Denuncia presentada contra el Consejo de Administración de CAF por su papel en el Tren Ligero de Jerusalén

El 18 de febrero de 2026, una coalición de organizaciones de la sociedad civil presentó una denuncia ante la Fiscalía contra el Consejo de Administración de Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) por la implicación de la empresa en la construcción, operación y mantenimiento del Tren Ligero de Jerusalén (JLR). La coalición incluye a **NOVACT, la Comunitat Palestina de Catalunya, el Comité de Solidaridad con la Causa Árabe, ODESCA, Paz con Dignidad y SUDS,** representadas **por el Centro Guernica 37.**

Desde 2019, CAF ha contribuido de manera sustancial a la construcción, operación y mantenimiento del Tren Ligero de Jerusalén. **Su ámbito de actuación incluye la ampliación de la Línea Roja y la construcción de la Línea Verde, el suministro y remodelación de unidades de tranvía, la entrega de sistemas de señalización, energía y comunicaciones, así como la operación y el mantenimiento de ambas líneas durante los próximos 15 a 25 años.**

Esta infraestructura sostiene directamente el entramado de asentamientos ilegales israelíes en Jerusalén Este ocupada al conectar los asentamientos israelíes entre sí y con Jerusalén Oeste. Al mejorar el acceso para los colonos israelíes, se incrementa el atractivo residencial y la viabilidad económica de los asentamientos, reforzando su expansión y densificación, e integrándolos aún más en Israel. De este modo, se afianza la fragmentación de los barrios palestinos en enclaves aislados, consolidando la anexión ilegal, la ocupación y el régimen de apartheid de Israel.

A través de su contrato de largo plazo para la construcción y operación del JLR, CAF presta un apoyo material y continuado a un sistema de transporte en un entorno de asentamientos ilegales, vinculado a la apropiación de tierras y a la segregación. **Sobre esa base, la denuncia sostiene que los directivos de CAF deberían ser considerados responsables por autorizar y supervisar una conducta que, presuntamente, equivale al traslado de la población civil de una Potencia Ocupante a territorio ocupado, al mantenimiento de un régimen discriminatorio y a la contribución a infracciones graves del Cuarto Convenio de Ginebra.**

La implicación de CAF en el Tren Ligero de Jerusalén

CAF, en consorcio con la empresa israelí Shapir, ha desempeñado un papel central en el desarrollo y la operación del Tren Ligero de Jerusalén (JLR), **prestando servicios clave sin los cuales el proyecto no habría alcanzado su fase actual.**

Bajo el contrato de concesión J-Net adjudicado en 2019, CAF es responsable de la ampliación de la Línea Roja y la construcción de la Línea Verde, incluyendo aproximadamente 27 km de vías nuevas y decenas de paradas, así como el suministro de 114 vagones de tranvías nuevos y la remodelación de 46 existentes. El contrato también cubre la provisión de sistemas de señalización, energía y comunicaciones, así como la integración de todo el proyecto.

CONFIDENCIAL

A través de su empresa conjunta LAVI Light Rail O&M, en la que CAF posee una participación del 50%, la compañía es además responsable de la operación de ambas líneas durante 15 años (prorrogables a 25) y de su mantenimiento por un periodo de hasta 25 años.

La magnitud y el alcance de estas responsabilidades demuestran que la implicación de CAF es estructural e indispensable para el funcionamiento y la expansión del JLR.

El Tren Ligero de Jerusalén: un instrumento de apartheid y anexión

Israel presenta habitualmente el Tren Ligero de Jerusalén como un proyecto de movilidad moderno. En realidad, **está diseñado para integrar los asentamientos israelíes ilegales de la Jerusalén Este ocupada en el núcleo urbano de Jerusalén Oeste, apoyando el establecimiento, mantenimiento y expansión de asentamientos israelíes en tierras palestinas ocupadas.**

Al conectar e integrar estos asentamientos ilegales mientras se profundiza el desplazamiento y la fragmentación de la población palestina, el tren refuerza un régimen basado en la desigualdad de derechos y la dominación. El Tren Ligero de Jerusalén consolida una realidad urbana dual, en la que los palestinos sufren una discriminación sistemática. Afianza un sistema en el que las personas que viven en Jerusalén experimentan derechos fundamentalmente distintos por motivos discriminatorios, avanzando en la agenda de apartheid y colonialismo de asentamiento de Israel.

El apartheid es un sistema de dominación racial institucionalizada que se mantiene mediante la opresión y la discriminación sistemáticas. Los asentamientos —a los que contribuye el Tren Ligero de Jerusalén— se encuentran entre las manifestaciones más extremas del apartheid.

A modo de ejemplo, aunque el marco discriminatorio no puede reducirse únicamente a la ubicación de las paradas —y **añadir más estaciones en zonas palestinas no solucionaría la discriminación estructural de fondo**—, la distribución de las estaciones sigue siendo indicativa de las prioridades del proyecto. Aproximadamente el 83% de la Línea Roja da servicio a asentamientos ilegales (de 33 paradas, solo 6 sirven a barrios palestinos) y, cuando finalice, el 94% de la Línea Verde dará servicio a asentamientos ilegales (de las 33 estaciones previstas, solo 2 sirven a barrios palestinos). Además, las paradas situadas en barrios palestinos o cerca de ellos no se planificaron para satisfacer las necesidades de movilidad de la población palestina como tal, sino porque dichas zonas son adyacentes a asentamientos ilegales cercanos o se encuentran en el trayecto de acceso a los mismos.

¿Qué son los asentamientos ilegales de Israel en la Cisjordania ocupada, incluida Jerusalén Este?

Los asentamientos israelíes son comunidades construidas y ampliadas por Israel en territorio palestino ocupado desde 1967, principalmente en la Cisjordania ocupada, incluida Jerusalén Este. En la práctica, abarcan desde grandes "*ciudades*" o "*pueblos*" planificados hasta "*barrios*" o "*pequeños enclaves*". Se sostienen mediante un aparato más amplio que implica la incautación de tierras palestinas y su asignación a colonos israelíes, aprobaciones de planificación y construcción por parte de las autoridades israelíes, incentivos estatales, protección de seguridad e infraestructuras de apoyo (carreteras, servicios públicos, puestos de control y enlaces de transporte).

CONFIDENCIAL

Al menos 736.000 colonos viven en asentamientos ilegales en la Cisjordania palestina ocupada, incluida Jerusalén Este. Los residentes de estos asentamientos y de los "puestos de avanzada" en el territorio palestino ocupado son principalmente ciudadanos israelíes, pero también incluyen a colonos judíos no israelíes que pueden optar a la ciudadanía bajo la ley de Israel.

Los asentamientos, junto con su infraestructura de apoyo y su red de carreteras, rompen la continuidad territorial de Cisjordania, fragmentando las comunidades palestinas y vulnerando gravemente su derecho a la autodeterminación. El establecimiento y mantenimiento de estos asentamientos constituyen violaciones del derecho internacional y se sostienen mediante actos violentos, como la apropiación de tierras, la destrucción de propiedades, la intimidación y el desplazamiento forzado de palestinos autóctonos. Los asentamientos se construyen mediante la expropiación de tierras palestinas y el desalojo forzoso de palestinos de sus hogares.

El entramado de asentamientos de Israel opera de forma generalizada mediante un doble régimen discriminatorio: los colonos se benefician de la inversión en planificación e infraestructuras, mientras que los palestinos se enfrentan a una planificación restrictiva, controles militares y administrativos, y demoliciones. Este modelo **crea condiciones de vida insoportables que expulsan a los palestinos**, obligándoles a desplazarse, mientras que los beneficios e incentivos otorgados a los colonos judíos actúan como factores de atracción que les animan a trasladarse y residir en estos asentamientos ilegales. Esta **combinación de factores de expulsión y atracción tiene como objetivo el mantenimiento de la dominación israelí sobre los palestinos y la consolidación de la ocupación** del territorio palestino, incluida la anexión de Jerusalén Este.

La comunidad internacional ha reiterado sistemáticamente que estos asentamientos son ilícitos según el derecho internacional, ya que el Artículo 49(6) del Cuarto Convenio de Ginebra prohíbe que una Potencia Ocupante traslade a parte de su propia población civil al territorio que ocupa. La opinión consultiva de la Corte Internacional de Justicia (CIJ), de fecha 19 de julio de 2024, afirma la **ilegalidad de la presencia de Israel en la totalidad del territorio palestino ocupado, incluyendo su presencia militar, los asentamientos ilegales y el control sobre infraestructuras y recursos.** La CIJ hizo referencia a la segregación racial y al apartheid, a las violaciones del derecho a la libre determinación y a la prohibición de la adquisición de territorio mediante el uso de la fuerza. En el párrafo 278 de dicha Opinión, la Corte afirmó que los Estados tienen el deber de prohibir el comercio con los asentamientos israelíes ilegales y de abstenerse de cualquier acto que contribuya a la presencia ilegal de Israel en el territorio palestino ocupado. Este deber está directamente consagrado en el derecho internacional.

Los organismos de la ONU han afirmado repetidamente que Jerusalén Este sigue siendo territorio palestino ocupado y han condenado las medidas destinadas a alterar su composición demográfica y su carácter institucional.

La ocupación de Israel forma parte de un sistema colonial de asentamiento basado en la dominación, el robo de tierras y la segregación, y es ilegal.

Las consecuencias económicas y territoriales: hechos coloniales consumados

CONFIDENCIAL

El tren ligero no se limita a transportar personas; **redefine la ciudad de Jerusalén** y cementa el sistema de expropiación de tierras palestinas que Israel mantiene desde hace décadas, su ocupación ilegal y su sistema de apartheid, haciendo permanente la anexión ilícita de Jerusalén Este.

Los asentamientos se vuelven más atractivos — y permanentes

El JLR mejora la accesibilidad a los asentamientos ilegales de Israel, aumentando su atractivo residencial y apoyando su consolidación y expansión. Israel aplica un enfoque de planificación urbana explícito para densificar las zonas próximas a los corredores del tren ligero, descrito en la planificación de Jerusalén como una "Política del Tren Ligero" que promueve la densificación demográfica a lo largo de los ejes ferroviarios mediante la "renovación urbana".

Anexión de iure y fragmentación

CAF está operando y ampliando la "Línea Roja" del JLR y construyendo la nueva "Línea Verde", suministrando material rodante y servicios técnicos. Ambas líneas conectan los asentamientos israelíes ilegales en el territorio palestino ocupado con Jerusalén Oeste. Como tal, el JLR contribuye a la anexión de iure ilegal de Jerusalén Este por parte de Israel y facilita la expansión de los asentamientos.

Estos asentamientos israelíes se construyeron sobre tierras confiscadas pertenecientes a localidades palestinas de Jerusalén Este y sus alrededores, como Beit Hanina, Shu'fat, Hizma, Sheikh Jarrah e 'Isawiya, entre otras.

En las dos semanas posteriores a la guerra de 1967, Israel se anexionó unilateralmente unos 70,5 km² de tierras en Cisjordania, Jerusalén y sus alrededores, incluidas grandes áreas pertenecientes a 28 aldeas palestinas, y extendió su ley, jurisdicción y administración a esos territorios. Estas medidas se consideran ampliamente como una anexión ilegal según el derecho internacional. Un mecanismo clave utilizado posteriormente en relación con la propiedad palestina en Jerusalén Este fue la Ley de Propiedad de Ausentes de 1950, promulgada tras el desplazamiento forzado masivo de palestinos en 1948, conocido como la Nakba (la catástrofe en árabe), tras la creación del Estado de Israel. La ley clasifica las propiedades de los palestinos desplazados o que permanecieron fuera de las zonas bajo control israelí como "propiedad de ausentes", poniéndolas bajo la autoridad de la Custodia de la Propiedad de Ausentes Israelí y privando así ilegalmente a los palestinos de sus derechos de propiedad desde entonces. En Jerusalén Este, la aplicación de esta ley, junto con la legislación posterior y las medidas de expropiación, ha facilitado la confiscación y transferencia de bienes palestinos. Hasta el día de hoy, las autoridades israelíes han seguido consolidando su control sobre Jerusalén Este, tanto física como políticamente.

"Renovación urbana" selectiva

La inversión y la renovación se dirigen principalmente a los tramos que dan servicio a los asentamientos ilegales israelíes, reforzando patrones discriminatorios en la planificación, los servicios y el desarrollo.

Una política específica de planificación urbana en Jerusalén —conocida explícitamente como la "Política del Tren Ligero"— pretende aumentar los derechos de edificación y la densidad demográfica

CONFIDENCIAL

a lo largo de los corredores del tren ligero mediante la llamada "renovación urbana". En julio de 2016, la Comisión Israelí de Planificación y Construcción del Distrito de Jerusalén, en cooperación con el Ayuntamiento de Jerusalén, adoptó una política para aumentar los porcentajes de edificación a lo largo de las rutas del tren ligero con el fin de crear un "esqueleto urbano" que guíe el desarrollo y la densificación de la ciudad durante las próximas décadas. La política promueve la demolición de edificios existentes y su sustitución por otros nuevos, aunque también puede aplicarse a ampliaciones de edificios situados a lo largo de los ejes del tren ligero.

Cómo opera CAF el "tren del apartheid": filiales, empresas conjuntas y control a largo plazo

CAF participa a través de filiales y empresas conjuntas en Israel, desempeñando funciones tanto operativas como de mantenimiento. Esta estructura demuestra un punto fundamental: el Consejo de Administración de CAF puede y debe rendir cuentas por la operación y el mantenimiento del Tren Ligero de Jerusalén.

Se trata de una implicación a largo plazo que sostiene el proyecto colonizador de Israel:

- CAF y sus socios ganaron el contrato de licitación para la construcción del JLR en 2019.
- El proyecto incluye acuerdos de operación y mantenimiento a largo plazo, con servicios de mantenimiento que se extienden hasta los 25 años.
- La construcción de la Línea Verde sigue en marcha, junto con la ampliación y operación de la Línea Roja.

La estructura corporativa de CAF se organiza en torno a su sociedad matriz, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. (CAF, S.A.), con sede en Beasain (Estado español). Bajo la matriz se encuentran varias filiales, entre ellas CAF Investment Projects, S.A. (Beasain), CAF Turnkey & Engineering S.L. (Zamudio), CAF Signalling S.L. (Donostia) y CAF Israel Ltd. (Ramat Gan, Israel).

A través de esta estructura, CAF participa directamente en el proyecto del Tren Ligero de Jerusalén mediante dos sociedades instrumentales en Jerusalén: CFIR Light Rail Ltd., responsable de la ejecución del proyecto J-Net, y LAVI Light Rail O&M Ltd., responsable de su operación y mantenimiento. CAF posee una participación del 50% en LAVI Light Rail O&M Ltd., que funciona como una empresa conjunta, implicando una responsabilidad compartida, mientras mantiene la plena propiedad de sus empresas filiales.

Por qué el Estado español tiene jurisdicción — y la obligación de detener la complicidad de CAF

Se está instando a los tribunales españoles a actuar porque CAF es una multinacional vasca registrada en el Estado español, y sus decisiones corporativas y órganos de gobierno tienen su sede en el Estado español, bajo la legislación española y sujetos a la jurisdicción española. Las decisiones estratégicas de la empresa, su gobierno corporativo y las responsabilidades ejecutivas están arraigadas en el Estado español. Esto establece un vínculo jurisdiccional claro y activa las obligaciones legales del Estado español tanto bajo el derecho interno como el internacional.

CONFIDENCIAL

Según el derecho internacional humanitario, los Estados tienen el deber no solo de abstenerse de cometer violaciones por sí mismos, sino también de adoptar todas las medidas a su alcance para prevenir y abordar las violaciones cometidas por actores bajo su jurisdicción. Esta obligación incluye garantizar que las empresas domiciliadas en su territorio, o que operen desde éste, no contribuyan —directa o indirectamente— a actos ilícitos, incluidos la segregación racial y el apartheid, así como el traslado de colonos para colonizar territorio ocupado.

La denuncia presentada ante las autoridades judiciales españolas sostiene que las actividades de CAF en relación con el Tren Ligero de Jerusalén contribuyen presuntamente a:

- la consolidación de la anexión ilegal de Jerusalén Este por parte de Israel;
- el mantenimiento y la expansión de asentamientos ilegales en territorio palestino ocupado;
- el mantenimiento de prácticas discriminatorias e inhumanas por parte de Israel contra la población palestina.

El Estado español tiene jurisdicción en este asunto porque:

- la toma de decisiones corporativas y las estructuras de gobierno de CAF tienen su sede en el Estado español;
- la empresa opera "en y desde el Estado español" a través de ciudadanos españoles, directivos y entidades corporativas que pueden ser considerados responsables de las decisiones adoptadas a nivel de consejo y de dirección;
- las instituciones españolas tienen la obligación positiva de garantizar que las empresas bajo su jurisdicción no contribuyan a infracciones del derecho internacional humanitario.

Este caso, por lo tanto, no solo atañe a la conducta corporativa en el extranjero, sino también a la responsabilidad del Estado español de garantizar el cumplimiento del derecho internacional por parte de las entidades que operan bajo su jurisdicción.

La base legal: presunta participación en delitos bajo el código penal español

La denuncia presentada en el Estado español se apoya en las disposiciones del Código Penal español relativas a los delitos presuntamente cometidos contra personas y bienes protegidos en caso de conflicto armado, incluyendo:

- **Artículo 611.5:** el traslado y asentamiento, directa o indirectamente, de la población de la Potencia Ocupante en el territorio ocupado;
- **Artículo 611.6:** el mantenimiento de la segregación racial y otras prácticas inhumanas o degradantes basadas en distinciones discriminatorias, que supongan un ultraje a la dignidad personal;
- **Artículo 614:** la comisión de infracciones o actos contrarios al Cuarto Convenio de Ginebra de 1949.

La denuncia se dirige contra la alta dirección de CAF, así como contra las filiales pertinentes, por su participación desde 2019 hasta la actualidad en la construcción, mantenimiento y operación de un sistema ferroviario diseñado para conectar Israel con asentamientos ilegales en Jerusalén Este

CONFIDENCIAL

ocupada, facilitando así presuntamente la consolidación de los asentamientos, la ingeniería demográfica y la segregación.

El conocimiento del Consejo de Administración de CAF y su participación continuada en un proyecto ilegal

La implicación de CAF en el Tren Ligero de Jerusalén (JLR) se ha producido a pesar de las constantes y reiteradas advertencias sobre la ilegalidad del proyecto y los riesgos legales y reputacionales asociados.

Ya en enero de 2019, el propio Comité de Empresa de CAF en Beasain pidió por unanimidad a la dirección que se retirara del proyecto. Tras la adjudicación formal del contrato J-Net al consorcio CAF-Shapir en agosto de 2019, la preocupación aumentó rápidamente. En diciembre de 2019, el Comité de Solidaridad con la Causa Árabe (CSCA) presentó una queja ante el Punto Nacional de Contacto español alegando el incumplimiento de las Líneas Directrices de la OCDE.

En 2020, las advertencias y la presión se intensificaron. En febrero de 2020, 70 organizaciones vascas instaron públicamente a CAF a retirarse. Ese mismo año, tras la condena palestina a la participación de CAF en el JLR, 70 defensores de los derechos humanos en el País Vasco lanzaron oficialmente la campaña internacional "CAF, bájate del tren del apartheid de Israel". Como parte de esta campaña, organizaciones nacionales y de derechos humanos han presionado a las instituciones públicas para que se abstengan de contratar a CAF hasta que respete los derechos humanos del pueblo palestino y ponga fin a su participación en el proyecto colonizador ilegal de Israel. Durante años, accionistas de CAF preocupados por la situación también han instado a otros accionistas a poner fin a la implicación de la empresa en el JLR durante las juntas generales de CAF.

Shapir Engineering, que forma parte del consorcio con CAF para ampliar el JLR, figura en la base de datos de la ONU desde 2020. En diciembre de ese mismo año, 31 organizaciones pidieron a las Naciones Unidas que incluyeran a CAF en su base de datos de empresas implicadas en actividades relacionadas con los asentamientos.

En 2021, activistas en el Reino Unido hicieron un llamado a HS2 —la empresa pública encargada de construir el enlace ferroviario de alta velocidad en Inglaterra— para que excluyera al fabricante de trenes español CAF de la licitación pública de material rodante.

En 2021 y 2022, en Noruega, hubo una campaña sostenida de la sociedad civil y del sindicato más grande del país pidiendo a la empresa Norske Tog que no adjudicara licitaciones públicas a CAF.

En mayo de 2022, el Punto Nacional de Contacto español concluyó que los asentamientos israelíes violan el derecho internacional y recomendó expresamente que CAF evaluara los daños y las violaciones de derechos humanos causados por su actividad empresarial con el JLR.

En 2023, Amnistía Internacional España publicó el informe "El tranvía de Jerusalén de CAF: próxima parada, apartheid" y organizó una conferencia sobre "CAF y su controvertida participación en el proyecto del Tren Ligero de Jerusalén".

CONFIDENCIAL

El 12 de junio de 2024, 18 ONG palestinas y europeas presentaron nuevamente información ante la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ACNUDH) sobre por qué CAF debía ser incluida en la base de datos de la ONU.

En junio de 2024, el vicerrector del campus de Guipúzcoa de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU) declaró que no firmará ningún nuevo convenio con la empresa vasca de transportes CAF mientras esta continúe involucrada en el proyecto del tren ligero de Jerusalén que da servicio a los asentamientos ilegales de Israel en Jerusalén.

Estas advertencias se reforzaron a nivel internacional en septiembre de 2024, cuando la Asamblea General de la ONU aprobó una resolución instando a los Estados a suspender las relaciones comerciales que contribuyan a la ocupación ilegal de Israel. Ese mismo mes, la compañía noruega de servicios financieros Storebrand excluyó a CAF de su cartera de inversiones debido a sus actividades relacionadas con los territorios palestinos ocupados (TPO). A pesar de este creciente conjunto de advertencias internas, de la sociedad civil, financieras e institucionales, CAF siguió adelante con el proyecto, lo que culminó en la inauguración de la extensión de la Línea Roja el 9 de marzo de 2025.

En agosto de 2025, una coalición de ONG intervino ante el Consejo de Estado belga, exigiendo la exclusión de CAF del contrato multimillonario de trenes con el operador ferroviario público belga SNCB/NMBS debido a su implicación en actividades en el territorio palestino ocupado, argumentando que la adjudicación de dicho contrato sería contraria al derecho internacional y sentaría un precedente peligroso para la contratación pública. La Relatora Especial de la ONU, Francesca Albanese, envió una carta tanto al operador ferroviario como al ministro competente para pedirles que excluyeran a CAF de la licitación pública.

En septiembre de 2025, Imanol Pradales, el Lehendakari del Gobierno Vasco, pidió a CAF una 'reflexión ética' sobre su papel en el tren ligero de Jerusalén.

Más tarde, en **ese mismo mes, CAF fue incluida formalmente en la base de datos de la ONU de empresas implicadas en actividades en los asentamientos israelíes; tras esto**, el ayuntamiento de Oslo y Sporveien Oslo AS (operador de transporte público de propiedad municipal) anunciaron que reconsiderarían la compra de los vagones restantes de su contrato con CAF. El 24 de septiembre de 2025, CAF respondió a su inclusión en la base de datos de la ONU.

CAF también fue mencionada en el informe de la Relatora Especial de la ONU sobre la situación de los derechos humanos en los territorios palestinos ocupados desde 1967, Francesca Albanese, titulado 'De la economía de la ocupación a la economía del genocidio' (Consejo de Derechos Humanos, 59.º período de sesiones), donde **se hace referencia a CAF como una empresa que contribuye a la expansión de los asentamientos y excluye a los palestinos.**

Más recientemente, en el informe "Desactivar la economía política que permite los crímenes cometidos por Israel. Lo que los Estados y las empresas deben hacer para dejar de alimentar el genocidio, el apartheid y la ocupación ilegal perpetrados por Israel", Amnistía Internacional pide a todos los Estados, instituciones públicas y empresas que utilicen su influencia para detener la prestación de bienes y servicios por parte de CAF a la red del JLR. Asimismo, insta a los Estados e instituciones públicas a garantizar que se prohíba a CAF cualquier actividad que suponga la

CONFIDENCIAL

introducción de sus materiales y servicios en su mercado, lo que incluye, entre otras medidas, prohibir su participación en ferias y exposiciones comerciales, reuniones gubernamentales, contratos y la participación en subvenciones de investigación y actividades con organismos públicos relacionados con materiales y servicios de transporte.

El Consejo de Administración de CAF ha sido advertido repetidamente sobre la naturaleza ilegal de su implicación y, sin embargo, ha continuado con su participación a pesar de todo.

Pasos legales

El 18 de febrero de 2026, como se ha indicado anteriormente, una coalición de organizaciones de la sociedad civil presentó una denuncia ante la Fiscalía contra el Consejo de Administración de CAF.

Posteriormente, Amnistía Internacional España remitió una carta al Fiscal solicitando que se investigue la denuncia.

Más tarde, la Fiscalía nos ha confirmado la recepción de la denuncia y la apertura de una investigación sobre la misma.

Las organizaciones denunciantes pedimos que la Fiscalía acuerde, a la vista de las pruebas que aportamos y de los resultados de su investigación, llevar el caso a la Audiencia Nacional y denunciar los hechos ante este órgano judicial.

En caso de que la Fiscalía no lleve el caso hacia delante, las organizaciones palestinas —actuando como partes agraviadas— agotarán otras vías legales, incluyendo el inicio de procedimientos judiciales para garantizar la rendición de cuentas y la aplicación efectiva del derecho internacional humanitario y del derecho penal español.

Hacia la rendición de cuentas

La denuncia presentada ante la Fiscalía plantea una cuestión determinante para la rendición de cuentas: si los directivos de CAF pueden autorizar y supervisar legalmente la construcción, ampliación y operación a largo plazo de una infraestructura que sostiene asentamientos israelíes ilegales en tierras ocupadas, están reforzando la discriminación estructural, la segregación y el apartheid, y contribuyendo a la consolidación de una anexión ilícita —sin que ello tenga consecuencias legales—.

Desde 2019, la sociedad civil palestina, junto con organizaciones de base y la sociedad civil del País Vasco e internacional, ha instado a CAF a retirarse del JLR para evitar la complicidad en violaciones de derechos humanos.

La denuncia presentada en el Estado español busca activar el escrutinio judicial sobre la conducta de CAF, poner fin a su participación en el proyecto del Tren Ligero de Jerusalén y asegurar garantías de no repetición y reparación.

CONFIDENCIAL

Los proyectos de infraestructuras como el Tren Ligero de Jerusalén están diseñados para integrar los asentamientos ilegales en el sistema urbano y económico de Israel, haciendo que la anexión quede materialmente afianzada y sea cada vez más irreversible. **Garantizar la rendición de cuentas en este caso es, por tanto, esencial no sólo para abordar los daños pasados y presentes, sino también para evitar que se siga consolidando una situación ilegal según el derecho internacional.**

Esta denuncia se presenta en un momento en que Israel está siendo investigado ante la Corte Internacional de Justicia por el crimen de genocidio. Según datos oficiales, Israel ha matado a más de 70.000 palestinos en la Franja de Gaza, mientras que la violencia de los colonos en el territorio palestino ocupado ha alcanzado niveles sin precedentes.

En el núcleo de este caso subyace **una pregunta más amplia sobre la responsabilidad: si actores privados**, bajo la jurisdicción del Estado español, pueden lucrarse con proyectos que sostienen y normalizan una situación internacionalmente ilícita, ayudando a crear "hechos consumados" que alteran la geografía, la demografía y el futuro político de un territorio ocupado.

CONFIDENCIAL