Denúncia presentada contra el Consell d'Administració de CAF pel seu paper en el Tren Lleuger de Jerusalem

El 18 de febrer de 2026, una coalició d'organitzacions de la societat civil va presentar una denúncia davant la Fiscalia contra el Consell d'Administració de Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) per la implicació de l'empresa en la construcció, operació i manteniment del Tren Lleuger de Jerusalem (JLR). La coalició inclou **NOVACT, la Comunitat Palestina de Catalunya, el Comitè de Solidaritat amb la Causa Àrab, ODESCA, Paz con Dignidad i SUDS,** representades **pel Centro Guernica 37.**

Des de 2019, CAF ha contribuït de manera substancial a la construcció, operació i manteniment del Tren Lleuger de Jerusalem. **El seu àmbit d'actuació inclou l'ampliació de la Línia Vermella i la construcció de la Línia Verda, el subministrament i remodelació d'unitats de tramvia, el lliurament de sistemes de senyalització, energia i comunicacions, així com l'operació i el manteniment de totes dues línies durant els pròxims 15 a 25 anys.**

Aquesta infraestructura sosté directament l'entramat d'assentaments il·legals israelians a la Jerusalem Est ocupada connectant les colònies israelianes entre si i amb Jerusalem Oest. En millorar l'accés per als colons israelians, s'augmenta l'atractiu residencial i la viabilitat econòmica dels assentaments, reforçant la seva expansió i densificació, i integrant-los encara més a Israel. D'aquesta manera, s'afiança la fragmentació dels barris palestins en enclavaments aïllats, consolidant l'annexió il·legal, l'ocupació i el règim d'apartheid d'Israel.

A través del seu contracte a llarg termini per a la construcció i operació del JLR, CAF presta un suport material continuat a un sistema de transport en un entorn d'assentaments il·legals, vinculat a l'apropiació de terres i a la segregació. **Sobre aquesta base, la denúncia sosté que els directius de CAF haurien de ser considerats responsables per autoritzar i supervisar una conducta que presumptament equival al trasllat de població civil d'una Potència Ocupant a territori ocupat, al manteniment d'un règim discriminatori i a la contribució a infraccions greus del Quart Conveni de Ginebra.**

La implicació de CAF en el Tren Lleuger de Jerusalem

CAF, en consorci amb l'empresa israeliana Shapir, ha exercit un paper central en el desenvolupament i l'operació del Tren Lleuger de Jerusalem (JLR), **prestant serveis clau sense els quals el projecte no hauria assolit la seva fase actual.**

Sota el contracte de concessió J-Net adjudicat el 2019, CAF és responsable de l'ampliació de la Línia Vermella i la construcció de la Línia Verda, incloent-hi aproximadament 27 km de vies noves i desenes de parades, així com el subministrament de 114 vagons de tramvia nous i la remodelació de 46 existents. El contracte també cobreix la provisió de sistemes de senyalització, energia i comunicacions, així com la integració de tot el projecte.

A través de la seva empresa conjunta LAVI Light Rail O&M, en la qual CAF posseeix una participació del 50%, la companyia és a més responsable de l'operació de totes dues línies durant 15 anys (prorrogables a 25) i del seu manteniment per un període de fins a 25 anys.

La magnitud i l'abast d'aquestes responsabilitats demostren que la implicació de CAF és estructural i indispensable per al funcionament i l'expansió del JLR.

El Tren Lleuger de Jerusalem: un instrument d'apartheid i annexió

Israel presenta habitualment el Tren Lleuger de Jerusalem com un projecte de mobilitat modern. En realitat, **està dissenyat per integrar els assentaments israelians il·legals de la Jerusalem Est ocupada en el nucli urbà de Jerusalem Oest, donant suport a l'establiment, manteniment i expansió d'assentaments israelians en terres palestines ocupades.**

En connectar i integrar aquests assentaments il·legals mentre s'aprofundeix el desplaçament i la fragmentació de la població palestina, el tren reforça un règim basat en la desigualtat de drets i la dominació. El Tren Lleuger de Jerusalem consolida una realitat urbana dual en la qual els palestins pateixen una discriminació sistemàtica. Afiança un sistema en què les persones que viuen a Jerusalem experimenten drets fonamentalment distints per motius discriminatoris, avançant en l'agenda d'apartheid i colonialisme d'assentament d'Israel.

L'apartheid és un sistema de dominació racial institucionalitzada que es manté mitjançant l'opressió i la discriminació sistemàtica. Els assentaments —als quals contribueix el Tren Lleuger de Jerusalem— es troben entre les manifestacions més extremes de l'apartheid.

Com a exemple, encara que el marc discriminatori no es pot reduir únicament a la ubicació de les parades —i **afegir més estacions en zones palestines no solucionaria la discriminació estructural de fons**—, la distribució de les estacions continua sent indicativa de les prioritats del projecte. Aproximadament el 83% de la Línia Vermella dona servei a assentaments il·legals (de 33 parades, només 6 serveixen a barris palestins) i, quan finalitzi, el 94% de la Línia Verda donarà servei a assentaments il·legals (de les 33 estacions previstes, només 2 serviran a barris palestins). A més, les parades situades en barris palestins o a prop d'ells no es van planificar per satisfer les necessitats de mobilitat de la població palestina com a tal, sinó perquè aquestes zones són adjacents a assentaments il·legals propers o es troben en el trajecte d'accés als mateixos.

Què són els assentaments il·legals d'Israel a la Cisjordània ocupada, inclosa Jerusalem Est?

Els assentaments israelians són comunitats construïdes i ampliades per Israel en territori palestí ocupat des de 1967, principalment a la Cisjordània ocupada, inclosa Jerusalem Est. A la pràctica, abasten des de grans "*ciutats*" o "*pobles*" planificats fins a "*barris*" o "*petits enclavaments*". Es mantenen mitjançant un aparell més ampli que implica la incautació de terres palestines i la seva assignació a colons israelians, aprovacions de planificació i construcció per part de les autoritats israelianes, incentius estatals, protecció de seguretat i infraestructures de suport (carreteres, serveis públics, punts de control i enllaços de transport).

Almenys 736.000 colons viuen en assentaments il·legals a la Cisjordània palestina ocupada, inclosa Jerusalem Est. Els residents d'aquests assentaments i dels "punts d'avançada" al territori palestí ocupat són principalment ciutadans israelians, però també inclouen colons jueus no israelians que poden optar a la ciutadania sota la llei d'Israel.

Els assentaments, juntament amb la seva infraestructura de suport i la seva xarxa de carreteres, trenquen la continuïtat territorial de Cisjordània, fragmentant les comunitats palestines i vulnerant greument el seu dret a l'autodeterminació. L'establiment i manteniment d'aquests assentaments constitueixen violacions del dret internacional i es mantenen mitjançant actes violents, com l'apropiació de terres, la destrucció de propietats, la intimidació i el desplaçament forçat de palestins autòctons. Els assentaments es construeixen mitjançant la expropiació de terres palestines i el desallotjament forçós de palestins de les seves llars.

L'entramat d'assentaments d'Israel opera de forma generalitzada mitjançant un doble règim discriminatori: els colons es beneficien de la inversió en planificació i infraestructures, mentre que els palestins s'enfronten a una planificació restrictiva, controls militars i administratius, i demolicions. Aquest model **crea condicions de vida insuportables que expulsen els palestins,** obligant-los a desplaçar-se, mentre que els beneficis i incentius atorgats als colons jueus actuen com a factors d'atracció animant-los a traslladar-se i residir en aquests assentaments il·legals. Aquesta **combinació de factors d'expulsió i d'atracció té com a objectiu el manteniment de la dominació israeliana sobre els palestins** i la consolidació de l'ocupació del territori, inclosa l'annexió de Jerusalem Est.

La comunitat internacional ha reiterat sistemàticament que aquests assentaments són il·lícits segons el dret internacional, ja que l'Article 49(6) del Quart Conveni de Ginebra prohibeix que una Potència Ocupant traslladi part de la seva pròpia població civil al territori que ocupa. L'opinió consultiva més recent de la Cort Internacional de Justícia (CIJ), amb data 19 de juliol de 2024, afirma **la il·legalitat de la presència d'Israel en la totalitat del territori palestí ocupat, incloent-hi la seva presència militar, els assentaments il·legals i el control sobre infraestructures i recursos.** La CIJ va fer referència a la segregació racial i l'apartheid, a les violacions del dret a l'autodeterminació i a l'adquisició de territori mitjançant l'ús de la força. En el paràgraf 278 de l'esmentada Opinió, la Cort va afirmar que els Estats tenen el deure de prohibir el comerç amb els assentaments israelians il·legals i d'abstenir-se de qualsevol acte que contribueixi a la presència il·legal d'Israel al territori palestí ocupat. Aquest deure està directament consagrat en el dret internacional.

Els organismes de la ONU han afirmat repetidament que Jerusalem Est continua sent territori palestí ocupat i han condemnat les mesures destinades a alterar la seva composició demogràfica i el seu caràcter institucional.

L'ocupació d'Israel forma part d'un sistema colonial d'assentament basat en la dominació, el robatori de terres i la segregació, i és contrària a la llei.

Les conseqüències econòmiques i territorials: fets colonials consumats

El tren lleuger no es limita a transportar persones; **redefineix la ciutat de Jerusalem** i cimenta el sistema d'expropiació de terres palestines que Israel manté des de fa dècades, la seva ocupació il·legal i el seu sistema d'apartheid, fent permanent l'annexió il·lícita de Jerusalem Est.

Els assentaments es tornen més atractius — i permanents

El JLR millora l'accessibilitat als assentaments il·legals d'Israel, augmentant el seu atractiu residencial i donant suport a la seva consolidació i expansió. Israel aplica un enfocament de planificació urbana explícit per densificar les zones pròximes als corredors del tren lleuger, descrit en la planificació de Jerusalem com una "Política del Tren Lleuger" que promou la densificació demogràfica al llarg dels eixos ferroviaris mitjançant la "renovació urbana".

Annexió de iure i fragmentació

CAF està operant i ampliant la "Línia Vermella" del JLR i construint la nova "Línia Verda", subministrant material rodant i serveis tècnics. Totes dues línies connecten els assentaments israelians il·legals al territori palestí ocupat amb Jerusalem Oest. Com a tal, el JLR contribueix a l'annexió il·legal de iure de Jerusalem Est per part d'Israel i facilita l'expansió dels assentaments.

Aquests assentaments israelians es van construir sobre terres confiscades pertanyents a localitats palestines de Jerusalem Est i els seus voltants, com ara Beit Hanina, Shu'fat, Hizma, Sheikh Jarrah i 'Isawiya, entre d'altres.

En les dues setmanes posteriors a la guerra de 1967, Israel es va annexar unilateralment uns 70,5 km² de terres a Cisjordània, Jerusalem i els seus voltants, incloent-hi grans àrees pertanyents a 28 pobles palestins, i va estendre la seva llei, jurisdicció i administració a aquests territoris. Aquestes mesures es consideren àmpliament com una annexió il·legal segons el dret internacional. Un mecanisme clau utilitzat posteriorment en relació amb la propietat palestina a Jerusalem Est va ser la Llei de Propietat d'Absents de 1950, promulgada després del desplaçament forçat massiu de persones palestines el 1948, conegut com la Nakba (la catàstrofe en àrab), després de la creació de l'Estat d'Israel. La llei classifica les propietats dels palestins desplaçats o que van romandre fora de les zones sota control israelià com a "propietat d'absents", posant-les sota l'autoritat de la Custòdia de la Propietat d'Absents Israeliana i privant així il·legalment als palestins dels seus drets de propietat des de llavors. A Jerusalem Est, l'aplicació d'aquesta llei, juntament amb la legislació posterior i les mesures d'expropiació, ha facilitat la confiscació i transferència de béns palestins. Fins al dia d'avui, les autoritats israelianes han continuat consolidant el seu control sobre Jerusalem Est, tant físicament com políticament.

"Renovació urbana" selectiva

La inversió i la renovació es dirigeixen principalment als trams que donen servei als assentaments il·legals israelians, reforçant patrons discriminatoris en la planificació, els serveis i el desenvolupament.

Una política específica de planificació urbana a Jerusalem —coneguda explícitament com la "Política del Tren Lleuger"— pretén augmentar els drets d'edificació i la densitat demogràfica al llarg dels corredors del tren lleuger mitjançant l'anomenada "renovació urbana". El juliol de 2016, la Comissió Israeliana de Planificació i Construcció del Districte de Jerusalem, en cooperació amb l'Ajuntament de Jerusalem, va adoptar una política per augmentar els percentatges d'edificació al llarg de les rutes del tren lleuger per tal de crear un "esquelet urbà" que guiï el desenvolupament i la densificació de la ciutat durant les pròximes dècades. La política promou la demolició d'edificis existents i la seva substitució per altres de nous, encara que també pot aplicar-se a ampliacions d'edificis situats al llarg dels eixos del tren lleuger.

Com opera CAF el "tren de l'apartheid": filials, empreses conjuntes i control a llarg termini

CAF participa a través de filials i empreses conjuntes a Israel, exercint funcions tant operatives com de manteniment. Aquesta estructura demostra un punt fonamental: el Consell d'Administració de CAF pot i ha de rendir comptes per l'operació i el manteniment del Tren Lleuger de Jerusalem.

Es tracta d'una implicació a llarg termini que sosté el projecte colonitzador d'Israel:

- CAF i els seus socis van guanyar el contracte de licitació per a la construcció del JLR el 2019.
- El projecte inclou acords d'operació i manteniment a llarg termini, amb serveis de manteniment que s'estenen fins als 25 anys.
- La construcció de la Línia Verda continua en marxa, juntament amb l'ampliació i explotació de la Línia Vermella.

L'estructura corporativa de CAF s'organitza al voltant de la seva societat matriu, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. (CAF, S.A.), amb seu a Beasain (Estat espanyol). Sota la matriu es troben diverses filials, entre elles CAF Investment Projects, S.A. (Beasain), CAF Turnkey & Engineering S.L. (Zamudio), CAF Signalling S.L. (Donostia) i CAF Israel Ltd. (Ramat Gan, Israel).

A través d'aquesta estructura, CAF participa directament en el projecte del Tren Lleuger de Jerusalem mitjançant dues societats instrumentals a Jerusalem: CFIR Light Rail Ltd., responsable de l'execució del projecte J-Net, i LAVI Light Rail O&M Ltd., responsable de la seva operació i manteniment. CAF posseeix una participació del 50% a LAVI Light Rail O&M Ltd., que funciona com una empresa conjunta, implicant una responsabilitat compartida, mentre manté la plena propietat de les seves empreses filials.

Per què l'Estat espanyol té jurisdicció — i l'obligació d'aturar la complicitat de CAF

S'està instant els tribunals espanyols a actuar perquè CAF és una multinacional basca registrada a l'Estat espanyol, i les seves decisions corporatives i òrgans de govern tenen la seu a l'Estat espanyol, sota la legislació espanyola i subjectes a la jurisdicció espanyola. Les decisions estratègiques de l'empresa, el seu govern corporatiu i les responsabilitats executives estan arrelades a l'Estat espanyol. Això estableix un vincle jurisdiccional clar i activa les obligacions legals de l'Estat espanyol tant sota el dret intern com l'internacional.

Segons el dret internacional humanitari, els Estats tenen el deure no només d'abstenir-se de cometre violacions per si mateixos, sinó també d'adoptar totes les mesures al seu abast per prevenir i abordar les violacions comeses per actors sota la seva jurisdicció. Aquesta obligació inclou garantir que les empreses domiciliades o que operen des del seu territori no contribueixin —directament o indirectament— a actes il·lícits, incloent-hi la segregació racial, l'apartheid o el trasllat i assentament de colons en territori ocupat.

La denúncia presentada davant les autoritats judicials espanyoles sosté que les activitats de CAF en relació amb el Tren Lleuger de Jerusalem contribueixen presumptament a:

- la consolidació de l'annexió il·legal de Jerusalem Est per part d'Israel;
- el manteniment i l'expansió d'assentaments il·legals en territori palestí ocupat;
- el manteniment de pràctiques discriminatòries i inhumanes per part d'Israel contra la població palestina.

L'Estat espanyol té jurisdicció en aquest assumpte perquè:

- la presa de decisions corporatives i les estructures de govern de CAF tenen la seu a l'Estat espanyol;
- l'empresa opera "en i des de l'Estat espanyol" a través de ciutadans espanyols, directius i entitats corporatives que poden ser considerats responsables de les decisions adoptades a nivell de consell i de direcció;
- les institucions espanyoles tenen l'obligació positiva de garantir que les empreses sota la seva jurisdicció no contribueixin a infraccions del dret internacional humanitari.

Aquest cas, per tant, no només atany a la conducta corporativa a l'estranger, sinó també a la responsabilitat de l'Estat espanyol de garantir el compliment del dret internacional per part de les entitats que operen sota la seva jurisdicció.

La base legal: presumpta participació en delictes sota el codi penal espanyol

La denúncia presentada a l'Estat espanyol es basa en les disposicions del Codi Penal espanyol relatives als delictes presumptament comesos contra persones i béns protegits en cas de conflicte armat, incloent-hi:

- **Article 611.5:** el trasllat i assentament, directa o indirectament, de la població de la Potència Ocupant en el territori ocupat;
- **Article 611.6:** el manteniment de la segregació racial i altres pràctiques inhumanes o degradants basades en distincions discriminatòries, que suposin un ultratge a la dignitat personal;
- **Article 614:** la comissió d'infraccions o actes contraris al Quart Conveni de Ginebra de 1949.

La denúncia es dirigeix contra l'alta direcció de CAF, així com contra les filials pertinents, per la seva participació des de 2019 fins a l'actualitat en la construcció, manteniment i operació d'un sistema ferroviari dissenyat per connectar Israel amb assentaments il·legals en la Jerusalem Est ocupada, facilitant així presumptament la consolidació dels assentaments, l'enginyeria demogràfica i la segregació.

El coneixement del Consell d'Administració de CAF i la seva participació continuada en un projecte il·legal

La implicació de CAF en el Tren Lleuger de Jerusalem (JLR) s'ha produït malgrat les constants i reiterades advertències sobre la il·legalitat del projecte i els riscos legals i reputacionals associats.

Ja al gener de 2019, el mateix Comitè d'Empresa de CAF a Beasain va demanar per unanimitat a la direcció que es retirés del projecte. Després de l'adjudicació formal del contracte J-Net al consorci CAF-Shapir l'agost de 2019, la preocupació va augmentar ràpidament. El desembre de 2019, el Comité de Solidaridad con la Causa Árabe (CSCA) va presentar una queixa davant el Punt Nacional de Contacte espanyol al·legant l'incompliment de les Línies Directrius de l'OCDE.

El 2020, les advertències i la pressió es van intensificar. Al febrer de 2020, 70 organitzacions basques van instar públicament CAF a retirar-se. Aquell mateix any, arran de la condemna palestina a la participació de CAF en el JLR, 70 defensores dels drets humans al País Basc van llançar oficialment la campanya internacional "CAF, baixa del tren de l'apartheid d'Israel". Com a part d'aquesta campanya, organitzacions nacionals i de drets humans han pressionat les institucions públiques perquè s'abstinguin de contractar CAF fins que respecti els drets humans del poble palestí i posi fi a la seva participació en el projecte colonitzador il·legal d'Israel. Durant anys, accionistes de CAF preocupats per la situació també han instat altres accionistes a posar fi a la implicació de l'empresa en el JLR durant les juntes generals de CAF.

Shapir Engineering, que forma part del consorci amb CAF per ampliar el JLR, figura a la base de dades de l'ONU des de 2020. El desembre d'aquell mateix any, 31 organitzacions van demanar a les Nacions Unides que incloguessin CAF a la seva base de dades d'empreses implicades en activitats relacionades amb els assentaments.

L'any 2021, activistes del Regne Unit van fer una crida a HS2 —l'empresa pública que construeix l'enllaç ferroviari d'alta velocitat a Anglaterra— que exclogués el fabricant de trens espanyol CAF de la licitació pública de material rodant per a HS2.

El 2021 i 2022, a Noruega, hi va haver una campanya sostinguda de la societat civil i del sindicat més gran del país demanant a l'empresa Norske Tog que no adjudiqués licitacions públiques a CAF.

El maig de 2022, el Punt Nacional de Contacte espanyol va concloure que els assentaments israelians violen el dret internacional i va recomanar explícitament que CAF avalués els danys i les violacions dels drets humans causats pels seus negocis amb el Tren Lleuger de Jerusalem (JLR).

El 2023, Amnistia Internacional Espanya va publicar l'informe *"El tramvia de Jerusalem de CAF: pròxima parada, apartheid"* i va organitzar una conferència sobre *"CAF i la seva controvertida implicació en el projecte del tren lleuger de Jerusalem"*.

El 12 de juny de 2024, 18 ONG palestines i europees van presentar novament informació davant l'Oficina de l'Alt Comissionat de les Nacions Unides per als Drets Humans (ACNUDH) sobre per què CAF havia de ser inclosa en la base de dades de l'ONU.

El juny de 2024, el vicerector del campus de Guipúscoa de la Universitat del País Basc (UPV/EHU) va declarar que no signarà cap nou conveni amb l'empresa basca de transports CAF mentre aquesta continuï involucrada en el projecte del tren lleuger de Jerusalem que dona servei als assentaments il·legals d'Israel a Jerusalem.

Aquestes advertències es van reforçar encara més a nivell internacional el setembre de 2024, quan l'Assemblea General de l'ONU va adoptar una resolució instant els Estats a suspendre les relacions comercials que contribueixin a l'ocupació il·legal d'Israel. Aquell mateix mes, la companyia noruega de serveis financers Storebrand va excloure CAF de la seva cartera d'inversions a causa de les activitats relacionades amb els territoris palestins ocupats (TPO). Malgrat aquest creixent conjunt d'advertències internes, de la societat civil, financeres i institucionals, CAF va tirar endavant el projecte, la qual cosa va culminar amb la inauguració de l'extensió de la Línia Vermella el 9 de març de 2025.

L'agost de 2025, una coalició d'ONG va intervenir davant el Consell d'Estat belga exigint l'exclusió de CAF del contracte multimilionari de trens amb l'operador ferroviari públic belga SNCB/NMBS, a causa de la seva implicació en activitats en el territori palestí ocupat, argumentant que l'adjudicació d'aquest contracte seria contrària al dret internacional i establiria un precedent perillós per a la contractació pública. La Relatora Especial de l'ONU, Francesca Albanese, va enviar una carta tant a l'operador ferroviari com al ministre competent per demanar-los que excloguessin CAF de la licitació pública.

El setembre de 2025, Imanol Pradales, el lehendakari del Govern Basc, va demanar a CAF una 'reflexió ètica' sobre el seu paper en el tren lleuger de Jerusalem.

Més tard, en **aquell mateix mes, CAF va ser inclosa formalment en la base de dades de l'ONU d'empreses implicades en activitats en assentaments israelians i, arran d'això**, l'ajuntament d'Oslo i Sporveien Oslo AS (operador de transport públic de propietat municipal a Oslo) van anunciar que reconsiderarien la compra dels vagons restants del seu contracte amb CAF. El 24 de setembre de 2025, CAF va respondre a la seva inclusió en la base de dades de l'ONU.

CAF també va ser esmentada en l'informe de la Relatora Especial de l'ONU sobre la situació dels drets humans als territoris palestins ocupat des de 1967, Francesca Albanese, titulat *"De l'economia de l'ocupació a l'economia del genocidi"* (Consell de Drets Humans, 59è període de sessions), on **es fa referència a CAF com una empresa que contribueix a l'expansió dels assentaments i exclou els palestins.**

Més recentment, en l'informe "Desactivar l'economia política que permet els crims comesos per Israel. El que els Estats i les empreses han de fer per deixar d'alimentar el genocidi, l'apartheid i l'ocupació il·legal perpetrats per Israel", Amnistia Internacional demana a tots els Estats, institucions públiques i empreses que utilitzin la seva influència per aturar la prestació de béns i serveis per part de CAF a la xarxa del JLR. Així mateix, insta els Estats i les institucions públiques a garantir que es prohibeixi a CAF qualsevol activitat que suposi la introducció dels seus materials i serveis en el seu mercat, cosa que inclou, entre altres mesures, prohibir la seva participació en fires i exposicions comercials, reunions governamentals, contractes i la participació en subvencions de recerca i activitats amb organismes públics relacionats amb materials i serveis de transport.

El Consell d'Administració de CAF ha estat advertit repetidament sobre la naturalesa il·legal de la seva implicació i, tanmateix, ha continuat amb la seva participació malgrat tot.

Passos legals

El 18 de febrer de 2026, tal com s'ha indicat anteriorment, una coalició d'organitzacions de la societat civil va presentar una denúncia davant la Fiscalia contra el Consell d'Administració de CAF.

Posteriorment, Amnistia Internacional Espanya va enviar una carta al Fiscal sol·licitant que s'investigués la denúncia.

Més tard, la Fiscalia ens ha confirmat la recepció de la denúncia i l'obertura d'una investigació sobre aquesta.

Les organitzacions denunciants demanem que la Fiscalia acordi, a la vista de les proves aportades i dels resultats de la seva investigació, portar el cas a l'Audiència Nacional i denunciar els fets davant aquest òrgan judicial.

En cas que la Fiscalia no impulsi el cas, les organitzacions palestines —actuant com a parts perjudicades— esgotaran altres vies legals, incloent-hi l'inici de procediments judicials per garantir la rendició de comptes i l'aplicació efectiva del dret internacional humanitari i del dret penal espanyol.

Cap a la rendició de comptes

La denúncia presentada davant la Fiscalia planteja una qüestió determinant per a la rendició de comptes: si els directius de CAF poden autoritzar i supervisar legalment la construcció, ampliació i operació a llarg termini d'una infraestructura que sosté assentaments israelians il·legals en terres ocupades, estan reforçant la discriminació estructural, la segregació i l'apartheid, i contribuint a la consolidació d'una annexió il·lícita —sense que això tingui conseqüències legals—.

Des de 2019, la societat civil palestina, juntament amb organitzacions de base i la societat civil del País Basc i internacional, ha instat CAF a retirar-se del JLR per evitar la complicitat en violacions de drets humans.

La denúncia presentada a l'Estat espanyol busca activar l'escrutini judicial sobre la conducta de CAF, posar fi a la seva participació en el projecte del Tren Lleuger de Jerusalem i assegurar garanties de no repetició i reparació.

Els projectes d'infraestructures com el Tren Lleuger de Jerusalem estan dissenyats per integrar els assentaments il·legals en el sistema urbà i econòmic d'Israel, fent que l'annexió quedi materialment afiançada i sigui cada vegada més irreversible. **Garantir la rendició de comptes en aquest cas és, per tant, essencial no només per abordar els danys passats i presents, sinó també per evitar que es continuï consolidant una situació il·legal segons el dret internacional.**

Aquesta denúncia es presenta en un moment en què Israel està sent investigat davant la Cort Internacional de Justícia pel crim de genocidi. Segons dades oficials, Israel ha matat més de 70.000 palestins a la Franja de Gaza, mentre que la violència dels colons al territori palestí ocupat ha assolit nivells sense precedents.

En el nucli d'aquest cas subjau **una pregunta més àmplia sobre la responsabilitat: si actors privats**, sota la jurisdicció de l'Estat espanyol, poden lucrar-se amb projectes que sostenen i normalitzen una situació internacionalment il·lícita, ajudant a crear "fets consumats" que alteren la geografia, la demografia i el futur polític d'un territori ocupat.