

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

Diciembre de 2016

Observatorio de Derechos Humanos y Empresas
Norte de África y Oriente Medio

Abstract

En 2015 Israel adjudicó al GRUPO SEMI, filial del grupo ACS, un gran contrato para la electrificación de la red ferroviaria israelí y de la futura línea A1 (Tel Aviv -Jerusalem). El trazado de la línea A1 incluye más de 6 kilómetros de red ferroviaria construida en territorio ocupado, buena parte bajo tierras expropiadas a los dos municipios palestinos de Beit Iksa y Beit Surik. Además, el doble trazado ferroviario también atraviesa el enclave ocupado de Latrun, área en la que tres localidades palestinas fueron borradas del mapa durante la guerra del 67.

La participación en este proyecto por parte de la empresa SEMI con objetivo de sacar un beneficio propio (principalmente económico) supone una responsabilidad por complicidad y beneficio de la ocupación de territorio adquirido en el marco de un conflicto armado. Constituiría un crimen de guerra, ya que supone el pillaje de tierra y recursos de la población local por parte de la empresa privada y de la potencia ocupante.

Ficha de la empresa

| | |
|---|---|
| Nombre de la empresa | SEMI (SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MONTAJES INDUSTRIALES S.A.) |
| Empresa matriz | Actividades de Construcción y Servicios, S.A. (ACS) |
| Situación legal de la empresa y filiales | SEMI fue una de las primeras empresas en formar parte del Grupo ACS durante el proceso de creación del conglomerado en los años 80. El grupo ACS con la denominación actual se funda en el año 1997, grupo dentro del cual SEMI se encuentra integrado en la actualidad |

| | |
|---|--|
| | <div data-bbox="1003 229 1608 799" data-label="Diagram"> <p>El diagrama muestra el Grupo SEMI con ACS como el núcleo central. Se conectan a él varias empresas: OCISA, ALFA ROMEO, CANTAR, LAZAR FERRER, SEMI, COBRO, ALBERTO y SANCORSA.</p> </div> <p data-bbox="891 823 1727 852">Imagen del vídeo de presentación de SEMI [última consulta: 23/11/16]</p> <p data-bbox="555 874 1984 975">El Grupo SEMI tiene sucursales en diferentes países, entre otros Marruecos, la India. Los Estados Unidos de América, Panamá o la República Dominicana. También mantiene colaboradores en países como Portugal, Israel, Nigeria o Brasil, según informaciones de la propia empresa.</p> |
| <p>Año de fundación</p> | <p>1919</p> |
| <p>Ejecutivos y Altos cargos</p> | <p>Director General de SEMI y alto cargo del Grupo ACS: Miguel Ángel Martínez Anguita</p> |
| <p>Sede Central</p> | <p>Madrid</p> |

| | |
|---|---|
| Datos de contacto (Dirección, web...) | Avenida de Manoteras, 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 |
| Número de empleados | 1800 trabajadores, según la propia empresa. |
| Área económica o ámbito de actuación empresarial | SEMI es el principal grupo de empresas en el sector de Servicios Industriales del Grupo ACS. Está especializada en el desarrollo de líneas de alta tensión, subestaciones, electrificación ferroviaria y telecomunicaciones. SEMI realiza cuentas anuales conjuntas y se encuentra integrada política, económica y financieramente en el Grupo ACS (Actividades de Construcción y Servicios, S.A). Grupo ACS es, según Engineering News Record, la sexta compañía de construcción con más volumen de actividad fuera de las fronteras del país donde está su sede. Actividades de Construcción y Servicios, S.A. cuenta con una diversificada cartera de empresas y controla varios grupos empresariales de construcción, servicios industriales y servicios civiles. Sus principales accionistas son el Grupo Alcor ("los Albertos"), el Saiglo Holdings y Gloya Trust y hasta 2014 el grupo de la familia March, Cooperación Financiera Alba y el de Inversiones Vesan de Florentino Pérez |
| Actividad en el Estado español | Buena parte de sus actividades se han desarrollado en la red ferroviaria española, en colaboración con ADIF. En Barcelona ha llevado a cabo el proyecto de la Línea 9 del Metro. |
| Actividad económica en Israel | Electrificación de 420 km de la red ferroviaria de Israel, el suministro de 14 subestaciones y de sistemas de control del suministro eléctrico de 25 KV 50Hz, que se transmitirán por la catenaria superior. |
| Actividad económica en Palestina | Electrificación de los más de 6 kilómetros de la red ferroviaria israelí, construida en territorio ocupado, bajo tierras expropiadas a dos municipios palestinos. |

| | |
|---|---|
| Otras informaciones relevantes de la empresa | El GRUPO SEMI se adhirió al Pacto Mundial de Naciones Unidas del año 2010 (Ver los informes de Progreso aquí: www.semi.es/responsabilidad-corporativa.html#/responsabilidad-corporativa/responsabilidad-social-es.html) |
|---|---|

Beneficiarse de la ocupación israelí

La empresa

La empresa SEMI se fundó en 1919 y ha ido creciendo y diversificando su cartera de clientes y tipos de proyectos. Con la creación del Grupo ACS, SEMI se integró dentro del conglomerado presidido por Florentino Pérez. SEMI forma parte del Grupo Cobra, una de las ramas de ACS que ofrece Servicios Industriales. SEMI lidera también el Grupo SEMI, con varias empresas integradas, toda bajo la estructura dominante del GRUPO ACS y de la empresa matriz ACS. SEMI se encarga de los proyectos relacionados con redes ferroviarias, las electrificaciones de éstas, de metros (como el caso de la línea 9 del metro de Barcelona), etc..



FOTOGRAFIA 2: Captura de pantalla del Informe de Actividades Grupo ACS 2015, p. 83.

Grupo SEMI en Israel: el proyecto

No tenemos constancia de que el Grupo SEMI hubiera trabajado anteriormente en Israel, ni que tuviese filial o sucursal en este país. La empresa entró en concurso en el año 2013 por un gran contrato publicado por la Red Ferroviaria Israelí. SEMI fue acompañada en el proceso por el grupo de abogados Harpaz, Oren, Adler & Co. del que también es o fue cliente ACCIÓ en su proceso de apertura de una oficina comercial en Israel¹. El grupo de abogados gestionó también el proceso judicial y de litigio entre el Grupo SEMI y la empresa francesa Alstom Transporte, condenada por espionaje industrial.

En 2013 se publicó la licitación de un gran contrato para la electrificación de la red ferroviaria israelí a SEMI. Tras meses de negociaciones y competición con las otras empresas que concurrían², el 6 de diciembre de 2015, el Ministerio de Transporte anunció que la empresa encargada del proyecto de electrificación de 420 km ya existentes de la red ferroviaria de Israel sería SEMI, filial del Grupo ACS. El 28 de diciembre de 2015, Israel Railways firmó el contrato con SEMI. Según el Informe de Actividades 2015 del Grupo ACS, el contrato asciende a 386 millones de euros y cubre 13 rutas ferroviarias, el suministro de 14 subestaciones y de sistemas de control del suministro eléctrico de 25 KV 50Hz, que se transmitirán por la catenaria superior. Además de estas infraestructuras y obras iniciales, SEMI será la encargada del mantenimiento durante 10 años, con posibilidad de prolongación del contrato durante 15 años más. Las operaciones de electrificación comenzaron en febrero de 2016.

La red ferroviaria israelí funciona en buena parte con tracción diesel y en parte de su trazado por una sola vía. El proyecto de electrificación entra dentro del plan del Ministerio de Transporte israelí de modernizar las infraestructuras del Estado de Israel.

Uno de los proyectos estrella que proyecta la Red Israelí de Ferrocarril es la línea rápida A1, proyecto planificado desde hace años y que se prevé entre en funcionamiento en marzo de 2018 (inicialmente de Hertzelia en Jerusalén y todavía no desde Tel Aviv). Esta línea reducirá el trayecto actual de 80 minutos a menos de media hora. Esta es de hecho la primera etapa en las operaciones que SEMI debe llevar a cabo en Israel en el marco de su contrato, como la propia página web del Grupo ACS explica [Fotografía 3].

La línea A1 ha sido planificada y construida atravesando tierras palestinas de Cisjordania y por tanto por territorio ocupado, dentro del territorio palestino 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 del Informe Anual de Actividades 2015 del Grupo ACS (p.100) [consultada en septiembre de 2016]

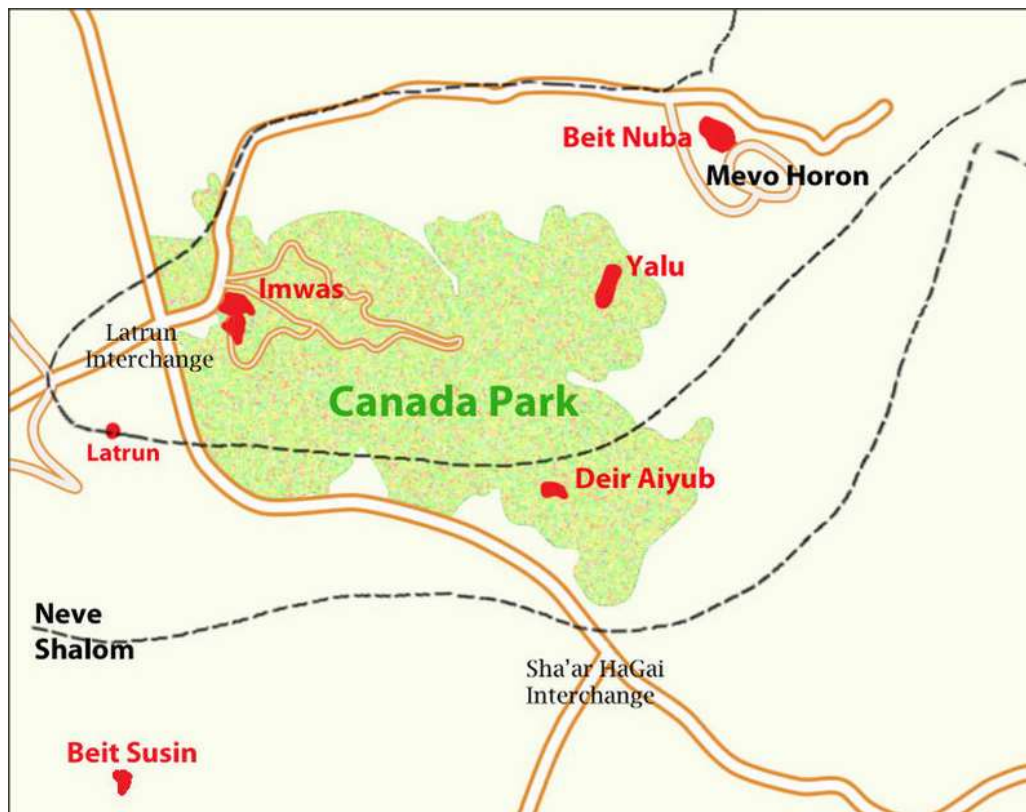
El trazado

El primer túnel doble del trazado tiene una longitud de 3,5km y pasa por el enclave ocupado de Latrun, área en la que tres localidades palestinas fueron borradas del mapa durante la guerra del 67 y en el que actualmente se erige un asentamiento israelí y el llamado Parque de Canadá, construido por el Fondo Nacional Judío en 1973 con donaciones particulares canadienses.

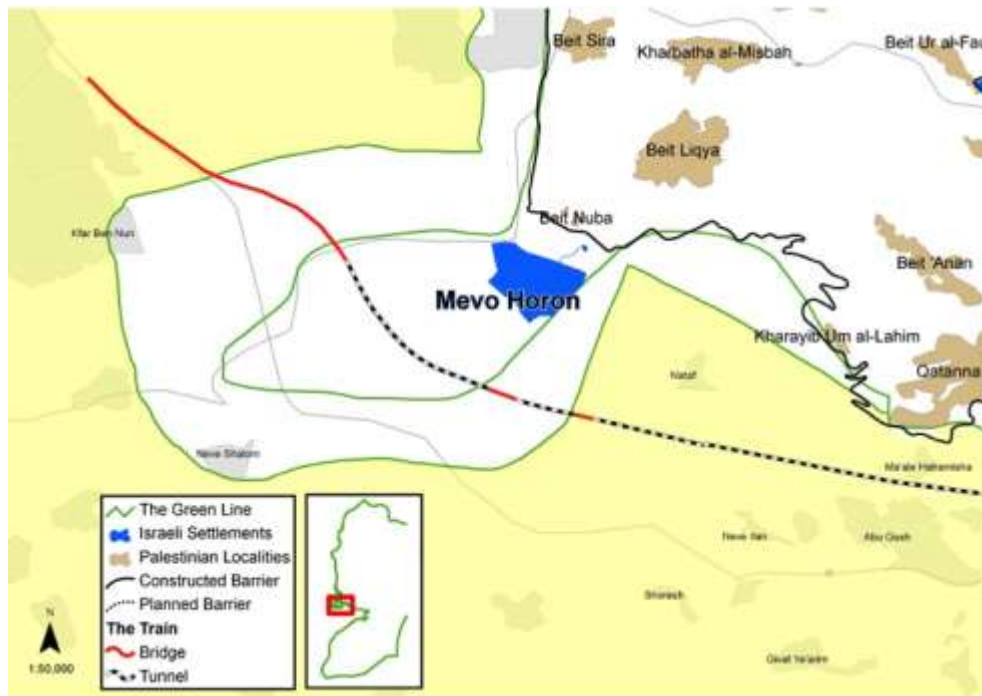
El túnel va de sur a norte de esta zona dentro de la Línea Verde. El túnel se construyó en 2012 con una tuneladora TBM (Tunnel Boring Machine) de la empresa alemana Herrenknecht. El túnel y las dos vías son visibles por satélite [Fotografía4].



FOTOGRAFIA 4: Vista de Google Maps de la zona de Latrun. Al NorEste, el asentamiento ilegal israelí de Shiv'a Hamina. Al NorOeste se observa la doble vía ferroviaria y la entrada del Túnel 1.



MAPA 1: Localización de los pueblos destruidos por Israel en 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 y el trazado de la vía. Crèdits de Peace Now a: <https://newsoftheworldnews.wordpress.com/2013/05/18/updates-from-the-tel-aviv-jerusalem-new-fast-train-line-april-2013/>

Los túneles 2 y 3 de la línea A1 han sido realizados por la empresa italiana Pizzarotti. El túnel 3 cruza la Línea Verde y entra en territorios ocupados en el norte de Jerusalén. Son 6,5 km de trazado que pasan por el territorio de dos municipios palestinos:

- Beit Iksa
- Beit Surik

Estos dos pueblos del norte de Jerusalén ya fueron separados del resto de Cisjordania y de buena parte de sus tierras con la construcción del Muro israelí. Después de la ocupación israelí de Jerusalén Este en 1967, esta zona de Jerusalén fué sometida a una anexión cada vez más extensa que lleva también a la expulsión de cientos de jerosolimitanos cada año. Aun así, aunque muchos palestinos de Jerusalén, incluidos de las poblaciones de Beit Iksa y Beit Surik, tienen permisos israelíes, la infraestructura que pasa por sus poblaciones no está orientada a beneficiar sus vidas ya que, en el caso de Beit Iksa, el acceso al centro neurálgico de Jerusalén, del que muchas de las familias dependían económica y laboralmente, es cada día más 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 satélite de Google Maps de una salida del túnel 2 y entrada y salida del túnel 3 a Beit Iksa.

Las últimas informaciones de noviembre de 2016 mencionan declaraciones del Ministro israelí de Transporte Yisrael Katz, en el que informa de la posibilidad de que la línea A1 también tenga una estación en el Muro Occidental, dentro de la misma ciudad vieja de Jerusalén, territorio también ocupado por Israel desde de 1967⁴.

Este plan se añade a las ya anunciadas construcciones de red ferroviaria que conectarán Jerusalén con asentamientos bien adentro de Cisjordania como Ma'ale Adumim, Adam, Atarot y Givat Ze'ev⁵, perpetuando así el enclave, cantonalización y aislamiento de las poblaciones palestinas 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 noviembre del 2016. Disponible en: <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 noviembre del 2016. Disponible en: http://news.xinhuanet.com/english/2016-11/02/c_135800987.htm

El pillaje como crimen de guerra

Por su parte, la ONG israelí Who Profits identificó 3 cuestiones legales respecto al proyecto del tren rápido:

1. Este proyecto de transporte realizado en territorio ocupado no es accesible por los palestinos y palestinas que habitan las tierras por donde pasa el trazado
2. Las expropiaciones de tierra se llevaron a cabo sin respetar la ley israelí y las afectadas no fueron informadas correctamente
3. El escombros surgido de esta obra será vendido y el beneficio revertirá en empresas israelíes o extranjeras y no sobre las comunidades a las que pertenece⁶.

Estas son cuestiones que responsabilizan a las autoridades israelíes por la decisión de llevar a cabo el proyecto de la línea A1 en su trazado por territorio ocupado. No obstante, la participación por parte de otros agentes económicos o de otra naturaleza con objetivo de sacar un beneficio propio (principalmente económico) supondría también una responsabilidad por complicidad y beneficio de la ocupación de territorio adquirido en el marco de un conflicto armado.

En este sentido, la organización de derechos humanos Al-Haq realizó un estudio legal sobre la implicación de la empresa italiana Pizzarotti & C. S.p.A., a través del partenariado creado Shapes Pizzarotti Railways Construction (S.P.R. Construction). Esta empresa fue la encargada de realizar los túneles para la vía de ferrocarril A1 Tel Aviv-Jerusalén. Según Al-Haq, la actuación de la empresa italiana podría implicar una "complicidad con las violaciones del derecho internacional por parte de Israel en el ToP y llevar a la comisión de crímenes de guerra que conllevarían responsabilidad penal individual por parte de los dirigentes y gestores ejecutivos de alto nivel de la empresa "(al-Haq, 2013: 3).

Según el derecho internacional humanitario, Israel es la potencia ocupante en Cisjordania, incluida Jerusalén Este (también lo es en la Franja de Gaza y los Altos del Golán). Como potencia ocupante, pues, es necesario tener como referencia el derecho internacional humanitario, tanto consuetudinario como las diversas convenciones internacionales relativas a la guerra. El proyecto de la línea A1, en concreto, constituiría un crimen de guerra, ya que supone el pillaje de tierra y recursos de la población local por parte de la potencia ocupante.

Entre otras normas, la IV Convención de Ginebra relativa a la protección de personas civiles en tiempo de guerra prohíbe a la potencia ocupante de un territorio destruir, salvo en casos de necesidad militar.

Art. 53: "Cualquier destrucción por parte de la potencia ocupante de bienes muebles o inmuebles, pertenecientes individual o colectivamente a personas particulares, al Estado, o a otras autoridades públicas, a organizaciones sociales o cooperativas, está prohibido, excepto cuando sea absolutamente necesario para operaciones militares". Como obra civil de transporte ferroviario, la línea A1 no es una necesidad militar.

El marco jurídico internacional aplicable al caso de la construcción y funcionamiento de la línea A1 en su paso por territorio ocupado incluye entre otras, las siguientes normas y resoluciones internacionales:

- Cuarta Convención de Ginebra relativa a la protección de personas civiles en tiempo de guerra, 12 de agosto de 1949.

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.

- Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación racial, 21 de diciembre de 1965.
 - Resolución 242 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (Obligación de retirada de los territorios ocupados)
 - Resolución 338 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (Obligación de retirada de los territorios ocupados)
 - Resolución 446 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (Ilegalidad de las colonias israelíes)
 - Resolución 478 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (Nulidad de la Anexión de Jerusalén)
- Asamblea General:
- Resolución 181 de la Asamblea General de Naciones Unidas (Plan de partición)
 - Resolución SE 10/15 (Ilegalidad del Muro, obligación de Israel de derrocarlo, obligación de los Estados de hacer respetar la IV Convención de Ginebra)

Además, el artículo 147 de la IV Convención de Ginebra enumera como crimen de guerra "la destrucción extensa y la apropiación de propiedad no justificada por la necesidad militar y llevada a cabo voluntariamente y sin respeto a la ley."

También el artículo 8 del Estatuto de Roma que establece la Corte Penal Internacional (CPI) despliega la definición de pillaje como crimen de guerra. Así el artículo 8 (2) (b) (xiii) define como crimen de guerra el acto de "destrucción o apropiación de la propiedad del enemigo excepto si ésta se hace imperativa por necesidad de guerra".

El TPI considera que el pillaje puede ser considerado de forma directa o indirecta cuando se adquieren propiedades que han sido adquiridas por otros para uso propio de manera ilegal, sin consentimiento de las propietarias legales, en el contexto de un conflicto armado y en la situación de que el perpetrador conocía las circunstancias y existencia del conflicto armado.

La Corte Penal Internacional sólo tiene jurisdicción sobre personas físicas y no jurídicas como una empresa (art. 25 del Estatuto de Roma). Esto quiere decir, que en el caso de una empresa, sólo las personas gestoras y representantes podrían ser sujetos de responsabilidades penales en caso de crímenes de guerra o complicidad con crímenes de guerra.

El pillaje como crimen de guerra forma parte adicionalmente del derecho consuetudinario y se encuentra conceptualizado ya desde el siglo XIX y ha sido incluido en varios tribunales internacionales, entre ellos el Tribunal Militar de Nüremberg, los Tribunales Penales Internacionales para la Antigua Yugoslavia y Ruanda y la Corte Especial de Sierra Leona.

Desinversión y resistencia: acabar con la complicidad y el beneficio de las empresas con la ocupación

La decisión empresarial por parte de SEMI de postularse para desarrollar este proyecto contradice el espíritu que SEMI expresa de no ser cómplice de violaciones de derechos humanos.

El trazado de la línea de tren rápido Tel Aviv -Jerusalem ha sido controvertido desde un inicio. Además de cuestiones financieras propias del debate interno en Israel, el expolio de territorio ocupado y por tanto del derecho a disponer de los propios recursos naturales por parte de la población palestina ha situado el proyecto en el blanco de las críticas por la evidente violación del derecho internacional humanitario y del espíritu del mismo. Esta primera etapa del proyecto de licitación a la que accedía SEMI era conocida por parte de los licitadores, ya que formaba parte de los documentos publicados:

En el documento RFI "Concerning the Procurement of Electrified Rolling Stock for Israel Railways"⁷ se menciona en la segunda página del documento, publicado en 2013:

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)** [negrita añadida], line Acco-Carmiel.

Además, con anterioridad a la licitación del proyecto de electrificación, el polémico trazado y la participación de otras empresas europeas ya había generado críticas y se había hecho pública la controversia de participar en un proyecto de estas características.

Otras empresas extranjeras implicadas en operaciones con la red ferroviaria han abandonado el proyecto o han sido blanco de críticas y demandas:

- **DB International (DBI)**, filial de la empresa alemana Deutsche Bahn, debía realizar una consultoría técnica para una parte del proyecto sobre un segmento del trazado, éste dentro del Estado de Israel y las fronteras reconocidas del 1967. Aun así, cuando DBI, conoció que el trazado pasaría por territorio ocupado, la empresa subsidiaria de los ferrocarriles alemanes decidió retirarse del proyecto.
- En Italia, la ciudad milanesa de Rho adoptó una resolución en noviembre de 2011 donde expresaba la "censura moral y política" contra el comportamiento de **Pizzarotti & C.s.P.A.**, the TBM-bored, parte occidental del túnel 3 que penetra la zona de Latrun. La ciudad de Nápoles también pidió a Pizzarotti que se retirara del proyecto.

Como explicaba el Consejo Municipal de Beit Surik en una carta de agradecimiento al municipio de Rho, el trazado actual sólo conlleva costes para el municipio:

"Esta línea de tren conllevará inconvenientes para el pueblo en tanto a la pérdida de suelo y la contaminación acústica, sin beneficios, ya que el tren

⁷ Documentos de la licitación israelí en la página web de Israel Railways. Disponible en: www.rail.co.il/EN/Tenders/Pages/TenderListHome.aspx

conecta áreas inaccesibles por los habitantes del pueblo con sus ID de Cisjordania⁸.

El pueblo de Beit Surik ya luchó contra de la construcción del Muro y en 2004 el Tribunal Supremo reconoció la necesidad que el pueblo de Beit Surik tenía de sus tierras agrícolas en una sentencia en relación con la construcción del muro. Sin embargo, según el Consejo Municipal de Beit Surik, el pueblo perdió 3.000 dunams en la construcción del mismo. El trazado del tren rápido amenaza con tomar 3000 más. Para los habitantes de la zona la pérdida de más tierras, además de las molestias sin beneficios que puede suponer la actividad ferroviaria, es una continuación de las aprehensiones impunes del Muro ilegal que enclava y ahoga a sus poblaciones.

Global Compact: Principios voluntarios incompletos

El GRUPO SEMI se adhirió al Pacto Mundial de Naciones Unidas el 27 de julio de 2010 (el año anterior lo había hecho como Grupo SEMI-MAESSA) (Ver los informes de Progreso aquí: <http://www.semi.es/responsabilidad-corporativa.html#/responsabilidad-corporativa/responsabilidad-social-es.html>)

Según el boletín corporativo de la empresa, "El Grupo SEMI se compromete al cumplimiento y la difusión de estos Principios, dando cuenta de los avances logrados en la implantación de estos diez principios a través de la elaboración del Informe de Progreso."⁹ La misma noticia corporativa lista los principios del Pacto Mundial, los primeros de los cuales son:

Principio 1: Las empresas deben apoyar y respetar la protección de los derechos humanos proclamados en el ámbito internacional.

Principio 2: Las empresas deben asegurarse de no ser cómplices de los abusos de derechos humanos.

Desde el 2011, pues, el Grupo SEMI ha enviado Informes de Progreso al Global Compact, en los que no ha especificado tener constancia de ser cómplice de abusos de derechos humanos. El proyecto de electrificación de la línea A1 que pasa por territorio ocupado en Palestina, sin embargo, estaría violando este principio.

El hecho de que estos principios desarrollados por John Ruggie a instancias del Secretario General de Naciones Unidas sean de carácter voluntario hace su cumplimiento también sea voluntario, pero no el respeto a los derechos humanos como tal. Además, el hecho de que una empresa que está violando estos principios siga formando parte de este pacto plantea de nuevo la necesidad de transformar estos principios en un instrumento vinculante de cumplimiento por parte de las empresas transnacionales y por parte de los responsables de las mismas.

⁸ 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]

⁹ 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]

Recomendaciones del ODHE:

Teniendo en cuenta el derecho internacional humanitario, el respeto a los derechos humanos y en concreto a la Ley del Fomento de la Paz ³⁰ aprobada en 2003 por el Parlamento de Cataluña, el Observatorio de Derechos Humanos y Empresas (ODHE) considera que la empresa SEMI se está lucrando y es por tanto cómplice y beneficiaria del pillaje de tierras y recursos palestinos en territorio ocupado.

- Que la empresa Sociedad Española de Montajes Industriales S.A. se retire inmediatamente del proyecto de Electrificación en la Red Ferroviaria Israelí, dado que este proyecto la hace cómplice y beneficiaria directa de la ocupación y el expolio de Palestina.
- Que ACCIÓ y el resto de instituciones públicas catalanas que trabajan por el fomento de la actividad empresarial informen a la empresa SEMI, con sede en Barcelona, de la violación del derecho internacional que supone este proyecto.
- Que este caso sea estudiado por el Centro de Evaluación de Impacto de las Empresas Catalanas en el Exterior, centro de futura creación aprobado por el Parlamento de Cataluña en noviembre de 2016, dado que SEMI tiene sucursales y proyectos importantes en Cataluña, como SEMI, pero también a través de sus filiales, matriz y el grupo empresarial.
- Que las instituciones públicas o privadas catalanas que colaboran o mantienen contratos con SEMI y cualquier otra empresa del conglomerado del que forma parte el grupo empresarial (Grupo ACS) consideren si las prácticas, filosofía y actuaciones de esta empresa se corresponden con los estándares de respeto a los derechos humanos y al DIH a los que se suscribe el estado español; y que actúen en consecuencia.
- Que las instituciones catalanas establezcan mecanismos de bloqueo, desincentivadores o sancionadores para las empresas y agentes empresariales que realicen actividades cómplices con la ocupación del territorio palestino y con las violaciones de derechos humanos, incluyendo cualquier tipo de beneficio y negocio privado en territorios ocupados y sin tener en cuenta los intereses y necesidades de las palestinas y palestinos a los que pertenecen los recursos de sus comunidades.
- Que las instituciones catalanas promuevan también a nivel internacional una regulación vinculante para la actuación de las empresas transnacionales.

³⁰ LLEI 21/2003, de 4 de julio, de fomento de la paz: "La paz es, sin embargo, un bien que sólo adquiere plenitud cuando es universal."

Referencias bibliográficas

- 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 de 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 de 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 de 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 de 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 de 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 de 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 de 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 de 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 julio de 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 de 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 de 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 de 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 de 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 de octubre de 2016)
- Video Propaganda del recorrido: <https://www.youtube.com/watch?v=MspbBYBoW3g>
<https://www.youtube.com/watch?v=VFrsgYYV5hc>

Annexo

