

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el diputado que suscribe formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno para su respuesta escrita.

En febrero de 2017 se dio a conocer por distintos medios que la empresa pública de ingeniería civil y para el transporte INECO, dependiente del Ministerio de Fomento, había conseguido un primer contrato en Israel en el sector del transporte. Se trataba de una licitación para la planificación e ingeniería de los túneles en la Línea Azul del Tren Ligero (tranvía) de Jerusalén y para el diseño de la electrificación de los vagones de Israel Railways, por unos 20 millones de euros. Este contrato era en cierta forma consecuencia de un acuerdo de colaboración en materia de infraestructuras ferroviarias entre Israel y España suscrito en 2012.

En diciembre de 2017, tras un azaroso proceso de debate en la ciudad, la autoridad israelí local competente, el Comité de Distrito para la Planificación y la Construcción, autorizó el proyecto de la Línea Azul del Tren Ligero y se espera por lo tanto el inicio de los trabajos en breve.

Desde la adjudicación a INECO hace más de un año no ha habido más noticias ni más precisiones sobre este proyecto. La web de la empresa no hace ninguna mención a ello y sus memorias anuales tampoco. Sólo el observatorio no gubernamental Who profits (Informe "Tracking annexation: The Jerusalem Light Rail and the Israeli occupation", Julio 2017) ha difundido alguna información sobre el proyecto, señalando de manera clara que éste se extiende en las zonas palestinas ocupadas y que constituye un elemento más en la anexión de Jerusalén Este y de las comunidades de sus alrededores a Israel.

Es público que la futura Línea Azul del Tren Ligero de Jerusalén discurrirá a lo largo de 23 kilómetros entre el barrio de Talpiot (Jerusalén oeste) y el asentamiento de Gilo en el suroeste de la ciudad, a través del centro de la urbe, hasta el asentamiento de Ramot en el norte de Jerusalén Este. Cabe por lo tanto señalar que se trata de una obra que en varios de sus tramos (Gilo, Ramot) transcurre en Territorios Palestinos ocupados. La población palestina ha denunciado reiteradamente su rechazo a tales obras que consolidan la ocupación y pretenden una anexión de facto.

Es extremadamente grave que la empresa pública INECO está implicada en un proyecto de esta naturaleza que viola el derecho internacional. En primer lugar, contradice los propios principios de la empresa. En materia de responsabilidad social corporativa INECO se ha adscrito al Pacto Mundial de Naciones Unidas (2008) cuyos principios incluyen "apoyar y respetar la protección de los derechos humanos fundamentales, reconocidos internacionalmente, dentro de su ámbito de influencia" y "asegurarse de que sus empresas no son cómplices en la vulneración de los derechos humanos". Asimismo, INECO se ha dotado de unas normas propias en materia de Integridad, Transparencia y Compromiso (Catálogo de conductas prohibidas) y de un Código de conducta que subraya el compromiso de la empresa con el cumplimiento escrupuloso de la ley (se entiende que también del Derecho Internacional), así como el respeto escrupuloso de los Derechos Humanos. La ocupación ilegal de un territorio y las prácticas coloniales suponen una violación sistemática de los derechos fundamentales de la población.

La implicación de INECO es contradictoria con las advertencias que el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación que, al igual que otros Estados miembros de la UE, ha hecho a las empresas que puedan considerar actividades en los asentamientos, y choca con la posición de Naciones Unidas. Ya en 2009 el Consejo de Derechos Humanos de la ONU denunció estas obras de infraestructura y transporte público que unen Jerusalén y los asentamientos como un instrumento de la colonización. El 26 de enero de 2018 el Consejo de Derechos Humanos ha publicado un informe que expone los avances del mandato de constituir una base de datos de empresas implicadas en actividades en los asentamientos con el objeto de iniciar un diálogo constructivo con ellas y que asuman sus responsabilidades. En este momento la base de datos no ha sido publicada aunque ha trascendido que hay alguna empresa española señalada.

Y finalmente, la implicación de INECO es radicalmente contradictoria con la posición oficial de España que rechaza y condena la ocupación y no reconoce la soberanía israelí en Jerusalén Este. Dado que Gilo y Ramot son colonias en territorios palestinos ocupados, es incoherente que una empresa pública como INECO licite en un concurso para participar en un proyecto que a la postre contribuye a consolidar la colonización.

¿Puede confirmar el Gobierno que la empresa pública INECO no interviene en un proyecto que en algunas de sus partes se lleva a cabo en los territorios ocupados?

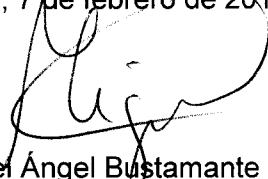
¿Por qué no se hace pública esa información en los medios de comunicación corporativa de INECO?

¿Se encuentra INECO en la base de datos, no pública a día de hoy, del reciente informe de la ONU sobre empresas que colaboran con la colonización?

¿Qué advertencias se han hecho a esta u otras empresas españolas implicadas en la colaboración con la colonización y ocupación?

¿Qué medidas piensa tomar el Gobierno para asegurar la coherencia entre la posición española respecto a los Territorios Ocupados y este hecho que implica a una empresa pública española?

Palacio del Congreso de los Diputados
Madrid, 7 de febrero de 2018



Fdo.: Miguel Ángel Bustamante Martín
(Izquierda Unida)
Diputado GCUP-EC-EM