

Public Policy Institute of California

500 Washington Street, Suite 800
San Francisco, CA 94111
Tel: (415) 291-4400, Fax: (415) 291-4401
www.ppic.org

To view this press release in English, please visit
our website at:
<http://www.ppic.org/main/pressreleaseindex.asp>

Contacto: Victoria Pike Bond, (415) 291-4412

**Prohibición de divulgación - No publicar ni difundir antes de las 10:00 p.m. PDT del día
martes 27 de junio**

LA PROTECCIÓN DE LOS PUERTOS: ¿LAS MEDIDAS EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LOS EE.UU. ESTÁN PERDIENDO EL BARCO?

**No hay garantías contra ataques terroristas; el enfoque en la recuperación
debería ser lo principal**

SAN FRANCISCO, California, 27 de junio de 2006 – Un nuevo estudio sobre la seguridad de los puertos marítimos de los Estados Unidos tiene un mensaje que probablemente líderes y ciudadanos no quieran escuchar: como no hay una forma infalible para proteger a los puertos de Norteamérica de un ataque terrorista, las actuales políticas y programas deben enfocarse mucho más en la recuperación y restauración de la economía. En un informe publicado hoy por el Public Policy Institute of California (PPIC), un equipo de economistas y expertos en seguridad marítima estudia una serie de cuestiones en materia de seguridad y brinda uno de los análisis más exhaustivos acerca de la seguridad portuaria realizados hasta la fecha.

Dado que el 41 por ciento del comercio internacional de los Estados Unidos pasa por los 361 puertos marítimos de la nación y que millones de salarios estadounidenses dependen de este flujo, ¿cuán devastador sería un ataque para la economía del país? Los capítulos del informe ofrecen varias estimaciones: en la estimación más costosa, algunos autores argumentan que un ataque contra un puerto marítimo importante, como el de Los Ángeles-Long Beach, le costaría a la nación decenas de miles de millones de dólares. Sin embargo, si la respuesta y la recuperación son apropiadas y suficientes, otros autores concluyen que el costo económico sería relativamente pequeño.

El estudio evalúa las disposiciones en materia de seguridad que estableció el gobierno federal después del 11 de septiembre, cuando el impulso fue proteger a los puertos de la nación rápidamente y todos ellos de una sola vez. La falta de personal, tiempo y dinero llevó a que no se cumplieran los cronogramas, a que las prioridades fueran poco claras, a que las estrategias y los programas no estuvieran coordinados y a que las líneas de responsabilidad fueran imprecisas. Un ejemplo es un programa para asignar tarjetas de identificación a transportistas, que lleva demorado años.

“No importa lo que hagamos para proteger a los puertos, nada será suficiente para evitar - por completo – un ataque contra algún lugar” dice el director del programa del PPIC Jon Haveman, que editó el volumen con el investigador del PPIC Howard Shatz. Una de las recomendaciones más elocuentes del informe es la necesidad de crear planes de recuperación integrales específicamente para reducir el pánico económico y para restaurar las cadenas de distribución

globales rápidamente luego de una catástrofe. “La capacidad de un gobierno para reaccionar ante los problemas ocasionados por un ataque probablemente es tan importante como su capacidad para anticiparlos”, dice Shatz. De hecho, los autores también sugieren que los planes de recuperación rigurosos pueden terminar desalentando a los terroristas, que ya han demostrado que se enfocan en objetivos en los que puedan ocasionar la mayor cantidad de daños —económicos y de otra índole.

Además de la recuperación, los autores recomiendan una serie de medidas de seguridad importantes, pero potencialmente onerosas. El informe *La protección de los puertos marítimos de la nación: el equilibrio entre la seguridad y los costos (Protecting the Nation’s Seaports: Balancing Security and Cost)*, indica que es muy importante implementar estas medidas de modo tal que justifiquen los costos y equilibren los diferentes tipos de amenazas, porque fortalecer un objetivo en la cadena de distribución marítima o incluso, toda la cadena de distribución, necesariamente significa que otros objetivos sean más vulnerables.

Entre las medidas se incluyen: continuar con una defensa “por capas” en la cual hay varios puntos de localización, control e inspección de contenedores, desde que abandonan la fábrica del país extranjero, navegan por el mar, hasta que llegan a las costas estadounidenses; utilizando múltiples tecnologías como detectores de radiación y mecanismos de localización de contenedores; orientar el desarrollo de nuevas tecnologías por parte del gobierno hacia áreas que el sector privado no tiene incentivos de abarcar; fortalecer la respuesta de emergencia en los puertos de la nación; fortalecer el mercado de seguros contra el terrorismo; y reevaluar el nivel de financiación de la seguridad general de los puertos y la contratación de personal para aquellas entidades públicas que se dedican a la seguridad portuaria, como el Servicio de Guardacostas de los EE.UU.

El Public Policy Institute of California es una organización privada y sin fines de lucro, dedicada al mejoramiento de las políticas públicas en California mediante investigaciones independientes, objetivas y no partidistas de los más importantes aspectos económicos, sociales y políticos. El Instituto se creó en 1994 con una donación de William R. Hewlett.

###