

El sector del Turisme i del Transport

1. Introducció

El turisme internacional mou anualment més de 1.235 milions de persones i suposa el 7% de les exportacions mundials de serveis i béns. Els Estats Units és el país que més guanya amb el turisme amb 206.000 de milions de dòlars, seguit per Espanya amb 60.000 milions d'euros¹.

El sector del turisme és clau en l'economia global i una de les primeres indústries en el cas d'Espanya. Les majors empreses del sector són multinacionals que operen en diversos països oferint serveis a múltiple clientela. Malgrat la importància estratègica d'aquest sector, la gestió del turisme i l'activitat de les empreses que el conformen, pot suposar un gran malestar en la convivència de les comunitats receptors del turisme global, impactes negatius en els drets ambientals i vulneracions de drets humans.

El present informe pretén: realitzar una anàlisi de les dinàmiques del sector del turisme; identificar les principals implicacions ètiques i en el respecte dels drets humans; aportar casos concrets de vulneracions per part d'empreses del sector; i entendre les vinculacions que té el sector amb les Administracions catalanes per tal de promoure una contractació pública responsable.

2. Situació del sector

2.1. Estructura i dimensions del sector

El Turisme representa a l'Estat espanyol un 11,2% del PIB total segons l'Institut Nacional d'Estadístiques, és a dir, 125.529 milions d'euros durant l'any 2017². Aquestes activitats turístiques van produir 2,56 milions de llocs de treball, que representa el 13% de l'ocupació total a l'estat. Espanya va rebre més de 82 milions de turistes durant el 2017. Catalunya se situa com a primer destí d'aquestes visites amb 18.223.294 turistes, un 6,1% més que 2016 segons les dades oficials³. Només Barcelona va rebre més de 7 milions de turistes durant el 2017, suposant un increment del 3,2% respecte de l'any anterior⁴. A Catalunya, el turisme representa el 12% del PIB del territori. Només l'any 2015 la despesa dels turistes va tenir un impacte econòmic al territori de 16.000 milions d'euros⁵. Així mateix, segons les dades del 2º trimestre de 2017, l'Institut Nacional d'Estadística va comptabilitzar aproximadament 4 milions de viatges de residents a l'Estat espanyol a l'estranger⁶.

El sector s'estructura en un sistema d'empreses de transport, hostalera, activitat immobiliària, entre d'altres. Aquesta estructura empresarial gira al voltant de les infraestructures crítiques de l'Estat dels aeroports i ports. L'any 2015, s'identificaven més de 1.352.529 empreses en el sector de serveis amb una facturació de 450 milions d'euros⁷. Concretament, el sector inclou **operadors turístics i de viatges, empreses de transport (autobús, aero-línies, creuers, etc), hotels i altres tipus d'allotjament**, entre d'altres. L'empresa Halcón Viajes lidera el rànquing de tour operadors turístics amb més de 999 milions d'euros anuals.

¹ UNWTO, *Tourism Highlights 2017 Edition*, 2017. Disponible a: www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419029 (Accés: 28/03/2018)

² Per més informació veure: www.lavanguardia.com/economia/20171219/433750382730/turismo-economia-empleo-pib.html

³ Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital, "Nota de prensa balance del sector turístico", 10/01/2018. Disponible en: www.minetad.gob.es/es-es/gabineteprensa/notasprensa/2017/documents/180110%20np%20balance%20turismo%202017.pdf (Accés: 28/03/2018)

⁴ Per més informació veure: www.lavanguardia.com/local/barcelona/20180110/434199182952/turismo-barcelona-2017-atentados-1-octubre.html

⁵ Pressupost generals de la Generalitat de Catalunya, 2017. Disponible: www.aplicacions.economia.gencat.cat/wpres/AppPHP/2017/pdf/MP_8755.pdf (Accés: 30/04/2018)

⁶ INE, "Encuesta de turismo de residentes, segundo trimestre 2017. Nota de prensa". 28 de Setembre de 2017. Disponible: www.ine.es/daco/daco42/etr/etro217.pdf (Data d'accés 30/04/2018)

⁷ idem.

Quadre I. Rànquing empreses d'operadors turístics per facturació anual

Nº	Empresa	Facturació
1	Halcon Viajes SAU	999.821.000
2	Globalia Travel Club Spain SL	274.574.707
3	Viajes Soltour SA	173.574.707
4	Politours SA	63.822.146
5	Silverpoint Vacations SL	20.523.817
6	Travel Partner Exchange SL	15.178.402
7	Welcome Incoming Services SL	11.510.290
8	A & K Another Koncept SL	9.367.154
9	Kuoni GTA (España) SA	6.955.924
10	TEE Travel SL	5.209.461

Font: El Economista.es www.ranking-empresas.economista.es/sector-7912.html

En el sector del transport, les aero-línies són les que acumulen més beneficis amb empreses com Iberia, Vueling o Air Europa.

Quadre II. Rànquing d'empreses del sector del transport aeri

Nº	Empresa	Facturació
1	Iberia Linias Aereas de España Sociedad Anónima Operadora	4.090.000.000
2	Vueling Airlines SA	2.027.258.000
3	Air Europa Lineas Aereas SA	1.790.966.000
4	Air Nostrum Lineas Aereas del Mediterráneo SA	425.462.000
5	Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express SA	409.666.000
6	Volotea SA	250.529.000
7	Evelop Airlines SL	158.945.796
8	Wamos Air SA	139.410.000
9	Binter Canarias SA	68.357.000
10	Albastar SA	53.622.487

⁸ Text complert disponible a: www.whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf

⁹ Text complert disponible a: www.ge-ijc.com/files/Cartasydocumentos/1992_La_Valetta.pdf

¹⁰ Text complert disponible a: www.rm.coe.int/t16806a18d3

¹¹ Text complert disponible a: www.cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/docpdf/gcetbrochure_globalcodees.pdf

Fonts: El Economista.es www.ranking-empresas.economista.es/sector-5110.html

2.2. Legislació aplicable

En el dret internacional la regulació entorn del turisme és difusa i poc explorada en comparació a altres àmbits. Tanmateix, la preocupació global per un turisme sostenible i coherent amb els principis de dret internacional és latent, i així ho van reflectir les Nacions Unides en la declaració de 2017 com l'Any Internacional del Turisme Sostenible per al Desenvolupament".

A més, existeixen una gran quantitat de tractats i convenis que, tot i que cap d'ells és vinculant, sí que mostren una tendència internacional per millorar la sostenibilitat del turisme, amb la inclusió de les comunitats locals i les implementacions d'estàndards mediambientals i de qualitat per evitar la degradació dels recursos. Entre ells destaquen: la Convenció de la UNESCO en la protecció del patrimoni Cultural i natural (1972)⁸; el Conveni Europeu per la protecció del patrimoni arqueològic (modificat en 1992)⁹; la Convenció del Consell d'Europa del valor del patrimoni cultural per la societat (2005)¹⁰; el Codi Ètic pel Turisme de l'Organització Mundial del Turisme (OMT) de Nacions Unides (2001)¹¹; i els Principis per a la implementació de Turisme sostenible del Programa mediambiental de les Nacions Unides¹².

En aquest marc, el Consell d'Europa va recollir en la "Directiva 90/314/CEE relativa a viatges combinats, vacances combinades i circuits combinats de 1990" un article que especifica que la descripció del viatge combinat comunicat per l'organitzador o el detallista al consumidor, com el preu i altres condicions aplicables al contracte no hauran de tenir indicacions enganyoses. D'aquesta manera, es pretén evitar que les persones que consumeixen aquests serveis puguin veure's perjudicades o estiguin contribuint a males pràctiques a l'àmbit del turisme¹³.

¹² Per més informació veure: www.web.unep.org/10yfp/programmes/sustainable-tourism-programme

¹³ Text complert disponible a: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31990L0314>

Per altra banda, la Llei Espanyola General de Publicitat 34/1988 declara il·lícita en l'article 3 la publicitat enganyosa, la publicitat deslleial, la publicitat subliminal i la que infringeixi el disposat a la normativa que reguli la publicitat de determinats productes, activitats o serveis. L'Estat Espanyol també ha acceptat el Codi Ètic pel Turisme de l'OMT i els Principis per la implementació de Turisme sostenible del Programa mediambiental de les Nacions Unides.

Seguint la jerarquia normativa, la Generalitat de Catalunya també ha decretat regulació en matèria d'agències de viatge. La llei 13/2002 de turisme de Catalunya decreta que la informació proporcionada per un agent turístic és vinculant i ha de respondre sempre a criteris d'utilitat, precisió i veracitat. No pot incloure publicitat falsa o enganyosa.

2.3. La relació entre del sector empresarial turístic amb l'Administració pública

En aquest marc, l'administració pública té una forta relació amb el transport i el sector turístic, que, a grans trets, es podria estructurar en dos nivells. Per una banda, promocionar, gestionar i regular el sector turístic d'acord a la normativa nacional i internacional. I per una altra banda, a través de l'externalització de serveis, definir, convocar, adjudicar i fer el seguiment de la implementació de contractacions públiques a empreses de l'àmbit del sector turístic o relacionat.

En el primer nivell, a Catalunya, la Conselleria d'Empresa i Coneixement s'encarrega de l'aplicació de la normativa aplicable al sector, la recaptació d'impostos d'habitatges turístics, la millora de la qualitat del sector, recollida de dades per analitzar les estadístiques i altres tasques generals d'informació i promoció. A nivell més concret, [l'Agència Catalana del Turisme \(ACT\)](#) s'encarrega de la promoció turística de la Comunitat Autònoma. La "Marca Catalunya" és projectada en l'àmbit internacional per atraure l'interès de turistes d'arreu del món, així com per facilitar la cooperació entre ens privats catalans i internacionals en aquest sector. Les fires de

turisme són una eina clau d'aquesta promoció. Les més importants a l'Estat espanyol són la FITUR a Madrid i la SITC a Barcelona. Durant el 2018, l'ACT participarà en 38 fires en destins tan diversos com Londres, Hong Kong, París, Sao Paulo, Kiev, Tel Aviv, entre d'altres¹⁴. L'ACT també inclou en la seva estratègia promoure el turisme sostenible en coordinació amb les directrius internacionals de Nacions Unides sobre aquesta matèria¹⁵.

En aquest marc, la publicitat és un element fonamental de l'estratègia del sector del turisme i el transport. El màrqueting turístic està estretament vinculat amb el màrqueting de les ciutats, l'esportiu i altres tipus de màrqueting sectorial. Les principals empreses del sector dediquen grans recursos econòmics a la publicitat dels seus paquets turístics per turistes internacional, però també per la ciutadania de Catalunya. La Generalitat de Catalunya ha dedicat també esforços a evitar la publicitat enganyosa, incloent-hi sancions a les empreses que ofereixen informacions esbiaixades o enganyoses¹⁶.

En el segon nivell, l'externalització de serveis relacionats amb el turisme i el transport al territori, varia en dimensions i subsectors, podríem esmentar els següents: gestió i assistències de viatges; transport públic; serveis a ports i aeroports; publicitat i comunicació; entre d'altres. Per exemple, els viatges del personal de les Administracions públiques són externalitzats a Agències de Viatges com Central de Viatges¹⁷.

Recentment, la Comissió Central de Subministraments de la Generalitat de Catalunya ha establert un acord marc per a la prestació del servei de gestió i assistència en viatges, per valor de 49 milions d'euros aproximadament, durant els pròxims dos anys (2018-20), amb 8 operadors: Atlanta Agencia de Viajes, SA, Atlántida Tours Viatges, SA, Bestours, SA, Corporación Travel Partners, SA, Integración Agencia de Viajes, SA, Nautalia Viajes, SL, Viajes Halcón, SAU, Viajes Barceló, SL.

¹⁴ Per més informació veure: www.act.meet2b.org/web/fires/index/

¹⁵ Per més informació veure: www.act.gencat.cat/que-somos/conoce-la-agencia-catalana-de-turismo/?lang=es

¹⁶ 324. "Turisme vol sancionar la publicitat enganyosa sobre les destinacions turístiques catalanes", 30/10/2011. Disponible a: www.ccma.cat/324/turisme-vol-sancionar-la-

publicitat-enganyosa-sobre-les-destinacions-turistiques-catalanes/noticia/1441866/ (Accés: 30/04/2018)

¹⁷ Per més informació veure: www.contractaciopublica.gencat.cat/ecofin_pscpp/AppJava/awardnotice.pscpp?reqCode=viewPcan&idDoc=28948130&lawType=2

El transport públic és també clau pel funcionament del territori, tant pel transport dels residents com l'acollida dels turistes. A tall d'exemple, en la zona metropolitana de Barcelona, l'Autoritat Metropolitana de Barcelona (AMB) compta amb operadors públics pels serveis de ferrocarrils, metro i bus (Transports de Barcelona, SA i Ferrocarril Metropolità, SA.). El servei d'autobús es reforça amb operadors privats (Autobuses de Horta, Baixbus, Nou Barris BCN, SGM, Soler i Sauret, TCC, TUSGSAL i UTE Julià Travel-Marfina Bus)¹⁸. A altres territoris de Catalunya com Tarragona, l'Empresa Municipal de Transport Públic de Tarragona SA s'encarrega de l'externalització de serveis en aquest sentit. Les últimes adjudicacions van ser per empreses com IVECO España, EVOBUS, PROSEGUR, Fomentos de Construcciones y Contratas S.A.¹⁹

En un altre nivell, també podríem classificar les col·laboracions d'esponsorització i coordinació que les Administracions públiques als grans esdeveniments en el territori. Per exemple, durant el *Mobile World Congress* d'enguany l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya van reforçar la xarxa de transport de la ciutat i facilitar la relació entre l'organització de l'esdeveniment i altres sectors de la ciutat com l'Associació d'Hotels de Barcelona per tal de donar acollida a tots els participants.

3. Impactes negatius del sector del turisme i el transport

Per moltes persones, parlar de turisme i de viatges significa vacances i oci. Un temps de descans entre la intensa activitat del dia a dia. No obstant, en un món globalitzat on les distàncies s'han reduït gràcies a les ofertes dels operadors turístics i les aero-línies, el consum turístic ha augmentat exponencialment i amb ell, els impactes negatius en el medi ambient, la convivència i l'exercici dels drets humans de les comunitats locals que acullen aquest turisme massificat.

L'estiu de 2017, el turisme es va situar com a principal problema de la ciutat de Barcelona

segons l'opinió dels barcelonins i barcelonines²⁰. Aquest malestar creixent que també es repeteix en les principals ciutats europees, és el producte d'unes dinàmiques empresarials i institucionals que estan provocant greus problemes socials i mediambientals en diferents indrets del món.

Més enllà dels impactes negatius en el medi ambient i la convivència social, el turisme i el transport pot suposar greus violacions del Dret internacional dels Drets humans per part de les empreses del sector. Les empreses multinacionals del sector turístic i del transport contribueixen de forma directa i indirecta a aquestes vulneracions, de vegades per falta d'informació, manca de sistemes de deguda diligència pel respecte dels drets humans o per la manca d'una supervisió eficaç dels òrgans públics encarregats de l'aplicació de la normativa aplicable a escala nacional i internacional. Però en altres situacions, sents conscients de violacions de drets laborals i altres drets humans bàsics.

3.1 Esclavatge Modern i gènere

En els últims anys, s'ha obert un debat social sobre la situació laboral de les "cambreres de pis", o també conegudes com les "kellys" als hotels en diversos països d'Europa, entre ells Espanya. Aquest debat, ha visibilitzat els abusos laborals que aquestes dones sofreixen en les seves feines, com salaris mensuals de 700, de vegades inferiors, obtenint 2,5 euros per habitació netejada. Aquesta pressió les porta a treballar cada dia contra-rellotge per netejar 20-25 habitacions per dia.

Els operadors turístics estableixen acords amb cadenes hoteleres que estan vulnerant els drets laborals de les treballadores, especialment les dones que treballen com a 'kellys'. Els principals sindicats consideren aquestes condicions de "semiesclavatge" i afirmen que en l'última dècada, les 'kellys' han perdut més del 40% del seu salari²¹.

Les 'kellys' exigeixen equiparar la seva categoria laboral als cambrers dels hotels i millorar les seves condicions laborals a nivell salarial i de

¹⁸ Per més informació veure: www.amb.cat/web/mobilitat/gestio-i-organitzacio/empreses-operadores

¹⁹ Per més informació veure: www.emtanemambtu.cat/emt/perfil-del-contractant/

²⁰ El País, "El Turismo es ya el principal problema de Barcelona, según sus vecinos", 23/06/2017

www.elpais.com/ccaa/2017/06/23/catalunya/1498212727_178078.html (Accés: 30/04/2018)

²¹ El País, "Multa de 2,6 millones por los contratos abusivos de 275 'kellys' en cuatro hoteles", 22/06/2017. Disponible a:

www.elpais.com/economia/2017/06/22/actualidad/149815329_094267.html (Accés: 30/04/2018)

jubilació²². Les 'kellys' s'han organitzat al Regne Unit i Espanya per exigir aquestes millores. És important destacar, que aquests abusos laborals coincideixen també amb la pròpia discriminació per ser dona i de vegades, per ser d'un altre país.

La Inspecció del Treball del Ministeri de Treball i Seguretat Social d'Espanya va sancionar l'any 2017 a l'empresa de multiserveis **Externa Team** per contractar 275 cambres de pis per la cadena d'hotels **Hotusa** amb contractes falsos de formació des de 2013. En aquests contractes, les treballadores guanyaven 600 euros mensuals. Mentre Hotusa pagava a Externa Team 1450 euros per les habitacions realitzades per una única treballadora en un mes²³.

3.2 Aero-línies i vols de deportació de migrants

Nombrosos organitzats de drets humans fa anys que denuncien les vulneracions de drets humans comeses en els vols de deportació²⁴. Observadors del Comitè Europeu contra la Tortura també han qüestionat els procediments de deportació, com la falta d'exàmens mèdics²⁵. Mentre que diversos partits polítics espanyols han exigint a les institucions europees accions davant dels protocols de sedacions forçoses aplicats per les autoritats espanyoles en les persones deportades²⁶.

La mort per asfíxia d'Osamuyi Aikpitanyi el setembre de 2007 es va produir en aquesta situació, quan es realitzava la seva deportació de Madrid a Lagos (Nigèria)²⁷. Les organitzacions pro-drets humans van assegurar que Osamuyi va morir a causa de la cinta que emmordassava la seva boca.

Malgrat les vulneracions de drets humans que sofreixen les persones migrades durant el vols de deportació, el govern espanyol no ha millorat els seus protocols i continua realitzant repatriacions utilitzant els mateixos protocols.

²² Per més informació veure:

www.laskellys.wordpress.com/quienes-somos/

²³ El País, "Multa de 2,6 millones..." Op. Citada

²⁴ Per més informació veure:

www.stopdeportacion.wordpress.com/

²⁵ El Mundo, B "Europa censura las deportaciones",

15/12/2016. Disponible en:

www.elmundo.es/sociedad/2016/12/15/5852547e46163ff0318b45ab.html (Accés: 30/04/2018)

²⁶ El Diario.es, "El uso de sedaciones forzadas en vuelos de deportación llega al Parlamento Europeo", 12/12/2014.

Aquests vols de repatriació són realitzats a través d'aerolínies i operadors de viatges.

Barceló
VIAJES

Barceló Viatges

Va rebre una adjudicació pública del Ministeri d'Interior d'Espanya l'any 2016, juntament amb Air Nostrum, per valor de 11.880.000 euros per realitzar les repatriacions dels immigrants en situació irregular. Aquests viatges, vols i/o en vaixell, es realitzen des de diferents punts de l'Estat espanyol i de vegades la repatriació s'inicia des del Centre d'Internament per Estrangers (CIEs). Aquests processos de deportació són realitzats sota estrictes instruccions de confidencialitat i amb protocols que són considerats contraris respecte als drets humans segons organismes internacionals i organitzacions de la societat civil com hem comentat anteriorment.

La plataforma Tanquem els CIEs va llançar l'any passat una campanya contra les deportacions massives de migrants i en contra les empreses que participaven. La campanya es va centrar a denunciar la complicitat de Barceló viatges en els vols de deportació.



Imatge: de la campanya #BarcelóDeporta contra l'empresa Barceló Viajes.

Tipus de vulneració: Participació en processos de deportació on es vulneren els drets humans.

En exercicis anteriors, empreses com **Air Europa** o **Swiftair** també van rebre

Disponible a: www.eldiario.es/desalambre/sedaciones-forzadas-deportacion-Parlamento-Europeo_o_333867654.html (Accés: 30/04/2018)

²⁷ El Periódico, "Imputados los dos policías que custodiaban al nigeriano que murió cuando era deportado", 20/08/2007. Disponible a:

www.elperiodico.com/es/sociedad/20070820/imputados-los-dos-policias-que-custodiaban-al-nigeriano-que-murio-cuando-era-deportado-5470739 (Accés: 30/04/2018)

adjudicacions públiques per part del Ministeri de l'Interior d'Espanya per realitzar els vols de repatriació d'immigrants irregulars.

3.3 (In) Seguretat als aeroports

Els aeroports són una infraestructura essencial pel turisme nacional i internacional. En aquest marc, la seguretat es converteix en un aspecte prioritari. Agents de seguretat pública s'ocupen d'aspectes específics com el control de la immigració i la lluita contra narcotràfic, mentre que empreses de seguretat privada s'ocupen tasques de seguretat bàsica com els controls en els accessos. Les agències aeroportuàries, com AENA, s'encarreguen de la contractació dels serveis externs, inclosa la seguretat privada. Empreses com Eulen (37 aeroports), Prosegur (18) o ICTS Hispania (7) són les principals empreses de seguretat contractistes dels aeroports espanyols²⁸.

El passat estiu, l'aeroport del Prat va ser l'escenari d'una gran polèmica per la vaga organitzada pels treballadors de seguretat privada d'**Eulen**. Les persones treballadores d'Eulen van denunciar els baixos salaris que rebien i les llargues jornades de treball que de vegades arribaven a 16 hores. AENA va ser responsable de l'adjudicació del servei de seguretat privada a Eulen per un valor de 23,1 milions d'euros, mig milió més barat del pressupostat inicialment per AENA. El preu va ser clau en l'adjudicació, però també suposava una reducció dels marges de benefici de l'empresa i per tant, del salaris que rebien els treballadors²⁹.

²⁸ Per més informació veure:

www.elconfidencial.com/economia/2017-08-15/aena-adjudicaciones-seguridad-aeropuertos-eulen-prosegur-hispania_1428868/



ICTS

ICTS és una empresa israeliana fundada el 1982 per exmembres del Shin Bet, l'agència de seguretat israeliana, i de la seguretat d'El Al, la principal aerolínia israeliana. Actualment té la seva seu als Països Baixos i l'empresa cotitza a Wall Street, tot i que està controlada per Menachem Atzmon, president del consell d'administració de la firma des de 2004. S'encarrega de serveis de seguretat aèria, controls d'aeroport, detecció amb raigs X, control de documents de viatge i similars. També treballa en el sector del transport privat i públic. El grup dona feina a unes 1.300 persones.

ICTS International o les seves subsidiàries I-SEC International Security BV (I-SEC) i Pro-Check International (PI) proporcionen serveis de seguretat per a aviació a 11 països: Alemanya, Bèlgica, França, Holanda, Hongria, Itàlia, Japó, Regne Unit, Romania, Rússia i Espanya. ICTS Hispania depèn ICTS Europe, malgrat que aquesta darrera es va crear a partir d'ICTS International, segons la seva pàgina web, actualment no tenen cap relació comercial.

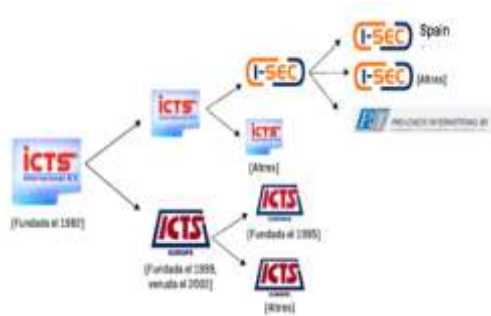
A finals dels anys 90, ICTS va intentar realitzar la compra del 51% del capital de l'empresa espanyola H Seguretat, però existien limitacions en la intervenció estrangera en activitats relacionades amb la defensa nacional. ICTS va donar marxa enrere a l'operació, però va mantenir la implicació israeliana en l'estructura de l'empresa amb David Ronen, Amir Eshet i Moshe Lan, entre d'altres.

La policia espanyola va obrir una investigació contra ICTS per "diverses irregularitats", amb l'objectiu de controlar l'activitat real d'aquestes empreses. Dos serveis policials es van ocupar de ICTS i de H Seguretat. Les acusacions se centraven en aspectes administratius com que l'estructura no estava acreditada davant Interior però també en delictes de contraespionatge.

²⁹ Per més informació veure:

www.eldiario.es/catalunya/empleado-Eulen-preguntas-respuestas-Prat_o_673333180.html

Moshe Lan, vice-president d'ICTS en aquella època va declarar que la majoria de treballadors de ICTS eren ex funcionaris de seguretat del Govern d'Israel, però que allò era una pràctica habitual al país. El Govern d'Israel exerceix un sistema d'ocupació als Territoris Ocupats Palestins (TOP) que ha permès al país convertir-se en una potència mundial en l'àmbit militar i de seguretat.



Imatge: Mapa de l'empresa ICTS i les seves filials

Tipus de vulneració: Possible delictes de contraespionatge i vinculació dels seus directius i treballadors amb vulneracions de drets humans en l'ocupació il·legal de Palestina.

3.4 Medi ambient, salut i creuers

Recentment, el diari La Directa va elaborar el reportatge "Atracar en Mar Obert³⁰" sobre els diferents impactes en els drets humans i el medi ambient que els creuers internacionals tenien durant la seva activitat. El reportatge apunta les deplorables condicions laborals de les persones treballadores dels creuers, fet encara més detestable, si comparem la seva situació amb el luxe dels clients i els beneficis que obtenen les principals empreses de creuers del món. Els 4 "gegants" identificats per la investigació de La Directa són: **Carnival Corporation; Royal Caribbean Cruises Ltd.; Norwegian Cruise Line; i MSC Cruises**. Malgrat que els seus beneficis s'ingressen a països com els Estats Units o Suïssa, els seus creuers tenen banderes de paradisos fiscals o amb baixa fiscalitat.

³⁰ Directa, "Atracar a Mar Obert", N°453, pp. 4-11. (Accés 04/05/2018).

³¹ World Bank. 2012. Informe 2012 Fiscal Crisis, Economic Prospects The Imperative for Economic Cohesion in the Palestinian Territories, World Bank, setembre. <http://documents.worldbank.org/curated/en/350371468141>

Catalunya, i especialment Barcelona o Tarragona són destins importants per aquest tipus de transport turístic. Només l'última setmana d'abril van atracar a Barcelona 29 creuers. I l'activitat mundial creix de forma desorbitada; dels 17,8 milions de passatgers l'any 2009, a 27,2 previstos aquest any.

Segons afirma La Directa, l'impacte mediambiental dels creuers és altament dany per l'entorn i les persones. Aquests creuers fan servir un fuel pesat, conegut com a HFO o "bunker oil", més barat a causa de la quantitat ingent que necessiten. Aquest fuel allibera molt gasos tòxics i partícules perilloses per la salut. El sofre és un d'aquests elements; l'activitat dels creuers produeix quantitats de sofre 3500 vegades superiors al que s'utilitza als moviments terrestres. Mentrestant, el creuer més gran del món *Symphony of the Seas* produeix 6,48 tones per dia d'òxids de nitrogen. Altres partícules perilloses per la salut són les 'negres carbó'. Segons estudis realitzats al port de Barcelona, en dies de màxima activitat la concentració de partícules negres carbó ha arribat a 350.000 per centímetre cúbic, quan la quantitat normal en la ciutat és de 20.000.

3.5 El Turisme com estratègia de colonització i espoli del patrimoni cultural

L'Estat d'Israel promociona el país com un destí turístic amb una ampla gamma d'atractius, des de la diversió i l'oci de les seves platges, fins a la visita d'indrets històrics i de peregrinació religiosa. Aquesta oferta turística, no obstant això, omet que Israel s'ha anat apropiant des de 1948, d'àrees dels Territoris Ocupats Palestins. Israel controla de forma administrativa i militar la mesquita d'Al-Aqsa de Jerusalem, la zona baptismal a la Vall del Jordà, el Monestir de Latrun, la Reserva Natural de Ein Feshkha al Mar Mort, la vall de Qumran i el palau d'Herodion³¹. En aquest darrer, s'han espoliat i transferit artefactes històrics i arqueològics que varen ser exposats el 2013 al Museu d'Israel³². Aquesta apropiació genera grans beneficis a Israel. El Banc Mundial l'any 2013 va publicar que els beneficis d'Israel obtinguts per l'expropiació d'àrees de Cisjordània com Qumran, Ein

891355/pdf/760230WPoGZoAHo2Box374357B00PUBLICo.pdf (Data d'accés: 29/05/2017)

³²The Israel Museum Jerusalem. "Last Chance to See Herod Exhibition, Closing on January 4, 2014".

www.english.imjnet.org.il/page_16626 (Data d'accés: 29/05/2017)

Fashkha, Herodion, Eln Fara i Good Samariant ascendia a més de 2 milions de dòlars³³.

El Mar Mort és especialment beneficiós a causa de la seva atracció turística. L'informe "Fiscal Crisis, Economic Prospects" també elaborat pel Banc Mundial, exposa que en 2012 Israel va tenir un benefici de 291 milions de dòlars per allotjaments en 15 hotels del Mar Mort³⁴. Aquestes àrees d'interès són inaccessibles per les persones palestines que viuen a Gaza, a Cisjordània o en la diàspora.

Aquest procés d'annexió de Cisjordània per part d'Israel a través del turisme, no té només un objectiu econòmic sinó d'expansió i colonització³⁵. Aquesta intencionalitat d'expropiació i control s'ha estès amb el desenvolupament de l'oferta hotelera als assentaments il·legals, per exemple amb la construcció d'hotels a Kfar Adumim³⁶, Givat Hamatos, Vered Jericho³⁷ Kanrei Shomron³⁸ i Rotem.



Airbnb

L'empresa Airbnb ha estat acusada de promoure el lloguer d'habitatges als Territoris Ocupats Palestins. En la seva plataforma s'ofereixen dotzenes de lloguers en assentaments de colons israelians a Efrat, Ma'ale Rehavan i Tekoa. D'acord amb el dret internacional, els assentaments d'Israel en Palestina, són il·legals. Nombroses resolucions de Nacions Unides declaren il·legal els assentaments i la política colonitzadora d'Israel en TOP. En desembre 2016, el Consell de Seguretat de l'ONU va exigir el fi dels assentaments il·legals. En aquest context, la política de l'empresa Airbnb va en contra de la normativa internacional a través de permetre el lloguer d'aquestes propietats.

Tipus de Vulneració: Es beneficia de l'explotació il·legal del territori ocupat a Cisjordània (Palestina)

3.6 La monopolització del turisme

L'expropiació i benefici que Israel obté del patrimoni cultural de la zona han estat acompanyats de la monopolització del turisme de Palestina per part de l'Estat d'Israel. Així, segons l'Organització Mundial del Turisme, la despesa dels turistes des de 2011 fins al 2015 a Palestina ha disminuït un 22,28% mentre que a

³³ World Bank. 2014. West Bank and Gaza: Area C and the Future of the Palestinian Economy Octubre 2013. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/16686/AUS29220REPLACoEVISIONoJanuaryo2014.pdf> (Accés: 29/05/2017)

³⁴ El Mar Mort es troba a l'Àrea C que representa el 61% de Cisjordània i on l'administració palestina no té cap autoritat.

³⁵ El Ministre de Turisme israelià va declarar l'any 2013 que: "(...) intentarem, lentament però fermament, expandir el cercle d'assentaments, les seves carreteres, etc. Al final d'aquest procés, la realitat del terreny restant [dels TOP] seran apèndixs merament marginals. Estem completament d'acord i units amb la posició del primer ministre, la qual és enfortir el nostre establiment a la Terra d'Israel per construir a Jerusalem i Judea i Samaria [TOP]". Ahren, Raphael 2013 "Coalition chief heading caucus that seeks to retain entire West Bank" *Times of Israel*, 11 de Juny. www.timesofisrael.com/coalition-chief-heading-caucus-that-seeks-to-retain-entire-west-bank/ (Data d'accés: 30/04/2018)

³⁶ Booking.com "5 hoteles en Kfar Adumim". www.booking.com/city/il/kfar-adumim.es.html?aid=303946;label=il-es-

pxTn%2A%2AOaoXaHJb%2AOABrpgS154549752132%3Apl%3Ata%3Ap12280%3Ap2%3Aac%3Aap11%3Aneg%3Afi%3Atiaud-146342138710%3Akwd-28774537314%3Alp1005424%3Ali%3Adec%3Adm;sid=8659692d61704f6bbdbod54816e40a18 (Data d'accés: 29/05/2017)

³⁷ Booking.com "Jericho Inn (Israel Vered Yericho)". http://www.booking.com/hotel/il/jericho-inn-vered-jericho.es.html?aid=303946;label=il-es-pxTn%2A%2AOaoXaHJb%2AOABrpgS154549752132%3Apl%3Ata%3Ap12280%3Ap2%3Aac%3Aap11%3Aneg%3Afi%3Atiaud-146342138710%3Akwd-28774537314%3Alp1005424%3Ali%3Adec%3Adm;sid=8659692d61704f6bbdbod54816e40a18;checkin=2017-04-22;checkout=2017-04-23;room1=A,A;homd=1;atlas_src=hp_iw_title (Data d'accés 29/05/2017)

³⁸ Trip Advisor. "Reviews Shomron Guest House Karnei Shomron West Bank". https://www.tripadvisor.com/Hotel_Review-g6368997-d6354283-Reviews-Shomron_Guest_House-Karnei_Shomron_West_Bank.html (Data d'accés 29/05/2017)

Israel ha augmentat un 1%. Unes dades gens proporcionals amb la baixada de turistes: un 14,32% a Palestina respecte a un 7% a Israel³⁹. Aquestes xifres s'expliquen en bona part pel monitoratge del turisme per part d'Israel. Tot i els milions de visitants que Palestina rep cada any, només 500.000 passen almenys una nit en els seus hotels. Un informe del Banc Mundial cita diversos estudis que conclouen que sense l'ocupació els ingressos pel turisme augmentarien fins a 3.5 vegades⁴⁰.

Aquestes dades no es poden entendre sense tenir en compte la situació i intencionalitat de l'ocupació. Una situació que es caracteritza per polítiques de restricció als TOP: (a) als turistes, (b) al desenvolupament d'infraestructures i (c) al treball en el sector turístic.

a) Restricció dels turistes als TOP

Israel ha elaborat polítiques de control fronterer com a impediment pel desenvolupament del turisme a Palestina. Concretament: (i) Dificultats per obtenir visat: Alguns països han d'obtenir visa per poder entrar a Israel i als territoris ocupats. Les agències Israelianes aconsegueixen els tràmits burocràtics amb molta facilitat mentre que les agències palestines no poden assegurar la tramitació⁴¹; (ii) Control de l'aeroport: A Palestina no hi ha aeroport propi. L'any 2001 les Forces de Defensa d'Israel van prendre el control de l'aeroport de Jerusalem, avui en dia resta tancat⁴². El mateix any es va tancar l'aeroport de Yasser Arafat a Gaza després de ser fortament destruït per l'exèrcit israelià⁴³. Això vol dir que totes les persones que volen entrar a Palestina per aire han d'arribar als aeroports israelians; (iii) Permís d'accés: Per entrar als TOP les persones internacionals han de tenir el permís

d'Israel el qual té la potestat de denegar-lo. A l'aeroport les persones estan sotmeses a interrogatoris i controls on les persones àrabs són freqüentment discriminades i on persones sospitoses d'activisme amb la causa palestina han estat deportades⁴⁴; (iv) La informació també és esbiaixada en la categorització de Palestina com a lloc insegur en contrast amb Israel com a àrea estable i segura. En aquest aspecte en les pàgines web apareix com a pregunta freqüent la possibilitat d'anar a àrees Palestines. La resposta recomana que abans de fer-ho es posin en contacte amb l'exèrcit israelià (IDF, Forces de Defensa Israelianes). Des de la pàgina oficial del Ministeri d'Afers Exteriors Espanyol s'avisava de possibles atacs terroristes a tot el territori de Cisjordània. A la fitxa d'Israel només identifica com a insegurs els territoris fronterers i no fa al·lusions a atacs de colons ni soldats.

b) Restriccions del turisme en la mobilitat i el desenvolupament d'infraestructures

Un cop a Cisjordània els turistes també han d'enfrontar-se amb inconvenients causats per l'ocupació. El moviment als TOP està controlat per una combinació d'impediments físics - *Checkpoints*, carreteres bloquejades, el mur i impediments burocràtics -permisos, aïllament d'àrees tancades-. Així ho detalla l'Oficina per la Coordinació dels Afers Humanitaris“(OCAH) de les Nacions Unides en un informe del maig del 2012⁴⁵. Així mateix, Dins de les fronteres reconegudes per la comunitat internacional d'Israel, al voltant de Jerusalem i als assentaments, hi ha carreteres de qualitat i milers d'hotels i allotjaments turístics. En canvi, més enllà del mur de Cisjordània i fora de les rutes dels assentaments els sots a les carreteres abunden i els allotjaments són escassos.⁴⁶

³⁹World Tourism Organization, 2016. Palestine: country-specific: basic indicators (compendium) 2011 - 2015

<http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.5555/unwto/fb0275010020112015201611> (Accés 29/05/2017)

⁴⁰ World Bank. 2014 West Bank and Gaza: Area C and the Future of the Palestinian Economy Octubre 2013. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/16686/AUS29220REPLACoEVISSIONoJanuary2014.pdf> (Accés: 29/05/2017)

⁴¹ Alternative Tourism Group-Study Center, 2014 "Tourism and Economy" Tourism Agency Journal page 14

⁴² Blumenkrantz, Zohar. "Atarot airport close for now" Haaretz Juny 10 <http://www.haaretz.com/jerusalem-s-atarot-airport-to-close-for-now-1.90826> (Accés: 29/05/2017)

⁴³ BBC. 2001. "Israel and the palestinians", BBC News, 26 de setembre. http://news.bbc.co.uk/2/hi/in_depth/middle_east/2001/isra

[el and the palestinians/issues/1564975.stm](http://www.palinfo.org/palestine/and_the_palestinians/issues/1564975.stm) (Accés 29/05/2017)

⁴⁴ Bureau of Consular Affairs, U.S. Department of State "Israel, West Bank and Gaza" <https://travel.state.gov/content/passports/en/country/israel.html> (Accés: 29/05/2017); Fox News World. 2012 Israel asks arab visitors to open emails to search" Fox News Juny 4. <http://www.foxnews.com/world/2012/06/04/israel-asks-arab-visitors-to-open-emails-to-search.html> (Accés: 29/05/2017)

⁴⁵ OCHA, 2013. Fragmented lives Humanitarian Overview 2012. https://www.ochaopt.org/documents/ocha_opt_fragmented_lives_annual_report_2013_english_web.pdf (Accés: 29/05/2017)

⁴⁶ Hazboun, Samir. 1994 "Needed: a modern infrastructure" Palestine-Israel Journal <http://www.pij.org/details.php?id=774> (Accés: 29/05/2017)

c) Restriccions en l'accés al treball

També es produeixen pràctiques discriminatòries en l'accés de determinades comunitats en l'explotació de les activitats turístiques. En cas del sector turístic d'Israel, estan prohibides les llicències a persones palestines per poder exercir de guies turístics. A Jerusalem hi ha 7.150 guies turístics d'Israel i només 42 són de Palestina. Aquests 42 són les úniques que tenen permís per fer rutes per Israel tot i haver-hi 240 que compleixen els requisits de llicenciatura.⁴⁷

Israel també denega a organitzacions i institucions la construcció i renovació d'infraestructures a l'Àrea C de forma sistemàtica. Aquesta àrea com explica el World Bank en un informe publicat el 2014 comprèn aproximadament el 61% de Cisjordània i l'administració palestina no té cap autoritat.⁴⁸

GRUPO JULIÀ

Grup Julià

L'empresa Grup Julià ofereix paquets turístics designant Jerusalem com capital d'Israel. En les seves ofertes turístiques tampoc dona cap tipus d'informació de la situació d'ocupació dels Territoris Ocupats Palestins. Els seus paquets turístics no inclouen estades en els TOP, malgrat que moltes de les activitats es realitzen a àrees de Cisjordània.

Tipus de vulneració: Informació enganyosa i/o esbiaixada.



3.7 Informació turística enganyosa i esbiaixada

La informació enganyosa o esbiaixada per part dels operadors turístics és una pràctica freqüent que pot ocasionar greus abusos en els drets de les persones consumidores d'aquests serveis i de les comunitats locals que acullen les activitats turístiques. Aquesta informació enganyosa pot tenir diferents nivells de gravetat, des dels típics enganys en els preus fins a situacions de risc pel consumidor com manca d'informació de la situació política en el destí que es pretén visita.

⁴⁷ Alternative Tourism Group-Study Center. 2014. "Tourism and Human Rights in Palestine", Tourism Agency Journal page 14; Purkiss, Jessica. 2014. "Tourism as a tool to erase Palestinian identity" Middle East Monitor, 29 de Març. www.middleeastmonitor.com/20140329-tourism-as-a-tool-to-erase-palestinian-identity/

⁴⁸ World Bank. 2014 West Bank and Gaza: Area C and the Future of the Palestinian Economy Octubre 2013. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/16686/AUS29220REPLACoEVISSIONoJanuaryo2014.pdf> (Accés: 29/05/2017)

Diverses operadores turístiques com “**Visit Morocco**”(www.visitmorocco.com) ofereixen paquets turístics per visitar les platges de Dakhla. El seu web informa que Dakhla es troba al sud de Marroc i que les seves costes són de les més boniques de tot el país⁴⁹. Aquesta és una informació enganyosa, ja que Dakhla és, segons la legalitat internacional, territori del Sàhara Occidental i que actualment es troba sota ocupació marroquina.

Aquesta informació enganyosa amaga situacions de greus vulneracions de drets humans, on els promotors turístics obtenen grans beneficis econòmics expropiant recursos de les poblacions indígenes sense la seva autorització. Un exemple històric ha estat el Rally Paris-Dakar que durant dècades s’organitzava entre França i el Senegal, creuant punts de la geografia del Sàhara Occidental. No obstant aquest tipus d’esdeveniments continua produint-se. El Front Polisari, representant del poble sahrauí, va denunciar recentment, l’acte esportiu “**African Eco Race**” entre Mònaco i Dakar amb etapes en els Territoris Ocupats Sahrauís. De fet l’acte va ser organitzat entre les organitzacions i les autoritats marroquines, sota la supervisió de la Missió de Nacions Unides, però sense involucrar les autoritats sahrauís. En la imatge inferior es pot veure com no es fa cap referència al fet que l’etapa 6a a Dakhla és territori del Sàhara Occidental, tot al contrari, només apareixen les banderes de Marroc i Mauritània, fet que vulnera el dret internacional i suposa informació esbiaixada. Empreses que han obtingut adjudicacions públiques a l’Estat espanyol, com **IVECO España**, han participat en aquest esdeveniment esportiu per promocionar els seus vehicles.



Imatge: Etapa 6 del Tour “African Eco Race” al seu pas per Dakhla

3.8 La construcció de falses narratives en les visites turístiques

Israel fa que els turistes que visiten la regió, passen per un sistema que assegura que les despeses dels turistes vagin a operadors i estructures israelianes, s’expliqui una única versió de la realitat de la regió i s’eviti el contacte amb els palestins⁵⁰. En conseqüència moltes de les persones pelegrines i turistes que visiten ciutats com Betlem, Jericó o Jerusalem Est, desconeixen que han estat transportats fora de les fronteres de l’Estat d’Israel reconegudes per la comunitat internacional. La majoria no percep la situació d’ocupació⁵¹, ja que les rutes que es programen estan dissenyades per invisibilitzar-ne aquells trets més obvis.

En les informacions turístiques de rutes, pàgines web i catàlegs d’Israel s’omet la situació d’ocupació de Palestina. Tanmateix, hi ha un intent deliberat del Govern d’Israel per invisibilitzar els pobles palestins i ocultar els mecanismes de control de l’ocupació. Si consultem el Ministeri de Turisme Israelità observem que en cap de les seves publicacions

⁴⁹Per més informació veure: <http://www.visitmorocco.com/en/travel/dakhla>

⁵⁰ Yossi Fatael, director de l’Associació de Tour Operadors d’Israel expliciten tant l’annexió com els efectes de la monopolització del turisme als TOP “Tots els turistes viatgen a través del nostre sistema, les àrees palestines són una extensió del nostre producte” Ferziger, Jonathan i Hodali, Fadwa “Tourism in Palestine hits a big wall”

Businesslive Març 23
www.businesslive.co.za/bd/world/middle-east/2017-03-27-tourism-in-palestine-hits-a-big-wall/

⁵¹ Palestine Liberation Organization, 2015. Annexation of Tourism http://dmop.pt/wp-content/uploads/2015/04/Annexation_of_Tourism.pdf (Accés: 05/06/2017)

apareix la frontera ni el nom de Palestina. Tot al contrari, promou visites a Territoris Ocupats en especial a Jerusalem Est i als seus llocs sagrats, com a part d'Israel. L'any 2013 el Ministeri de Turisme va publicar material de promoció de Betlem incloent punts d'interès com l'Església de la Nativitat com a patrimoni cultural israelià. Segons una enquesta duta a terme per ATG el 57% dels pelegrins que visiten l'Església de la Nativitat a Betlem creuen que són en una ciutat israeliana⁵². En moltes pàgines webs de Tours operadors⁵³ trobem denominacions "Judea i Samaria" i "Terra Santa" per evitar anomenar Cisjordània o Palestina. Aquest ús de termes bíblics és un intent d'invisibilitzar l'existència de les persones palestines⁵⁴.

política d'expropiació de cases i transferència de colons israelians a les àrees palestines establertes pels acords de Nacions Unides. Aquests acords determinen que Jerusalem és una ciutat sota protecció i administració de Nacions Unides, el que significa que no pertany ni a Israel ni a Palestina. Recentment, l'Assemblea General de Nacions Unides ha declarat nul la declaració unilateral dels Estats Units de reconèixer Jerusalem com a capital d'Israel⁵⁵. Paral·lelament, parlamentaris europeus han denunciat a principis d'any l'estratègia de falses narratives que Israel està desenvolupant a través de la promoció i excavacions d'indrets arqueològics i històrics en els barris de majoria àrab de Jerusalem amb l'objectiu de legitimar els assentaments en aquella part de la ciutat⁵⁶.



Imatge: Exemple d'anunci de l'oficina de Turisme del Govern d'Israel on el mapa d'Israel inclou part dels territoris Ocupats Palestins i sirians: els Alts del Golan, Gaza i Cisjordània.

Un dels principals elements de creació de falses narratives és identificar Jerusalem com a capital d'Israel. Actualment, Jerusalem és un lloc en disputa on el Govern d'Israel ha imposat una

⁵² Alternative Tourism Group Center, The global image of Palestine through international tourism www.atg.ps/pdf/global%20image%20of%20Palestine.pdf (Accés: 05/06/2017)

⁵³ The Catholic travel group <http://thecatholictravelguide.com/destinations/holy-land/> (Accés: 05/06/2017)

⁵⁴ Palestine Liberation Organization, 2015. Annexion of Tourism [http://dmop.pt/wp-](http://dmop.pt/wp-content/uploads/2015/04/Annexion_of_Tourism.pdf)

[content/uploads/2015/04/Annexion_of_Tourism.pdf](http://dmop.pt/wp-content/uploads/2015/04/Annexion_of_Tourism.pdf) (Accés: 05/06/2017)

⁵⁵ Per més informació veure: www.aljazeera.com/news/2017/12/jerusalem-resolution-country-voted-171221180116873.html

⁵⁶ Per més informació veure: www.theguardian.com/world/2018/feb/01/israel-settlements-jerusalem-tourism-un



Halcón Viatges

En els seus paquets turístics al territori d'Israel i la Palestina ocupada omet informació de la situació política. En els mapes que ofereix no apareix els territoris ocupats palestins. Exemple: "Mar Muerto: El punto más bajo de la tierra, a 415 metros bajo el nivel del mar, este curioso lago sirve también de frontera entre Israel y Jordania".

Designa Jerusalem com a capital en la pàgina web del seu principal majorista: "Jerusalén es la capital de Israel y su ciudad más grande y poblada"; "La meta de la peregrinación cristiana a Tierra Santa es la ciudad de Jerusalén. Fundada hace unos cinco mil años, pertenece al Estado de Israel". En el seu cercador també mostra Jerusalem com a part d'Israel i que els hotels Mount of Olives i Hotel Addar estan a Israel, quan en realitat es troben a la part est de Jerusalem als TOP.



Imatge: Informació del viatge turístic ofert per Halcón Viatges a Israel

Tipus de vulneració: creació de falses narratives amb implicacions polítiques i ètiques.

3.9 Infraestructures de transport públic en zones en conflicte i/o ocupació

L'establiment de serveis de transport públic en zones en conflicte i/o ocupació pot suposar un alt risc per les persones que viatgen i una alta responsabilitat per l'empresa que realitza aquests serveis. En determinats escenaris el transport públic pot agreujar la conflictivitat social i ser còmplices amb greus vulneracions de drets humans. El sistema d'apartheid i ocupació imposat per Israel als Territoris Ocupats

Palestins es materialitza en checkpoints, el mur de confiscació, carreteres i transport públic segregat que limita la llibertat de moviment de les persones palestines. El govern d'Israel ha construït carreteres que connecten les poblacions israelianes amb els assentaments il·legals a Cisjordània. Aquestes carreteres són d'ús exclusiu per persones ciutadanes d'Israel i cap vehicle ni persona palestina pot circular per les mateixes. Aquest model de segregació és clau pel funcionament de l'ocupació, ja que moltes persones dels assentaments treballen a Israel i cada dia fan el viatge d'anada i tornada des de casa seva.



Irizar

L'empresa Irizar participa en el disseny dels autobusos de la principal empresa de transport pública d'Israel, Egged. Egged ofereix línies de transport de bus a quasi tots els assentaments il·legals d'Israel als TOP. L'any 2014, Egged va adquirir 152 busos de les empreses Mercedes OC500 intercity buses, Man NG363 busos, i 40 Scania busos. A partir d'aquell moment, l'empresa va llençar 6 noves línies per connectar els assentaments de Neveh Daniel a Beit Shemesh estació de tren, i del Kibbutz Kfar Etzion; també connectant Jerusalem via Elad amb l'assentament de Nokdim in Gush Etzion. Així com una nova línia entre Tel Aviv i l'assentament de Modi'in .



Imatge: autobús de línia Egged

Tipus de vulneració: Complicitat amb la política il·legal d'assentaments d'Israel



Ineco

L'empresa espanyola de consultoria de transport Ineco participa en el consorci internacional per la construcció del "Jerusalem light train", tramvia que connecta els grans blocs d'assentaments il·legals de l'Est de Jerusalem amb la part occidental de la ciutat. Aquest sistema permet el ràpid moviment de colons a Cisjordània, mentre que l'ocupació provoca greus restriccions de la llibertat de moviment dels palestins. Per tant, el projecte de transport contribueix a la política d'expansió dels assentaments il·legals i a l'expropiació de terres palestines per la seva construcció. La política de colonització d'Israel basada en l'expropiació, annexió i explotació de recursos naturals palestins és un delictes internacional, condemnat per Nacions Unides.



Imatge: Jerusalem Light Rail a la ciutat de Jerusalem

Tipus de vulneració: complicitat amb el sistema d'ocupació d'Israel sobre palestina. Annexió de territoris ocupats.

4. Recomanacions

Com hem pogut observar, el sector industrial del turisme i el transport pot ocasionar vulneracions de drets humans de forma directa o indirecta. La Carta Universal dels Drets Humans determina que són els Estats els garants de l'exercici dels Drets Humans, però tots els actors socials, incloses les empreses, som responsables de respectar els drets humans a través de mecanismes de deguda diligència en les seves activitats.

Recomanacions adreçades a les Administracions Públiques:

- Prenguin consciència de la instrumentalització del turisme i l'impacte negatiu que pot tenir aquest sector en els drets humans, especialment en zones de conflicte armat i/o ocupació;
- Promoguin un turisme sostenible a Catalunya, Estat espanyol i en l'àmbit internacional, arrelat a les necessitats i la situació de les comunitats on realitzen les activitats turístiques;
- Estableixin mecanismes de contractació pública per tal que es respecti el dret internacional dels drets humans en el sector del turisme i el transport públic;
- Aturar l'expropiació i destrucció del patrimoni cultural i espoli de recursos naturals per part d'Estats ocupants d'acord amb la legalitat internacional;
- Evitar que el turisme sigui un instrument per legitimar les polítiques expansionistes basades, per exemple, en la creació de falses narratives i l'apropiació d'indrets històrics i arqueològics;
- Realitzin inspeccions de treball, avaluacions dels serveis i sancionin si és necessari a empreses que realitzin males pràctiques en relació al turisme sostenible i/o accions contràries a la normativa nacional i internacional.

Recomanacions adreçades al sector empresarial:

- Les empreses turístiques i del transport no han de contribuir a la creació de falses narratives que contribueixen a legitimar una situació política en detriment de determinades comunitats locals, alimentant així la conflictivitat social i la normalització de contextos com l'ocupació de Palestina;
- En aquesta línia, la informació enganyosa o esbiaixada de determinats productes i serveis turístics pot suposar un risc pel consumidor i les comunitats locals, com la monopolització del turisme per part d'una elit o comunitat dominant;
- Les empreses del sector del transport han d'evitar participar en projectes que suposin la vulneració de drets humans com és el cas de projectes d'infraestructures i/o

turístics que reforcin l'ocupació, suposin l'expropiació de recursos naturals i excloguin a les comunitats indígenes de la seva explotació. Les empreses han de ser conscients d'aquestes situacions i establir els mecanismes específics per consultar, involucrar i compensar a les comunitats per aquest tipus de projecte. En cas contrari, estarien sent còmplices de greus vulneracions del Dret internacional;

- Les empreses i infraestructures de transport (ports, estacions de tren, aeroport, etc) requereixen seguretat privada pel fet que són espais considerats infraestructures crítiques essencials pel funcionament diari de les ciutats i els països. Quan les empreses de transport contractin empreses de seguretat privada han d'assegurar-se que les empreses no hagin estat condemnades o estiguin en un procés judicial obert per vulneracions de drets humans; han de disposar de sistemes de selecció, formació i constant avaluació psicològica dels seus treballadors; i tenir mecanismes de rendiment de comptes de tots els treballadors, entre d'altres;
- Han d'evitar participar en esdeveniments turístics, esportius o relacionats que no siguin respectuosos amb l'entorn on s'organitzen o tinguin per objectiu normalitzar una situació de vulneració de drets humans;
- La reducció dels gasos d'efecte hivernacle durant el transport de passatgers i altres mercaderies, a causa del seu impacte directe en l'entorn com la pol·lució d'aigua i aire, que contribueixen a desplaçaments forçosos de les comunitats afectades per aquest deteriorament del medi ambient;
- El transport de passatgers i mercaderies de vegades es produeix en les mateixes rutes del tràfic de persones. Les empreses com operadors turístics i transport públic han de conèixer aquestes realitats i evitar que la seva activitat contribueixi a aquestes violacions de drets;
- Les empreses han de respectar els drets laborals dels seus treballadors d'acord a la normativa nacional i els convenis de l'Organització Internacional del Treball (OIT), amb especial atenció a prevenir les formes d'esclavatge modern en les seves cadenes de subministrament;

- Les empreses han de millorar la seva transparència en les seves activitats i sistemes de filials i subcontractistes. Recomanem publicar a la seva web tota la cadena de subministrament, identificant les empreses filials, subcontractistes amb noms i ubicacions.

Recomanacions adreçades a les persones **consumidores**:

- Les persones consumidores han de realitzar un consum responsable de productes i serveis turístics que siguin respectuosos amb els entorns d'acollida. Per exemple, s'hauria d'evitar adquirir els serveis d'Airbnb fins que retirin de la seva plataforma els lloguers situats en assentaments il·legals als Territoris Ocupats Palestins. En cas contrari, estarien contribuint a pràctiques negatives del sector turístic que vulneren els drets humans de les comunitats indígenes.
- Les persones consumidores han de denunciar informacions enganyoses i esbiaixades d'operadors turístics, així com les falses narratives construïdes per empreses i/o autoritats públiques.