

## 11-S. DOS AÑOS DESPUÉS

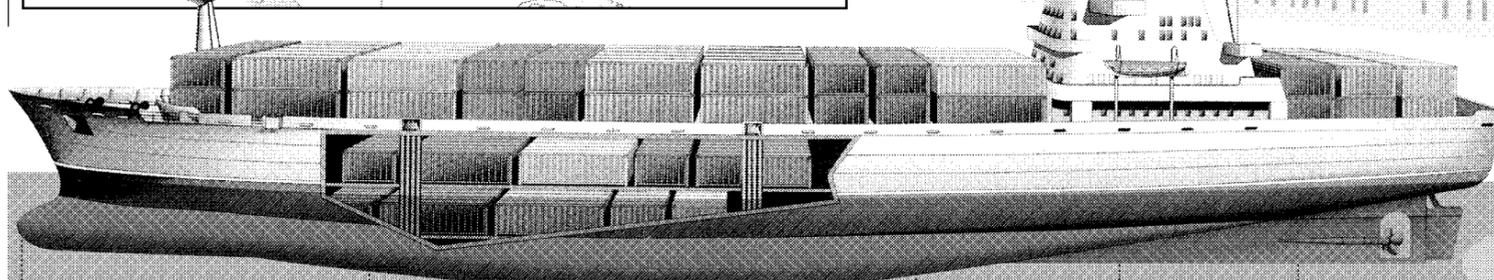
## RANKING DE LOS PRINCIPALES PUERTOS COMERCIALES



El punto débil de la seguridad interior en Estados Unidos es el tráfico de contenedores, que alimenta el grueso de la economía del país y es incontrolable.

EL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL MUEVE 225 MILLONES DE CONTENEDORES AL AÑO

Por los puertos estadounidenses circulan cada año más de **28 millones de contenedores**



40.000 GRANDES MERCANTES NAVEGAN POR EL MUNDO TRANSPORTAN CASI TODO EL COMERCIO MUNDIAL

AL QAEDA, SEGÚN FUENTES DE ESTADOS UNIDOS, DISPONE DE UNOS 20 MERCANTES

DE LOS 28 MILLONES DE CONTENEDORES QUE LLEGAN A ESTADOS UNIDOS SÓLO EL 2% SE INSPECCIONA

HAY MÁS DE CIENTO PUERTOS AMERICANOS CAPACES DE ACOGER UN GRAN MERCANTE

ESTADOS UNIDOS ES LA PRIMERA POTENCIA MUNDIAL EN COMERCIO MARÍTIMO

CADA AÑO A LOS PUERTOS ESTADOUNIDENSES LLEGAN MÁS DE 60.000 BUQUES

EL PAÍS RECIBE POR MAR 3,7 MILLONES DE VEHÍCULOS AL AÑO Y EL 53% DEL PETRÓLEO QUE CONSUME

EL 75% DE LAS EXPORTACIONES ESTADOUNIDENSES (en peso) SALEN POR MAR. EQUIVALEN CASI A LA MITAD DEL VALOR DEL COMERCIO EXTERIOR

JOSEF PULIDO

## Estados Unidos teme que el próximo gran atentado de Al Qaeda llegue por mar

El tráfico de contenedores es incontrolable, según afirman fuentes de la Administración

► Cada año, 28 millones de contenedores pasan por los puertos estadounidenses. Sólo un 2% se registra. La probabilidad de que Al Qaeda los utilice para provocar un gran atentado es muy alta, según fuentes del Departamento de Seguridad Nacional. El FBI sospecha, además, que Al Qaeda posee una flota de 20 mercantes.

E. MARTÍN DE POZUELO  
XAVIER MAS DE XAXÀS

BARCELONA. — El mundo se mueve por mar. Hay 40.000 grandes mercantes transportando casi todo el comercio internacional, que viaja empaquetado en más de 225 millones de contenedores. Utilizar uno de ellos para cometer un atentado de grandes proporciones en Estados Unidos o cualquiera de sus aliados en la guerra contra Al Qaeda es muy fácil, según han señalado fuentes norteamericanas y españolas de la lucha antiterrorista. Es más, los servicios de inteligencia estadounidenses están convencidos de que el próximo atentado vendrá por mar y tendrá consecuencias mucho más graves que el de hace dos años, porque a las víctimas y los daños materiales habrá que sumar el grave perjuicio económico que causará.

Al Qaeda puede utilizar uno de los más de 28 millones de contenedores que cada año entran y salen de EE.UU. para colocar un arma de destrucción masiva en el corazón de Los Ángeles o de Nueva York.

Fuentes del servicio de guardacostas reconocen que es imposible controlar el tráfico de contenedores. Sólo un 2% se inspecciona.



Hay una sombra extraña en el centro del fuselaje del avión que se estrelló contra la torre sur del WTC

## Extrañas sombras del 11-S

► “The New York Times” publicó el domingo una imagen inédita del atentado contra la torre sur del World Trade Center (WTC) el 11 de septiembre del 2001. Extraída de un vídeo realizado por Pavel Hlava, un inmigrante checo, se aprecia el Boeing 767 de United Airlines justo antes del impacto. En la parte central del fuselaje aparece una sombra similar a la que producen los dos motores. “La Vanguardia” publicó los pasados meses de junio y julio dos informaciones que llamaban la atención sobre som-

bras como la que se aprecia en este vídeo. Un análisis realizado por la Escuela Universitaria Politécnica de Mataró concluyó que las sombras “no pueden ser provocadas por el ángulo de incidencia del sol sobre el avión (...). Los objetos detectados tienen a su alrededor distinta luminancia por tener relieve. Ésta es la única explicación posible”. Boeing, aludiendo razones de seguridad, no ha querido comentar si había algo adosado al fuselaje. El mismo silencio guarda la Administración norteamericana.

A partir de las declaraciones efectuadas por extremistas detenidos, los servicios de inteligencia occidentales coinciden en señalar que Al Qaeda ha puesto en marcha un ataque similar al 11-S contra EE.UU. El FBI está convencido de que la organización dispone de una veintena de mercantes, que navegan con los papeles en regla y amparados por una bandera de conveniencia. Los explosivos que sirvieron para come-

### BANDERA DE CONVENIENCIA

Es legal que los barcos cambien de bandera en alta mar para camuflarse

### MERCANCIAS PELIGROSAS

Es posible que esta vez el arma del atentado se oculte como mercancía

ter los atentados contra las embajadas americanas en Kenia y Tanzania en 1998 llegaron en uno de estos mercantes.

En el Ministerio del Interior español se afirma que los temores estadounidenses se extienden también al tráfico aéreo y ferroviario. “Temer que esta vez el arma del atentado se oculte como mercancía, probablemente en un contenedor.”

Fuentes de la inteligencia española aseguran que siempre que van a Washington a entrevistarse con sus colegas de la lucha antiterrorista reciben la consigna de que Al Qaeda, operando con gran comodidad desde países inestables como Pakistán, buscan armas de destrucción masiva y confían en la anarquía del tráfico marítimo para atacar.

La defensa frente a esta amenaza es muy limitada. La carga de un contenedor, según fuentes especializadas, se controla básicamente a través de su documentación, y es muy fácil falsificarla. La policía sólo abre uno cuando tiene la certeza de encontrar lo que busca, como ocurrió en el puerto de Barcelona el pasado junio, cuando se interceptó un alijo de armas procedente de Corea y muy probablemente destinado a una guerrilla africana. La investigación previa permitió a los agentes dirigirse al contenedor exacto que ocultaba el cargamento y cuya documentación aparentemente legal decía que transportaba “discos y material de reproducción”.

Los registros masivos no se realizan porque causan retrasos y graves perjuicios económicos, no sólo para las navieras sino, sobre todo, para las empresas que dependen de las mercancías.

La esencia del negocio es la velocidad y los bajos costes. De ahí que casi todo el comercio se realice en mercantes con banderas de conveniencia. Las navieras pueden escoger así las leyes del país que más les convenga. Es legal y muy normal que un buque cambie de nombre y bandera en alta mar.

En agosto del 2002, por ejemplo, la Armada italiana interceptó el mercante “Sara”, que navegaba con bandera de Tonga y que había cambiado de nombre cinco veces en los tres años anteriores. Era propiedad de un armador griego, que lo operaba a través de la compañía Nova Spirit, con base en Rumania y oficinas en Delaware. A bordo iban quince supuestos miembros de Al Qaeda.

Que de uno de estos mercantes salga, además, un bote cargado de explosivos y terroristas suicidas dispuestos a estrellarse contra el casco de un crucero en ruta por las Baleares, un mercante en el estrecho de Gibraltar o un petrolero cerca de Algeciras es una posibilidad que tanto el FBI como la policía española consideran muy viable. ●