras Canadá estudia su implantación.



EL SISTEMA DE RECONOCIMIENTO DEL IRIS

se está implantando, además de en Heathrow, en los aeropuertos británicos de Gatwick, Birmingham, Manchester y Stansted, donde se prueba el iris para la entrada y salida automática de viajeros vip, previamente registrados para evitar las esperas y los controles tradicionales. Japan Airlines también lo emplea de forma experimental en los aeropuertos de Tokio y Seúl, con pasajeros voluntarios, en el marco de un programa promovido por su Ministerio de Transportes.

EL SMARTCHECK aspira a ser el complemento idóneo del detector de metales. Por él pasarían, en principio, sólo aquellos pasajeros que dispararan las alarmas a su paso por el convencional arco metálico. Los pasajeros, antes de embarcar, se colocan dentro de ella, primero de espaldas y luego de frente con las manos en alto y las palmas hacia arriba. El sistema ha provocado dudas por sus potenciales riesgos para la salud, pero sus promotores aseguran que este sistema es 10.000 veces menos nocivo, en función de las ondas, que un móvil o el equivalente a la radiación que ese mismo pasajero recibirá volando a 30.000 pies de altura.

rayos X que, más o menos, sirve para desnudar virtualmente a todos los que pasen por ella.

En tres dimensiones

En menos de un minuto, el Smartcheck da una imagen en tres dimensiones muy precisa del cuerpo –incluidas sus partes más comprometidas– y detecta si el pasajero lleva metales, líquidos, armas o explosivos ocultos. La acaban de instalar en el aeropuerto de Phoenix, en Arizona, y antes de fin de año llegará al JFK y al aeropuerto de Los Ángeles. Sistemas parecidos se utilizan ya en el

La seguridad supone hoy el 35% del gasto de los aeropuertos, frente al 5% de hace unos cinco años

aeropuerto holandés de Schipol, el ruso de Moscú o el londinense de Luton. En todos es un programa voluntario.

Algo similar ocurre en la nueva terminal de Barajas. Desde hace un año la Guardia Civil cuenta con un arco de onda milimétrica en la zona de aduanas de la T-4. Según Aena es un sistema piloto, aunque no se está utilizando mucho. Además, los responsables de seguridad de los aeropuertos españoles están probando otros métodos como el análisis facial o la lectura de huella digital. Ya hay 30 lectores en zonas de acceso restringido.

Los defensores de estos sistemas afirman que agilizan el ritmo en los controles y evitan colas, pero muchos se quejan de la invasión que tienen hacia la intimidad de las personas. Así lo refleja un informe elaborado por la firma Gartner en relación a su progreso y futuro despliegue. En el caso de la máquina de rayos X, se emborrona la cara del turista y se evita que haya contacto visual con el operario.

Lo que sí es evidente es que toda esta fiebre de seguridad ha derivado en un incremento de los gastos, que al final repercute en las aerolíneas y los pasajeros. La seguridad supone hoy el 35% del gasto de los aeropuertos, frente al 5% de hace casi cinco años. □



El caso español

Aunque destaca el arco de onda milimétrica ubicado en la T-4, en Barajas también se ha probado, además de otros métodos, un sistema de lectura del iris.

