
Crossing the Line:

Il treno ad alta velocità Tel Aviv - Gerusalemme

Un nuovo treno israeliano attraverso
le aree della West Bank occupata

Who Profits from the Occupation
Ottobre 2010

GLI AUTORI

La Coalizione delle Donne per la Pace

Riunisce dieci organizzazioni femminili per la pace ed attiviste israeliane. Nata subito dopo l'inizio della Seconda Intifada nel 2000, la CWP è oggi una delle principali voci contro l'occupazione, ispirata ai principi del femminismo e volta a creare una connessione tra donne israeliane e palestinesi nella lotta per una pace giusta. CWP sostiene da sempre posizioni critiche contro il militarismo e lavora attivamente per ottenere cambiamenti sociali e politici nel paese. Il suo lavoro comprende azioni dirette e campagne pubbliche, sia a livello nazionale che internazionale. Un progetto pionieristico di tipo investigativo – “Who profits from the occupation” – rende noti i nomi e le caratteristiche delle industrie coinvolte nell'occupazione militare. CWP sostiene inoltre l'implementazione del ruolo femminile nella comunità sia a livello politico che sociale, e supporta la lotta di base degli attivisti e le iniziative per la pace e la giustizia.

Contatti:

E-mail: cwp@coalitionofwomen.org

Website: www.coalitionofwomen.org

Who Profits from the Occupation

È un progetto di ricerca della Coalizione delle Donne per la Pace. Avviata in risposta alla chiamata palestinese al Boicottaggio, Disinvestimento e Sanzioni (BDS) in Israele, questo progetto di ricerca è volto a mostrare il coinvolgimento commerciale delle industrie israeliane e internazionali nel proseguimento del controllo israeliano sulla terra palestinese e siriana. Il progetto pubblica informazioni su queste compagnie sul suo sito web (www.whoprofits.org), produce reportage e funge da centro di raccolta di informazioni a livello internazionale.

INDICE

Sommario	4
Introduzione	5-6
Metodologia	6
Parte 1: La linea ferroviaria A1 e le sue implicazioni	
1.1 E' legale?	8
1.2 Attraverso la Linea Verde nell'Enclave di Latrun	9-10
1.3 Attraverso la Linea Verde nella Valle dei Cedri	11-12
1.3.1 Beit Surik: la giustizia israeliana	13-15
1.3.2 Beit Iksa: una comunità sotto attacco	16-19
1.4 Perché passare attraverso la Cisgiordania?	20
Parte 2: Il coinvolgimento delle industrie nella linea ferroviaria A1	
2.1 Il know-how straniero e l'esperienza necessaria	22
2.2 Lo stato dei lavori	23
2.3 Progettisti e consulenti	24
2.4 Tratto per tratto: cosa sarà costruito e da chi	25-27

SOMMARIO

Un nuovo treno ad alta velocità è stato progettato per collegare Tel Aviv e Gerusalemme, i due principali centri metropolitani israeliani, con una frequenza di due/tre treni l'ora per un tragitto che durerà in tutto 28 minuti. Questa nuova linea ferroviaria, qualche volta citata come "Treno A1", è uno dei maggiori progetti infrastrutturali che il governo israeliano abbia intrapreso nell'ultima decade. Il percorso del treno attraversa i confini ufficiali dello Stato israeliano penetrando nella Cisgiordania occupata e utilizzando terre palestinesi occupate, alcune delle quali proprietà privata, per un progetto di trasporto israeliano dedicato esclusivamente ad israeliani.

La prima parte di questo report segue il tracciato pianificato per la ferrovia e le implicazioni che avrà sul territorio. Analizza il progetto di pianificazione e le considerazioni legali riguardo al percorso, descrivendo inoltre la situazione delle comunità palestinesi più colpite dal tracciato della ferrovia e fornendo resoconti di prima mano fatti dai residenti.

Poiché attraversa il confine tracciato dalla Linea Verde all'interno della Cisgiordania, la ferrovia A1 è illegale e immorale. Secondo il Diritto Internazionale, una forza occupante non può sfruttare le risorse naturali del territorio occupato se non per il beneficio diretto della popolazione locale.

Questa ferrovia è invece progettata per l'uso esclusivo dei cittadini israeliani; è imposta alla popolazione palestinese residente nelle aree interessate dal dictat del regime militare, nel quale non hanno alcuna forma di rappresentanza. E sarà inoltre completamente inaccessibile ai residenti locali.

I 6 chilometri della ferrovia che fuoriescono dai confini ufficiali dello stato di Israele stanno provocando effetti devastanti sulle tre comunità palestinesi nell'area. La seconda parte del report si focalizza sul coinvolgimento delle compagnie israeliane e internazionali nella progettazione e nella realizzazione della ferrovia. Poiché il progetto richiede competenze particolari e specifiche, diverse corporation internazionali sono state contattate per fornire consulenze economiche, ingegneristiche, macchinari per tunnel specializzati e lavori specifici per la realizzazione dei tunnel. Il report identifica numerose compagnie internazionali coinvolte nel progetto, ed elenca alcuni dei principali progettisti, consulenti e appaltatori per ogni sezione della ferrovia. Tra gli appaltatori vi sono anche due compagnie governative: la Deutsche Bahn (Germania) e la Moscow Metrostoy (Russia), così come imprese europee private tra cui la Pizzarotti (Italia). Ad ottobre del 2010 la costruzione di gran parte del tracciato è già in corso, ma non è ancora iniziata la costruzione dei tunnel principali, e la data indicata per il completamento dell'opera è stata posticipata al 2016/2017.

INTRODUZIONE

Una nuova linea ferroviaria è stata pianificata per collegare Tel Aviv e Gerusalemme, i due maggiori centri metropolitani israeliani, con due o tre treni ogni ora per una durata complessiva di 28 minuti di viaggio. Questa nuova linea ferroviaria, talvolta citata come "Treno A1", è uno dei maggiori piani infrastrutturali che il governo israeliano abbia intrapreso negli ultimi dieci anni. Sorprendentemente, il tracciato della ferrovia attraversa i confini ufficiali israeliani penetrando nei territori palestinesi occupati in due aree, sfruttando le terre palestinesi, alcune delle quali proprietà privata dei residenti, per un progetto infrastrutturale di trasporto dedicato esclusivamente a cittadini israeliani. Una volta che il percorso pianificato attraverserà i confini stabiliti dalla Linea Verde all'interno della Cisgiordania, diventerà immorale e illegale. In base al Diritto Internazionale infatti non è permesso ad una forza occupante di utilizzare le risorse naturali di un territorio occupato se non per il beneficio delle popolazioni locali. Questa ferrovia invece è stata pensata per uso esclusivo dei cittadini israeliani, ed è imposta alla popolazione palestinese locale dal dictat del regime militare, verso il quale non hanno alcun tipo di rappresentanza; la ferrovia inoltre sarà completamente inaccessibile per i residenti palestinesi. I 6 chilometri del tracciato che penetrano oltre i confini ufficiali dello stato di Israele potrebbero sembrare solo una piccola infrazione, ma per

tre comunità palestinesi nell'area - già afflitte da una serie di confische di terra e restrizioni di movimento – la ferrovia avrà effetti devastanti. Costruirla su terre occupate non è assolutamente necessario. Il vecchio tracciato del treno che collega Tel Aviv a Gerusalemme non attraversa i confini internazionali: il nuovo, ad alta velocità, sarebbe potuto rimanere all'interno dei confini nazionali, e di fatto questa alternativa era stata proposta originariamente nel progetto iniziale. La scelta di attraversare la Linea Verde, e di farlo per ben due volte, è stata una deliberata, ed uno sguardo attento ad essa mostra alcuni dei risultati delle distorsioni sociali, legali ed economiche su cui si basa un'occupazione militare.

La prima parte del report si concentra sul tracciato previsto per la linea ferroviaria e le sue implicazioni. Il primo capitolo descrive il processo di pianificazione, le considerazioni legali a proposito del tracciato e il modo in cui i progettisti le hanno ignorate. I due capitoli successivi si occupano dei due punti nei quali il tracciato travalica la Linea Verde per penetrare nei territori palestinesi occupati: l'Enclave di Latrun e la Valle dei Cedri. Il capitolo dedicato alla Valle dei Cedri inoltre comprende report di prima mano realizzati dai residenti delle due comunità maggiormente colpite dal tracciato della ferrovia: Beit Surik e Beit Iksa. La prima parte si conclude con il capitolo "Perché passare attraverso la Cisgiordania", in cui si tratta la controversa scelta relativa al percorso del treno.

La seconda parte si focalizza invece sul coinvolgimento di compagnie israeliane e internazionali nella pianificazione e nella realizzazione della ferrovia. Poiché il progetto richiede specifiche competenze ed esperienze, diverse compagnie internazionali sono state messe sotto contratto per fornire consulenze economiche e ingegneristiche, anche relativamente ai macchinari necessari alla realizzazione dei tunnel. La seconda parte comprende una descrizione dello stato dei lavori a ottobre 2010, ed elenca alcuni dei principali progettisti, consulenti e appaltatori per ogni sezione della ferrovia. Il Consiglio del villaggio di Beit Surik ha esplicitamente fatto appello alla Comunità Internazionale perché intervenga e li supporti: "Noi, la gente di Beit Surik, non vogliamo che la ferrovia sia costruita sulla nostra terra. Vediamo come fondamentale il supporto da parte delle persone del mondo al nostro diritto di decidere dell'uso della nostra terra e il loro aiuto per modificare il tracciato della ferrovia". (Per il testo completo dell'appello vedere la lettera nella sezione 1.3.1 del presente rapporto). Come organizzazione israeliana coinvolta nella lotta per porre fine all'occupazione sosteniamo l'appello del Consiglio del villaggio di Beit Surik. Abbiamo creato questo rapporto perché anche altri vengano a conoscenza della situazione, e diano risposte concrete contro gli effetti devastanti e distruttivi della linea ferroviaria A1.

Introduzione alla campagna italiana: la Coalizione StopThatTrain

Il progetto per la realizzazione del treno ad alta velocità Gerusalemme – Tel Aviv, detto anche A1, è stato messo in cantiere fin dal 1995, ma ha subito interruzioni e cambiamenti in seguito alla opposizione della società israeliana e di diverse associazioni ambientaliste a causa dei danni, che tale linea avrebbe comportato all'abitato e all'ambiente, tanto che varie società costruttrici si sono ritirate.

Per questo il tragitto è stato cambiato ed ora, nonostante l'allungamento che la tratta subirà, correrà attraverso le aree vicine alla linea dell'armistizio del 1949 (la "Linea Verde") e nell'Enclave di Latrun, e passerà attraverso una vasta area situata all'interno dei territori palestinesi occupati nel 1967, dove vivono comunità palestinesi, tra cui molti rifugiati del '48 e del '67. Ad essere colpiti saranno i residenti dei due villaggi di Beit Surik e Beit Iksa, che già privati di gran parte della terra agricola e isolati da Gerusalemme a causa della costruzione del Muro voluto da Israele, vedranno le loro proprietà nuovamente sottoposte a confisca.

La realizzazione del progetto A1, comporterà non solo un danno per l'ambiente (che non tollerato dalla popolazione israeliana viene imposto alla popolazione palestinese) ma rappresenta una palese violazione della Legalità Internazionale, in quanto, percorre 6,5 chilometri attraverso la Cisgiordania occupata, contravvenendo alla normativa internazionale sui Diritti Umani, tra cui la IV Convenzione di Ginevra, che vietano lo sfruttamento delle terre da parte della potenza occupante. Israele invece, ha espropriato le terre palestinesi, con lo scopo di costruire infrastrutture permanenti, e per soddisfare i bisogni esclusivamente della sua popolazione civile. Una volta completata infatti, la ferrovia ad alta velocità A1 fornirà servizi solo ai pendolari israeliani tra Gerusalemme e Tel Aviv.

Il progetto dell'A1 si iscrive inoltre nella politica israeliana di lungo periodo, che mira ad attuare il trasferimento forzato della popolazione palestinese, che dovrà, ancora una volta, come è evidente dal tracciato, andarsene, dal momento che la sottrazione di altra terra, porterà all'annientamento delle fonti di sussistenza, già ridotte, a seguito degli espropri eseguiti dalle autorità israeliane per la costruzione di infrastrutture a favore dei cittadini israeliani e per la costruzione del muro di separazione.

In questo modo il progetto per la ferrovia A1 diventa parte di un sistema infrastrutturale coloniale e di apartheid, che mentre provvede alle necessità della popolazione israeliana, nega quelle della popolazione palestinese che, su queste terre vive da secoli.

Allo stesso tempo costituisce un altro passo nell'implementazione della politica israeliana di trasferimento forzato dei palestinesi che, dopo essere stati privati dei propri beni e cacciati dalle proprie terre, vedono completamente negato il proprio diritto al ritorno.

A lanciare l'allarme sulle conseguenze e i danni per la popolazione palestinese è il presente rapporto diffuso a ottobre da "Whoprofit.org", un progetto di ricerca della ONG israeliana femminista, Coalizione di Donne per la Pace. Che ha raccolto dati e informazioni sul coinvolgimento delle diverse aziende internazionali, sia governative che private, in aggiunta a quelle israeliane. E ha dato avvio ad una mobilitazione della società civile israeliana, a cui stanno hanno risposto anche diversi gruppi europei.

Tra le aziende private, il progetto prevede il coinvolgimento dell'italiana Pizzarotti S.p.A. Per questo, in Italia è nata la Coalizione Stop That Train, che mette insieme organizzazioni, associazioni, reti, movimenti, ONG e singoli cittadini, e che ha dato vita ad una mobilitazione contro il progetto e il coinvolgimento della Pizzarotti S.P.A.

Un coinvolgimento che è complice di violare la Legalità Internazionale, facendosi partecipe dei crimini di guerra e contro l'umanità commessi da Israele.

Infatti, il conseguente trasferimento forzato della popolazione, (che è definito come il "sistematico, coercitivo e deliberato movimento di popolazione da un'area all'altra, con l'effetto o il proposito di alterare la composizione demografica di un territorio, in modo particolare quando (la motivazione) ideologica o politica asserisce la dominazione di un certo gruppo su un altro") costituisce un crimine di guerra ed un crimine contro l'umanità in base al Diritto Internazionale.

La Coalizione Stop That Train chiede pertanto:

- **ALLA AZIENDA PIZZAROTTI S.P.A DI RITIRARSI IMMEDIATAMENTE DAL PROGETTO**
- Al governo nazionale, ai governi locali e ai consigli cittadini di porre fine ai contratti con la Pizzarotti S.p.A., e a non stipularne di nuovi se non risolverà il contratto per la costruzione della A1
- Alle persone di coscienza, di avviare effettive campagne di disinvestimento rispetto a titoli ed istituti finanziari collegati alla Pizarotti S.p.A

Per maggiori informazioni:

www.stopthattrain.org

fermarequeltreno@gmail.com



'Deep soil for keeping'. Piles of extracted soil from the preliminary digging work, kept for later use. The commercial use of any extracted soil from the occupied territory is illegal by international law. Picture taken in the main logistics base for Section C of the A1 railway, near Sha'ar Hagay, October 2010.

METODOLOGIA

Le ricerche per questo rapporto sono state condotte utilizzando sia studi teorici che ricerche sul campo. Gli studi teorici comprendono la raccolta di analisi e informazioni da diverse fonti pubbliche tra cui: ordini di confisca delle terre, registrazioni di audizioni pubbliche delle diverse commissioni promotrici, procedimenti giudiziari, differenti pubblicazioni delle compagnie coinvolte, delle Ferrovie israeliane e del Ministero dei Trasporti israeliano, e due appelli per la libertà di informazione basati sul Freedom of Information Act.

Le ricerche sul campo comprendono visite alle due comunità maggiormente danneggiate dal percorso della nuova ferrovia, Beit Surik e Beit Ikra, interviste a funzionari del Consigli locali, contadini del posto.

Prima parte

La linea ferroviaria A1 e le sue implicazioni



La costruzione della linea ferroviaria nella Valle dei Cedri e il villaggio di Beit Iksa visto dalla Strada n. 1

1.1 E' LEGALE?

La costruzione della ferrovia sulle terre occupate solleva tre questioni legali. Per prima cosa, costruire un'infrastruttura permanente israeliana - così come è una linea ferroviaria - sulle terre palestinesi occupate è illegale se non è resa accessibile alla popolazione locale palestinese residente nell'area, in base sia al Diritto Internazionale che all'interpretazione della Suprema Corte Israeliana. Il Comitato di progettazione israeliano che ha discusso questo aspetto legale lo ha respinto sulla base di un piano proposto per la futura espansione del sistema ferroviario israeliano, che dovrebbe collegarsi alle città palestinesi di Gaza e Ramallah. Il piano suggerito è ancora in uno stadio iniziale di pianificazione: può anche darsi che un giorno sarà permesso ai palestinesi dei Territori Occupati di usare alcuni tratti del sistema ferroviario israeliano, ma allo stato attuale - date le condizioni dell'occupazione militare, l'assedio di Gaza, la chiusura della Cisgiordania ed il divieto generico di ingresso in Israele per i cittadini palestinesi dei Territori Occupati - questo progetto non è politicamente praticabile. Il suo principale scopo, di conseguenza, è quello di far sembrare legale la realizzazione della ferrovia da parte del Comitato di progettazione.

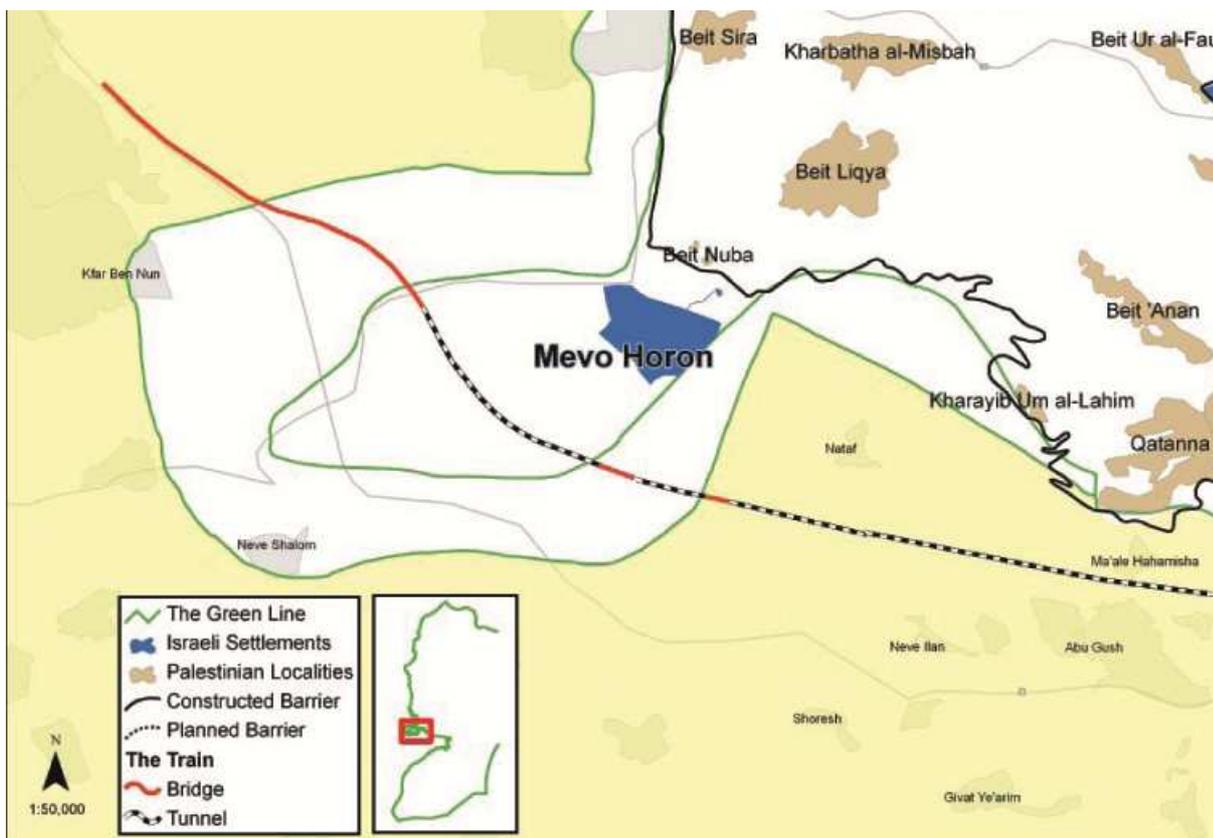
In secondo luogo, proprietà agricole private che appartengono a palestinesi delle aree di Yalu, Beit Surik e Beit Iksa, verranno usate sia per il treno che per lo snodo di strade necessarie a raggiungere i siti di costruzione. I proprietari palestinesi delle terre, insieme all'organizzazione israeliana "Peace Now", hanno fatto appello al Comitato di progettazione protestando contro il fatto che i proprietari non fossero stati preventivamente informati della confisca delle loro terre, e che queste confische non avessero comunque rispettato le procedure specifiche previste dalla legge israeliana. Tutti i richiami sono stati ignorati e respinti, ed in un caso addirittura sono stati utilizzati come prova che i proprietari delle terre fossero effettivamente informati della notifica di confisca.

Un terzo aspetto legale riguarda infine il materiale estratto dai tunnel realizzati per il tracciato ferroviario. Questo materiale viene recuperato e venduto quando possibile, o usato come materiale di riporto dalle società appaltanti nelle aree interessate. Si stima che saranno estratti circa 530mila metri cubi di materiale soltanto dal primo tunnel, quasi tutti dall'interno dei Territori Palestinesi Occupati. Altri 515mila metri cubi saranno estratti da altri due tunnel che passeranno attraverso le zone occupate, due terzi dei quali considerati materiale riutilizzabile, che sarà usato dal contraente per essere venduto o utilizzato nell'industria delle costruzioni. I due tunnel nella zona occupata saranno utilizzati per trasferire enormi quantità di materiali di scarto attraverso le strade appositamente costruite nella Cisgiordania, causando alti livelli di inquinamento dell'aria e rischi per le condizioni di salute della popolazione locale nelle comunità interessate.

Qualsiasi utilizzo di materiale estratto dai Territori Occupati che non vada a diretto beneficio della popolazione palestinese, è una violazione del Diritto Internazionale, che vieta esplicitamente lo sfruttamento delle risorse naturali delle aree poste sotto occupazione da parte della forza occupante per il proprio tornaconto. Ad ogni modo, il materiale di scarto estratto dall'interno delle aree occupate sarà probabilmente utilizzato come riempimento nelle cave degli insediamenti israeliani, ed il processo di compravendita del materiale di riporto sarà affidata all'Amministrazione Civile Israeliana. Niente di tutto questo, ad ogni modo, andrà a creare un beneficio per la popolazione locale palestinese. Il Comitato di progettazione che ha ascoltato e respinto tutti questi aspetti legali è il Planning Board dell'Amministrazione Civile centrale, che è di fatto un comitato militare israeliano, che ha il suo ufficio logistico nella base militare di Beit El, un insediamento illegale israeliano all'interno della Cisgiordania.

1.2 ATTRAVERSO LA LINEA VERDE: L'ENCLAVE DI LATRUN

La prima area in cui il tracciato della ferrovia A1 attraversa il confine ufficiale della Linea Verde per penetrare nei Territori Palestinesi Occupati è nell'Enclave di Latrun. Questo segmento fu incluso nei progetti originali, realizzati nel 1996 e approvati nel 2001. E' lungo circa 3 chilometri, partendo dalla fine del Ponte di Ayalon (Ponte 6) e proseguendo con un tunnel (Tunnel 1). L'Enclave di Latrun fu occupata durante la guerra del 1967: i tre villaggi palestinesi che ne erano compresi – Yalu, Beit Nuba e Imwas - furono completamente distrutti e i loro abitanti evacuati. Per impedire il loro ritorno l'area fu dichiarata “zona militare chiusa” da quel momento. Inoltre l'insediamento israeliano di Mevo Horon separa l'Enclave dal resto della Cisgiordania e gran parte dell'area è stata adibita a parco nazionale israeliano. Israele ha ritenuto quest'area strategicamente importante per via della sua vicinanza con la strada che collega Tel Aviv a Gerusalemme. Oggi questa principale strada a scorrimento veloce è chiamata la Road n. 1 e passa attraverso l'Enclave di Latrun. La barriera di separazione qui è stata costruita ad est dell'Enclave all'interno della Cisgiordania, lanciando così l'intera area di Latrun nel lato israeliano della barriera. Come si può vedere nella Mappa 1, la Linea Verde è un doppio confine in questa zona, con un'area che si trova in mezzo ai confini pre-1967 dichiarata “no-man's land” (“terra di nessuno”). L'insediamento israeliano di Mevo Horon (nella mappa indicato in blu) è situato in posizione strategica per impedire l'accesso all'Enclave ai palestinesi. Il nuovo villaggio di Beit Nuba è il posto dove alcuni degli evacuati del '67, privati dei loro beni e delle loro terre, hanno trovato rifugio per vivere. A loro è vietato tornare a vivere all'interno dell'Enclave di Latrun.



Mappa 1: Il tracciato della ferrovia attraverso l'enclave di Latrun (per gentile concessione di Peace Now)

La barriera di separazione (indicata in nero nella Mappa 1) annette, di fatto, l'Enclave di Latrun al territorio di Israele. La Road n. 1 per Gerusalemme (indicata in grigio chiaro) attraversa la Linea Verde, ma il tracciato del treno (i ponti sono indicati in rosso e i tunnel in bianco e nero) penetra ancora più all'interno tagliando l'Enclave di Latrun. Quando il Comitato di progettazione militare israeliano ha discusso le obiezioni avanzate dai proprietari terrieri palestinesi nel luglio del 2005, le vie alternative per la ferrovia A1 prevedevano un'opzione più a sud, attraverso la Valle di Ayalon, all'interno dei confini di Israele. Il comitato ha deciso di non procedere con questa opzione a causa dei possibili danni che la Valle avrebbe potuto subire, e che avrebbero provocato "forti obiezioni tali da arrestare lo sviluppo dei lavori per molti anni o persino portare alla sua cancellazione".

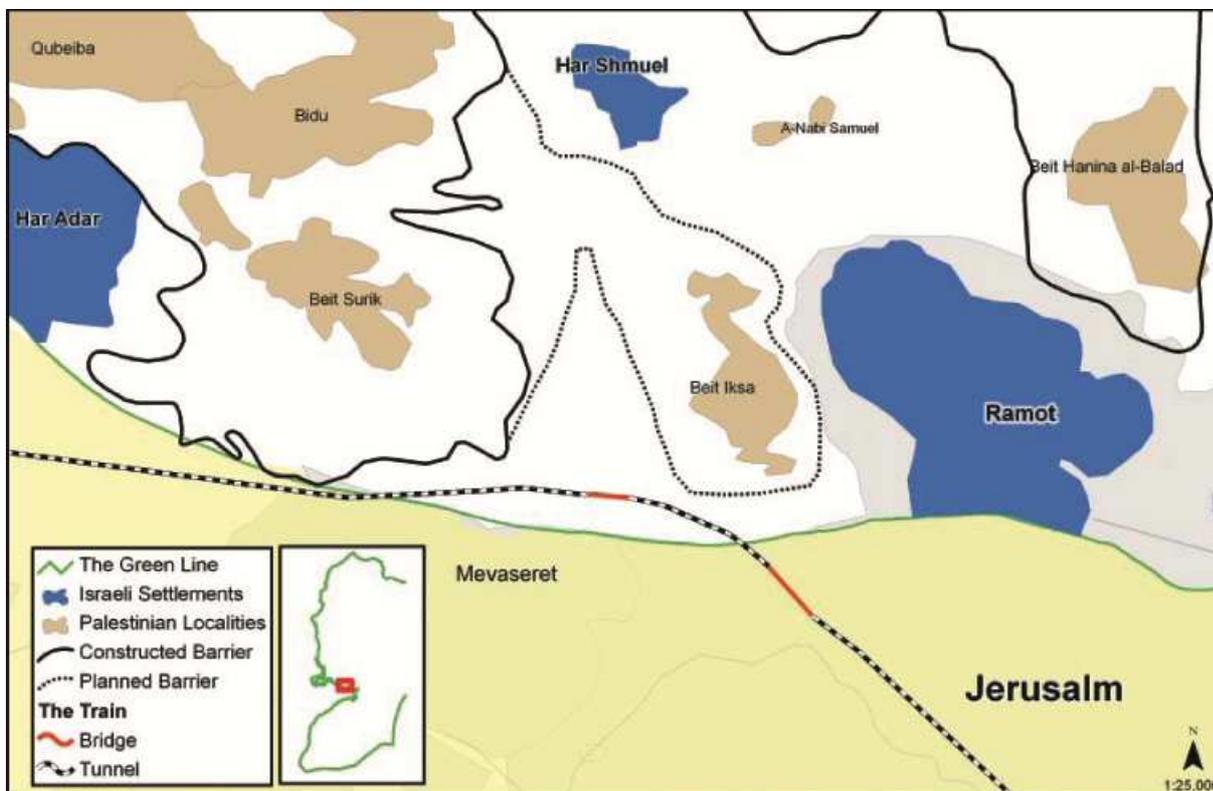


Il Ponte 6, già costruito, si trova all'interno dell'Enclave di Latrun

1.3 ATTRAVERSO LA LINEA VERDE: LA VALLE DEI CEDRI

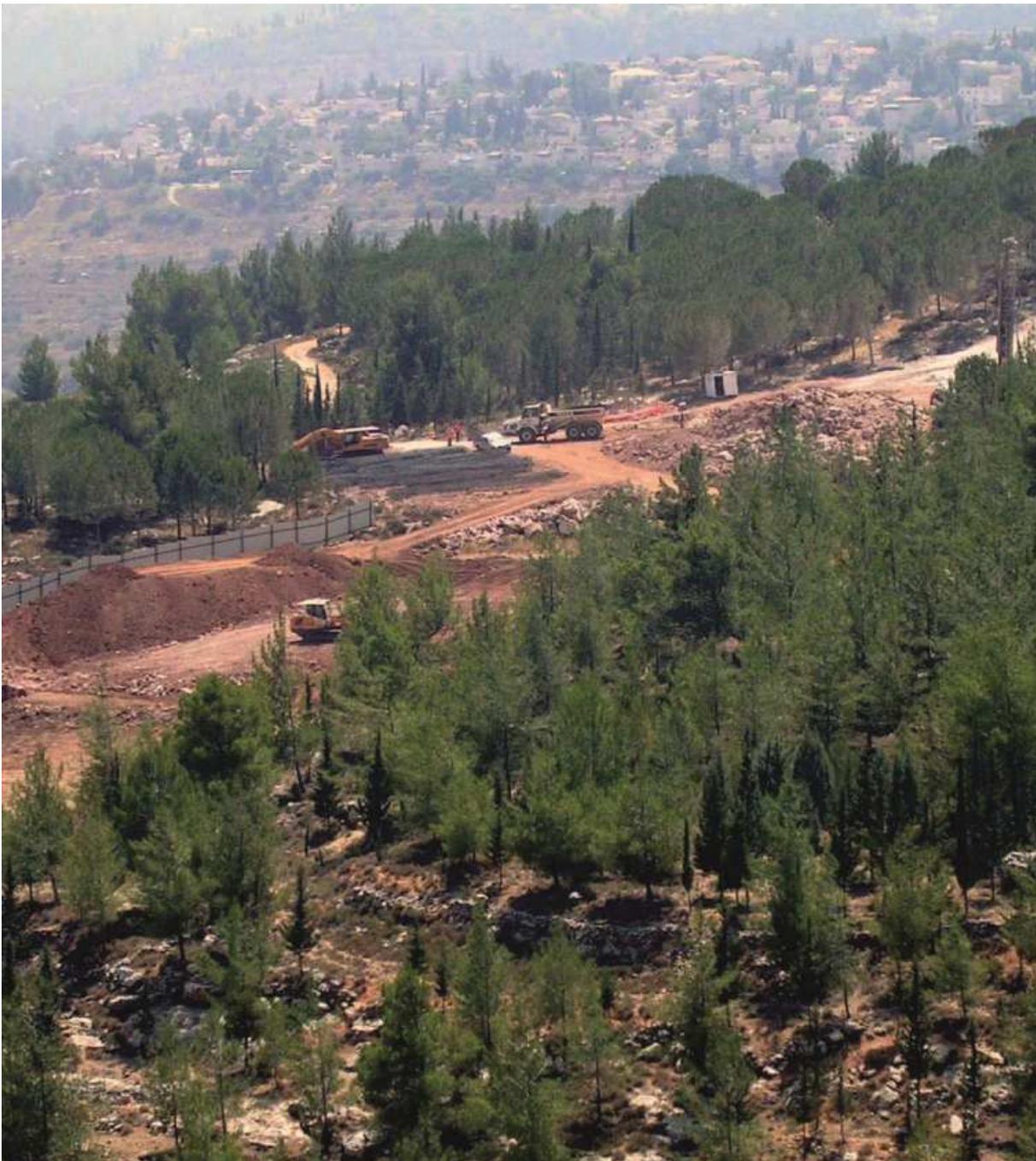
La seconda area nella quale il tracciato della ferrovia penetra all'interno dei Territori Occupati della Cisgiordania è vicino ai villaggi palestinesi di Beit Surik e Beit Iksa (Mappa 2). Il percorso della ferrovia in questa zona consiste in un tunnel – il tratto finale del lungo tunnel (il numero 3) che esce dalla Valle dei Cedri (o Arazim) – un ponte (Ponte numero 9) al di sopra della Valle e un secondo tunnel (Tunnel numero 3A). Il percorso del treno in questa zona passa a 250/300 metri a nord del confine stabilito con la Linea Verde nel territorio occupato. Questa violazione non era prevista nei piani originari: il percorso originale doveva passare attraverso la periferia nord del sobborgo israeliano di Mevaseret Zion, con un tunnel che si apriva su un ponte sopra la Valle dei Cedri vicino alle case del quartiere israeliano di Reches Halilim, che confina con la Linea Verde (alcune delle case sono addirittura al di là della Linea Verde).

I residenti israeliani di Mevaseret hanno protestato contro questo progetto, chiedendo che il portale di apertura del tunnel fosse spostato di almeno 500 metri più a nord. Tre treni veloci ogni ora, che entrano ed escono dalla montagna, avrebbero probabilmente creato seri problemi di inquinamento acustico, distruggendo il panorama naturale della Valle e, conseguentemente, abbattendo il valore commerciale delle proprietà in loco. La petizione dei residenti non è stata accolta in pieno: il nuovo tracciato, approvato con una mediazione a metà del 2005, non prevede il passaggio della ferrovia così vicino al sobborgo israeliano così come originariamente pianificato, ma è ancora visibile dalle abitazioni. Il nuovo tracciato penetra all'interno delle terre dei vicini villaggi palestinesi di Beit Iksa e Beit Surik, che si trovano sul fronte opposto della Valle dei Cedri. Inoltre, le strade di accesso ai portali dei tunnel e quelle necessarie a trasportare i materiali di scarto durante la fase di costruzione, anetteranno ancora più terra agricola palestinese, passando attraverso le terre private degli abitanti dei villaggi.



Mappa 2: Il tracciato del treno attraversa la Linea Verde e penetra all'interno della Valle dei Cedri (per gentile concessione di Peace Now).

Questi due villaggi, all'entrata occidentale di Gerusalemme, hanno utilizzato in passato Gerusalemme come principale centro municipale sia per i servizi che come mercato per i loro prodotti e il loro lavoro. Da quando il loro accesso alla città è impedito da chiusure e barriere di separazione, i principali mezzi di sussistenza per la popolazione locale sono basati sull'agricoltura, ed in modo particolare sulla coltivazione di olive e prugne. Ma la costruzione della barriera ha anche privato entrambe le comunità dei villaggi delle proprie terre agricole: alcune sono state confiscate per la costruzione della barriera, altre sono rimaste dal lato opposto di questa. Con questo nuovo treno ancora altra terra andrà persa, alcuna per via delle costruzioni, altra per il tracciato attuale della ferrovia, altra ancora – così come temono i residenti – resterà inaccessibile ai contadini per “ragioni di sicurezza”, vietando l'accesso alle aree agricole più vicine al tracciato del treno.



Cantiere nella Valle dei Cedri, con il sobborgo israeliano di Mevaseret sullo sfondo

1.3.1 BEIT SURIK: LA GIUSTIZIA ISRAELIANA

Il villaggio di Beit Surik è diventato famoso nel maggio del 2004, quando il suo ricorso contro il governo israeliano presso la Suprema Corte israeliana ottenne una vittoria senza precedenti, costringendo lo Stato a rimuovere la barriera di separazione costruita nell'area e a ricostruirla in modo che minimizzasse i danni provocati alla popolazione locale. La Corte trovò che “il rapporto tra il danno provocato agli abitanti ed il beneficio in termini di sicurezza dovuto alla costruzione della barriera di separazione, secondo il tracciato determinato dal comando Israeliano responsabile, non è proporzionato (...). Questi sono i fatti: oltre 13mila contadini palestinesi sono stati tagliati fuori dall'accesso a centinaia di ettari della loro terra, e da decine di migliaia di alberi che rappresentano la loro principale fonte di sussistenza, e che sono allocati dalla parte opposta della barriera di separazione. Nessun tentativo è stato intrapreso per ricercare e fornire loro altra terra in compensazione, nonostante le nostre ripetute sollecitazioni in questo senso (...). Il percorso della barriera di separazione viola gravemente i loro diritti alla proprietà e la loro libertà di movimento. Il loro mezzo di sussistenza primario è seriamente compromesso. Le difficoltà di vita reali che hanno sofferto (dovute, per esempio, all'alto livello di disoccupazione nell'area) potranno soltanto peggiorare ulteriormente”.

Tuttavia, la stessa Corte Suprema nella sua sentenza ha riaffermato l'autorità del comando militare israeliano nel costruire la barriera di separazione all'interno dell'area occupata, e il villaggio di Beit Surik ha perso circa il 31% della sua terra a causa della barriera, anche dopo la modifica del tracciato.



Vista da Beit Surik attraverso la barriera di separazione (nel cartello: “Barriera di separazione”)



La terra agricola coltivata di Beit Surik vicino all'area di costruzione della ferrovia

Ci sono circa 4mila residenti nel villaggio, e l'Occupazione influisce sulle loro opportunità lavorative. In seguito alla costruzione della barriera di separazione, i lavoratori giornalieri non hanno più potuto lavorare a Gerusalemme, e sono rimasti disoccupati. Circa il 30% delle fonti di sussistenza del villaggio sono collegate al lavoro agricolo: si coltivano prugne, olive, pomodori e cetrioli da serra. Per molti abitanti del villaggio il lavoro agricolo non è stato più un'opzione possibile da quando la gran parte della terra è stata confiscata per la costruzione della barriera. In un incontro con il Consiglio del villaggio di Beit Surik nel luglio del 2010 i residenti hanno capito che il nuovo treno avrebbe impedito l'accesso ad altra terra, in nome della "sicurezza per il treno". Nuovi ordini di confisca sono stati già emessi, suggerendo che ci potrebbero essere altri cambiamenti al tracciato della barriera. I membri del Consiglio di Beit Surik hanno stimato che circa 90/100 famiglie saranno danneggiate dall'impossibilità di coltivare la terra vicino all'area stabilita per la costruzione della ferrovia. Ma le stime sono solo presunte, dal momento che il Consiglio del villaggio non ha ricevuto progetti di pianificazione ufficiali né notifiche formali di alcun tipo. Anche se la costruzione della ferrovia sulle terre del villaggio è attualmente in corso, i residenti e i proprietari terrieri hanno ricevuto solo pochissime informazioni da parte delle autorità occupanti: "Non sappiamo esattamente dove il tracciato del treno passerà. Non abbiamo ricevuto notifiche. L'Esercito israeliano ha semplicemente gettato le carte lungo la barriera di separazione". Secondo il capo del Consiglio di Beit Surik, Abu Fares (Ahmad Omr Al Jamal), gli abitanti hanno trovato gli ordini di confisca militari gettati a terra vicino alla barriera di separazione il 27 marzo 2010. I progetti non sono mai stati ufficialmente consegnati. "Loro dicono che questi piani risalgono al 2004, ma non ci hanno mai informati. Hanno preso tutte queste decisioni tra loro, l'Esercito e il governo".

A chi di dovere:

Scriviamo per esprimere la nostra opposizione al progetto di linea ferroviaria Gerusalemme – Tel Aviv, che passerà attraverso la terra appartenente al villaggio di Beit Surik, nel distretto di Gerusalemme, all'interno della Cisgiordania. La linea ferroviaria progettata passa attraverso la terra agricola che è stata riconosciuta come assolutamente necessaria per preservare il benessere della popolazione del villaggio di Beit Surik da parte della Suprema Corte israeliana durante la costruzione del Muro dell'Apartheid.

Questa ferrovia porterà sofferenza e seri problemi al villaggio in termini sia di terre perdute che di inquinamento acustico, senza che alcun beneficio sia garantito alla popolazione, dal momento che il treno collegherà aree della Cisgiordania alle quali i residenti del villaggio, con una Carta d'Identità cisgiordana, non potranno avere accesso.

Sappiamo che gli abitanti dell'insediamento israeliano di Mevaseret Zion hanno fatto ricorso nel 2005 perché il tragitto previsto per la ferrovia fosse spostato dalle proprie abitazioni a causa dell'inquinamento acustico. È inaccettabile che la gente di Beit Surik debba subirlo al loro posto. Beit Surik ha avuto successo nelle modifiche richieste al tracciato del Muro dell'Apartheid che circonda il villaggio, quando la Corte Suprema israeliana stabilì, nel 2004, che “il tracciato della sezione di muro nell'area della Giudea e Samaria (‘la Cisgiordania’) deve essere cambiato per evitare inutili disagi alla popolazione palestinese locale”.

Il villaggio, nonostante questo, ha perso 3000 dunams di terra a causa della costruzione del Muro. La linea ferroviaria che sarà realizzata ne porterà via ancora di più. Beit Surik è uno fra diversi villaggi palestinesi che sono riusciti a modificare il tracciato del Muro dell'Apartheid presso la Corte israeliana, e crediamo che questo progetto ferroviario sulla terra riconosciuta come appartenente al villaggio si ponga come una violazione diretta alla sentenza della Corte. Inoltre, in base al Diritto Internazionale, lo Stato di Israele non ha il diritto di determinare l'utilizzo della terra nelle Aree B e C dei Territori Palestinesi Occupati della Cisgiordania. Questo progetto sembra rappresentare la chiara dimostrazione che, nonostante le sentenze della Corte israeliana contro lo stesso governo israeliano, questo continuerà ad infrangere sia il Diritto Internazionale che le sue stesse leggi interne per colonizzare la terra palestinese come parte del più vasto progetto sionista.

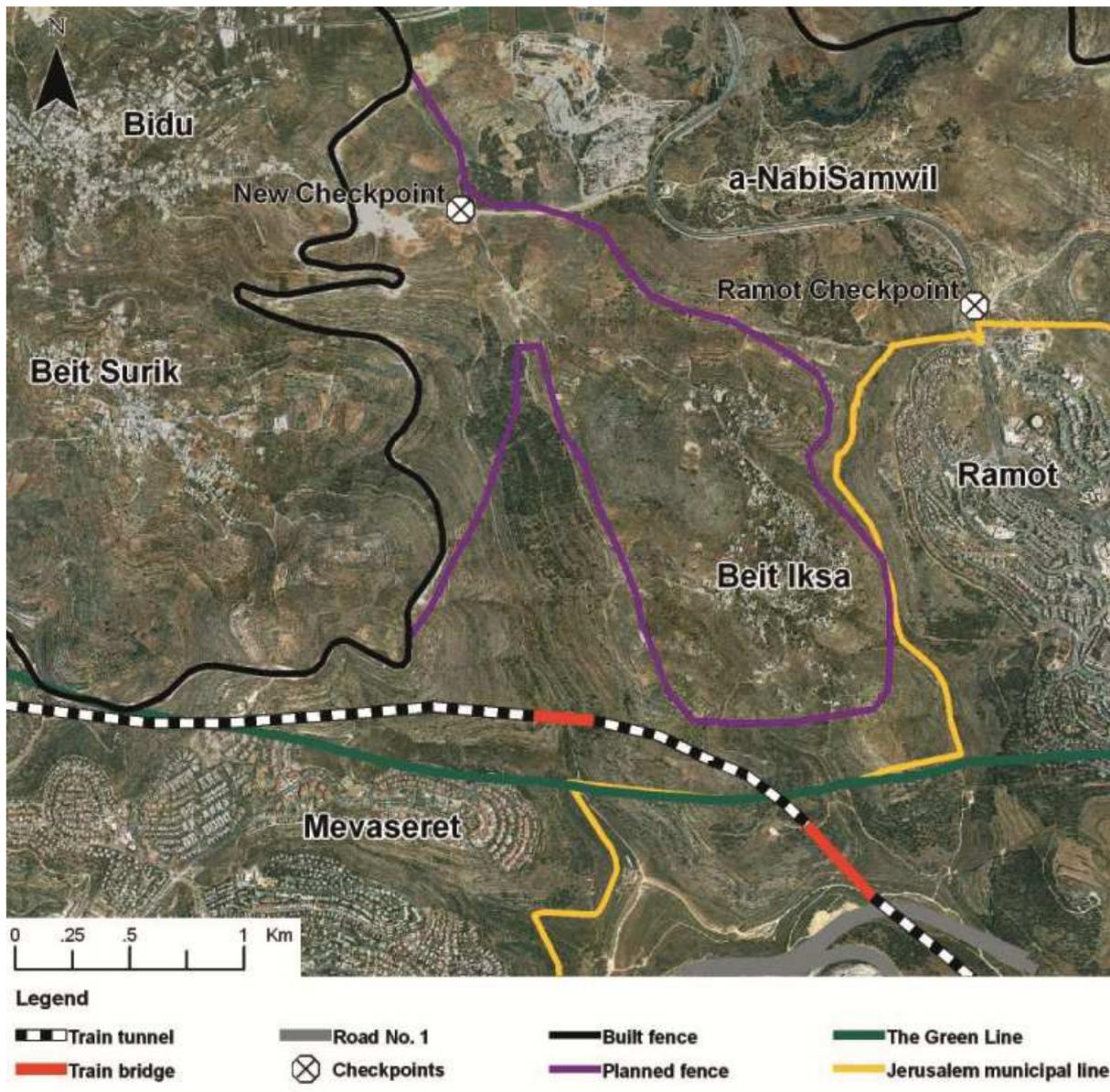
Noi chiediamo che questo progetto sia modificato. La linea ferroviaria dovrebbe essere costruita sulla terra di cui Israele si è già appropriato togliendola ai villaggi della Cisgiordania, che adesso si trova sul lato israeliano del Muro, dal momento che tutti i servizi sono ad uso e beneficio esclusivo dei cittadini israeliani. Noi, la gente di Beit Surik, non vogliamo che la linea ferroviaria sia costruita sulla nostra terra. Crediamo che sia di fondamentale importanza il supporto delle persone nel mondo, per difendere il nostro diritto di decidere come usare la nostra terra e per aiutarci a cambiare il tracciato di questa linea ferroviaria.

Firmato:

Il Consiglio del villaggio di Beit Surik, Palestina

1.3.2 BEIT IKSA: UNA COMUNITA' SOTTO ATTACCO

Beit Iksa è un piccolo villaggio palestinese circondato da piantagioni di ulivi fra le colline che si aprono sull'ingresso alla città di Gerusalemme. La sua vicinanza con la Road n. 1, con il nuovo ponte della ferrovia e con l'entrata principale a Gerusalemme ha provocato "un attacco al villaggio su tutti i fronti", come descritto dal presidente del Consiglio locale, Abu Shadi. "Non sappiamo da dove cominciare: i checkpoint, la barriera di separazione, gli attacchi dei coloni, l'espansione delle colonie, i soldati nella valle. Il treno è soltanto un aspetto di tutto questo", ha dichiarato in un'intervista rilasciata nel luglio del 2010. La barriera di separazione nell'area è stata progettata per separare il villaggio dal resto della Cisgiordania, compresi i villaggi palestinesi vicini di Beit Surik e Bidu, lasciandolo intrappolato tra la barriera e il confine stabilito dalla Linea Verde nella "Seam Zone" (l'area compresa tra il Muro e la Linea Verde, ndt), sul "lato israeliano" della separazione.



Mapa 3: la pianificazione della barriera "temporanea" vicino Beit Iksa (per cortese concessione di Peace Now)

Così come ha fatto il Consiglio di Beit Surik, quello di Beit Iksa si è appellato alla Suprema Corte israeliana contro la costruzione della barriera di separazione e la devastazione che avrebbe provocato. Il loro appello è stato rigettato nel settembre del 2006, dopo l'annuncio del governo israeliano che il tracciato della barriera sarebbe stato modificato. Il percorso modificato non avrebbe intrappolato Beit Iksa nella Seam Zone: sarebbe stato costruito tra Beit Iksa e il vicino insediamento israeliano di Ramot, un sobborgo di Gerusalemme. Il tracciato del muro di separazione è stato modificato a causa del continuo dibattito instaurato tra le autorità israeliane, che non ha avuto niente a che vedere con l'appello sollevato dai residenti palestinesi nella zona. Da una parte, la polizia israeliana e il servizio generale di sicurezza volevano separare il villaggio (di Beit Iksa, ndr) da Gerusalemme, per proteggere la città da quello che loro hanno descritto come “un possibile afflusso di lavoratori palestinesi non autorizzati a Gerusalemme attraverso Beit Iksa”, che loro vedevano come una minaccia alla sicurezza. Dall'altra parte, insieme ai residenti israeliani di Ramot e Mevaseret, il Ministero della Difesa israeliano vedeva come una minaccia alla sicurezza l'aver la barriera di separazione troppo vicina alle case dei coloni, alla strada e al ponte. Dal loro punto di vista, per tenere lontani terroristi e cecchini, la barriera doveva essere costruita su un terreno più alto, dall'altro lato del villaggio, lasciando Beit Iksa su quello israeliano. Nell'aprile del 2006 il governo israeliano ha deciso che il tracciato della barriera avrebbe dovuto separare Beit Iksa da Ramot e Gerusalemme, ma la barriera non è mai stata costruita. Al suo posto, nel luglio 2009, una “barriera di separazione temporanea” è stata costruita separando Beit Iksa e la Valle dei Cedri dai vicini villaggi palestinesi. Dall'altro lato del villaggio, la vallata tra Beit Iksa e Ramot è costantemente monitorata da telecamere di sorveglianza e jeep dell'esercito pattugliano la zona. Questo sistema opera come una sorta di “barriera virtuale” che nessuno è autorizzato ad attraversare: ai contadini che hanno le proprie terre nella zona viene spesso impedito di lavorarla. Nel giugno del 2010, senza notifiche preventive, l'unica strada che collegava Beit Iksa al checkpoint di Ramot è stata chiusa dall'esercito: la sola via d'accesso al villaggio è oggi posta sotto uno speciale checkpoint militare. Soltanto i palestinesi che sono registrati come residenti nel villaggio hanno il permesso di attraversare il checkpoint di Beit Iksa, e di entrare nel villaggio.



Il nuovo checkpoint di Beit Iksa

Nel luglio 2010 è stato impedito l'ingresso al villaggio anche ai camion che portavano beni di prima necessità e rifornimenti. Il villaggio – una volta semplicemente un sobborgo di Gerusalemme raggiungibile in breve distanza e a piedi da Ramot - si trova attualmente a una distanza di circa 35 chilometri dalla città, da percorrere in auto. L'unica via per raggiungere Gerusalemme da Beit Iksa è oggi quella di usare le strade secondarie, che dal checkpoint di Beit Iksa raggiunge il villaggio di Bidu, poi Ramallah, e infine attraversare il checkpoint di Qalandia. Dei circa 2200 residenti palestinesi dell'area, circa il 40% ha la residenza israeliana ed è considerato “residente di Gerusalemme Est”.

La maggior parte di loro dovrà abbandonare il villaggio e trasferirsi a Gerusalemme. Beit Iksa ha perso circa il 60% della propria terra a causa degli insediamenti israeliani vicini e della barriera di separazione.

Come tutti i villaggi che si trovano nell'Area C (le zone della Cisgiordania sotto pieno controllo israeliano), solo le aree edificate del villaggio – circa 600 dunams (l'equivalente di 148 acri) – hanno il permesso di essere sviluppate. 2200 dunams (circa 543 acri) sono stati presi per costruire insediamenti illegali. Nuovi complessi abitativi ed un nuovo parco giochi per bambini israeliani sono attualmente in fase di costruzione a Ramot, sulla terra di Beit Iksa. In base a quanto stabilito dal Consiglio del villaggio, anche un nuovo memoriale per le vittime dell'11 Settembre 2001 sarà costruito vicino alla Linea Verde, anche questo sulla terra di Beit Iksa. Nel giugno 2010, 300 dunams di terra (circa 74 acri) della piantagione di ulivi vicina a Ramot sono stati dati alle fiamme. Per quanto l'intera zona sia costantemente sotto la sorveglianza dell'Esercito israeliano, i colpevoli non sono stati mai né fermati né individuati. Il villaggio ha chiamato i vigili del fuoco israeliani, che non sono mai arrivati. Al momento del nostro incontro con il Consiglio del villaggio, nel luglio 2010, la popolazione non aveva ricevuto nessun progetto scritto per la nuova ferrovia; anche loro hanno affermato di aver ricevuto solo informazioni vaghe e fuorvianti da parte delle autorità israeliane.

La costruzione è appena iniziata sul lato della montagna vicino al villaggio, e non sul versante che pensavano. Le piantagioni di ulivi vicine al villaggio sono ancora accessibili ai contadini del posto, ma solo raggiungendole con gli asini o a piedi: la terra confiscata per la costruzione ha reso infatti l'intera zona completamente inaccessibile ai veicoli. La popolazione teme che, una volta costruita la ferrovia, l'intera area diventerà per loro inaccessibile a causa delle "ragioni di sicurezza". Si tratta di un'area di circa 1500 dunams (approssimativamente 370 acri), e i residenti temono per la sorte degli ulivi che vi si trovano, antichi e alcuni dei quali risalenti addirittura all'epoca Romana.



Piantazione di ulivi vicino Beit Iksa, all'entrata Ovest di Gerusalemme



Abu Shadi, capo del Consiglio del villaggio di Beit Iksa, e dietro la terra confiscata

Abu Shadi possedeva circa 30 dunams vicino all'area di costruzione. Si tratta di ulivi antichi, datati ancor prima dell'epoca Romana. Tutto intorno alle sue terre ha trovato bandierine di delimitazione in preparazione della costruzione della ferrovia. Le ha rimosse. Alcune porzioni della sua terra sono state confiscate in passato per far posto al checkpoint di Ramot, e non sono più accessibili per i residenti del villaggio. Abu Shadi possedeva anche circa 120 dunams di terra nel vicino villaggio di Nabi a Samwil, che non può più nemmeno visitare.



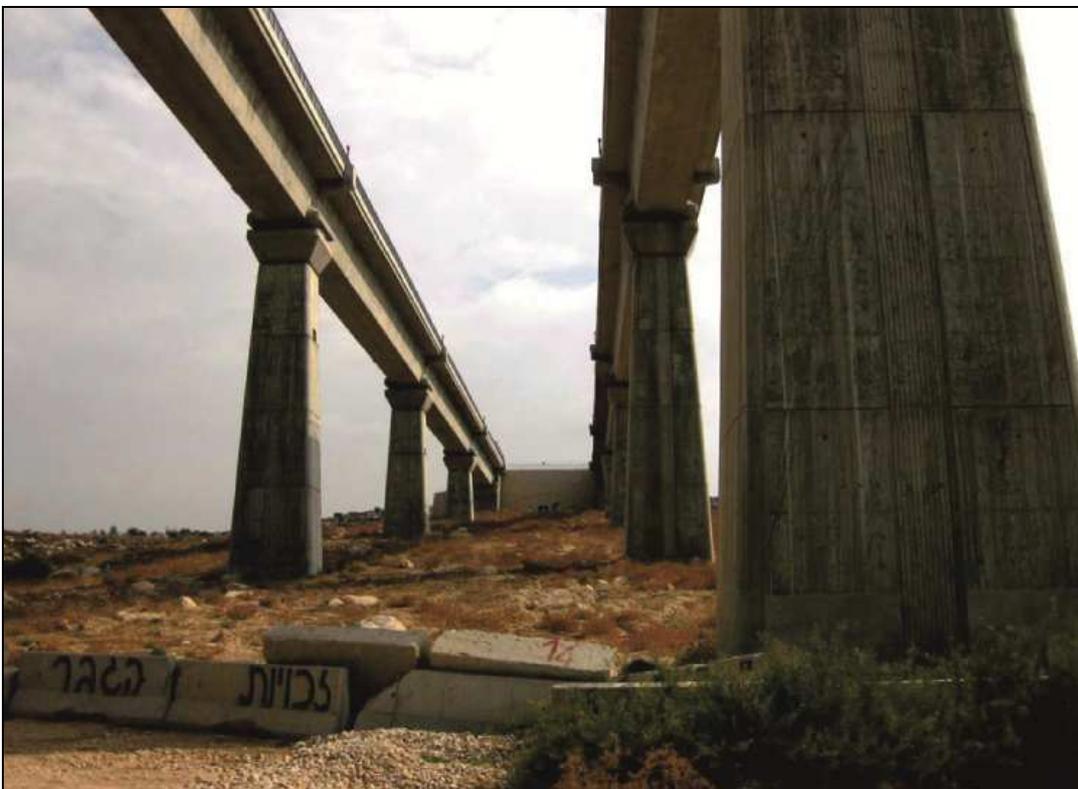
Hasem Hababa, insegnante di matematica del villaggio, mostra l'area di costruzione

Hasem Hababa stava raccogliendo le olive sulla sua terra nella vallata tra il villaggio e Ramot. Una jeep dell'esercito israeliano si è avvicinata, e i soldati gli hanno puntato addosso le armi, intimandogli di tornare al villaggio o gli avrebbero sparato. È stato trattato come se fosse stato un lavoratore a giornata che aveva cercato di entrare a Gerusalemme senza autorizzazione, e niente ha fatto cambiare loro idea. Nell'area chiusa per la costruzione della ferrovia Hasem e i suoi familiari più stretti (14 persone) possedevano 5 dunams di terra, mentre la famiglia più estesa (circa 350 persone) possedeva 200 dunams di piantagioni di ulivi. La sua famiglia ha anche perso terra a causa della costruzione del checkpoint di Ramot. Ma Hasem ha spiegato che ogni famiglia del posto ha perduto terra: se non a causa del treno allora per il parco giochi; se non per il parco giochi allora nella vallata; e se non nella vallata, allora per la costruzione di nuove case dei coloni. E tutto il resto era già stato perso con la costruzione del Muro. "Se ci appelliamo alla Corte israeliana – ha detto –

e vinciamo il processo...semplicemente gli israeliani cambieranno la legge. Ma non perderemo mai la speranza”.

1.4 PERCHE' PASSARE ATTRAVERSO LA CISGIORDANIA?

I due punti in cui il tragitto della ferrovia attraversa il confine della Linea Verde per penetrare nell'area occupata nel 1967 potrebbero forse sembrare di piccole proporzioni e politicamente insignificanti, ma entrambi hanno un impatto enorme sulla vita quotidiana, sulla salute, sui mezzi di sussistenza, sulle proprietà e sul futuro della popolazione palestinese residente in quelle zone e nelle vicinanze (in gran parte già persone internamente sfollate, cacciate dalle loro case in seguito alla guerra del '67). La prima deviazione nel tracciato della ferrovia all'interno del territorio occupato nell'Enclave di Latrun è stata giustificata “per la brevità del percorso”; la seconda, nella Valle dei Cedri, in realtà allunga il percorso del treno. Nel caso di Latrun, l'utilizzo di terra palestinese è stato giustificato dal Comitato di progettazione usando l'argomentazione che la popolazione palestinese era già stata espulsa dalla terra; nel caso della Valle dei Cedri invece è stato sostenuto che un tunnel e un ponte non avrebbero realmente impedito ai proprietari terrieri palestinesi di continuare ad utilizzare la propria terra. In entrambi i casi, la barriera di separazione ha annesso l'intero percorso della ferrovia all'interno della parte Israeliana, e tagliato fuori le due aree palestinesi interessate dal resto della Cisgiordania. In tutti e due i casi, i progettisti israeliani hanno deciso di spostare il percorso del treno nelle zone sottoposte ad amministrazione militare israeliana per evitare di dover trovare un compromesso con i cittadini israeliani. In entrambi i casi, le proteste dei cittadini israeliani sono state viste come ostacoli insormontabili, mentre quelle dei residenti palestinesi sono state rapidamente respinte. In entrambe i casi, infine, si è scelto di preservare il panorama israeliano e il valore delle proprietà invece di tutelare la terra, il sistema di sussistenza e la difesa dei diritti fondamentali dei palestinesi, violando la Legalità Internazionale.



Il lato finale ad Est del Ponte 6, nel punto di ingresso al Tunnel 1, profondamente all'interno dell'Enclave di Latrun

Seconda Parte

Il coinvolgimento delle aziende
nella costruzione della ferrovia A1



L'ingresso della principale base
logistica per la costruzione della
Sezione C della ferrovia, ottobre
2010

2.1 IL KNOW-HOW STRANIERO E LE COMPETENZE NECESSARIE

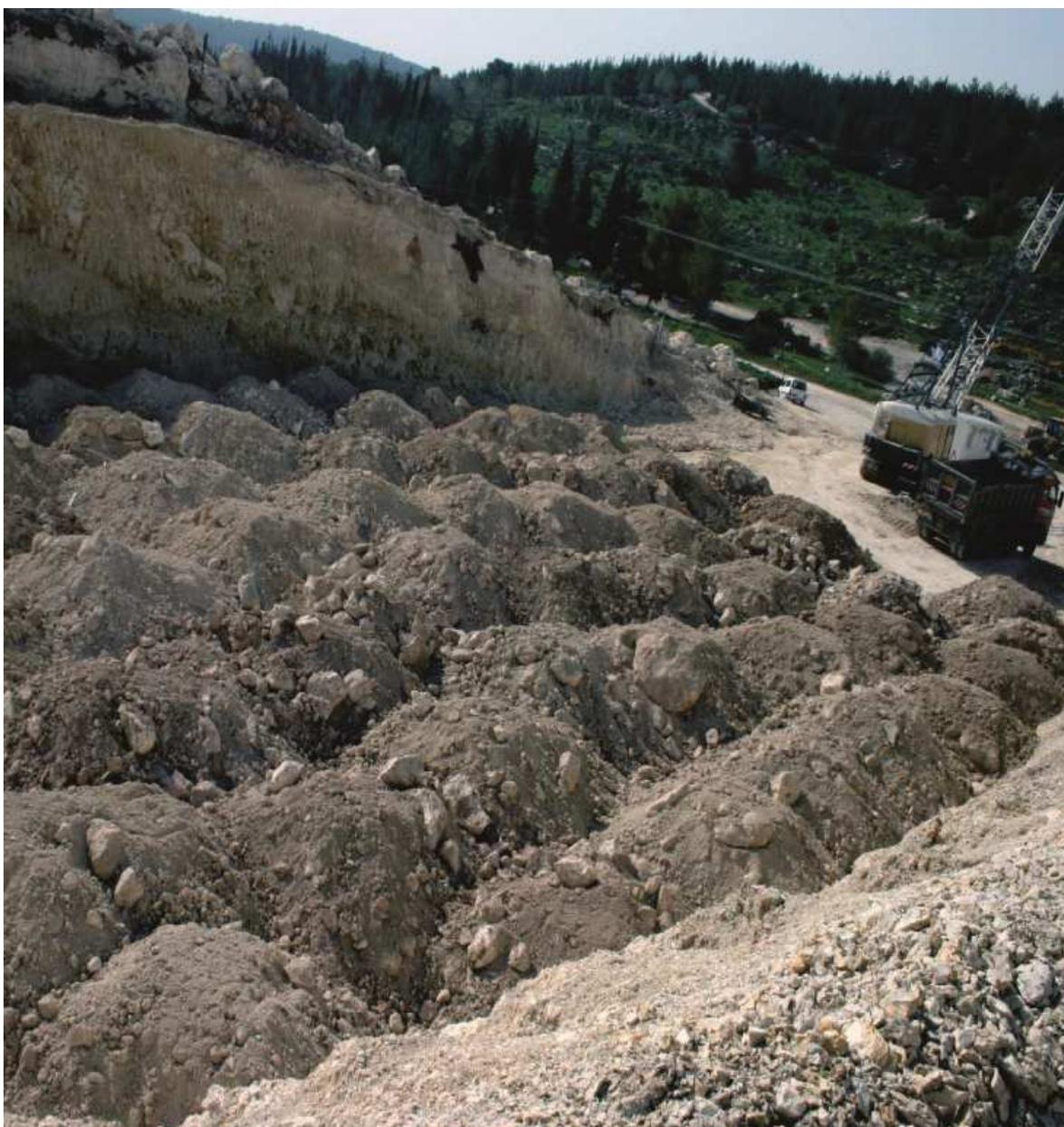
Il progetto ferroviario nel suo complesso comprende quello che dovrebbe diventare il più lungo e alto ponte in Israele, così come il tunnel più lungo, richiedendo l'utilizzo di macchine scavatrici per tunnel mai usate prima nel paese. Agli appaltatori israeliani per queste sezioni della ferrovia è stato dunque richiesto di contrattare la partecipazione di aziende straniere con competenze rilevanti in materia. Le competenze straniere per realizzare questi lunghi tunnel sono cruciali per il progetto, e sono state tra i requisiti formali in alcuni dei contratti stipulati. I macchinari necessari per la realizzazione dei tunnel non sono disponibili in Israele, ed aziende straniere ne hanno costruiti di specifici per questo progetto. Abbiamo identificato un certo numero di società e aziende internazionali che sono state coinvolte nei lavori, comprese due compagnie governative: la Deutsche Bahn e la Moscow Metrostroy, così come compagnie private europee come l'impresa Pizzarotti e la HBI Haerter. Un importante partner per la costruzione dei tunnel, l'austriaca Alpine Bau, ha scelto di ritirare la propria partecipazione al progetto prima che la costruzione prendesse il via. Ad ottobre 2010 i lavori preparatori per la creazione dei tunnel nell'area occupata sono iniziati, ma le speciali macchine scavatrici (TBM) non erano ancora arrivate e le compagnie straniere con cui era stato stipulato un contratto per i tunnel non avevano ancora iniziato i lavori.



L'impresa italiana Pizzarotti & C. S.p.a. e le Ferrovie Israeliane hanno stipulato un contratto per scavare il tunnel nella Valle dei Cedri usando speciali macchine scavatrici. La foto è stata scattata vicino al portale del Tunnel 2, nella principale base logistica della Sezione C a Sha'ar Hagay nell'ottobre 2010

2.2 LO STATO DEI LAVORI

Il progetto di realizzazione della ferrovia ha incontrato numerose battute d'arresto sin dall'inizio dei lavori nel 1995. Proteste contro il percorso della ferrovia sono state sollevate da associazioni ambientaliste così come da cittadini israeliani e palestinesi residenti nelle aree lungo il tracciato della ferrovia. Dopo decine di discussioni del Comitato di pianificazione, due processi in tribunale e due rapporti fortemente critici da parte del Comitato statale di controllo, la data di ultimazione dei lavori originaria è stata posticipata di almeno 10 anni, al 2016/2017, e la valutazione dei costi iniziale è raddoppiata, raggiungendo i 6 miliardi di NIS (circa 1,67 miliardi di dollari). Solo recentemente la costruzione delle sezioni contestate nel progetto è iniziata: il progetto complessivo è stato infatti suddiviso in 4 sezioni. Di queste, una è stata completata e in altre due i lavori hanno avuto inizio.



Scavi preparatori per il Tunnel 2 nella principale base logistica della Sezione C, Sha'ar Hagay, Gennaio 2010

2.3 PROGETTISTI E CONSULENTI

Come in ogni progetto di infrastruttura di proporzioni così imponenti, decine di compagnie sono state contattate ed hanno stipulato contratti per la progettazione, la gestione e la realizzazione dei lavori. La seguente lista comprende alcune delle maggiori compagnie che hanno stipulato contratti come progettiste e consulenti per l'intero tracciato della ferrovia.

Amy Metom Engineers and Consultants

Un'impresa privata israeliana che ha stipulato un contratto con le Ferrovie israeliane per progettare l'intero tracciato (A1).

DB International of the Deutsche Bahn Group

Un'impresa che fa capo alla Repubblica Federale della Germania, che ha stipulato un contratto con le Ferrovie israeliane per fornire le competenze ingegneristiche relative al progetto di elettrificazione delle rotaie, per un ammontare di 550 milioni di dollari, tra il 2002 e il 2013. La compagnia è stata inoltre posta sotto contratto specificamente per l'elettrificazione della ferrovia A1 da Amy Metom, l'azienda progettista. Nel corso del 2005 la compagnia ha redatto specifici report indipendenti per le Ferrovie israeliane comparando la fattibilità delle diverse opzioni per il percorso della ferrovia A1. Hanno raccomandato il tracciato attuale.

Parsons Brinckerhoff

Un'azienda americana che ha fornito al Ministero delle Finanze israeliano servizi di gestione finanziaria per il programma di sviluppo delle Ferrovie da ottobre 2004 a giugno 2009. Alla fine del 2005, come parte di questi servizi, Parsons Brinckerhoff ha ispezionato e monitorato il processo di progettazione e approvazione dei tracciati alternativi per la ferrovia A1. La compagnia ha anche monitorato e approvato le diverse offerte emesse per gli appaltatori per le diverse sezioni del progetto. Parsons Brinckerhoff è stata acquistata dalla Balfour Beatty Plc nel settembre del 2009, un'azienda pubblica inglese quotata presso la borsa di Londra.

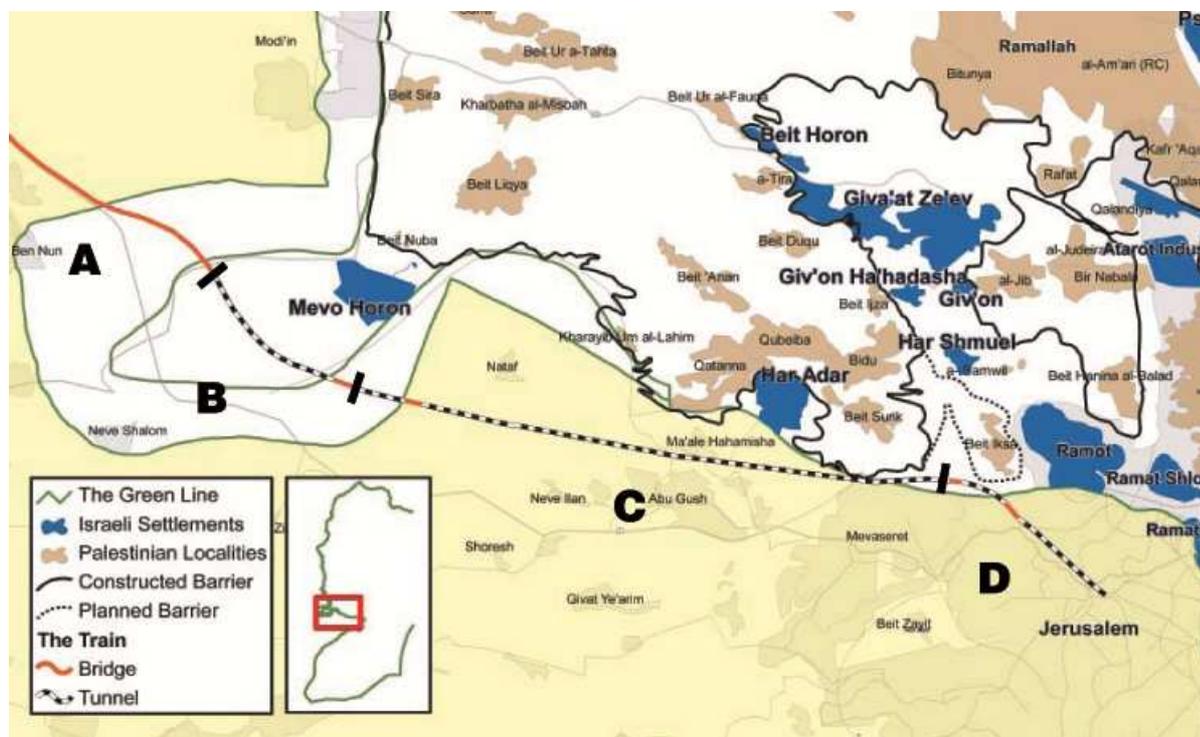
HBI Haerter

Un'impresa di consulenza ingegneristica svizzera che ha fornito consulenza e servizi di progettazione alla Amy Metom nel corso del 2006 riguardo alla ventilazione nei tunnel della linea A1.

A.B. Plan

Un'azienda privata israeliana che ha stipulato un contratto con il Ministero dei Trasporti israeliano nel corso del 2008 per verificare la fattibilità economica del progetto di realizzazione della ferrovia A1.

2.4 SEZIONE PER SEZIONE: COSA VIENE COSTRUITO E DA CHI



Mappa 4: Le quattro sezioni della ferrovia Tel Aviv – Gerusalemme (per gentile concessione di Peace Now)

Sezione A: La Sezione A è per la gran parte all'interno dei confini internazionalmente riconosciuti dello Stato di Israele. Si estende dall'aeroporto Ben Gurion fino alla Valle di Ayalon, fermandosi al Ponte di Ayalon (Ponte 6). Nei suoi ultimi 150 metri il ponte penetra nell'Enclave di Latrun, al di là della Linea Verde. Questa sezione è già stata completata. Il ponte della ferrovia a Latrun (Ponte 6) è stato costruito dal gruppo di aziende pubbliche israeliane Minrav Group. Una seconda compagnia, la Baran Group, che è anche quotata alla borsa di Tel Aviv, ha curato la gestione del progetto per questa sezione.

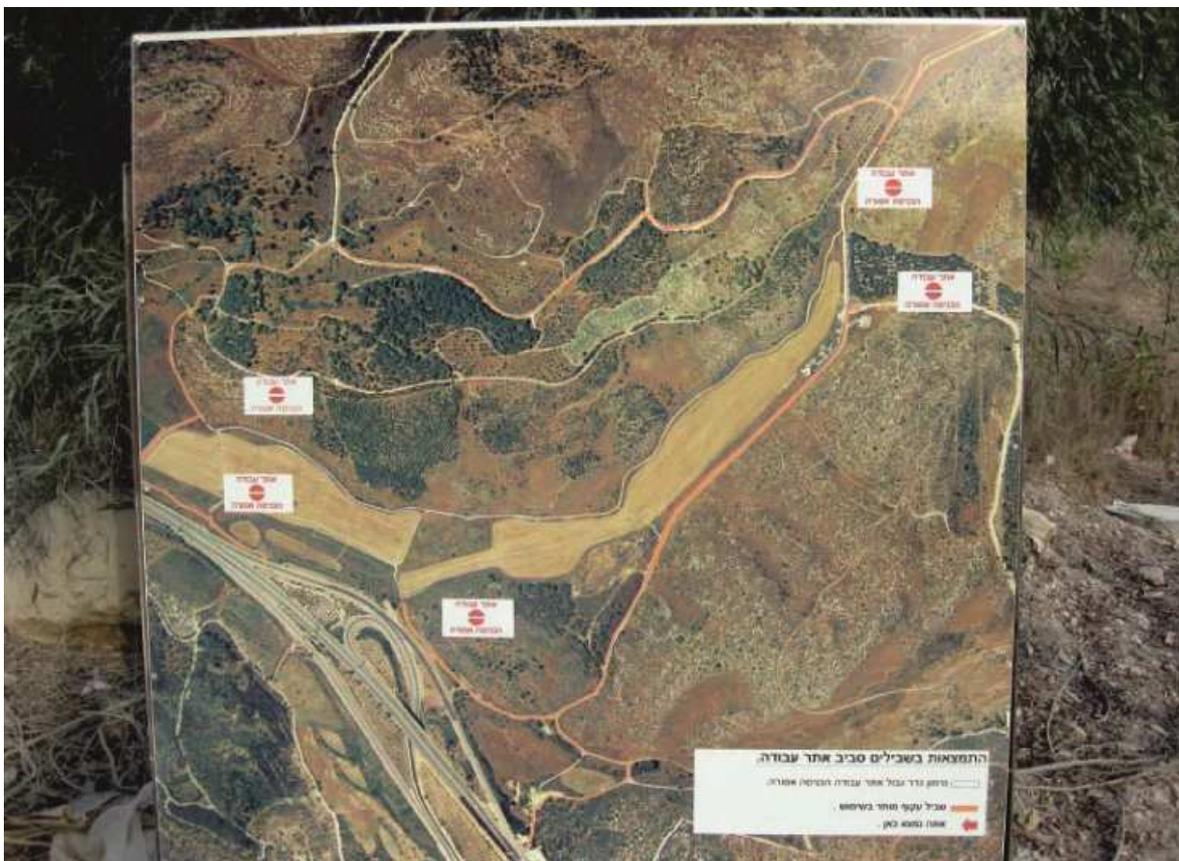


Il Ponte 6, con un cartello del gruppo Minrav

Sezione B: Questa Sezione inizia all'interno dell'Enclave di Latrun occupata, e prosegue per 3,5 km con un lungo tunnel doppio (Tunnel 1). Praticamente tutto il tratto si trova all'interno dell'area occupata nel 1967. Questa Sezione finisce all'esterno dell'Enclave con il Ponte n° 7 a Sha'ar Hagay. La costruzione di questa sezione non è iniziata perché il bando di gara per questo tratto è stato l'ultimo ad essere pubblicato, e le compagnie che si sono aggiudicate il contratto sono state rese note solo recentemente.

La stessa Minrav Group, che ha costruito il Ponte n° 6, ha stipulato un contratto anche per continuare il tracciato con il tunnel di Latrun. La partnership che ha vinto il contratto per la Sezione B, per un ammontare di circa 183 miliardi di dollari, comprende anche la OJSC Moscow Metrostroy, una compagnia appartenente alla Federazione Russa, che fornirà le competenze necessarie per realizzare un tunnel così lungo.

Sezione C: Con un percorso di circa 30 km, questa è la Sezione più lunga dell'intero tracciato, ed è stata descritta come la più complicata. Parte in una base logistica e in un complesso industriale a Sha'ar Hagay, all'interno della "terra di nessuno" dell'Enclave di Latrun. La base comprende le abitazioni per i lavoratori nella Sezione C, un apposito impianto cementifero, aree di stoccaggio per i materiali di scarto provenienti dai tunnel e strutture adatte ad ospitare le macchine scavatrici. Il tracciato della Sezione C comprende il Tunnel n° 2 che collega Sha'ar Hagay alla Ytla Valley. In seguito attraversa due ponti sopra la valle ed entra nella montagna attraverso un lungo tunnel di 11.5 km (Tunnel 3), che dovrebbe diventare il più lungo del paese. Il Tunnel 3 attraversa i confini della Linea Verde ed entra all'interno della Valle dei Cedri. Il portale nella valle si trova all'interno dei Territori Palestinesi, vicino a Beit Surik. Questo tunnel ha richiesto la costruzione di uno snodo di strade di accesso su cui potessero veicolare le speciali macchine scavatrici e per la rimozione delle grandi quantità di materiale di scarto estratte dagli scavi, partendo dal portale del tunnel nella Valle dei Cedri, all'interno dell'area occupata e sulla terra palestinese. L'appalto per costruire questa sezione è stato vinto nell'ottobre del 2007 da una joint venture di due compagnie: l'azienda privata israeliana Shapir Civil and Marine Engineering e l'austriaca Alpine Bau (per le sue competenze ed esperienze con le macchine TBM). Questo appalto copre un ammontare che supera i 2 miliardi di shekels. La costruzione di questa sezione è stata ferma per anni, a causa delle insistenti proteste delle organizzazioni ambientaliste in Israele.



Un cartello all'ingresso della base logistica, Sezione C, mostra una foto aerea dell'area. La base comprende le abitazioni, lo stoccaggio e il complesso industriale al portale Ovest del Tunnel 2.

Le alternative proposte dagli ambientalisti sono state respinte dal governo e, nel gennaio del 2010, i lavori a Sha'ar Hagay sono ripartiti. Contemporaneamente, Alpine si è ritirata dal progetto ed è stata sostituita da un'altra azienda esperta di tunnel, che ha contribuito al progetto con le proprie competenze: si tratta dell'italiana Pizzarotti &C. S.p.A. Le due compagnie hanno formato la nuova joint venture S.P.R. Costruzioni Shapir – Pizzarotti Railways, e i lavori hanno preso il via, in preparazione dell'arrivo dei macchinari TBM per la fine del 2011. La supervisione sul controllo di qualità dei lavori per la SPR Construction è fornita dall'azienda privata israeliana Yugan Engineering. Un'altra compagnia privata israeliana, la Eldad Spivak Engineering, ha vinto l'appalto per la gestione della sezione B e C per le Ferrovie israeliane. Il contratto comprende la supervisione del progetto e degli appalti, il coordinamento e la gestione delle costruzioni e il controllo di qualità.



Sezione D: Partendo dalla Valle dei Cedri, nell'area occupata che comprende Beit Iksa, la Sezione D comprende il Ponte n° 9 sopra la valle e il Tunnel 3A, che rientra nella montagna. Il tutto si trova all'interno dell'area occupata. Il percorso prosegue poi con un altro ponte e un altro tunnel, il numero 4, che porta alla città di Gerusalemme attraverso una stazione del treno sotterranea situata a Binyanei Ha'uma. Per questa Sezione tutti gli appalti sono stati assegnati, ed i lavori sono già in corso. I tunnel in questo tratto sono corti, e non richiedono l'utilizzo delle macchine TBM o di specifiche competenze straniere. Una compagnia privata israeliana, la

Hofrey Hasharon, ha ottenuto l'appalto per costruire parte della Sezione D, compreso il Tunnel 3A che arriva dalla Valle dei Cedri.

Traduzione in italiano di Cecilia Dalla Negra – Associazione per la Pace



3 Yegia Kapayim St., Tel Aviv, Israel | P.O.Box 29214, Tel Aviv 61292, Israel
Tel: 972-3-5281005 | E-mail: whoprofits@yahoo.com | Website: www.whoprofits.org