

# LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA FRENTE AL TERRORISMO YIHADISTA: HORA DE REVALORIZAR LA PREVENCIÓN

JOSÉ ÁNGEL ASTILLERO FUENTES

TENIENTE CORONEL D.E.M. DE LA GUARDIA CIVIL

## RESUMEN

En la deriva del yihadismo hacia una guerra total en suelo europeo los aeropuertos y la aviación civil siguen siendo, si cabe todavía más, un objetivo preeminente. Con estructuras terroristas difícilmente permeables a la investigación y dinámicas impredecibles, la prevención cobra un papel renovado en la respuesta antiterrorista. La amenaza *insider* o los ataques *inghimasi*, flamantes iconos del nuevo terrorismo, exigen soluciones integrales y audaces. Repensar la misma arquitectura de seguridad de nuestros aeropuertos, articular mecanismos de detección temprana del radicalismo o asumir la reacción policial a los ataques, sin el concurso de fuerzas especiales, son algunas de las líneas de acción sugeridas en este documento que identifica en el compromiso total de la sociedad la condición previa de su éxito.

*Palabras clave:* seguridad aeroportuaria, terrorismo yihadista, *insider*, *inghimasi*, prevención, respuesta policial.

## ABSTRACT

Jihadism's drift toward a total war on European soil keeps seeing airports and civil aviation as an increasingly prominent target. Terrorist structures that are hardly permeable to investigation and unpredictable dynamics force prevention to play a renewed role within the counter-terrorism response. Insiders' threats (or *inghimasi* attacks), which are the brand-new icons of modern terrorism, require smart and integral solutions. Rethinking the very same security architecture of our airports, developing early warning systems to detect radicalism or assuming that police response to terrorist attacks is going to take place, without help from special operations teams, are just some of the courses of action suggested in this paper which identifies the civil society's full engagement as the precondition for success.

*Keywords:* airport security, jihadist terrorism, insider, *inghimasi*, prevention, police response.

## 1. INTRODUCCIÓN

Al abordar el estudio de la seguridad aeroportuaria frente a la amenaza yihadista la primera idea que asalta al analista es, paradójicamente, la sospecha de estar examinando un concepto que ha sido ya superado por la realidad. Efectivamente, desde hace mucho tiempo, la seguridad aeroportuaria ha sido fagocitada por el más amplio concepto de seguridad del transporte aéreo. Esta constatación, que por obvia puede antojarse *quasi* perogrullada, conviene no perderla de vista si se pretende llevar a

cabo un examen serio, preciso y contextual de la cuestión. Porque, *nolens volens*, cualquier brecha de seguridad que se produzca en un aeropuerto va a afectar de manera indefectible a la globalidad del transporte aéreo internacional.

El punto de partida de este estudio resulta preocupante. Según datos aportados por EUROPOL en su Informe sobre la Situación y Evolución del Terrorismo, durante el año 2015 fallecieron en territorio europeo 151 personas y 360 resultaron heridas como consecuencia de los 211 ataques terroristas (ejecutados, abortados y fallidos) registrados en seis Estados miembros de la Unión. Una Unión Europea en la que se detuvo, ese mismo año, a 1.077 individuos por presuntos delitos relacionados con el terrorismo; pero, sobre todo, más allá de la alarma que estas cifras generan, una Unión Europea en la que subyace el desasosiego, la inquietud y la incertidumbre a la hora de afrontar con garantías la amenaza terrorista que suponen los actores (lobos) solitarios.

## 2. INVESTIGACIÓN *VERSUS* PREVENCIÓN

Tales dificultades operativas para detectar y anular la actividad de estos elementos terroristas aislados –dificultades abiertamente reconocidas por EUROPOL en el citado informe– son consecuencia de la desconcertante (¿última?) deriva del yihadismo. Son ya varios los llamamientos realizados por el autodenominado Estado Islámico (en adelante DAESH) a sus militantes instándoles a atacar a Occidente con todos los medios a su alcance<sup>1</sup>. Esta apelación global, amplificada a través del impresionante aparato de propaganda desplegado por el DAESH, sin precedentes en la historia del terrorismo internacional, ha cristalizado en una “no-estructura” de su armazón terrorista, una atomización inconexa de sus piezas que intuitivamente se antoja más próxima a la anarquía que a cualquier otro tipo de patrón organizativo. Todo lo cual no ha sido fruto de la casualidad, más bien siguiendo al principio que sustenta la yihad individual: “la organización debilita”<sup>2</sup>.

En este nebuloso y movedizo escenario la figura del *would-be terrorist* (terrorista potencial) trae de cabeza a los servicios de inteligencia y fuerzas policiales: ¿cómo detectar a tiempo a un individuo “no fichado” que ataca donde, cuando y como quiere?

En el terrorismo de corte clásico –por diferenciarlo terminológicamente del actual contexto yihadista– la propia esencia y dinámica terrorista constituía, o al menos daba oportunidades para ello, su talón de Aquiles. Se trataba de un modelo operativo que pivotaba en torno a una célula o comando, un grupo en definitiva cuya actividad se articulaba a través de interacciones internas y externas.

Así, para sus contactos entre miembros de la célula, éstos debían recurrir al empleo de teléfonos o internet o, en su defecto, evocando praxis ya trasnochadas pero en

1 Este tipo de llamamiento en realidad no es nada novedoso. En la obra “Llamada a la resistencia islámica global” aparecida en internet a finales de 2004, cuya autoría se atribuye a Mustafá Setmarián, terrorista con pasaporte español vinculado a las cúpulas de Al Qaeda y posteriormente del Estado Islámico, se postularon las bases de la denominada “yihad individual”, exhortando a “golpear donde puedas, cuando puedas y como puedas”. Pérez Ventura, Oscar. (2014). Mustafá Setmarián: el ideólogo de la yihad moderna. Instituto Español de Estudios Estratégicos. (Nótese, curiosamente, la similitud del llamamiento con el inicio del lema de los templarios: “Haz lo que puedas. Con lo que tengas. En donde estés. Pero siempre llévanos a la Gloria”).

2 “Llamada a la resistencia islámica global”, obra atribuida a Mustafá Setmarián.

su momento eficaces, buzones ocultos en el campo, correos humanos o citas personales. Cualquiera que fuese el elegido de estos métodos, la resultante era siempre la misma: se dejaban pistas, restos de una actividad de algún modo rastreable que eran, en definitiva, “investigables”.

Además de una dinámica interna el grupo desarrollaba una actividad externa, aún más necesaria, si cabe, para alcanzar sus objetivos. La imagen del aquí acuñado terrorismo de corte clásico ha estado invariablemente ligada a vehículos bomba, ametrallamientos, secuestros y artefactos explosivos. En otras palabras, sus *modus operandi* dependían de manera intrínseca de la disponibilidad de armas, explosivos e infraestructura logística como pisos francos o *zulos*. Y esta dependencia obligaba a la célula bien a interactuar con otras estructuras de la organización terrorista –responsables del abastecimiento de armas y explosivos o la financiación para conseguir dichas infraestructuras–, bien a establecer contactos clandestinos con traficantes de armas –telefónicos, personales mediante intermediarios o en la *dark web*–. De nuevo, la misma resultante: indicios y rastros “investigables”.

Sintetizando, la sinapsis interna y externa de los grupos terroristas constituía una fuente de oportunidades y posibilidades de investigación para los servicios antiterroristas. Pues bien, poco o nada de eso ocurre en la actual estrategia de los lobos solitarios (admitiendo que el recurso a esta anárquica figura merezca denominarse estrategia).

Efectivamente, la irrupción en escena de estos incontrolados e impredecibles actores solitarios ha cambiado las reglas del “juego” antiterrorista, introduciendo tres nuevos desafíos.

En primer lugar, el desafío ligado a su propia génesis. La sospecha es que, en no pocas ocasiones, la radicalización de estos individuos se produce al margen de los círculos próximos al yihadismo, es decir, fuera de los ámbitos que en mayor o menor medida son monitorizados por los servicios antiterroristas. Para que la simiente de la radicalización se deposite en estos sujetos no es necesario visitar webs terroristas o de apología de la yihad, ni tan siquiera acudir a reuniones y tertulias de fundamentalistas. En estos individuos podría bastar el mensaje de un imán radical al que ocasionalmente escucharon en la mezquita o, simplemente, los *inputs* de la propaganda yihadista que a diario bombardea a cualquier ciudadano a través de la normal información mediática. Esta simiente de radicalización, por tanto, no dejaría rastros investigables, y germinaría hasta dar sus frutos “oculta” en un recóndito lugar de la mente de estos sujetos adonde ningún micrófono, confidente o investigador pueden acceder.

En segundo lugar, la actuación del lobo solitario conlleva la dificultad certificada por su propia denominación: actúa aisladamente, en solitario, prescindiendo de contactos con otros terroristas. Lo que significa que tampoco aquí van a encontrarse indicios “investigables”.

El tercer desafío deriva de los más recientes *modus operandi* escogidos por estos actores solitarios: el empleo de objetos de uso cotidiano como armas. Esta inquietante tendencia supone la sustitución de armas convencionales, cuya adquisición o tenencia son, *a priori*, siempre “investigables”, por objetos como cuchillos o vehículos cuya adquisición o tenencia no son nunca, *per se*, “investigables”. Una vez más, ausencia de pistas.

De todo cuanto ha sido expuesto podría deducirse a modo de corolario que la investigación, herramienta tremendamente eficaz frente al viejo terrorismo, encuentra complejas e inquietantes dificultades operativas ante la opacidad de los lobos solitarios del nuevo terrorismo. Lo cual abre el paso, como opción en el diseño de la respuesta antiterrorista, al fortalecimiento de la actividad preventiva.

### 3. MÁS Y RENOVADA PREVENCIÓN EN LOS AEROPUERTOS

Ante la comprometida situación de las herramientas investigativas los focos se centran, pues, sobre la prevención, esperando de ella soluciones que las fuentes vivas, las intervenciones telefónicas y los equipos de seguimiento parecen no poder aportar.

En ese nuevo papel emergente de la prevención, uno de los primeros debates planteados en el ámbito de la seguridad del transporte aéreo ha sido el de la necesidad de repensar la organización general de la seguridad aeroportuaria.

Este debate tiene su origen en el atentado contra el Aeropuerto de Bruselas (22.02.16) y las medidas adoptadas como consecuencia del mismo, en concreto el filtro de seguridad que las autoridades belgas decidieron implantar como paso previo para acceder a la terminal. Es decir, un filtro adicional en la zona pública situado antes del filtro que separa el lado tierra del lado aire.

Pues bien, un filtro semejante existía ya en el Aeropuerto Ataturk de Estambul cuando fue atacado por un comando yihadista el 28.06.16. Y lo que es más, antes de ese filtro previo dicho aeropuerto disponía de otro filtro para vehículos. Por ilustrarlo más gráficamente, un pasajero que pretenda embarcar en un avión en el Aeropuerto de Estambul debe someterse a tres controles de seguridad: un primer filtro selectivo de vehículos, seguidamente un filtro de seguridad para personas en el acceso a la terminal y por último el filtro para pasar al lado aire o zona restringida.

Los argumentos presentados a favor y en contra de esta arquitectura de seguridad en profundidad pueden condensarse a través de dos preguntas. La primera, acerca de sus efectos sobre la voluntad, la determinación de atentar de los terroristas. Evidentemente, y a la vista de los hechos, la respuesta es bastante obvia. Un mayor número de filtros de seguridad no es por ahora, ni en un futuro parece que lo vaya a ser, disuasión suficiente para los terroristas. La segunda pregunta versa, en cambio, sobre los resultados y las consecuencias de un ataque. Aquí resulta difícil dar una respuesta categórica, pero pueden esbozarse un par de ideas al respecto. De un lado, no deja de ser cierto que este tipo de dispositivos en profundidad aleja (interponiendo mayor distancia) la amenaza terrorista de las aeronaves y su pasaje, a la vez que permite adelantar la respuesta policial; en definitiva, se protege mejor el *core* del transporte aéreo, esto es, los aviones y sus pasajeros. De otro lado, como quiera que parezca plausible aceptar una mayor concentración humana en el lado aire de los aeropuertos, en cierto modo se reduce el potencial número de víctimas de un ataque.

En cualquier caso el debate sigue abierto y las dificultades estructurales y organizativas (y, dicho sea de paso, sus implicaciones económicas) que supone la implantación de tales dispositivos invitan a suponer que la cuestión no será resuelta en el corto o medio plazo.

#### 4. REACCIÓN Y ADAPTACIÓN

La actividad preventiva que exige este nuevo escenario debe ser capaz de responder tempestivamente a la evolución de la amenaza. También en este aspecto el atentado del Aeropuerto de Estambul constituye un buen repositorio donde recabar ideas.

Dejando aparte cuestiones relacionadas con la *business continuity* (si bien no puede sino celebrarse la rápida recuperación de las operaciones, en tan solo unas horas, frente a las dos semanas del caso belga), apenas unos días después del ataque el gestor aeroportuario turco puso en marcha una serie de medidas, entre las cuales van a destacarse dos.

La primera, la protección de las terminales con barreamientos de hormigón. Resulta curioso, cuanto menos, que esta medida se adoptase pocos días antes del atentado perpetrado en Niza (14.07.16), en el que se empleó un camión para atropellar a la multitud congregada en el paseo marítimo de esa localidad durante la celebración de la fiesta nacional francesa<sup>3</sup>. Al margen de esta anticipación proactiva en el diseño preventivo y sin entrar a barajar posibles hipótesis sobre la información (¿privilegiada?) disponible que motivó la adopción de tal medida –más allá del ánimo de impedir el alunizaje de vehículos bomba en la terminal–, lo cierto es que una nueva vulnerabilidad de las instalaciones aeroportuarias ha sido puesta de manifiesto. Y una nueva inquietud también: ¿cuántos aeropuertos europeos están preparados para impedir atentados como el de Niza o Berlín?

La segunda de las medidas dispuestas por las autoridades turcas que merece mención es el incremento de la presencia policial robusta en las instalaciones aeroportuarias, entendiéndose por robustez la articulación de servicios en patrullas, la protección de la fuerza mediante chalecos antiproyectiles y la dotación de armas largas. Y esto, que podría pasar inadvertido por la lógica simplista que anima la medida (a más amenaza más prevención) no es una cuestión baladí, porque denota una clara voluntad de reaccionar adaptando “cualitativamente” la respuesta a unos terroristas que, no está de más recordarlo, atacan indiscriminadamente masas de ciudadanos abriendo fuego con fusiles de asalto y lanzando granadas de mano para finalmente suicidarse con cinturones explosivos. Lo cual no es más que la réplica de los ataques *inghimasi* que, en el conflicto de Siria e Iraq, protagonizan combatientes paramilitares del DAESH al penetrar sin idea de retorno las líneas enemigas, esto es, para “inmolarse”.

#### 5. INTROSPECCIÓN AEROPORTUARIA

Por si de los ataques a los aeropuertos de Bruselas y Estambul no se derivasen bastantes nuevos desafíos a la seguridad del transporte aéreo, los últimos atentados perpetrados contras aeronaves han añadido al asunto una ulterior vuelta de tuerca con la introducción de la denominada amenaza *insider*.

El 31.10.15 un avión de bandera rusa de la compañía METROJET, en vuelo entre Sharm el Sheick y San Petersburgo, se estrelló en el desierto del Sinaí como consecuencia de la explosión de un artefacto, falleciendo las 224 personas que iban a bordo.

3 *Modus operandi* posteriormente reproducido en el atentado terrorista perpetrado en Berlín el 19.12.16, cuando un camión embistió a decenas de personas en un mercadillo de Navidad del centro de la capital alemana, dejando 12 muertos y medio centenar de heridos.

El 02.02.16 durante el vuelo de un avión de bandera griega operado por HERMES AIRLINES estalla un artefacto explosivo, obligando a la aeronave a realizar un aterrizaje de emergencia en el aeropuerto de Mogadiscio, de donde había despegado minutos antes; afortunadamente, solo falleció el terrorista.

En el primero de los atentados, según las informaciones disponibles, el artefacto explosivo estaba oculto en una lata de refresco. En el segundo, camuflado en un ordenador portátil. La pregunta, en ambos casos, es cómo consiguieron los terroristas pasar los filtros de seguridad con los artefactos explosivos. La respuesta, muy sencilla: los terroristas no pasaron los filtros de seguridad con los artefactos. En el primer caso, alguien, con toda probabilidad un empleado aeroportuario, colocó el artefacto en la bodega *bulk* de la aeronave. En el segundo, tal y como registraron las cámaras del CCTV de seguridad del aeropuerto de Mogadiscio, un operario entregó el ordenador al terrorista una vez superado el filtro de seguridad, ya en el lado aire.

Aunque podría esgrimirse que el nivel de seguridad AVSEC de los aeropuertos de origen de los aviones siniestrados no representa un estándar válido al que pueda referenciarse la seguridad de los aeropuertos europeos, la amenaza *insider* no solo está presente en aeropuertos de regiones con una historia de pobreza, radicalismo y conflicto<sup>4</sup>.

En cualquier caso no cabe duda que, por su gravedad, la amenaza *insider* no puede ser soslayada<sup>5</sup>. Y, una vez admitida, deben aceptarse todas sus consecuencias: los mecanismos de *vetting* que la normativa AVSEC contempla (SA-20 del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil) podrían resultar insuficientes para detectar y neutralizar la actividad *insider* en nuestros aeropuertos.

La radicalización de un individuo, como se ha visto, puede discurrir por cauces virtualmente indetectables a la acción de los servicios antiterroristas. Lo cual supone un *bypass* de las medidas articuladas en la SA-20, posibilitando hipotéticos escenarios en los que un sujeto debidamente autorizado por la normativa AVSEC se radicalice o incluso una vez radicalizado obtenga la preceptiva autorización.

La contextualización de la amenaza *insider* que aporta el perfil del autor de la masacre de Niza hace que estas situaciones pasen de ser consideradas “no descartables” a configurarse como “razonablemente probables”. Mohamed Lahouaiej-Bouhlel no solía acudir a la mezquita, no respetaba el ayuno durante el Ramadán y comía carne de cerdo con regularidad. Descrito por su entorno más cercano como un tipo solitario, este individuo consumía drogas y alcohol, era asiduo a locales nocturnos de baile latino y su vida personal estaba salpicada de episodios de agresividad social y violencia doméstica. Sin duda, su comportamiento se situaba en las antípodas del ideario fundamentalista y lo colocaba, consecuente pero erróneamente, fuera de la atención policial.

En la más que nunca guerra asimétrica que constituye la lucha contra el yihadismo suele caerse, inconscientemente, en la ingenuidad de aceptar como válido el

4 En un artículo titulado “Why the insider threat to airport security isn’t just Egypt’s problem”, Owen Matthews, colaborador habitual de Newsweek, sostiene esta tesis, presentando varios casos de incidentes *insider* en los aeropuertos de Newcastle (Reino Unido) y Wichita (USA). <http://www.newsweek.com/2016/06/03/egyptair-metrojet-flight-9268-airport-security-462784.html>

5 En 2015 el *Department of Homeland Security*, la TSA (*Transportation Security Administration*) y el FBI de los USA declararon la amenaza *insider* una prioridad. *White paper: The core of insider threat mitigation is identity & credential management*. [www.quantumsecure.com](http://www.quantumsecure.com). 2016.

arquetipo yihadista del imaginario colectivo: un tipo que no renuncia ni a los signos externos ni a las obligaciones religiosas que identifican su exacerbada y manipulada fe; si se prefiere, simplificando el asunto, alguien cuya presencia y modo de actuar preanuncian públicamente su militancia extrema.

Al igual que ETA, por citar un ejemplo a todos próximo, instruía a sus liberados para pasar desapercibidos en la sociedad, el DAESH aconseja a sus activistas que escondan su fe en Occidente<sup>6</sup>. Con toda probabilidad, en el caso del terrorista de Niza su perfil no era fruto de una acción consciente y buscada, pero la lección aprendida debe ser la misma. Deliberadamente o no, el perfil del yihadista se va a presentar, cada vez más, fuera de los patrones y clichés comúnmente esperados.

La SA-20, por tanto, es necesaria pero no suficiente. Además de su correcta aplicación<sup>7</sup> se requieren medidas adicionales que habiliten una más estrecha monitorización del personal laboral aeroportuario. Programas como CoPPRa (*Community Policing Prevention Radicalism & Terrorism*), puesto en marcha por AIRPOL, apostando por una directa implicación del mismo colectivo laboral aeroportuario como responsable en última instancia de su propia seguridad, permitirán recuperar y fortalecer la interacción de las fuerzas de seguridad con el ciudadano para, en definitiva, aportar una mayor profundidad en la detección temprana de elementos radicales<sup>8</sup>.

Y no solo eso. Además de un mayor alcance en el control, se requiere una ampliación de su extensión. Mantener una frontera entre el lado aire y el lado tierra para delimitar el coto del *vetting* supone, incomprensiblemente, debilitar la seguridad de una zona pública que, además de desarrollar su actividad cotidiana en constante simbiosis con la zona restringida, ha sido el escenario de la mayoría de los últimos atentados perpetrados contra instalaciones aeroportuarias.

Junto a esta mayor capacidad de *vetting*, se antoja que deben ser exploradas soluciones integrales de mitigación de la amenaza *insider*<sup>9</sup> y han de articularse otras

6 Son diversos los mensajes lanzados en este sentido, todos ellos amparados por la doctrina de la *taqiyya* que, basándose en diversos preceptos del Corán, permite la mentira y el engaño a los infieles para favorecer el islam, su conquista del mundo o la defensa individual de un musulmán. Sobre el asunto, véase, entre otros: Riga, Peter J. *ISIS, fundamentalism and Islam: insights into America's mortal enemies*. Authorhouse, 2015; Widlanski, Michael. *Battle for our minds: Western elites and the terror threat*. Threshold Ed., 2012.

7 En 2015 una auditoría realizada por el *Department of Homeland Security* de USA sobre los mecanismos de control de acreditaciones aeroportuarias de la TSA puso de relieve que 73 empleados aeroportuarios y de compañías aéreas habían conseguido sus acreditaciones a pesar de poseer antecedentes policiales relacionados con el terrorismo. Según el informe de la auditoría, estos errores habrían tenido como causa la imposibilidad de la TSA para acceder a toda la información antiterrorista que a nivel interagencias se dispone en USA. Abdullah, Halimah. (2015). *TSA Fails to ID 73 Airport Employees With Links to Terrorism*. <http://www.nbcnews.com/news/us-news/tsa-fails-identify-73-employees-terror-watch-lists-n371601>

8 Este programa está siendo implementado por las Unidades de Seguridad Aeroportuaria de la Guardia Civil de Madrid (Barajas) y Barcelona (El Prat).

9 Como la adoptada en el Aeropuerto Internacional de Richmond-Virginia. Este tipo de solución vincula, en un único sistema, la gestión de identidades y credenciales junto a las infraestructuras de seguridad aeroportuaria y herramientas de análisis predictivo, permitiendo, mediante la definición de una serie de indicadores de compromiso, detectar y dar respuesta a conductas sospechosas. Gelles, G. Gelles. *Insider Threat Mitigation. Considerations for Building an Industry Leading Insider Threat Program*. Deloitte Consulting. [http://aci-na.org/sites/default/files/aci\\_deloitte\\_presentation.pdf](http://aci-na.org/sites/default/files/aci_deloitte_presentation.pdf). <http://www.airportimprovement.com/article/richmond-intl-pitches-paper-saves-time-new-identitymanagement-software>

medidas adicionales al ámbito AVSEC, como por ejemplo inspecciones aleatorias de personal laboral o empleo de perros detectores de explosivos, tanto en la zona pública como en la restringida, cobrando, en este último caso, una crucial importancia su empleo en los reconocimientos preventivos de aeronaves.

Reconocimientos preventivos de aeronaves que, por cierto, han estado en el ojo del huracán tras el siniestro aéreo que el 19.05.2016 tuvo lugar en aguas del Mediterráneo, cuando un Airbus A-320 de la compañía EGYPTAIR, el ya fatídico vuelo MS804, se estrelló con 66 personas a bordo por causas aún no del todo esclarecidas.

El avión, con destino a El Cairo, partió del aeropuerto parisino Charles de Gaulle y cuando se encontraba a 280 kilómetros de la costa egipcia desapareció del radar. Poco antes, el sistema ACARS de la aeronave (sistema de información y dirección de comunicación) había emitido un mensaje automático alertando de la presencia de fuego en el interior de los baños del avión.

Los datos disponibles no descartaron en su día que el siniestro hubiera sido provocado por la explosión de un artefacto explosivo, pero tampoco lo confirmaron. Los ulteriores desarrollos de este dramático episodio quedaron marcados por la especulación cuando, en septiembre del mismo año, *Le Figaro* publicó que investigadores de la Gendarmería del Transporte Aéreo habrían encontrado posibles trazas de explosivo TNT en los restos del avión. Finalmente, el 15.12.2016 la especulación adquirió visos de realidad tras el anuncio oficial del Comité de Investigación de Accidentes Aéreos de Egipto: se confirmaba la presencia de residuos explosivos en los restos humanos de las víctimas.

Aparte del DAESH, el único beneficiado por la consolidación de la hipótesis de un atentado es el consorcio AIRBUS. Orillando estériles reflexiones sobre el interés del gigante europeo de la industria aeronáutica en descargar de sus espaldas cualquier responsabilidad del siniestro, los perjudicados son, una vez más, los aeropuertos.

El mismo día del incidente, antes de aterrizar en París, el MS804 había hecho escala en El Cairo (Egipto), Asmara (Eritrea) y Túnez (Túnez). Sin ningún tipo de datos disponibles, solo cabe conjeturar que la introducción de un artefacto explosivo en la aeronave podría haber tenido lugar en cualquiera de los cuatro aeropuertos. En los casos de Egipto, Eritrea y Túnez, el grado de actividad y presencia yihadista de esos países, de una parte, y los estándares de seguridad de sus aeropuertos, probablemente no ejemplares, de otra parte, explicarían lo (presuntamente) sucedido. En el caso de Francia, para más inri en el emblemático aeropuerto de Roissy-Charles de Gaulle, las explicaciones no terminan de convencer a nadie.

Que Francia está en el punto de mira del yihadismo resulta obvio, como lo es la excepcional y firme respuesta que las autoridades francesas están dando para luchar contra la barbarie que azota al vecino país. En el marco de esa respuesta, durante el año 2015 se revocó, por presentar signos de radicalización, la acreditación a 70 empleados aeroportuarios franceses (de un colectivo total de 85.000). Mas, a la vista de lo sucedido, esta medida no habría bastado. Desde luego ayuda a controlar el riesgo *insider*, sin embargo no lo neutraliza. La sospecha está ahí: el (presunto) artefacto bien pudo haber sido introducido durante la escala de la aeronave en París. También en cualquiera de las otras escalas, por supuesto. Pero no puede ni, sobre todo, debe descartarse la hipótesis más peligrosa: que el escenario de la acción fuese el aeropuerto parisino.

Por tanto, cabe hacer más, y en tal sentido lo pertinente sería complementar medidas como la anteriormente expuesta, la revocación de acreditaciones laborales aeroportuarias, con otras de distinta naturaleza enfocadas no tanto al control propiamente dicho de los *insiders* sino al de sus acciones. Como ha sido preanunciado, se está aludiendo a los reconocimientos preventivos de aeronaves, llevados a cabo entre la finalización de la limpieza y el inicio del embarque de pasajeros, para la búsqueda y localización de posibles artefactos explosivos.

Al margen de la preceptiva inspección atribuida a las tripulaciones que se desarrolla antes del inicio del embarque de pasajeros, las fuerzas policiales responsables de la seguridad aeroportuaria deben reconocer a fondo la aeronave. Especialmente en vuelos de compañías de bandera de Estados señalados por el DAESH (piénsese en Turquía o USA), y vuelos con destino o procedencia de esos Estados o con escalas en territorios donde el yihadismo cuenta con más implantación y apoyos. Para compensar el escaso tiempo disponible y maximizar la eficiencia de su acción, el equipo de inspección debe saber identificar los posibles lugares de ocultación de artefactos (por ejemplo en los lavabos o bajo los asientos) y recabar apoyos de unidades caninas adiestradas para la detección de explosivos. Parece plausible suponer que un reconocimiento de este tipo, de haberse llevado a cabo correctamente, habría eximido al aeropuerto Charles de Gaulle de muchas sospechas en el siniestro del MS804.

Con todo, el análisis de este trágico episodio no puede concluirse sin admitir que la presencia de residuos explosivos en los restos del avión no confirma inequívocamente la existencia de un artefacto explosivo. Durante las operaciones de rescate los restos de la aeronave se fueron disponiendo, a medida que se extraían del mar, sobre la cubierta de un buque de la marina de guerra egipcia<sup>10</sup>. La posibilidad de contaminación de los restos del avión y los cadáveres por los residuos explosivos que, con muy alta probabilidad, existen en la cubierta de una nave de guerra, abre un interrogante en el mismo instante de formular cualquier hipótesis.

Y el hecho de que hasta la fecha el DAESH no haya reivindicado el presunto atentado torna aún más turbio el asunto.

## 6. EL NUEVO ROL DEL AGENTE DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

El 20 de abril de 1999 dos estudiantes desequilibrados tirotearon a muerte a 15 compañeros y profesores e hirieron a otros 24 en la Escuela Secundaria de Columbine, Colorado. Sin ser, ni mucho menos, la más trágica de las masacres en centros educativos de los Estados Unidos, este incidente supuso un punto de inflexión en la respuesta policial a tan trágico tipo de ataques.

Efectivamente, tras una posterior revisión de lo sucedido, la actuación policial quedó en entredicho, al constatarse que las patrullas llegadas al lugar de los hechos se limitaron a acordonar la zona y se tardó demasiado en entrar en el edificio. El juicio crítico terminó por superar la doctrina hasta entonces indiscutida de cercar a los atacantes y aguardar hasta la llegada de unidades especiales (S.W.A.T.) y, en su lugar, constreñidos por una casuística marcada por el escaso margen de tiempo

---

10 Baum, Philip. (2016). *Special Report – MS804: explosive residue on victims confirmed*. *Aviation Security International – The Global Journal of Airport & Airline Security*.

disponible<sup>11</sup>, los departamentos de policía norteamericanos empezaron a instruir a sus agentes para actuar apenas se llegara al lugar del incidente, sin esperar refuerzos.

A este otro lado del Atlántico masacres como las del Liceo Gutenberg de Erfurt (2002) en Alemania, el Instituto “Jokela” de Tuusula (2007) y el Instituto Profesional de Kauhajoki (2008), ambos en Finlandia, y la Escuela Secundaria “Alberville” de Winnenden (2009), nuevamente en Alemania, irían catalizando las mismas transformaciones en la respuesta policial a este tipo de ataques en masa.

El breve *excursus* realizado en la trágica historia de los *school shootings* pone de relieve un paralelismo irrefutable con la respuesta al nuevo paradigma terrorista. Desde el inicio de un ataque yihadista hasta la intervención policial median escasos minutos y los protagonistas de esa primera respuesta no serán fuerzas especiales de intervención, sino agentes o patrullas territoriales, en el caso de los aeropuertos en servicio de custodia de sus instalaciones o de seguridad ciudadana.

Por tanto, el desafío de los agentes de seguridad aeroportuaria no estriba únicamente en asumir las responsabilidades asociadas al renovado –según ha sido descrito en este documento– papel de la prevención, sino también en arrogarse la carga de constituir la primera (y muy probablemente única) línea de defensa y reacción. Así las cosas, no será, en muchas ocasiones, el servicio de inteligencia quien alerte de la presencia del terrorista, ni un equipo especial de intervención quien le haga frente.

La reacción en estos escenarios, a menudo solapada con la detección –típicamente anunciada al grito de “*Allah Akbar*” y ráfagas de AK-47– plantea nuevas exigencias formativas en el personal que presta servicios de seguridad aeroportuaria. Sin duda, las capacidades operativas básicas de estos agentes permiten afrontar con garantía y solvencia la gran mayoría de escenarios policiales; sin embargo, tales conocimientos y aptitudes deben ser re-evaluados ante la extrema exigencia de un ataque terrorista perpetrado con el empleo combinado de armas automáticas y explosivos.

Sin ánimo exhaustivo, estas acciones yihadistas se caracterizan por el efecto sorpresa –desencadenamiento súbito y simultáneo, en ocasiones coordinadamente en varios focos–, un desarrollo muy dinámico –con movimiento continuo y dispersión de sus autores en busca del caos y la maximización de los efectos del atentado– y una ausencia de estrategia de huida –el ataque se prolonga en el tiempo hasta que los autores son abatidos o se “inmolan”–.

A todo ello hay que sumar la singularidad del teatro de operaciones, con puntos de alta concentración de pasajeros (piénsese en los filtros de acceso a la zona restringida o en los mostradores de facturación), presencia de pasajeros con movilidad reducida y menores (frecuentemente en grupo), y desconocimiento generalizado de rutas de escape.

11 De un estudio del *Advanced Law Enforcement Rapid Response Training Center (ALERRT)* de la Universidad del Estado de Texas, llevado a cabo sobre 84 casos de tiroteos masivos ocurridos en USA entre 2000 y 2010, se desprende que el tiempo medio de respuesta policial en este tipo de ataques ronda los tres minutos. Sin embargo–añade el mismo estudio– la mitad de los incidentes ya han concluido cuando la policía se persona en el lugar de los hechos. Goode, Erica. (2013). *In Shift, Police Advise Taking an Active Role to Counter Mass Attacks*. *The New York Times*. <http://www.nytimes.com/2013/04/07/us/in-a-shift-police-advise-taking-an-active-role-to-counter-mass-attacks.html>

Con tales condicionantes, y contando exclusivamente con el personal y medios presentes en el momento del ataque, el dispositivo de seguridad aeroportuaria ha de ser capaz de combinar la neutralización de los terroristas con la protección y evacuación de civiles. Lo cual supone, ya se ha señalado, un plus formativo del personal, esencialmente orientado al desarrollo de tácticas operativas *ad hoc* capaces de conjugar la evacuación de pasajeros y personal laboral con la contención, mitigación y neutralización del ataque<sup>12</sup>. El perfecto conocimiento del entorno para poder activar distintas vías de evacuación o zonas de resguardo, el empleo de armamento y medidas de autoprotección adecuadas (estudiando, por ejemplo, la viabilidad del uso de escudos balísticos), la coordinación interagencias y la articulación de programas que impliquen activamente al ciudadano deberían sustentar el contenido de esta formación y adiestramiento<sup>13</sup>.

## 7. A MODO DE CONCLUSIÓN: VOLUNTAD DE VENCER

Desde la Doctrina militar del año 1924, inspirada en la escuela militar francesa tras su experiencia en la Primera Guerra Mundial, hasta la actual Doctrina de 1976, derivada de la OTAN, los tres principios fundamentales de la guerra han variado sustancialmente con el paso del tiempo. Y sin embargo, uno de ellos ha permanecido siempre inmutable en la terna: la voluntad de vencer.

A medio plazo el colapso del DAESH parece inevitable. Todos los escenarios que se prospectan para el día después tienen un común denominador: el éxodo descontrolado de ex-combatientes. No resulta aventurado imaginar que gran parte de ellos, en una huida hacia adelante, cruzarán clandestinamente las fronteras europeas y acabarán instalándose entre el enemigo, Occidente, cobijados por radicales o familiares, cuando no bajo falsa identidad. Afrontar la amenaza de estas hordas de terroristas duramente adiestrados, curtidos en el combate y con un siniestro historial de atrocidades y barbaries con prisioneros y población civil, podría exigir de las sociedades europeas un grado de compromiso, resolución y firmeza solo parangonable al exhibido en las dos grandes guerras que asolaron el viejo continente durante el siglo pasado. Ofrecer “*sangre, esfuerzo, sudor y lágrimas*”, como en 1940 hiciera al pueblo británico Sir Winston Churchill, no sería del todo descabellado.

A esta metástasis del DAESH en territorio europeo seguirán recrudescidos sus últimos estertores –ese es el temor celado de muchos analistas– y se pondrá a prueba

12 En este sentido, en la Guardia Civil se está estudiando la viabilidad del denominado Proyecto PRAT (Patrones de Reacción ante Ataques Terroristas), cuyas siglas hacen referencia al Aeropuerto del Prat de Barcelona, eventual escenario de esta iniciativa pionera.

13 Además de los 105.00 agentes de policía formados desde la creación del ALERRT en 2002 (en 2013 el FBI consideró el currículum formativo del ALERRT como estándar nacional y lo incorporó a sus programas de enseñanza), por este centro de excelencia de la Universidad del Estado de Texas han pasado 86.500 civiles, en el marco del programa *Civilian Response to Active Shooter Events* (CRASE). En palabras del director del ALERRT, Dr. J. Pete Blair, “en ausencia de presencia policial, la respuesta de las víctimas supone la diferencia entre la vida y la muerte”. Así, en 16 de los 84 casos del estudio anteriormente citado, los civiles fueron capaces de neutralizar a sus agresores; en otros episodios su respuesta retardó y dificultó notablemente la acción del atacante, facilitando la posterior intervención de la policía. Diversos mensajes institucionales de Departamentos de Policía y Universidades de los USA, hasta del mismo *Homeland Security*, recomiendan a los civiles enfrentarse a sus atacantes si las opciones de escapar o esconderse no están disponibles. Goode, Erica. (2013). *op.cit.*

la fortaleza moral de los europeos, la preparación de sus capacidades antiterroristas y la resiliencia de sus infraestructuras, entre las cuales –no quepa la menor duda– los aeropuertos seguirán siendo un objetivo recurrente.

Porque, si los terroristas atacan el estadio Saint Denis de Paris, los aficionados al fútbol podrían dejar de ver partidos en directo y, en su lugar, seguirlos desde la televisión de sus hogares. Si atentan contra la sala Bataclán, los amantes de la música podrían dejar de ir a conciertos y, alternativamente, comprar discos. Incluso si se lanzan ataques contra el metro de Bruselas, autobuses en Londres o trenes en Madrid los ciudadanos podrían recurrir, en mayor o menor medida, a desplazarse con sus vehículos privados. Pero si los yihadistas siguen atacando aeropuertos o derribando aeronaves... ¿podríamos dejar de viajar?

En el mentado escenario del día después, tras el fallido califato, la coexistencia de actores solitarios “no fichados” con los para entonces recién llegados *former fighters* obligará a las fuerzas de seguridad de una parte, y según cuanto expuesto en este documento, a intensificar su actividad preventiva para detectar a los primeros y, de otra, para neutralizar a los últimos, a emplear todas y cada una de sus capacidades de investigación, tanto más cuando la tendencia de los ex-combatientes a asociarse en células será bastante probable.

Las medidas que hayan de adoptarse (las aquí propuestas y otras muchas que por brevedad expositiva quedan en el tintero), para la mejora del control y el desarrollo de instrumentos que refuercen la seguridad del transporte aéreo, deben articularse, obviamente, en un marco de exquisito respeto al conjunto de derechos y libertades que cimientan el modelo social europeo, en particular la protección de datos de carácter personal. No obstante, tampoco debe renunciarse, *a priori*, a eventuales cambios normativos que supediten el fin a los medios. Lo cual, anticipando voces críticas, no sería una cesión de libertad y privacidad en favor de la seguridad, sino en aras de la protección del más importante de los derechos, sin el cual todos los demás carecen de sentido: el derecho a la vida.

Y tampoco, en modo alguno, constituiría una abjuración de los principios y valores que vertebran el ideal europeo. Más bien, el compromiso solidario, responsable y consciente de una sociedad que afronta, con coraje y determinación, esta guerra declarada unilateralmente que es la yihad.

Si la guerra, como afirmara Clausewitz, no es más que un choque de voluntades<sup>14</sup>, tal compromiso no vendría más que a reafirmar nuestra voluntad de vencer.

## BIBLIOGRAFÍA

Abdullah, Halimah. (2015). TSA Fails to ID 73 Airport Employees With Links to Terrorism. <http://www.nbcnews.com/news/us-news/tsa-fails-identify-73-employees-terror-watch-lists-n371601>

Baum, Philip. (2016). Special Report – MS804: explosive residue on victims confirmed. Aviation Security International – The Global Journal of Airport & Airline Security.

Garrido Roca, Pedro. Seguridad aeroportuaria: respuesta de la Guardia Civil. Ponencia del Curso Avanzado de Seguridad Aeroportuaria – AENA. Barajas, 25.10.16.

14 Clausewitz, Carlo Von. (1832). De la Guerra. Ed. La Esfera, 2014.

Gelles, G. Gelles. Insider Threat Mitigation. Considerations for Building an Industry Leading Insider Threat Program. Deloitte Consulting. [http://aci-na.org/sites/default/files/aci\\_deloitte\\_presentation.pdf](http://aci-na.org/sites/default/files/aci_deloitte_presentation.pdf)

Goode, Erica. (2013). In Shift, Police Advise Taking an Active Role to Counter Mass Attacks. The New York Times. <http://www.nytimes.com/2013/04/07/us/in-a-shift-police-advise-taking-an-active-role-to-counter-mass-attacks.html>

Matthews, Owen. (2016). Why the insider threat to airport security isn't just Egypt's problem. <http://www.newsweek.com/2016/06/03/egyptair-metrojet-flight-9268-airport-security-462784.html>

Pérez Ventura, Oscar. Mustafá Setmarián: el ideólogo de la yihad moderna. Instituto Español de Estudios Estratégicos, 05/2014.

Riga, Peter J. (2015). ISIS, fundamentalism and Islam: insights into America's mortal enemies. Authorhouse.

Widlanski, Michael (2012). Battle for our minds: Western elites and the terror threat. Threshold Ed.

DARDO AVSEC 01/2015, 01/2016, 02/2016, 03/2016, 05/2016. Servicio de Costas y Fronteras, Dirección General de la Guardia Civil.

EUROPOL. (2016). Informe sobre la Situación y Evolución del Terrorismo.

White paper: The core of insider threat mitigation is identity & credential management. [www.quantumsecure.com](http://www.quantumsecure.com). 2016

[http://www.secureamericanow.org/inghimasi\\_isis\\_s\\_deadly\\_tactical\\_approach](http://www.secureamericanow.org/inghimasi_isis_s_deadly_tactical_approach)

<http://www.nbcnews.com/news/us-news/tsa-fails-identify-73-employees-terror-watch-lists-n371601>

<http://www.airportimprovement.com/article/richmond-intl-pitches-paper-saves-time-new-identitymanagement-software>

Fecha de recepción: 03/11/2016. Fecha de aceptación: 20/12/2016