



Terrorismo yihadista salafista y actividades ilícitas en el Mediterráneo Occidental

Carlos Echeverría Jesús

Análisis nº 8336

17 de diciembre de 2010

Los tráficos ilícitos que encontramos en el Mediterráneo Occidental forman parte de lo que en la década de los noventa del siglo XX se denominaron como “nuevos riesgos”. Reacios a considerar amenazas a desafíos de seguridad que como la inmigración irregular de una determinada envergadura, el tráfico de drogas, el tráfico de armas, el lavado de dinero o el tráfico de objetos robados, venían siendo tratados por las fuerzas de seguridad interior de los distintos países, la globalización y su vinculación a otros fenómenos como el terrorismo yihadista harían de ellos auténticas amenazas a la seguridad y los introducirían en muchos casos en el ámbito de la defensa obligando a las fuerzas armadas a ocuparse, en algunos escenarios concretos, también de ellos.

El Mediterráneo Occidental, como subregión donde el contacto Norte-Sur es inmediato y, además, dramático en términos de contrastes, es propicio para que estos tráficos ilícitos se desarrollen. Por otro lado, el hecho de que el Magreb de los cinco Estados más Egipto constituyan una zona intermedia entre la rica e integrada Europa comunitaria y la fraccionada y convulsa África Subsahariana ha hecho que los riesgos y amenazas que en términos de tráficos ilícitos desafían a los países europeos desafíen también, tanto o más, a los norteafricanos. La proliferación de estos tráficos se ve agravada por el hecho de que coexisten con una importante amenaza terrorista que ha empezado a converger con ellos: la de Al Qaida en las Tierras del Magreb Islámico (AQMI).

1. Los tráficos ilícitos en el Mediterráneo Occidental

Siendo los más visibles los de seres humanos y de drogas, ambos en dirección sur-norte, no hemos de perder de vista que estos y otros tráficos ilícitos – de armas o de objetos robados, entre otros, siendo ambos ejemplos más importantes en su dirección norte-sur que contrasta con los anteriores – coadyuvan a dibujar un escenario en el que los terroristas yihadistas salafistas han venido aprovechándose de esas actividades para reforzar sus capacidades. Veamos a continuación los elementos identificadores de dichos tráficos para comprender mejor cómo los terroristas se aprovechan o podrían aprovecharse de ellos.

1.1. Tráfico de seres humanos

Destacaremos en este subepígrafe las rutas terrestres y las marítimas de acceso a Europa por parte de inmigrantes irregulares, siendo esta la expresión utilizada por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) de la ONU.

El telón de fondo de nuestro análisis presenta un escenario de inmigración irregular Sur-Norte mucho menos masificado desde la perspectiva europea conforme pasan los años, pero lo destacable es que los flujos aún cuando son más modestos siguen manteniéndose, la presión particularmente de irregulares subsaharianos hacia el Magreb y hacia Europa – además de la de asiáticos que utilizan el Magreb como vía intermedia de acceso a territorio

comunitario – perdurará y con todo ello se seguirá haciendo necesario reforzar las respuestas nacionales y multilaterales para hacerle frente.

Para el caso español las llegadas de irregulares desde las fronteras meridionales se han visto reducidas desde las 14.000 de 2008 y las 7.200 de 2009 hasta las 1.800 contabilizadas entre enero y septiembre de 2010.

De las rutas terrestres hemos de destacar fundamentalmente dos: una, la que va a través de Níger y Malí hacia Argelia y Marruecos, con puntos clave ya en la última etapa como la ciudad argelina de Maghnia y la marroquí de Uxda; y la otra, estimulada en tiempos recientes, la que viene desde Camerún, por Cabo Verde, Senegal y Mauritania subiendo hacia el Sáhara Occidental y Marruecos. En términos de interconexión con AQMI, grupo que va haciéndose progresivamente beneficiario de las actividades ilícitas en la zona que son preexistentes a su despliegue, es sin duda la primera la que despierta un mayor interés para nuestro estudio.

En lo que a Marruecos respecta, en mayo de 2010 se estimaban en unos 10.000 los irregulares establecidos en Marruecos a la espera de una oportunidad para saltar a Europa, unos 700 de ellos en Uxda y sus alrededores. Interesante es destacar que el 18 de mayo de 2010 se ha producido el primer intento de entrada masiva – una quincena de subsaharianos – en la Ciudad Autó-

noma española de Melilla desde noviembre de 2008.

De las rutas marítimas destacamos las que son en buena medida continuación de las terrestres: Estrecho de Gibraltar, Mar de Alborán y tramo entre Argelia y el archipiélago de las Islas Baleares, para el caso español, y el Canal de Sicilia y pequeñas islas como Lampedusa, Pantelaria y otras para el caso italiano. Además de estas rutas surcadas por pateras, cayucos y otros tipos de embarcaciones aún más precarias en las que se desplazan los irregulares, en ocasiones se interceptan barcos que proceden directamente del Golfo de Guinea y que buscan destinos varios en el sur de Europa. De hecho, a lo largo de toda la presente década barcos alquilados en diversos puntos entre Namibia y Senegal, en ocasiones buques pesqueros en servicio, han servido para llevar al archipiélago español de Canarias o bien directamente a la península e incluso a destinos mediterráneos más lejanos a irregulares subsaharianos o de otros orígenes: entre 2001 y 2006 nueve barcos alquilados de ese tipo llevaron a Canarias a alrededor de 1.300 irregulares. La Guardia Civil española interceptó un pesquero procedente del Golfo de Guinea y con destino a Italia o Grecia, con 220 irregulares asiáticos a bordo en aguas de Cádiz en junio de 2006 gracias a que sufrió una avería. Dando un salto en el tiempo, el 3 de septiembre de 2010 un pesquero de Sierra Leona llegaba al puerto de Las Palmas con 10 irregulares a bordo mostrando que esta fórmula de acceso perdura.

Con la creación en 2004 de la Agencia Europea para el Control de las Fronteras (FRONTEX), cuyo Consejo de Administración se reunió el pasado 3 de febrero en Madrid, en el marco de la Presidencia española de la UE, la labor disuasoria ha mostrado sus resultados. Los cayucos hacia Canarias procedentes de Mauritania y de Senegal constituyeron un desafío central en 2006 y 2007, motivando en buena medida la activación de FRONTEX y la celebración de dos Seminarios internacionales euroafricanos codirigidos por España y Marruecos así como de otro en el marco de la Unión Africana (UA), impulsado por Argelia y celebrado en Libia. En los últimos años el efecto combinado de la labor de los servicios de control españoles, de la labor de FRONTEX, de la colaboración con países como Marruecos, Argelia y Mauritania, del endurecimiento de la legislación de extranjería española y del impacto de la crisis económica global en nuestra economía han visto reducirse los flujos de irregulares que llegan a nuestro país por sus fronteras meridionales. No obstante los flujos intra-africanos siguen alimentando el Magreb de subsaharianos que buscan llegar a Europa y la presión se mantiene pues tanto en los Estados magrebíes como en los países meridionales de Europa.

De los intentos de entrada irregular en España por las fronteras terrestres (Ceuta y Melilla) y marítimas meridionales (Canarias-Península-Baleares) en los últimos meses podemos extraer algunos datos útiles para ubicarnos. Entre enero y el 15

de julio de este año sólo desembarcaron en las costas españolas una treintena de pateras con no más de 400 irregulares a bordo. En septiembre se ha dado un repunte significativo, con 330 irregulares en una veintena de embarcaciones en el Mediterráneo y desde agosto el repunte ha sido también significativo en las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla. En Melilla – donde la Guardia Civil rescataba el 11 de agosto en aguas marroquíes a 10 subsaharianos – destacaremos el intento terrestre de 7 cameruneses a fines de septiembre, que llegaron a saltar la valla ante la actitud impasible de los vigilantes marroquíes. En Ceuta destacan el salto de la valla por cuatro guineanos este 5 de noviembre, la llegada de cinco subsaharianos en balsa el 24 de septiembre o la de 12 el 27 de agosto como ejemplos ilustrativos. A Canarias sólo llegaban en los seis primeros meses de 2010 seis embarcaciones, habiendo caído la inmigración irregular en el archipiélago un 75,5% en 2009 con respecto al año anterior. Por otro lado, la proliferación de embarcaciones argelinas – generalmente pequeñas y rígidas - hacia las costas españolas comenzó hace tres años en dirección a Baleares. Más recientemente destacaremos a título de ejemplos una con 14 personas que partió el 11 de abril de 2010 desde Orán hacia Almería, ahogándose 11 de sus tripulantes, u otra con 15 personas que llegaba a Mallorca a principios de octubre. Finalmente, la llegada a Motril el pasado 28 de agosto de 57 irregulares, la mayoría de ellos de Somalia y de Bangladesh, lugares ambos de agu-

do activismo yihadista salafista, supone una novedad en cuanto al origen de los irregulares y podría explicarse probablemente por el progresivo cierre de las fronteras marítimas italianas por el efecto combinado del control de sus medios de seguridad y por la creciente colaboración de Libia.

En efecto, en lo que a la ruta entre Libia e Italia respecta recordaremos que cuando en 2006 y 2007 los cayucos de África Occidental llegaban masivamente a Canarias barcos con centenares de irregulares procedentes de países africanos y asiáticos lo hacían a Sicilia y a otros destinos italianos. Desde que el 30 de agosto de 2008 Libia e Italia firmaron un amplio Tratado de Amistad la cooperación en materia de lucha contra la inmigración irregular se ha profundizado entre ambos países. Cuando en junio de 2010 las autoridades libias decidían expulsar del país a los efectivos del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) estos tenían censados en Libia a 12.000 irregulares a los que prestaba auxilio. El bloqueo de esta población en suelo libio se había intensificado desde que en 2009 Italia extremó sus medidas de control en el mar devolviendo a aguas libias a las embarcaciones con clandestinos. Recordemos finalmente que durante su última visita oficial a Italia, en septiembre de 2010, el Coronel Muammar El Gaddafi ha pedido a la UE 5.000 millones de euros para seguir asegurando en los próximos años las fronteras frente a los flujos de irregulares.

1.2. Tráfico de drogas

Cuando hace ahora un década el Observatorio Geopolítico de las Drogas evaluaba la importancia de la producción marroquí de hachís describía pormenorizadamente cómo se habían venido utilizando por parte de sus traficantes las vías tradicionales de entrada en Europa del tabaco de contrabando. En 1997 Marruecos era el principal abastecedor de hachís de Europa, la producción era calificada de industrial y copaba el 35% del mercado mundial y el 60% del mercado europeo. Otros productores importantes eran entonces Afganistán, Pakistán y Líbano.

El Gobierno marroquí había declarado la guerra a la producción de hachís en 1992 y luego reforzó las medidas en 1996, pero la lucha es difícil si consideramos que el valor de la producción de hachís es 10 veces superior al de la de los cereales y 7 u 8 veces superior al de la del olivo. Por su mayor rentabilidad se dedican además las mejores tierras a su cultivo. A fines de 2006 unas 89.900 familias vivían en Marruecos del cultivo de cannabis.

En noviembre de 2008 se hacía inventario en el marco de la Estrategia Nacional de Lucha contra la Droga y el estado de la cuestión estaba marcado por una importante reducción - del 55% - en la superficie dedicada al cultivo del cannabis: de las 134.000 hectáreas dedicadas a ello en 2003 se había pasado a 60.000 en 2008, y para 2009 el objetivo era reducirlas hasta las 50.000. En 2008 las

fuerzas de seguridad marroquíes intervinieron 88 toneladas de cannabis. La Estrategia marroquí prevé, con gran optimismo, que en 2018 habrá conseguido acabar con los cultivos. Gracias a este esfuerzo, en 2008 Marruecos había descendido según la Oficina de la ONU contra las Drogas y la Delincuencia Organizada (UNODC, en sus siglas en inglés) del primer lugar como productor al segundo, superado por Afganistán.

Las redes de distribución son veteranas en suelo europeo y se adaptan junto con las marroquíes a los medios de las fuerzas de seguridad europeas y magrebíes para burlar la vigilancia de estas. A fines de los noventa estas redes seguían colocando hachís en diversos puertos del Mediterráneo y en Holanda y planeadoras, entonces con base fundamentalmente en la colonia británica de Gibraltar, llevaban la droga desde Marruecos hasta las playas de Cádiz o Málaga para ir subiendo a las de Almería, el Levante e incluso Cataluña. Más recientemente las planeadoras, cada vez más avanzadas, han venido partiendo de la Mar Chica, junto a Melilla, llegando a toda velocidad hasta el sur de Cataluña.

En noviembre de 2008 era desmantelada una gran red de tráfico de hachís en el Algarve, en el sur de Portugal, interceptándose 2 toneladas de resina de cannabis. En Marruecos, en el mismo mes de noviembre de 2008, la Policía interceptaba 2 toneladas de hachís ocultas en botes de mermelada con destino

a España. En la misma fecha, de los más de 200 presos españoles en cárceles marroquíes la inmensa mayoría lo estaban por tráfico de drogas. En enero de 2009 la Policía marroquí realizaba la mayor redada antidroga efectuada hasta entonces en el norte del país siendo 109 los detenidos, perteneciendo 76 de ellos a las fuerzas armadas y de seguridad. Precisamente para evitar filtraciones, esta operación había sido liderada por la Brigada Nacional de Policía Judicial dejando incluso al margen a la Brigada de Estupeficientes.

Junto al tráfico tradicional de hachís se ha añadido en los últimos años la cocaína de América del Sur, la cual entra en los mercados europeos desde el mar - aunque cada vez hay más interceptaciones de barcos en alta mar - y de forma creciente por aire. La ruta africana adquiere cada vez más importancia y si ya en los noventa la cocaína entraba en Europa desde aeropuertos de Nigeria y de Ghana hoy entra por el pasillo de Guinea Bissau o los aviones aterrizan en lugares desérticos de Malí y de Mauritania. Por Guinea Bissau pasaría hoy más del 25% de la cocaína que se consume en Europa convirtiéndose así este en el primer narco-Estado africano. En cuanto a los aviones que vienen de Colombia y de otros lugares de Suramérica, el responsable de la Oficina Nacional de Lucha contra las Drogas y las Toxicomanías (ONLDT) argelina, Abdelmalek Sayah, afirmaba a principios de noviembre de 2010 que cada uno de ellos transporta una media de 4 toneladas de cocaína.

La mayor operación marítima contra el narcotráfico en los últimos 10 años acaba de producirse, el 12 de noviembre de 2010, con la interceptación por la Agencia Tributaria española de un pesquero a 70 millas de la costa marroquí con 20.000 kilos de hachís a bordo. Con esta operación, conocida como "Operación Teleno", se ha desarticulado una ambiciosa red que conectaba el tradicional triángulo formado por Marruecos, España y Holanda. Por otro lado, la "Operación Mar del Sur" de la Guardia Civil y la Agencia Tributaria intervenía en julio de 2010 en un velero 2.666 kilos de cocaína y 1.200 kilos de hachís. Una red de tráfico de hachís marroquí hacia Europa había diseñado esta sofisticada vía de acceso para la cocaína en Europa a través de un barco que recogía la droga de una embarcación nodriza en el Atlántico. Cabe destacarse que en el marco de la "Operación Mar del Sur" se han realizado detenciones en Tenerife, Melilla, Málaga y Almería.

En lo que a la heroína respecta, en los noventa Senegal, Nigeria o Ghana eran destinos intermedios para esta droga procedente de Asia que luego era llevada hacia Europa por aire o por mar, utilizándose sobre todo pasadores nigerianos. Por mar las mafias turcas y libanesas llevaban también la droga a Europa a través del Mediterráneo y podemos afirmar que parte de estas redes siguen estando operativas en la actualidad y lo que ha cambiado ha sido el origen de la droga: la heroína viene ya fundamentalmente de Afga-

nistán frente a la que hace dos décadas procedía del Triángulo de Oro.

1.3. Otros tráfico

En este apartado es importante referirse no tanto a cuestiones marginales como la “economía de frontera” a pequeña escala entre Argelia y Marruecos, realizada aunque la línea divisoria terrestre esté formalmente cerrada desde 1994, y en la que la gasolina subvencionada argelina pasa de contrabando a suelo marroquí y desde Marruecos lo hacen productos de consumo varios hacia Argelia, sino a otras que como el tráfico de armas o el de productos robados a gran escala constituyen un problema de seguridad para todos, máxime en momentos en los que el terrorismo de AQMI es particularmente incisivo en el sur, en la franja saheliana.

La necesidad de luchar contra el tráfico de armas ya fue evocado en la reunión de Ministros de Defensa 5+5 celebrada en Trípoli el 4 de julio de 2009, y el año anterior la 12ª Conferencia de los Ministros del Interior del Mediterráneo Occidental (CI-MO), reunida en Nuakchott en mayo de 2008, había decidido crear un grupo de expertos para estudiar la conveniencia de organizar un sistema de alerta temprana ante el robo de explosivos, armas o materiales susceptibles de ser utilizados en actos terroristas y tras la evasión y fuga de terroristas.

El tráfico de armas y de dinero sucio es particularmente preocupante en las fronteras meridionales magreb-

íes que limitan con el Sahel, agravándose en términos de amenaza desde el momento mismo en que AQMI ha deslocalizado buena parte de sus actividades criminales a esa zona. El contrabando y el bandidismo han sido y son actividades características de la zona, y a ello hemos de sumarle en tiempos más recientes – desde 2003 – la realización de secuestros de occidentales y el cobro de jugosos rescates por los mismos. Hoy se estima que el 90% de la financiación de AQMI procede ya de esta actividad, teniéndole además que sumar lo que obtienen por proteger el tráfico de drogas y por otras actividades ilícitas. El negocio de los secuestros en el Sahel se ha incrementado un 150% entre 2008 y 2009 y, gracias a ellos, se estima que AQMI es ahora incluso más rica que su inspiradora “Al Qaida Central”: hasta la fecha la primera habría obtenido alrededor de 25 millones de dólares sólo con el pago de rescates mientras que diversos expertos en los aspectos financieros del terrorismo yihadista cifran en entre 5 y 10 millones de dólares los activos financieros actuales de la cúpula de Al Qaida en Pakistán. Dicho esto no debemos de olvidar la importancia del tráfico desde el norte hacia el sur, incluyendo no sólo las armas y otros materiales sensibles (sistemas de comunicaciones y aparatos de visión nocturna, entre otros) sino también los recursos financieros y la documentación falsificada que facilita la actividad terrorista y que tienen su origen en diversos países europeos donde la redes de apoyo de AQMI están bien enraizadas.

Recordemos que en los noventa los grupos terroristas que actuaban en Argelia obtenían buena parte de su armamento en otros países magrebíes y africanos, destacándose Marruecos, Libia y Malí, pero también en Europa o eran directamente facilitados por Irán desde barcos navegando por el Mediterráneo. En el sur del Magreb las armas venían de Malí, de Níger o de Chad y parte de ellas eran remanentes no destruidos de los arsenales utilizados en las revueltas de los Tuareg en años anteriores. El Pacto Nacional entre los rebeldes Tuareg y el Gobierno de Bamako, firmado en 1996 gracias a la mediación argelina, llevó a la desmovilización de muchos combatientes y a la entrega de armamento que luego era destruido de forma supervisada, pero parte de las armas nunca tuvieron ese fin. Hoy, con los fondos obtenidos de los secuestros AQMI puede disfrutar de importantes medios logísticos y de comunicaciones así como de armamento que le ha venido permitiendo atacar a efectivos militares de Malí, de Mauritania y de Argelia en los últimos meses. En una operación militar llevada a cabo por Mauritania contra efectivos de AQMI en septiembre de 2010 ha debido de utilizar incluso efectivos aéreos, desconociéndose el resultado exacto de la misma. Finalmente, el que hoy AQMI siga siendo capaz de capturar rehenes y de mantenerlos a buen recaudo, escapando a los medios electrónicos de control desplegados por potencias locales y ajenas a la región, dice mucho sobre sus capacidades y sobre los fondos financieros de que

dispone para comprar fidelidades en la zona.

Todo ello nos muestra que la zona del Sahel sigue ofreciendo hoy importantes lagunas en términos de seguridad, como ocurría en los años noventa, y el desembarco en el mismo de AQMI es una muy mala noticia para todos. Las fuerzas de seguridad de Francia e Italia informaban en 2008 a la Oficina Europea de Policía (EUROPOL) de las intensas actividades de elementos de AQMI en ámbitos como el tráfico de drogas y la falsificación de dinero y de tarjetas de crédito. El problema adicional está en que AQMI ha heredado las eficaces redes de financiación terrorista del Grupo Islámico Armado (GIA) y del Grupo Salafista para la Predicación y el Combate (GSPC) tanto en suelo magrebí como europeo, redes que pudieron canalizar los fondos obtenidos del “trabendo” (contrabando) generalizado de los años noventa y que luego no han hecho sino adaptarse a las actividades propias de la delincuencia más sofisticada para seguir alimentando la amenaza terrorista.

2. Los mecanismos de respuesta

Entre los medios antiterroristas es evidente que los nacionales son los prioritarios, seguidos de algunos bilaterales y de diversos marcos multilaterales que ofrecen, estos últimos, algunas potencialidades a destacar. En el Mediterráneo Occidental los bilaterales son destacables aunque en algunos casos, como son el hispano-marroquí o el argelino-

marroquí, estos se ven afectados por la evolución a veces negativa de las relaciones (recuérdese por ejemplo la interrupción de las patrullas mixtas Guardia Civil-Gendarmería Real en agosto y septiembre de 2010). El 16 de noviembre de 2010 se ha firmado un Acuerdo en Madrid por parte de los Ministros de Interior de España y de Marruecos para reforzar la cooperación en los tres pilares fundamentales de interés común en materia de seguridad: el terrorismo, la inmigración irregular y el tráfico de drogas. Una de las medidas más visibles de este reforzamiento de la cooperación bilateral previsto será la creación, siempre que las relaciones bilaterales no se deterioren aún más, de dos comisarías conjuntas, una en Algeciras y la otra en Tánger, en la línea de las que existen desde hace años entre España y Francia.

En la 29ª Sesión del Consejo de Ministros de Asuntos Exteriores de la Unión del Magreb Árabe (UMA), celebrada en Trípoli a fines de diciembre de 2009, el Ministro marroquí insistía en la necesidad de que la UMA sirviera para proteger a la región contra las amenazas de seguridad. Lamentablemente este marco subregional árabe se viene mostrando ineficaz en todos sus ámbitos de actuación y las cuestiones de seguridad no han podido ser nunca tratadas de forma multilateral en su seno.

En el marco Norte-Sur del Mediterráneo Occidental dos estructuras deben de ser destacadas: la Conferencia de Ministros de Interior del Mediterráneo Occidental (CIMO),

por un lado, y el Grupo 5+5 Defensa por otro.

En la susodicha 13ª reunión CIMO, celebrada en Mauritania en los días 22 y 23 de mayo de 2008, se aprobó una declaración en la que se insiste en la necesidad de luchar conjuntamente contra el terrorismo y contra las actividades delincuenciales varias que coadyuvan a él o de las que él se aprovecha. También en Nuakchott fue subrayada la necesidad de reforzar los controles y la vigilancia en el medio marino y en la reunión anterior, la 12ª, celebrada en París, los Ministros del Interior habían decidido convertir este foro hasta entonces de consulta en un marco para tomar decisiones.

Particularmente útil fue la reunión del CIMO en Nuakchott para la coordinación en la lucha antidroga: en ella se propuso crear un centro de coordinación multilateral y la idea fue retomada por la Unión Europea que creaba el Centro de Coordinación para la Lucha Anti-Droga en el Mediterráneo (CECLAD-M) según decisión publicada en el Diario Oficial de la Comunidad Europea de 29 de enero de 2009.

En lo que a la dimensión 5+5 respecta destacaremos varios hitos. Por un lado, en la reunión de Jefes de Estado Mayor de los Ejércitos de Tierra 5+5, celebrada en Argel el 20 de mayo de 2008, el General-Mayor argelino Ahcène Taffer destacaba entre otras prioridades la de crear redes operativas de intercambio de información y análisis sobre los riesgos comunes como el terrorismo o la

inmigración irregular. Por otro lado, en un Seminario organizado bajo el paraguas 5+5 Defensa por el Estado Mayor de las Fuerzas Armadas Reales (FAR) marroquíes, en Agadir en octubre de 2008, se incidió particularmente en las interacciones entre los diversos tipos de criminalidad. Este tipo de Seminarios había sido inaugurado el año anterior en Nuakchott, donde el 21 de junio de 2007 tuvo lugar el primero con el título "Las migraciones ilícitas y la contribución de las Fuerzas Armadas".

Destacar estos foros y las actividades específicas que en ellos se realizan en las materias aquí tratadas no debe de ser entendido en términos tranquilizadores dado que lo impor-

tante sería que tanto las propuestas como las realizaciones ya en marcha fueran plenamente eficaces. Para que eso ocurriera deberían de estar impulsadas por la voluntad política de los Diez involucrados en el 5+5, algo que aún está por alcanzarse. Sí es importante destacar los ritmos a los que dichos Estados han sido capaces de ir introduciendo el muy delicado tema de los tráficos ilícitos en la agenda multilateral. Lo importante ahora será, una vez constatamos que dichos tráficos avanzan a un ritmo implacable, generando inseguridad en toda la subregión, que los Estados sean capaces de sobreponerse a sus limitaciones políticas para combatir unas amenazas que nadie puede derrotar en solitario.

Carlos Echeverría Jesús (Madrid, 26 de marzo de 1963) es Profesor de Relaciones Internacionales de la UNED y responsable de la Sección Observatorio del Islam de la revista mensual War Heat Internacional. Ha trabajado en diversas organizaciones internacionales (UEO, UE y OTAN) y entre 2003 y 2004 fue Coordinador en España del Proyecto "Understanding Terrorism" financiado por el Departamento de Defensa de los EEUU a través del Institute for Defense Analysis (IDA). Como Analista del Grupo asume la dirección del área de Terrorismo Yihadista Salafista.