



LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COMO OBJETIVO TERRORISTA

Luis M. Sánchez Gil
Criminólogo
sanchezcyf@gmail.com

El 28 de junio de 2016, alrededor de las 22:00 horas, el aeropuerto internacional Atatürk de Estambul (Turquía) era atacado por cuatro individuos. Esta acción, de naturaleza terrorista, generó múltiples daños materiales en la estructura de la edificación y un elevado número de víctimas. En un rápido estudio del acto terrorista se hallan dos cuestiones que no resultan sorprendentes para los analistas. La primera de ellas es que Turquía sea objetivo de un ataque terrorista. Un hecho que no resulta extraordinario, ya que desde noviembre de 2003 hasta la actualidad se han materializado dieciséis ataques terroristas de gran dimensión en suelo turco. En segundo lugar, la acción se efectuaba en un centro de transporte aéreo. Es-

ta circunstancia no era inusual ni tampoco invitaba a desvincular su atribución a un grupo terrorista de inspiración religiosa. Sin mayor retroceso, el 22 de marzo de 2016 el aeropuerto de Zaventem, en Bruselas (Bélgica), era objeto de un atentado terrorista. Pero las acciones de estas organizaciones armadas no solo se dirigen a las infraestructuras sino que, también, se han proyectado contra los propios medios de transporte (sirva de ejemplo paradigmático el caso de los ataques del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos). Cabe resaltar que, además de las infraestructuras y medios de tráfico aéreo, los ataques terroristas se centran en otros tipos de transporte, tales como trenes o autobuses.



Los centros de transporte público y sus medios reúnen una serie de características que los convierten en espacios atractivos para la ejecución de un atentado. Entre estos aspectos resaltan algunos que se apuntan y analizan a continuación.

En primer lugar cabe señalar que son espacios públicos por los que diariamente transita un elevado número de personas. Ante esta realidad, tanto los centros como los medios de transporte, se perfilan como lugares en los que los agentes terroristas pueden cumplir la máxima de lograr un elevado número de víctimas en una sola acción. El “nuevo terrorismo”, cuyo prototipo ha sido la organización terrorista Al Qaeda (AQ) –actualmente desplazada de este papel por el Daesh–, se caracteriza (entre otras cuestiones) por buscar niveles de violencia desproporcionados y alcanzar objetivos indiscriminados, logrando una mayor letalidad que el denominado “viejo terrorismo” (Blanco y Cohen, 2016), cuyo mayor exponente en nuestro país lo constituye la

banda terrorista *Euskadi Ta Askatasuna* (ETA). De esta manera, los grupos terroristas actuales han invalidado parcialmente aquella famosa cita del experto Brian M. Jenkins en la que señalaba que «el terrorismo no quiere mucha gente muerta, sino mucha gente mirando» (Ruíz de Azcárate, 2015, p. 6). En el transcurso de los últimos años, formaciones como AQ e individuos afines a su ideología, han reescrito con sus acciones la citada frase, que podría ser formulada de la siguiente manera: el terrorismo quiere a mucha gente muerta, para tener a mucha gente mirando. Los terroristas han afianzado la lección aprendida de que conforme más elevada es la letalidad de sus actos, mayor es la repercusión mediática que se genera entorno a los mismos y –a su vez– se produce un aumento en el impacto que causan en la población.

Además, el uso de los servicios de transporte público es necesario en la rutina de muchos ciudadanos. Esta circunstancia provoca un aumento en el impacto psicológico que un atentado –contra uno de estos centros– puede originar en sus usuarios, ya que muchos percibirán cómo cada día su vida se encuentra amenazada sin poder evitar la exposición al peligro.

Los centros de transporte son parte de la red de infraestructuras críticas de los estados y de su buen funcionamiento depende parte importante de la economía de los mismos. Cuando se produce un ataque contra

Ilustración 1: Fuente: Yeni Şafak



ellos las consecuencias no se concretan únicamente en una disminución del turismo –como puede ocurrir en el caso de acciones proyectadas contra otras infraestructuras tales como hoteles, espacios de ocio, etc.– sino que además se ve afectado todo lo que requiere del servicio de transporte menoscabado, pudiéndose generar grandes daños en la esfera económica.

Los accesos a estaciones de metro, trenes de cercanías, etc. se convierten en una medida utópica difícil de articular en la realidad. De tal manera que se hace necesaria la búsqueda de un equilibrio entre seguridad y fluidez en los servicios que, a su vez, conlleva la asunción de determinados riesgos. No obstante, el nivel de seguridad es un parámetro dinámico que se fija en función del grado de amena-



Ilustración 2: Fuente: BBC

A los factores anteriormente expuestos, hay que añadir que la implementación de niveles extremos de seguridad en los medios de transporte público no está bien valorada por gran parte de quienes los emplean, debido a que conlleva una ralentización en la actividad de los servicios de transporte, incrementando los costes de tiempo –especialmente– en las grandes ciudades. De acuerdo con esto, la realización de minuciosos controles en los acce-

za presente, atendiendo a las dimensiones de espacio y tiempo. En consonancia a esta circunstancia aparece la etiqueta de *soft targets* (objetivos blandos), con la que se designan aquellos espacios, colectivos, etc. que presentan cierta facilidad para ser objetivo de acciones terroristas. En términos generales, las infraestructuras de transporte público tales como aeropuertos, estaciones de tren, metro, autobús, etc., además de los propios medios,

pueden constituir *soft targets* para las organizaciones terroristas.

A pesar de que hasta este momento se han analizado los transportes públicos de forma generalizada, no todos los servicios son igual de vulnerables, ni tienen la misma probabilidad de convertirse en objetivos terroristas y, en caso de serlo, tampoco contienen un potencial de riesgo similar. Así, por ejemplo, cuanto mayor es el número de usuarios en un tipo de transporte mayores dificultades se presentarán en sus controles de seguridad. Además concurren otras circunstancias como que los pasajeros no puedan abandonar el medio en cualquier momento del viaje (hecho que no es factible para los viajeros de un avión pero, por ejemplo, sí para los de un autobús). Otro factor importante es el lugar por el que discurre el servicio de transporte, no concretándose igual las consecuencias de un atentado en un tren de cercanías que de un ataque en metro, debido a que –este último– circula por vías subterráneas. Muchas organi-

zaciones terroristas son conscientes de ello así, por ejemplo, tras los ataques a los trenes de cercanías en Madrid (el 11 de marzo de 2004) una célula terrorista asentada en España se dedicó a organizar un atentado contra el metro de Barcelona, con la finalidad de causar un daño mayor que en la acción precedente. La explicación radica en que los terroristas observaron cómo los servicios sanitarios tuvieron un rápido acceso a la zona (salvando la vida de numerosas víctimas), pretendiendo –con una acción en el metro– dificultar dichas labores asistenciales. Luego las amenazas no se proyectan de igual forma contra todos los medios de transporte o infraestructuras, ni derivan (en el supuesto de hacerse efectivas) en las mismas consecuencias.

En definitiva, las infraestructuras de transporte público se dibujan como objetivo de grupos y agentes terroristas. Los estados son conscientes de esta circunstancia y, en el caso español, así es reconocido por el Centro Nacional para la Protección de Infraestructuras Crí-

Ilustración 3: Fuente: CNPIC



CNPIC

CENTRO NACIONAL DE PROTECCIÓN
DE INFRAESTRUCTURAS CRÍTICAS



ticas (CNPIC) que –con dependencia de la Secretaría de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior– se encarga de «impulsar y coordinar los mecanismos necesarios para garantizar la seguridad de las infraestructuras que proporcionan los servicios esenciales a nuestra sociedad» (CNPIC, 2016). Dentro de esta institución se dedica una importante parte del esfuerzo a la seguridad y protección del transporte. Por otro lado, dentro del Plan de Prevención y Protección Antiterrorista se contemplan algunas medidas generales destinadas a la protección de estos lugares, teniendo en consideración el Nivel de Alerta Antiterrorista (NAA) presente en

cada momento, y cuyas medidas a adoptar vinculan a las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado. Además, algunos países de nuestro entorno, tales como Francia, Bélgica, etc., han apoyado los servicios de seguridad y protección de las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado con patrullas de miembros de sus fuerzas armadas.

En conclusión, los estados deben concentrar su esfuerzo en implementar eficazmente las medidas de protección de las infraestructuras y medios de transporte, a fin de alcanzar un equilibrio óptimo entre seguridad y eficiencia en los servicios. ■

Los estados deben concentrar su esfuerzo en implementar eficazmente las medidas de protección de las infraestructuras y medios de transporte, a fin de alcanzar un equilibrio óptimo entre seguridad y eficiencia en los servicios.

REFERENCIAS

- Blanco Navarro, J. M. y Cohen Villaverde, J. (2016). *Viejo y Nuevo Terrorismo*. Centro de Análisis y Prospectiva de la Guardia Civil. Recuperado el 11 de julio de 2016 de http://intranet.bibliotecasgc.bage.es/intranet-tmpl/prog/local_repository/documents/17873.pdf
- Centro Nacional para la Protección de Infraestructuras Críticas. Secretaría de Estado de Seguridad. Ministerio del Interior. (2016). Recuperado el 11 de julio de 2016 de <http://www.cnpic.es/index-2.html>
- Ruiz de Azcárate Casteleiro, J. (2015). *Islam, terrorismo y medios de comunicación*. Instituto Español de Estudios Estratégicos [Documento Opinión]. Recuperado el 11 de julio de 2016 de http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEE083-2015_Islam_Terrorismo_MediosComunicacion_J.Azcarate.pdf