



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO GENERAL

25 MAY. 2026 19:23:30

Entrada **116576**

Pregunta Respuesta Escrita Granada

Competencia
Subcompetencia
Tipo Expediente

Competencias de la Cámara
Control e información
184-Pregunta al Gobierno con
respuesta escrita.

Pregunta Respuesta Escrita Granada

Fdo.: Martina VELARDE GÓMEZ
Diputada

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

La Diputada de Podemos, MARTINA VELARDE GÓMEZ, integrante del Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, formula las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno para su respuesta por escrito.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Nos dirigimos al Ministerio de Transportes y Movilidad sostenible porque es de quien dependen Puertos del Estado, incluida, la Autoridad Portuaria de Motril, ante el anuncio publicado en el Boletín Oficial del Estado el 1 de agosto de 2024 abrió el trámite de competencia de proyectos para una concesión demanial solicitada por Mdt Port Investments, S.L., con ocupación de 60.296,56 metros cuadrados de superficie terrestre en los muelles Dique y Graneles y 72.270 metros cuadrados de lámina de agua para una terminal privada de pasajeros.

No hablamos de una operación menor ni de una mejora ordinaria de atraques, sino de una transformación de gran escala del puerto y de su relación con el territorio granadino. Distintas informaciones periodísticas han señalado que el proyecto se vincula a la expansión europea de ITM Group, que la terminal estaría concebida como un gran recinto turístico-comercial, y que podría recibir, en escenarios de máxima capacidad, decenas de miles de visitantes en una sola jornada, con la posibilidad de varios cruceros simultáneos. Esas mismas informaciones han mencionado una concesión inicialmente planteada por 50 años, ampliable hasta 75.

Sin prejuzgar responsabilidades ni sustituir a los órganos competentes, esas cifras obligan al Ministerio a extremar la diligencia: una decisión de esta Página 2 naturaleza no puede tomarse solo desde la lógica portuaria, sino desde la capacidad real de carga de Granada. La propia promoción institucional de la dársena motrileña como 'Puerto de la Alhambra' confirma cuál es el verdadero producto vendido a navieras, agencias y touroperadores: Granada; no es solo una escala marítima, sino el acceso rápido a la Alhambra, al Albaicín, al centro histórico, al Realejo, a la Catedral, a la Alcaicería, a la Carrera del Darro, al Paseo de los Tristes y al Mirador de San Nicolás. Por tanto, si Granada es el argumento comercial del proyecto, Granada debe ser también el centro de la evaluación administrativa por los siguientes motivos que hay que tener muy en cuenta:

- 1. El impacto no es abstracto: Granada ya está muy tensionada La ciudad de Granada no parte de una situación neutra.**

En los últimos años se ha intensificado la presión turística sobre sus barrios históricos, especialmente sobre el Albaicín y el centro histórico. El debate sobre las viviendas de uso turístico, la pérdida de población residente, la saturación de itinerarios patrimoniales y la dificultad para compatibilizar vida vecinal y explotación turística ya forma parte de la agenda pública granadina. En ese contexto, introducir flujos masivos, concentrados y programados de cruceristas procedentes de Motril puede agravar una presión que la ciudad aún no ha sido capaz de ordenar. El turismo de cruceros no se distribuye de manera orgánica durante el día ni durante el año: llega en oleadas, se mueve por itinerarios cerrados, concentra visitantes en los mismos enclaves y exige una logística intensiva de autobuses, guías, accesos, aparcamientos, controles, limpieza, seguridad, aseos públicos, señalización y protección civil. Esos costes no recaen sobre la empresa concesionaria ni sobre la naviera; recaen sobre la ciudad receptora. Granada no se opone al turismo y mucho menos a un turismo cultural.

Granada lo que no quiere es un turismo masificado y descontrolado, pues no todo turismo produce el mismo retorno, ni el mismo impacto. No es lo mismo visitantes que pernoctan, cenan, compran en el comercio local, acuden a espectáculos, sostienen hoteles, restaurantes y empleo urbano, que un visitante de tránsito que llega durante unas horas, se desplaza en grupo, consume un paquete cerrado y regresa al barco. La diferencia es esencial para valorar el verdadero balance coste-beneficio del proyecto.

2. La Alhambra no es una infraestructura escalable

La Alhambra es un bien patrimonial de valor universal, no un recurso turístico ampliable a voluntad. Su acceso está sujeto a límites, horarios y controles precisamente por razones de conservación y calidad de la visita. Las entradas son nominativas y el acceso a los Palacios Nazaríes se realiza en franjas horarias determinadas.

Cualquier incremento de la demanda organizada puede alterar de forma severa el equilibrio entre conservación, acceso individual, turismo cultural de calidad y derecho de las personas residentes a disfrutar de su propio patrimonio. El riesgo no es solo la congestión física en los accesos al monumento. El riesgo también es la captura anticipada de la oferta de entradas por parte de operadores capaces de conocer con meses de antelación la llegada de buques y pasajeros.

Si la terminal se diseña para canalizar grandes contingentes hacia la Alhambra, se producirá una competencia desleal muy dañina por un recurso limitado. Los turistas que pernoctan en Granada, los visitantes individuales, los centros educativos, los residentes y los operadores culturales locales quedan desplazados por paquetes masivos organizados desde la escala portuaria. La consecuencia sería paradójica y profundamente injusta: Granada no soportaría la saturación y perdería el turismo de mayor valor añadido; recibiría

la presión sobre sus calles, pero vería cómo una parte significativa del gasto queda encapsulada en la terminal, en la naviera o en el paquete cerrado del touroperador. Convertir la Alhambra en el principal incentivo de una terminal privada de cruceros es un error estratégico de primer orden y letal para la ciudad.

3. **El Albaicín y el centro histórico no pueden convertirse en zona de descarga turística El Albaicín no es un decorado.** Es un barrio vivo, protegido, habitado y frágil. Su valor no procede solo de su arquitectura o de sus vistas a la Alhambra, sino de la continuidad de una vida vecinal, de un tejido social y de una memoria urbana que se deterioran cuando el barrio es tratado como parque temático. La llegada de grandes volúmenes de cruceristas a los mismos puntos de observación, calles estrechas y plazas patrimoniales supondría un salto cualitativo en la presión sobre un espacio que ya denuncia una grave saturación. La experiencia de otras ciudades demuestra que el turismo de cruceros produce una concentración extrema en horas y recorridos. Granada es especialmente vulnerable porque sus itinerarios monumentales son estrechos, irregulares y patrimonialmente sensibles. La Carrera del Darro, el Paseo de los Tristes, la Calderería, Plaza Nueva, el entorno de la Catedral, la Alcaicería y el Mirador de San Nicolás no pueden absorber avalanchas de visitantes sin deterioro de la experiencia cultural, de la movilidad cotidiana y de la convivencia vecinal. Tampoco existe, al menos públicamente, un plan integral que explique dónde estacionarían los autobuses procedentes de Motril, cómo se ordenarían las lanzaderas, qué capacidad tendría la ciudad para absorber picos de llegada, qué impacto tendría sobre la Zona de Bajas Emisiones, qué refuerzo de policía local, limpieza, emergencias o transporte público sería necesario, y el coste solo sería para los granadinos, las granadinas y su ciudad, además, de Granada una carga urbana insoportable.

4. **El supuesto beneficio económico debe demostrarse, no proclamarse**

El argumento habitual a favor de las terminales de cruceros es el impacto económico, pero ¿para quién? No hay metodología pública, ni escenarios realistas y, mucho menos, una distribución del gasto. No basta con sumar pasajeros. La pregunta decisiva es dónde se gasta, cuánto se gasta, durante cuánto tiempo, quién captura ese gasto y qué costes públicos genera cada visitante. Si la terminal proyectada funciona como un recinto turístico-comercial tematizado, con restaurantes, tiendas y servicios gestionados dentro del propio espacio concesional, es de hecho, un desplazamiento del consumo a ese espacio portuario que, se produce antes de que el visitante llegue a Granada, sin que llegue al comercio local y, ni siquiera al de Motril. Y si la visita a la capital se limita a un paquete de pocas horas, la ciudad solo soporta la carga, sin obtener beneficio en alojamiento, restauración nocturna, cultura, comercio de proximidad o empleo estable. Por ello, antes de cualquier adjudicación o autorización definitiva, resulta imprescindible disponer de un estudio independiente que compare el impacto del crucerista de tránsito con el del visitante que pernocta en Granada, que mida el coste de oportunidad sobre entradas de la Alhambra, que evalúe la afección al comercio local y que determine si el modelo previsto

mejora realmente el turismo granadino o sustituye turismo cultural de calidad por consumo turístico acelerado y de baja permanencia.

5. **Transparencia, conflicto de interés y confianza pública** A lo anterior se suma una preocupación real que exige una respuesta documental completa. Las informaciones publicadas no se limitan a una alusión genérica a relaciones personales entre algunos directivos de determinadas empresas y la dirección portuaria. Así, se ha publicado la existencia de una vinculación familiar directa entre la empresa promotora del proyecto y quien dirigió durante años la Autoridad Portuaria de Motril.

En concreto, esas informaciones señalan que Cristina González-Méndez Herrera, hermana de Francisco José González-Méndez Herrera, exdirector del Puerto de Motril, trabaja para ITM Group y figura como directora de expansión de ITM para Europa desde marzo de 2022, precisamente en la fase de consolidación del grupo en España. La secuencia temporal exige aclaración. Francisco José González-Méndez Herrera estuvo al frente de la Autoridad Portuaria de Motril durante 16 años, desde agosto de 2008 hasta el 2 de abril de 2024, fecha en la que se acordó su relevo provisional como director, comunicado públicamente por “motivos personales”. Menos de un mes después, el 29 de abril de 2024, ITM Group constituyó Mdt Port Investments, S.L.; y el BOE publicó el 1 de agosto de 2024 el trámite de competencia de proyectos para la concesión demanial solicitada por dicha mercantil, destinada a ocupar 60.296,56 m² de superficie terrestre y 72.270,00 m² de lámina de agua para una terminal privada de pasajeros en la dársena interior del Puerto de Motril. El extremo más delicado es que dicho relevo no habría supuesto una desvinculación material de la estructura portuaria. Según se ha publicado, Francisco José González-Méndez Herrera ocupa el cargo de director de negocio, desarrollo y estructura corporativa; y se le identifica como Jefe del Área de Organización y Desarrollo de Negocio. Desde esa posición, mantendría responsabilidades jerárquicas sobre áreas especialmente sensibles para cualquier expediente concesional o contractual, como Recursos Humanos, Asesoría Jurídica, Captación de Fondos y Subvenciones y Desarrollo Comercial, además de participar en mesas de contratación pública. Si estos extremos son correctos, la cuestión no se reduce a una abstención personal en un expediente aislado: exige acreditar documentalmente qué competencias ejercía, qué unidades dependían de él, en qué mesas de contratación intervino desde el 2 de abril de 2024 y qué cortafuegos se aplicaron respecto del proyecto de Mdt Port Investments.

Por todo lo expuesto solicitamos al Ministerio que verifique con máximo rigor si la relación familiar, la secuencia temporal, la permanencia del exdirector en una posición con responsabilidades orgánicas y la eventual intervención de áreas o mesas de contratación bajo su ámbito funcional pudieron afectar a la apariencia de imparcialidad, a la igualdad de concurrencia o al acceso a información relevante.

Una abstención formal, por sí sola, no despeja la duda pública si no va acompañada de trazabilidad documental: informe de la Abogacía del Estado, comunicaciones de abstención, actas, informes jurídicos, organigrama funcional, relación de reuniones, comunicaciones con la promotora y delimitación exacta de las decisiones en las que el exdirector participó o de las que quedó apartado.

Antes de cualquier avance irreversible, el Ministerio debe hacer público —o, al menos, remitir a las administraciones afectadas y a los órganos de control— el expediente completo relativo al conflicto potencial de intereses. La cuestión no es solo si existe una incompatibilidad legal estricta; es si un expediente que puede condicionar durante 50 años ampliables a 75 el dominio público portuario y proyectar sus efectos sobre Granada, la Alhambra y el Albaicín ofrece garantías suficientes de limpieza, concurrencia, neutralidad administrativa y protección del interés general

En base a la exposición de motivos resulta imprescindible que el Ministerio de Transportes lleve a cabo una actuación inmediata, transparente y prudente ante el expediente relativo a la terminal privada de cruceros proyectada en el Puerto de Motril. La preocupación que motiva esta carta no se limita solo al uso del dominio público portuario ni a la duración de una eventual concesión, siendo sendas cosas de extrema gravedad.

El problema además es que se está tramitando un modelo de negocio que utiliza Granada, la Alhambra y sus barrios históricos como reclamo comercial, pero sin que conste una evaluación suficiente de los impactos que sufriría la ciudad de Granada, sus vecinos, sus servicios públicos, su patrimonio y su modelo turístico

Por todo lo expuesto, se formulan al Gobierno las siguientes preguntas:

1.- ¿Va el Gobierno a acordar la paralización cautelar del procedimiento de adjudicación o autorización de la terminal privada de cruceros hasta que exista una evaluación integral, pública e independiente de su impacto sobre la ciudad de Granada, la Alhambra, el Albaicín, el centro histórico y los servicios municipales afectados?

2. ¿Va a publicar el Ministerio y Puertos del Estado la documentación esencial del expediente: solicitud de concesión, plazo propuesto, condiciones económicas, informes técnicos, informes jurídicos, estudios de tráfico de pasajeros, modelo de explotación, trazabilidad de comunicaciones con la promotora, informes de compatibilidad e incompatibilidad, informe de la Abogacía del Estado al que se haya aludido, comunicaciones de abstención y actas?

¿El Ministerio va a hacer públicos los siguientes documentos?

Acuerdo de relevo del 2 de abril de 2024

Nombramiento o adscripción posterior del exdirector

Definición formal de sus funciones

Organigrama funcional vigente desde esa fecha

La relación de departamentos bajo su dependencia y las mesas de contratación en las que haya participado, con delimitación exacta de las decisiones en las que intervino o de las que quedó formalmente apartado

3. ¿Cuándo tiene previsto este Ministerio constituir una mesa técnica interadministrativa con la participación del Patronato de la Alhambra y Generalife, la Universidad de Granada y entidades y/o Asociaciones Vecinales de Granada del Albaicín y el Centro Histórico, así como, representantes del sector turístico granadino y del comercio local de Granada?

4. ¿Tiene previsto este Ministerio revisar de forma estricta la duración de la concesión? En tanto que un horizonte de 50 años ampliable hasta 75 años no puede aprobarse sin cláusulas de revisión periódica, límites de capacidad, mecanismos de reversión, control público efectivo y posibilidad real de rescate o modificación si el modelo produce daños sociales, urbanos o patrimoniales.

5. Si tras la revisión del expediente se dedujeran indicios de actuación irregular, uso de información privilegiada, quiebra de la igualdad de concurrencia o insuficiencia de la abstención acordada ¿Este Ministerio va a dar traslado a los órganos competentes, incluido el Ministerio Fiscal si procediera, sin perjuicio de las responsabilidades administrativas, disciplinarias o patrimoniales que pudieran corresponder?

6. ¿Este Ministerio piensa actuar antes de que una decisión administrativa de larga duración comprometa el futuro turístico, patrimonial y urbano de Granada o va a continuar en la inacción, que podría convertir este expediente en una hipoteca para la ciudad y en un precedente irreversible?

Palacio del Congreso de los Diputados, a 25 de Mayo de 2026

Fdo.: Martina Velarde Gómez

Diputada