

SEMI (SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MONTAJES INDUSTRIALES S.A.)

Desembre del 2016

Observatori de Drets Humans i Empresa
Nord d'Àfrica i Orient Mitjà

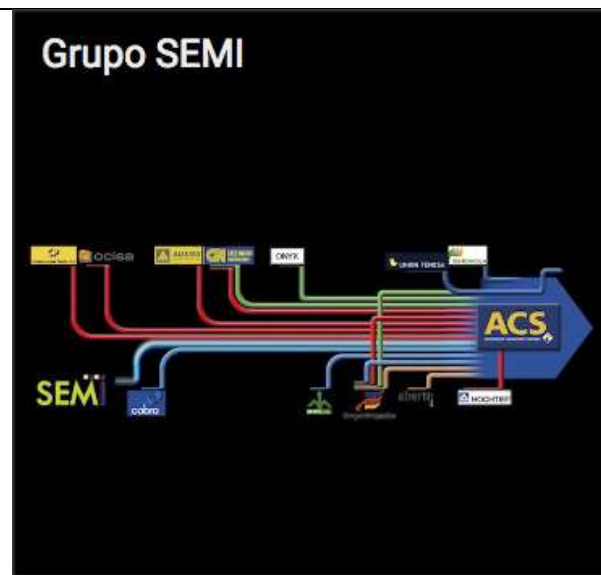
Abstract

El 2015 Israel va adjudicar al GRUP SEMI, filial del grup ACS, un gran contracte per a l'electrificació de la xarxa ferroviària israeliana i de la futura línia A1 (Tel Aviv -Jerusalem). El traçat de la línia A1 inclou més de 6 quilòmetres de xarxa ferroviària construïda en territori ocupat, bona part sota terres expropiades als dos municipis palestins de Beit Ikksa i Beit Surik. A més, el doble traçat ferroviari també travessa l'enclavament ocupat de Latrun, àrea en la qual tres localitats palestines van ser esborrades del mapa durant la guerra del 67.

La participació en aquest projecte per part de l'empresa SEMI amb objectiu de treure un benefici propi (principalment econòmic) suposa una responsabilitat per complicitat i benefici de l'ocupació de territori adquirit en el marc d'un conflicte armat, i constituïria un crim de guerra, ja que suposa el pillatge de terra i recursos de la població local per part de l'empresa privada i de la potència ocupant.

Fitxa de l'Empresa

Nom de l'empresa	SEMI (SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MONTAJES INDUSTRIALES S.A.)
Empresa matriu	Actividades de Construccion y Servicios, S.A. (ACS)
Situació legal de l'empresa i filials	SEMI va ser una de les primeres empreses a formar part del Grup ACS durant el procés de creació del conglomerat als anys 80. El grup ACS amb la denominació actual es funda l'any 1997, grup dins del qual SEMI es troba integrat en l'actualitat.



Imatge del vídeo de presentació de SEMI [última consulta: 23/11/16]

El Grupo SEMI té sucursals a diversos països, entre d'altres, el Marroc, la Índia, els Estats Units d'Amèrica, Panamà o República Dominicana. També manté col·laboradors a països com Portugal, Israel, Nigèria o Brasil, segons informacions de la pròpia empresa.

Any de fundació	1919
Executius i Alts càrrecs	Director General de SEMI i alt càrrec del Grupo ACS: Miguel Ángel Martínez Anguita
Seu Central	Madrid

Dades de contacte (Adreça, web...)	Avenida de Manóteras, 6 -2ª planta 28050 Madrid, España Teléfono: 91 308 93 35 Fax: 91 521 85 97 Web: http://www.semi.es Email: infoweb@grupossemi.com
Nombre d'empleats	1800 treballadores, segons la pròpia empresa.
Àrea econòmica o àmbit d'actuació empresarial	SEMI és el grup d'empreses principal en el sector de Serveis Industrials del Grup ACS. Està especialitzada en el desenvolupament de línies d'alta tensió, subestacions, electrificació ferroviària i telecomunicacions. SEMI realitza comptes anuals conjunts i es troba integrada política, econòmica i finançament en el Grupo ACS (Actividades de Construcción y Servicios, S.A). Grupo ACS és, segons Engineering News Record, la 6 companyia de construcció amb més volum d'activitat fora de les fronteres del seu país seu. Actividades de Construcción y Servicios, S.A. compta amb una diversificada cartera d'empreses i controla diversos grups empresarials de construcció, serveis industrials i serveis civils. Els seus accionistes principals són el Grupo Alcor ("los Albertos"), el Saiglo Holdings i Gloysa Trust i fins el 2014 el grup de la família March, Cooperación Financiera Alba i el Inversiones Vesan de Florentino Pérez
Activitat a l'Estat espanyol	Bona part de les seves activitats s'han desenvolupat a la xarxa ferroviària espanyola, en col·laboració amb ADIF. A Barcelona ha dut a terme el projecte de la Línia 9 del Metro.
Activitat econòmica a Israel	Electrificació de 420 km de la xarxa ferroviària d'Israel, el subministrament de 14 subestacions i de sistemes de control del subministrament elèctric de 25KV 50HZ, que es transmetran per la catenària superior.
Activitat econòmica a Palestina	Electrificació dels més de 6 kilòmetres de la xarxa ferroviària israeliana, construïda en territori ocupat, soterrat en terres expropiades a dos municipis palestins.

Altres informacions rellevants de l'empresa:	El GRUPO SEMI es va adherir al Pacte Mundial de Nacions Unides l'any 2010 (Veure els informes de Progrés aquí: www.semi.es/responsabilidad-corporativa.html#/responsabilidad-corporativa/responsabilidad-social-es.html)
---	--

Beneficiar-se de l'ocupació israeliana

L'empresa

L'empresa SEMI es va fundar l'any 1919 i ha anat creixent i diversificant la seva cartera de clients i els tipus de projectes. Amb la creació del Grupo ACS, SEMI es va integrar dins del conglomerat presidit per Florentino Pérez. SEMI forma part del Grupo Cobra, una de les branques de ACS que ofereix Serveis Industrials. SEMI lidera també el Grup SEMI, amb diverses empreses integrades, tota sota l'estructura dominant del GRUP ACS i de l'empresa matriu ACS. SEMI s'encarrega dels projectes relacionats amb xarxes ferroviàries, electrificacions d'aquestes, de metros, com el cas de la línia 9 del metro de Barcelona, etc.



FOTOGRAFIA 1: Captura de pantalla de l'Informe de Actividades Grupo ACS 2015, p. 83.

Grup SEMI a Israel: el projecte

No tenim constància que el Grup SEMI hagués treballat anteriorment a Israel, ni tenia filial o sucursal en aquest país. L'empresa va entrar a concurs l'any 2013 per un gran contracte publicat per la Xarxa Ferroviària Israeliana. SEMI va ser acompanyada en el procés pel grup d'advocats Harpaz, Oren, Adler & Co. del qual també és o fou clienta ACCIÓ en el seu procés d'apertura d'una oficina comercial a Israel¹. El grup d'advocats va gestionar també el procés judicial i de litigi entre el Grup SEMI i l'empresa francesa Alstom Transport, condemnada per espionatge industrial.

El 2013 es va publicar la licitació d'un gran contracte per l'electrificació de la xarxa ferroviària israeliana a SEMI. Després de mesos de negociacions i competició amb les altres empreses que concorrien², el 6 de desembre del 2015, el Ministeri de Transport va anunciar que l'empresa encarregada del projecte d'electrificació de 420 km ja existents de la xarxa ferroviària d'Israel seria SEMI, filial del Grupo ACS. El 28 de desembre de 2015, Israel Railways va signar el contracte amb SEMI. Segons l'Informe d'Activitats 2015 del Grupo ACS, el contracte ascendeix a 386 milions d'euros i cobreix 13 rutes ferroviàries, el subministrament de 14 subestacions i de sistemes de control del subministrament elèctric de 25KV 50HZ, que es transmetran per la catenària superior. A més d'aquestes infraestructures i obres inicials, SEMI serà l'encarregada del manteniment durant 10 anys, amb possibilitat de prolongació del contracte durant 15 anys més. Les operacions d'electrificació van començar el febrer de 2016.

La xarxa ferroviària israeliana funciona en bona part amb tracció dièsel i en part del seu traçat tan sols amb una sola via. El projecte d'electrificació entra dins del pla del Ministeri de Transport israelià de modernitzar les infraestructures de l'estat d'Israel.

Un dels projectes estrella que projecta la Xarxa Israeliana de Ferrocarril és la línia ràpida A1, projecte planificat des de fa anys i que es preveu entri en funcionament el març del 2018 (inicialment de Hertzelia a Jerusalem i encara no des de Tel Aviv). Aquesta línia reduirà el trajecte actual de 80 minuts a menys de mitja hora. Aquesta és de fet la primera etapa en les operacions que SEMI ha de dur a terme a Israel en el marc del seu contracte, com la pròpia pàgina web del Grupo ACS explica [Fotografia 3].

La línia A1 ha estat planificada i construïda travessant terres palestines de Cisjordània i per tant per territori ocupat, dins del territori palestí de 1967.

¹ <http://hoco.co.il/accio-accompanymnet/> [última consulta 22/11/2016]

² A més, d'ACS, també van participar en el concurs per obtenir el contracte les empreses Siemens, Alstom, China Railways Construction i Elecnor.



FOTOGRAFIA 3: Captura de pantalla de l'Informe Anual de Actividades 2015 del Grup ACS (p.100) [consultada el setembre de 2016]

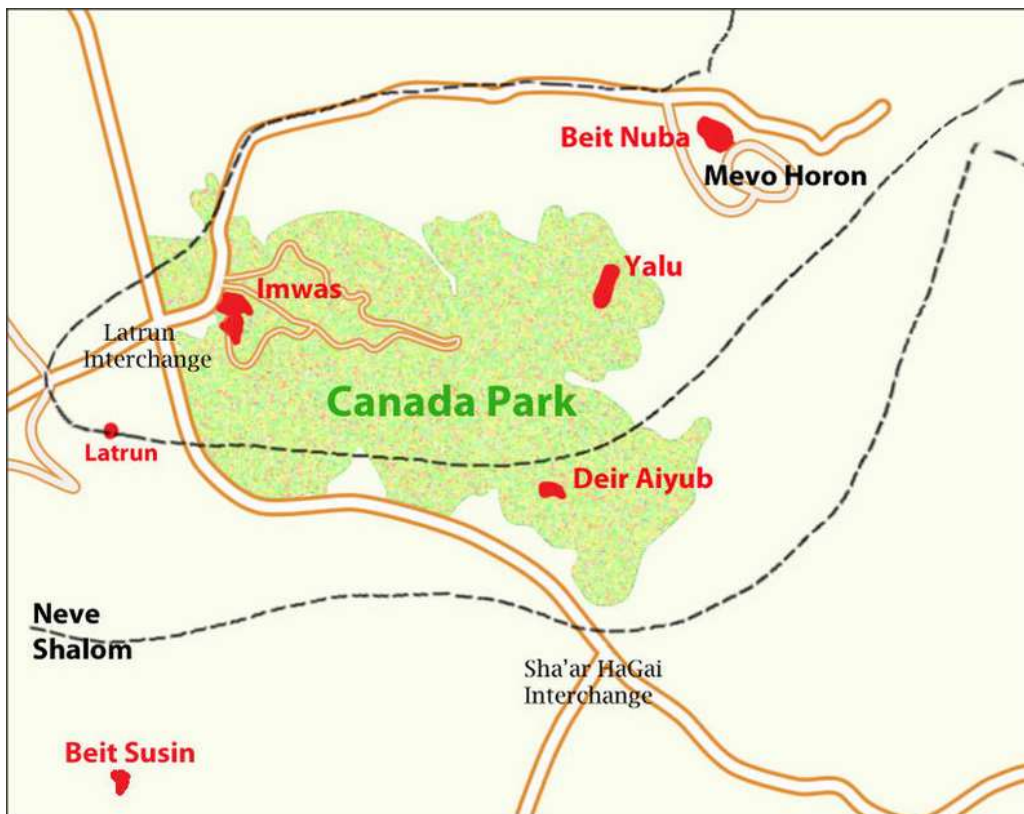
El traçat

El primer túnel doble del traçat té una llargada de 3,5Km i passa per l'enclavament ocupat de Latrun, àrea en la que tres localitats palestines van ser esborrades del mapa durant la guerra del 67 i en el qual actualment s'erigeix un assentament israelià i l'anomenat Parc de Canadà, construït pel Fons Nacional Jueu l'any 1973 amb donacions particulars canadenques.

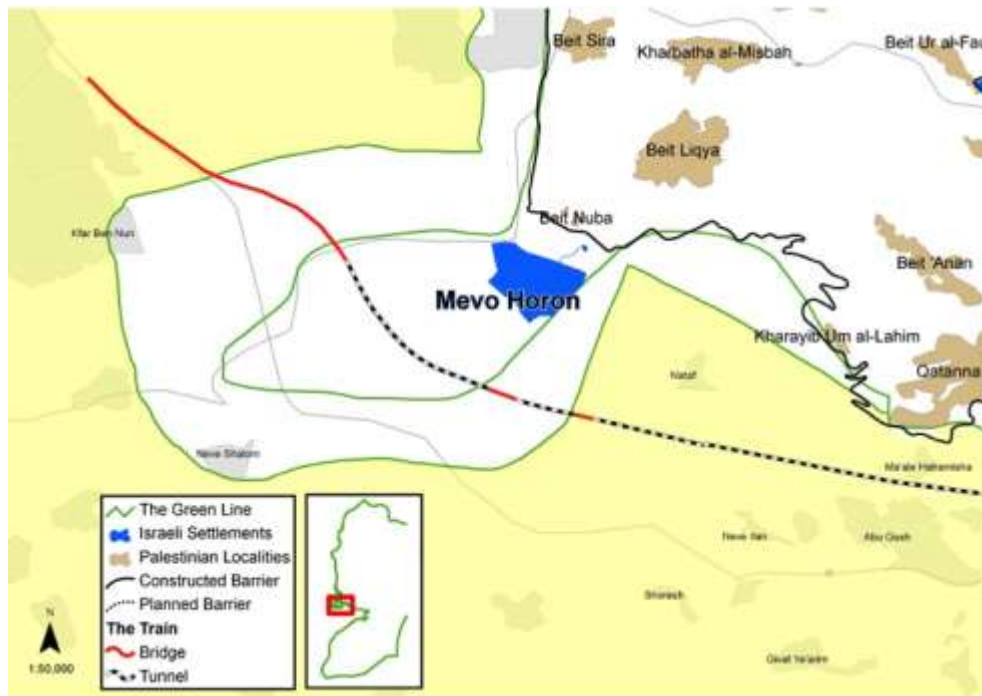
El túnel va de sud a nord d'aquesta zona dins de la Línia Verda. El túnel es va construir el 2012 amb una tuneladora TBM (Tunnel Boring Machine) de l'empresa alemanya Herrenknecht. El túnel i les dues vies són visibles per satèl·lit [Fotografia4].



FOTOGRAFIA 4: Vista de Google Maps de la zona de Latrun. Al Nord Est, l'assentament il·legal israelià de Shiv'at Haminim. Al Nord Oest s'observa la doble via ferroviària i l'entrada del Túnel 1.



MAPA 1: Localització dels pobles destruïts per Israel l'any 1967. By Zero0000 - Own work, CC BY 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=10059853>



MAPA2: Mapa de la zona de Latrun i el traçat de la via. Crèdits de Peace Now a: <https://newsoftheworldnews.wordpress.com/2013/05/18/updates-from-the-tel-aviv-jerusalem-new-fast-train-line-april-2013/>

Els túnels 2 i 3 de la línia A1 han estat realitzats per l'empresa italiana Pizzarotti. El túnel 3 creua la Línia Verda i entra en territoris ocupats al nord de Jerusalem. Són 6,5 km de traçat que passen pel territori de dos municipis palestins:

- Beit Iksa
- Beit Surik

Aquests dos pobles del nord de Jerusalem ja van ésser separats de la resta de Cisjordània i de bona part de les seves terres amb la construcció del Mur israelià. Després de l'ocupació israeliana de Jerusalem Est el 1967, aquesta zona de Jerusalem està essent sotmesa a una annexió cada vegada més extensa que du també a l'expulsió de centenars de jerosolimitans cada any. Així, tot i que molts palestins de Jerusalem, inclosos de les poblacions de Beit Iksa i Beit Surik, tenen permisos israelians la infraestructura que passa per les seves poblacions no està orientada a beneficiar les seves vides ja que, en el cas de Beit Iksa, l'accés al centre neuràlgic de Jerusalem, del que moltes de les famílies depenien econòmicament i laboralment, és cada dia més difícil³.

³ Vegeu per exemple: B'Tselem "Isolated: Israel cuts village of Beit Iksa off from East Jerusalem and the rest of the West Bank", 17 agost 2016. Disponible online a: www.btselem.org/freedom_of_movement/20160817_isolation_of_beit_iksa



FOTOGRAFIA 5: Vista de satèl·lit de Google Maps d'una sortida del túnel 2 i entrada i sortida del túnel 3 a Beit Iksa.

Les darreres informacions de novembre del 2016 esmenten declaracions del Ministre israelià de Transport Yisrael Katz, en què informa de la possibilitat que la línia A1 també tingui una estació al Mur Occidental, dins de la mateixa ciutat vella de Jerusalem, territori també ocupat per Israel des del 1967⁴.

Aquest pla s'afegeix a les ja anunciades construccions de xarxa ferroviària que connectaran Jerusalem amb assentaments ben endins de Cisjordània com Ma'ale Adumim, Adam, Atarot i Givat Ze'ev ⁵, perpetuant així l'enclavament, cantonalització i aïllament de les poblacions palestines de la zona.



FOTOGRAFIA 6: Pont entre el túnel 2 i el 3, a Beit Iksa.

⁴ Times of Israel, "Tel Aviv-Jerusalem train will reach Western Wall — report", 1 de novembre del 2016. Disponible a: <http://www.timesofisrael.com/tel-aviv-jerusalem-train-will-reach-western-wall-report/>

⁵ "Palestinians reject train links between West Bank and Jerusalem", Xinhua, 2 de novembre del 2016. Disponible a: http://news.xinhuanet.com/english/2016-11/02/c_135800987.htm

El pillatge com a crim de guerra

Per la seva banda, l'ONG israeliana *Who profits* va identificar per la seva banda 3 qüestions legals pel que fa al projecte del tren ràpid:

1. Aquest projecte de transport realitzat en territori ocupat no és accessible pels palestins i palestines que habiten les terres per on passa el traçat
2. Les expropiacions de terra es varen dur a terme sense respectar la llei israeliana i les afectades no van ser informades correctament
3. El runam sorgit d'aquesta obra serà venut i el benefici revertirà en empreses israelianes o estrangeres i no a les comunitats a les que pertany⁶.

Aquestes són qüestions que responsabilitzen les autoritats israelianes per la decisió de dur a terme el projecte de la línia A1 en el seu traçat per territori ocupat. Això no obstant, la participació per part d'altres agents econòmics o d'altra naturalesa amb objectiu de treure'n un benefici propi (principalment econòmic) suposaria també una responsabilitat per complicitat i benefici de l'ocupació de territori adquirit en el marc d'un conflicte armat.

En aquest sentit, l'organització de drets humans Al-Haq va realitzar un estudi legal sobre la implicació de l'empresa italiana Pizzarotti & C. S.p.A., a través del partenariat creat Shapir Pizzarotti Railways Construction (S.P.R. Construction). Aquesta empresa fou l'encarregada de realitzar els túnels per a la via de ferrocarril A1 Tel Aviv-Jerusalem. Segons Al-Haq, l'actuació de l'empresa italiana podria suposar "complicitat amb les violacions del dret internacional per part d'Israel a ToP i dur a la comissió de crims de Guerra que comportarien responsabilitat penal individual pels dirigents i gestors executius d'alt nivell de l'empresa" (Al-Haq, 2013:3).

Segons el dret internacional humanitari, Israel és la potència ocupant a Cisjordània, inclosa Jerusalem Est (també ho és a la Franja de Gaza i als Alts del Golan). Com a potència ocupant, doncs, cal tenir com a referència el dret internacional humanitari, tant consuetudinari com les diverses convencions internacionals relatives a la guerra. El projecte de la línia A1, en concret, constituïria un crim de guerra ja que suposa un pillatge de terra i recursos de la població local per part de la potència ocupant.

Entre d'altres normes, la IV Convenció de Ginebra relativa a la protecció de persones civils en temps de guerra prohibeix la potència ocupant d'un territori de destruir, excepte en casos de necessitat militar.

Art. 53: " Qualsevol destrucció per part de la potència ocupant de béns mobles o immobles, pertanyents individual o col·lectivament a persones particulars, a l'Estat, o altres autoritats públiques, a organitzacions socials o cooperatives, està prohibit, excepte quan sigui absolutament necessària per a operacions militars". Com a obra civil de transport ferroviari, la línia A1 no és una necessitat militar.

El marc jurídic internacional aplicable al cas de la construcció i funcionament de la línia A1 en el seu pas per territori ocupat inclou entre d'altres, les següents normes i resolucions internacionals:

- Quarta convenció de Ginebra relativa a la protecció de persones civils en temps de guerra, 12 d'agost de 1949.
- Convenció sobre l'eliminació de totes les formes de discriminació racial, 21 de desembre de 1965.
- Resolució 242 del Consell de Seguretat de Nacions Unides

⁶ Segons *Who profits*, del Túnel 1 s'han extret 700.000 m³ de runam que es reprocessa i ven, sense que se'n beneficiïn les pròpies poblacions.

(Obligació de retirada dels territoris ocupats)

- Resolució 338 del Consell de Seguretat de Nacions Unides (Obligació de retirada dels territoris ocupats)
- Resolució 446 del Consell de Seguretat de Nacions Unides (Il·legalitat de les colònies israelianes)
- Resolució 478 del Consell de Seguretat de Nacions Unides (Nul·litat de l'Annexió de Jerusalem)

Assemblea General:

- Resolució 181 de l'Assemblea General de Nacions Unides (Pla de partició)
- Resolució ES 10/15 (Il·legalitat del Mur, obligació d'Israel d'enderrocar-lo, obligació dels Estats de fer respectar la IV Convenció de Ginebra)

A més, l'article 147 de la IV Convenció de Ginebra enumera com a crim de guerra "la destrucció extensa i l'apropiació de propietat no justificada per la necessitat militar i duta a terme voluntàriament i sense respecte a la llei."

També l'article 8 de l'Estatut de Roma que estableix el Tribunal Penal Internacional (TPI) desplega la definició de pillatge com a crim de guerra. Així l'article 8(2)(b)(xiii) defineix com a crim de guerra l'acte de "destrucció o apropiació de la propietat de l'enemic excepte si aquesta es fa imperativa per necessitat de guerra".

El TPI considera que el pillatge pot ser considerat de manera directa o indirecta quan s'adquireixen propietats que han estat adquirides per altres per a ús propi de manera il·legal, sense consentiment de les propietàries legals, en el context d'un conflicte armat i en la situació que el perpetrador coneixia les circumstàncies i existència del conflicte armat.

La Cort Penal Internacional tan sols té jurisdicció sobre persones físiques i no jurídiques com ara una empresa (art. 25 de l'Estatut de Roma). Això vol dir, que en el cas d'una empresa, tan sols les persones gestores i representants podrien ésser subjectes de responsabilitats penals en cas de crims de guerra o complicitat amb crims de guerra.

El pillatge com a crim de guerra forma part addicionalment del dret consuetudinari i es troba conceptualitzat ja des del segle XIX i ha estat inclòs en diversos tribunals internacionals, entre ells el Tribunal Militar de Nüremberg, els Tribunals Penals Internacionals per l'Antiga Iugoslàvia i Ruanda i la Cort Especial de Sierra Leona.

Desinversió i resistència: acabar amb la complicitat i el benefici de les empreses amb l'ocupació

La decisió empresarial per part de SEMI de postular-se per a desenvolupar aquest projecte contradiu l'esperit que SEMI expressa de no ser còmplice de violacions de drets humans.

El traçat de la línia de tren ràpid Tel Aviv –Jerusalem ha estat controvertit des d'un inici. A més de qüestions financeres pròpies del debat intern a Israel, l'espoli de territori ocupat i per tant del dret a disposar dels propis recursos naturals per part de la població palestina ha situat el projecte en el blanc de les crítiques per l'evident violació del dret internacional humanitari i de l'esperit d'aquest. Aquesta primera etapa del projecte de licitació a la que accedia SEMI era coneguda per part dels licitadors, ja que formava part dels documents publicats:

En el document RFI "Concerning the Procurement of Electrified Rolling Stock for Israel Railways"⁷ es diu a la segona pàgina del document, publicat el 2013, s'esmenta que:

2. General Information and Key Factors in the first stage.
2.2. Lines and sections which are to be electrified at first stage include, inter alia, **line A1 (Jerusalem-Tel-Aviv)** [negreta afegida], line Acco-Carmiel.

A més, anteriorment a la licitació del projecte d'electrificació, el polèmic traçat i la participació d'altres empreses europees ja havia generat crítiques i havia fet pública la controvèrsia de participar en un projecte d'aquestes característiques.

D'altres empreses estrangeres implicades en operacions amb la xarxa ferroviària han abandonat el projecte o han estat blanc de crítiques i demandes.

- **DB Internacional** (DBI), filial de l'empresa alemanya Deutsche Bahn, havia de realitzar una consultoria tècnica per una part del projecte sobre un segment del traçat, aquest dins de l'estat d'Israel i les fronteres reconegudes del 1967. Tot i això, quan DBI, va conèixer que el traçat passaria per territori ocupat, l'empresa subsidiària dels ferrocarrils alemanys va decidir retirar-se del projecte.⁸
- A Itàlia, la ciutat milanesa de Rho va adoptar una resolució el novembre de 2011 on expressava la "censura moral i política" contra el comportament de **Pizzarotti & C. S.p.A.**, the TBM-bored, part occidental del túnel 3 que penetra la zona de Latrun. La ciutat de Nàpols també va demanar a Pizzarotti que es retirés del projecte.

Com explicava el Consell Municipal de Beit Surik en una carta d'agraïment al municipi de Rho, el traçat actual només comporta costos pel municipi:

"Aquesta línia de tren comportarà inconvenients pel poble pel què fa a la pèrdua de terra i a la contaminació acústica, sense beneficis, ja que el tren connecta àrees inaccessibles pels habitants del poble amb els seus ID de Cisjordània"⁹.

⁷ Documents de la licitació israeliana a la pàgina web de Israel Railways. Disponible a: www.rail.co.il/EN/Tenders/Pages/TenderListHome.aspx

⁸ Kleinschmitt, Bernd (May 2, 2011). "Deutsche Bahn Withdraws from Project of New Railway Line from Tel Aviv to Jerusalem". *European Jewish Post*.

⁹ Declaració del BNC (2011): "Beit Surik and Stop the Wall thank Rho city council for condemning Pizzarotti for Complicity with Israeli Apartheid", 19 de desembre. Disponible online a: <https://bdsmovement.net/news/beit-surik-and-stop-wall-thank-rho-city-council-condemning-pizzarotti-complicity-israeli> [última consulta: 25/11/2016]

El poble de Beit Surik ja va lluitar en contra de la construcció del Mur i l'any 2004 el Tribunal Suprem va reconèixer la necessitat que el poble de Beit Surik tenia de les seves terres agrícoles en una sentència en relació amb la construcció del mur¹⁰. Tot i això, segons el Consell Municipal de Beit Surik, el poble va perdre 3000 dunams en la construcció d'aquest. El traçat del tren ràpid amenaça de prendre'n 3000 més. Pels habitants de la zona la pèrdua de més terres, a més de les molèsties sense beneficis que pot suposar l'activitat ferroviària, és continuació de les confiscacions impunes del Mur il·legal que enclava i ofega les seves poblacions.

Global Compact: Principis voluntaris incomplets

El GRUPO SEMI es va adherir al Pacte Mundial de Nacions Unides el 27 de juliol del 2010 (l'any anterior ho havia fet com a Grupo SEMI-Maessa) (Veure els informes de Progrés aquí: <http://www.semi.es/responsabilidad-corporativa.html#/responsabilidad-corporativa/responsabilidad-social-es.html>)

Segons el butlletí corporatiu de l'empresa, "El Grup SEMI es compromet al compliment i la difusió d'aquests Principis, donant compte dels avenços aconseguits en la implantació d'aquests deu principis a través de l'elaboració de l'Informe de Progrés."¹¹ La mateixa notícia corporativa llista els principis del Pacte Mundial, els primers dels quals són:

Principi 1: Les empreses han de recolzar i respectar la protecció dels drets humans proclamats en l'àmbit internacionals.

Principi 2: Les empreses han d'assegurar-se de no ser còmplices dels abusos de drets humans.

Des del 2011, doncs, el Grup SEMI ha enviat Informes de Progrés al Global Compact, en els quals no ha especificat tenir constància de ser còmplice d'abusos de drets humans. El projecte d'electrificació de la línia A1 que passa per territori ocupat a Palestina, no obstant, estaria violant aquest principi.

El fet que aquests principis desenvolupats per John Ruggie a instància del Secretari General de Nacions Unides siguin de caràcter voluntari fa el seu compliment també voluntari, però no el respecte als drets humans com a tal. A més, el fet que una empresa que està violant aquests principis segueixi formant part d'aquest pacte planteja de nou la necessitat de transformar aquests principis en un instrument vinculant de compliment per part de les empreses transnacionals i per part dels responsables d'aquestes.

¹⁰ B'Tselem (2011): "Judgment of the High Court of Justice in Beit Sourik", 1 de gener. Disponible online a: www.btselem.org/separation_barrier/beit_surik_ruling [última consulta: 26/11/2016]

¹¹ Boletín Digital núm. 15, p.7. (Novembre del 2010). Consultable online a: <http://www.semi.es/ftp/boletines/BoletinInfo15.pdf> [última consulta: 22/11/2016]

Recomanacions de l'ODHE:

Tenint en compte el dret internacional humanitari, amb el respecte als drets humans i en concret amb la Llei del Foment de la Pau²² aprovada l'any 2003 pel Parlament de Catalunya, l'Observatori de Drets Humans i Empreses (ODHE) considera que l'empresa SEMI s'està lucrant i és per tant còmplice i beneficiària del pillatge de terres i recursos palestins a territori ocupat.

- Que l'empresa Sociedad Española de Montajes Industriales S.A. es retiri immediatament del projecte d'Electrificació a la Xarxa Ferroviària Israeliana, donat que aquest projecte la fa còmplice i beneficiària directa de l'ocupació i espoli de Palestina.
- Que ACCIÓ i la resta d'institucions públiques catalanes que treballen pel foment de l'activitat empresarial informin l'empresa SEMI, amb seu a Barcelona, de la violació del dret internacional que suposa aquest projecte.
- Que aquest cas sigui estudiat pel Centre d'Avaluació d'Impacte de les Empreses Catalanes a l'Exterior, centre de futura creació aprovat pel Parlament de Catalunya el novembre del 2016, donat que SEMI té sucursals i projectes importants a Catalunya, com a SEMI, però també a través de les seves filials, matriu i grup empresarial.
- Que les institucions públiques o privades catalanes que col·laboren o mantenen contractes amb SEMI i qualsevol altra empresa del conglomerat del que forma part el grup empresarial (Grupo ACS) considerin si les pràctiques, filosofia i actuacions d'aquesta empresa s'adiuen amb els estàndards de respecte als drets humans i al DIH als que se subscriu l'estat espanyol; i que actuïn en conseqüència.
- Que les institucions catalanes estableixin mecanismes de bloqueig, desincentivadors o sancionadors per a les empreses i agents empresarials que realitzin activitats còmplices amb l'ocupació del territori palestí i amb les violacions de drets humans, incloent qualsevol tipus de benefici i negoci privat a territoris ocupats i sense tenir en compte els interessos i necessitats de les palestines i palestins als quals pertanyen els recursos de les seves comunitats.
- Que les institucions catalanes promoguin també a nivell internacional una regulació vinculant per a l'actuació de les empreses transnacionals.

²² LLEI 21/2003, de 4 de juliol, de foment de la pau: "La pau és, però, un bé que només adquireix plenitud quan és universal."

Referències bibliogràfiques

- Jerusalem Post, (June 11, 2010), Fast train between TA, J'lem to run through West Bank, Jerusalem, Jerusalem Post. <http://www.jpost.com/Israel/Fast-train-between-TA-Jlem-to-run-through-West-Bank> (consultada: 1 d'octubre de 2016)
- News of the world, (May 18, 2013), Updates from the Tel Aviv-Jerusalem new fast train line – April 2013, News of the world. <https://newsoftheworldnews.wordpress.com/2013/05/18/updates-from-the-tel-aviv-jerusalem-new-fast-train-line-april-2013/> (consultada: 1 d'octubre de 2016)
- Kleinschmitt, Bernd (May 2, 2011). Deutsche Bahn withdraws from Project of New Railway Line from Tel Aviv to Jerusalem, European Jewish Post "[Deutsche Bahn Withdraws from Project of New Railway Line from Tel Aviv to Jerusalem](#)". (consultada: 1 d'octubre de 2016)
- Israel Channel 2, (November 10, 2010), Residents of Mevasseret Zion Published Transportation Minister's Personal Phone Number, Israel Channel 2. "[Residents of Mevasseret Zion Published Transportation Minister's Personal Phone Number](#)". [Israel Channel 2](#). (consultada: 1 d'octubre de 2016)
- Comune di Rho, (November 30, 2011), Risoluzione del Consiglio N.41, Comune di Rho, Italia, "[Risoluzione del Consiglio N. 41](#)" (consultada: 1 d'octubre de 2016)
- Der Spiegel Online, (May 1, 2011), Bahn steigt aus Schnellzugprojekt aus, Der Spiegel Online, <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/israel-bahn-steigt-aus-schnellzugprojekt-aus-a-759991.html> (consultada: 1 d'octubre de 2016)
- Welt, (May 1, 2011), Bahn steigt aus umstrittenem Projekt in Israel aus, Welt, <http://www.welt.de/wirtschaft/article13315439/Bahn-steigt-aus-umstrittenem-Projekt-in-Israel-aus.html> (consultada: 1 d'octubre de 2016)
- La Repubblica (February 20, 2012), Tav israeliana, "Pizzarotti fermi i lavori sui territori occupati", La Repubblica-Parma, "[Tav israeliana, "Pizzarotti fermi i lavori sui territori occupati"](#)". (consultada: 2 d'octubre de 2016).
- Consell de Drets Humans (2016): Agenda item 7 Human rights situation in Palestine and other occupied Arab territories (Draft resolution) "Israeli settlements in the Occupied Palestinian Territory, including East Jerusalem, and in the occupied Syrian Golan", 22nd March 2016. A/HRC/31/L.39.

- Al-Haq (July 8, 2013), Tunnelling Activities and War Crimes: Why Pizzarotti Could Be Found Responsible for Grave Violations of International Law in the Occupied Palestinian Territory , REF. NO.:119/2013, 8 de juliol del 2013, [www.alhaq.org/images/stories/PDF/2012/Al-Haq - legal brief on Pizzarotti SpA - o8 July 2013.pdf](http://www.alhaq.org/images/stories/PDF/2012/Al-Haq_-_legal_brief_on_Pizzarotti_SpA_-_o8_July_2013.pdf) (consultada: 3 d'octubre de 2016).
- Who Profits from the Occupation, (October 8, 2010): Crossing the Line: The Tel Aviv-Jerusalem Fast Train A new Israeli train line through occupied West Bank areas, Who profits, <http://www.whoprofits.org/sites/default/files/Train%20A1.pdf> (consultada: 5 d'octubre de 2016)
- BDS Italia, (July 9, 2013): Al Haq: Fondati motivi per ritenere Pizzarotti & C. SpA responsabile di crimini di guerra, BDS Italia, <http://bdsitalia.org/index.php/comunicati-pizzarotti/789-alhaq-pizzarotti> (consultada 5 d'octubre de 2016)
- BDS Italia, (January 17, 2014): Italian Town Council condemns Pizzarotti over involvement in Israeli high-speed train crossing the occupied Palestinian territories, BDS Italia, <http://bdsitalia.org/index.php/english/1083-villar-focchiardo-eng> (consultada 6 d'octubre de 2016)
- Btselem, (February 2008): The Separation barrier in the West Bank, Btselem, http://www.btselem.org/download/separation_barrier_map_eng.pdf (consultada 6 d'octubre de 2016)
- BNC, (December 19, 2011): Beit Surik and Stop the Wall thank Rho city council for condemning Pizzarotti for Complicity with Israeli Apartheid, BNC, <https://bdsmovement.net/news/beit-surik-and-stop-wall-thank-rho-city-council-condemning-pizzarotti-complicity-israeli> (consultada 6 d'octubre de 2016)
- Video Propaganda d'Animació del recorregut:
<https://www.youtube.com/watch?v=MspbBYBoW3g>
<https://www.youtube.com/watch?v=VFrsqYYV5hc>

Annex

