

01

Junio 2022
CL-2022-01

El caso de Pirelli Mar

J.C. Durán

V. Sanz / Joan Subirats

X. Ballart


IGOP
Institut de
Govern i
Polítiques
Públiques


UAB
Universitat
Autònoma
de Barcelona

Copyright © Universitat Autònoma de Barcelona. Departament de Ciència Política i Dret Públic. Prohibida la reproducció, total o parcial, sin autorización escrita.

Caso redactado por JC Durán en 1991, en el marco de la materia de Análisis de Políticas Públicas, bajo la dirección de J. Subirats. Posteriormente el caso ha sido reelaborado por V. Sanz. En 2022 se actualizó y Xavier Ballart añadió la apostilla..

How to quote this case.

Duran, Sanz & Subirats (2022). El caso de Pirelli Mar. Case Program Series Ref. CL-2022-01.

Copyright © 2021 The Author(s).

This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial- NoDerivatives License (CC BY-NC-ND 4.0) which permits noncommercial re-use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited, and is not altered, transformed, or built upon in any way.

Authors

Joan Subirats

catedràtic en Ciència Política de la Universitat Autònoma de Barcelona, especialista en governança, gestió pública i en l'anàlisi de polítiques públiques. També ha treballat sobre temes d'exclusió social, problemes d'innovació democràtica i societat civil. Actualment és ministre d'Universitats.

Notes.

Caso redactado por JC Durán en 1991, en el marco de la materia de Análisis de Políticas Públicas, bajo la dirección de J. Subirats. Posteriormente el caso fue reelaborado por V. Sanz. En 2022 se actualizó y Xavier Ballart añadió la apostilla.

CONTENT

Introducción	4
Vilanova	4
El convenio urbanístico Ayuntamiento-Pirelli	4
El proyecto Pirelli-Mar	5
El proyecto Pirelli-Mar y la opinión pública.....	5
La batalla Pirelli-Mar	6
La revocación del acuerdo.....	8
Apostilla	9

Introducción

A finales de julio de 1989, el Ayuntamiento de Vilanova decidió, por unanimidad de todas las fuerzas políticas, iniciar la tramitación de una modificación del Plan General de Ordenación Urbana, para que se pudiera avanzar así en la transformación de los 100.000 m² que ocupaba la fábrica Pirelli en pleno centro de la ciudad. Esa propuesta de modificación surgía del convenio urbanístico anteriormente firmado entre la corporación municipal y la firma italiana. Pocos días después de ser aprobado este acuerdo, y en plena fase de información pública, se inician las protestas de un sector de la población, que acabarán desembocando en una nueva reunión del Pleno municipal a mediados de setiembre, también por unanimidad, se acuerda revocar el acuerdo anterior.

Vilanova

Este caso se enmarca en el contexto de la ciudad de Vilanova i la Geltrú, capital de la comarca del Garraf, situada a unos 45 Km. de Barcelona. Según datos de 1995, la ciudad tiene una población de 48.955 habitantes -que ha crecido por encima de los 2.000 habitantes en los diez últimos años- y una superficie total de 33,5 Km², correspondiendo al casco urbano 5,8 Km². El presupuesto municipal era en 1995 de 4.932 millones, siendo la deuda financiera del mismo de 2.123 millones. Es una de las ciudades costeras más importantes de Catalunya. Su puerto es el tercero de Catalunya, con fuerte actividad comercial, pesquera y deportiva. Tiene asimismo una importante tradición comercial, industrial y agrícola. En los últimos años la zona residencial se ha ido extendiendo hacia el mar, tomando como eje su paseo marítimo. En esa zona es donde el desalojo de la fábrica italiana Pirelli (100.000 m².) -separada del mar por una estrecha zona de viviendas- permitiría poner en marcha un proyecto que abriera definitivamente Vilanova al mar (Ver mapa en anexo documental).

El convenio urbanístico Ayuntamiento-Pirelli

Vilanova, como otras poblaciones catalanas, compagina la actividad industrial con la de servicios, y por tanto, una parte no desdeñable de su casco urbano está ocupado por fábricas cuyo hipotético

traslado podría implicar la disponibilidad de una dotación de suelo envidiable.

Éste, como hemos ya mencionado, es el caso de los terrenos de la multinacional Pirelli. El Plan General de Ordenación Urbana, aprobado por el consistorio en 1980, y que entró en vigor en 1981, obligaba a la empresa Pirelli a tramitar un Plan Especial de Reforma Interior (PERI) en el caso de que quisiera trasladar sus instalaciones, y, en todo caso, siempre que quisiera modificar los usos del suelo que ocupaba.

Cuando a principios de 1987 Pirelli manifestó su deseo de trasladar su factoría, el Ayuntamiento creyó que este traslado debería inscribirse en una reordenación general del entorno en el que se sitúa la factoría, ya que su desaparición provocará un fuerte impacto en pleno centro del casco urbano.

De manera que Ayuntamiento y Pirelli inician negociaciones sobre los posibles usos y demás condiciones, llegando ambas partes a un acuerdo el 26 de mayo de 1987. Se trata, pues, de iniciar un convenio de colaboración urbanística a partir de un proceso de estudio conjunto de alternativas y propuestas relativas al destino futuro de los terrenos ocupados actualmente por las instalaciones de Pirelli en el núcleo urbano de Vilanova i la Geltrú, siguiendo lo previsto en el Plan General de Ordenación.

En este contexto, se acuerda encargar a la empresa municipal de Barcelona Iniciativas SA. la redacción de una propuesta de modificación del Plan General, así como el correspondiente PERI que ha de realizarse según lo previsto. La redacción de este estudio se encarga al arquitecto Emili Donato, con una larga trayectoria de trabajo para todo tipo de administraciones. El estudio implica una modificación puntual del Plan General ya que modifica los límites de los terrenos susceptibles de ser urbanizados, que se justifica aludiendo al hecho de que el Plan General no fue concebido como inamovible, sino como un instrumento al servicio de la comunidad, y susceptible de ser modificado si las necesidades de la ciudad así lo aconsejasen en un momento dado. Asimismo el estudio contempla las repercusiones económicas, sociales y técnicas que pudiese implicar esta modificación de la zona de referencia por el traslado de la factoría y la disponibilidad de una gran superficie de terreno en una zona céntrica que ello comporta.

Estas conversaciones y estos trabajos concluyen en un convenio urbanístico que enmarca legalmente la colaboración entre Pirelli y el Ayuntamiento, y en el que se establecen los compromisos mutuos

alcanzados. Este convenio es aprobado por unanimidad por parte del Pleno municipal de 31 de julio de 1989, votando a favor todos los concejales presentes, concretamente: 10 votos del Partit dels Socialistes (PSC-PSOE, partido que ostentaba la alcaldía), 5 de Convergència i Unió (CiU), 2 de Iniciativa per Catalunya (IC) y 2 del Centro Democrático y Social (CDS) –estando ausentes dos concejales–.

El acuerdo contiene los criterios, objetivos y soluciones generales del planeamiento que se propone realizar para modificar de forma puntual el Plan General de Ordenación Urbana vigente desde 1981. El Pleno aprueba asimismo someter a información pública el proyecto por un plazo de 45 días naturales (quince más del mínimo provisto por la ley), a través de la publicación del contenido del acuerdo en el Boletín Oficial de la Provincia, los medios de comunicación local y los tres diarios de más divulgación en Catalunya.

El proyecto Pirelli-Mar

El proyecto Pirelli-Mar tiene buena parte de su inspiración en el proyecto que la empresa Pirelli había impulsado en sus instalaciones de Milán con el nombre de proyecto Bicocca y que afectaba a una superficie diez veces superior a la ocupada en Vilanova. En el caso de Milán, Pirelli convocó un concurso internacional en el que se llamó a participar a 17 arquitectos de gran renombre (entre ellos el español Rafael Moneo), para que realizaran propuestas a fin de convertir esa gran área en una zona no sólo residencial sino también de negocios y otras actividades. Con esa filosofía se había abordado el proyecto Pirelli-Mar.

En el proyecto Pirelli-Mar se incluía la posible construcción de hasta 12 edificaciones susceptibles de contener usos diversos. De poderse llevar a cabo, ese proyecto convertiría a la zona Pirelli-Mar en el nuevo centro de la ciudad, “un centro propio del siglo XXI”. El proyecto incluía hotel, auditorios, escuela, plazas, ..., de tal forma que se aseguraba una constante actividad, sin olvidar posibles modificaciones o incorporaciones de nuevos servicios o actividades. Probablemente se trataba del reto urbanístico más importante de Vilanova desde que el arquitecto Francesc Gumà había impulsado el Plan del Ensanche a finales del siglo XIX. Como decía Donato:

“Imaginemos qué hubiera pasado en Barcelona, si una industria, que hubiera estado ocupando todo el casco antiguo de la ciudad durante un siglo, se fuera de golpe. Hubiera sido una auténtica revolución para Barcelona. Eso es lo que está a punto de pasar a Vilanova”.

El alcalde Jaume Casanovas en el pleno municipal del 31 de julio de 1989 decía lo siguiente:

“... se intenta que la zona no acabe siendo sólo residencial, sino también apta para usos o actividades económicas. Es muy importante la búsqueda de acuerdos con las empresas de la ciudad. La operación puede significar la consolidación económica de la población. urbanísticamente Pirelli-Mar significará el centro potente que no ha tenido nunca nuestro barrio marítimo. De esta forma Vilanova se convertirá en una ciudad policéntrica. Pirelli-Mar es una decisión líder”.

El proyecto Pirelli-Mar y la opinión pública

El proyecto fue llegando a la opinión pública. Así en el periódico local Diari de Vilanova se leía el 4 de agosto de 1989 lo siguiente:

“La multinacional italiana y el ayuntamiento de Vilanova han iniciado las gestiones y los planes para que Pirelli pueda abandonar los terrenos que ocupa en la actualidad. Inicialmente está previsto que la desocupación se realice en tres fases, la primera de las cuales ya se ha producido. Pirelli, a pesar de ello, no quiere trasladarse por completo al polígono industrial de Vilanova por el miedo a perder dinero en la operación. Por su parte el Ayuntamiento de Vilanova no tiene los recursos suficientes para financiar totalmente la operación. Se necesita una entidad que financie y promueva el Plan. El traslado de las instalaciones de Pirelli se hará de forma escalonada... La nueva estructura resultante del desalojo de Pirelli puede verse afectada negativamente por la barrera de baja calidad urbana y arquitectónica de las edificaciones que la separan del Paseo Marítimo y del frente portuario. (...). Seguramente grupos importantes de viviendas deberán ser abandonadas para que el proyecto pueda seguir su curso”.

El arquitecto Emili Donato manifestaba ese mismo día en el Diari de Vilanova lo siguiente:

“... ni Tarragona, ni Barcelona, ni Mataró, ni Badalona, que son las cuatro grandes ciudades históricas del litoral catalán, pueden hoy abrirse al mar de una forma tan radical y espléndida como puede llegar a hacerlo Vilanova. (...). Una vez conseguido el desalojo de la fábrica Pirelli queda aún por resolver el tema de las casas que se interponen entre los terrenos de la factoría y el paseo marítimo”.

Donato cree que:

“si conseguimos adquirir esas casitas que ahora forman la fachada marítima y que son las que se interponen a esta solución magnífica detener unas enormes plazas de mar, podremos hacer realidad el proyecto. Hemos de comprar algunas de estas casas y abrir las plazas al mar, ... a las personas que vivan en ellas en régimen de alquiler, se les podrá ofrecer unas viviendas muy por debajo de los precios de mercado, y a los que tienen un negocio comercial se les ofrecerá dinero y se intentará con ello algún tipo de permuta. Se intentará que la gente que viva en el barrio lo pueda seguir haciendo y la gente que se gana la vida en el mismo también lo pueda seguir haciendo”.

Por otro lado, no es descartable que gracias a la mejora de las comunicaciones, incrementada con la construcción de la autopista del Garraf, se desplace gente de Barcelona a vivir a Vilanova. En este sentido Donato apostilla:

“un nuevo barrio de Vilanova, cerca del mar, a 25 minutos de Barcelona, puede ser un gran atractivo para aquellos que buscan mejor calidad de vida a precios más asequibles.”

Por su parte, en ese mismo periódico, dos representantes de los partidos de la oposición, CiU e IC, coinciden en señalar que el convenio urbanístico firmado con Pirelli es, en general, favorable a los intereses públicos. Francesc Surroca de IC manifiesta, no obstante, su preocupación ante el paralelismo entre la revisión del Plan y la construcción de Pirelli-Mar, solicitando una “acción tutelar” por parte del ayuntamiento. Por su parte, Ramón Caba, de CiU, considera lógico que el PERI sea ampliado a la zona colindante, y solicita que la operación “sea lo menos traumática posible para los propietarios, la gente que vive allí ha de poder seguir haciéndolo.”

La batalla Pirelli-Mar

Las repercusiones de lo aprobado en el pleno, que suponía como medida cuatrelar la suspensión de licencias en el ámbito afectado por el PERI, y las noticias aparecidas en la prensa, empezaron a provocar reacciones.

Los vecinos del barrio afectados por el proyecto empiezan a organizarse y van creando un ambiente de protesta y movilización. Así, en pocos días aparecen pancartas en los balcones de las viviendas de la zona, con textos como “Casanovas, no volem cases noves”, “No als enderrocs” (No a los derribos), o, “No a l’especulació municipal”.

Rápidamente se convoca una asamblea de vecinos organizada por la recién creada “Comisión de Afectados Pirelli-Mar”. En la primera asamblea, el día 10 de agosto, se genera una gran tensión ante las muchas lagunas de información sobre lo que pretendía hacer el ayuntamiento. El día 13, se realizó el primer acto de protesta, en el que participaron unas 200 o 300 personas, que en plena manifestación cortaron el tránsito en el Paseo Marítimo y calles adyacentes. Pocos días después se celebró una nueva asamblea con la presencia de más de 500 vecinos. Ante lo cual el Diari de Vilanova dedica diversas secciones al tema. En la editorial se lee por ejemplo:

“La noticia de que existía la posibilidad de que la mayoría de viviendas de la fachada marítima deberían acabar siendo derribadas no ha sido, como era de esperar, bien recibida por el vecindario de la zona. Si el centro de la ciudad del siglo XXI ha de pasar por el derribo perderemos algo de nuestra identidad. El problema, tal y como lo refleja el estudio de Inicatives S.A., surge por la necesidad de rentabilizar esta costosísima operación (...) El estudio da una sola opción a un tema que debería contar con otras alternativas menos traumáticas que la planteada.”

Ésta es también la postura mantenida por la Comisión de Afectados Pirelli-Mar, que además se queja de haberse enterado por la prensa, precisamente en la primera semana de agosto (que además de ser un mes de vacaciones son las fechas de la fiesta local), de que el Ayuntamiento no sólo precisa de los terrenos de la Pirelli, sino que necesita también sus casas. Se quejan también de que en agosto es difícil encontrar abogados, arquitectos, técnicos, todos ellos necesarios para hacer las alegaciones, ya que todo el mundo

está de vacaciones, incluso los propios políticos del Ayuntamiento. Tienen la sospecha que lo que mueve al consistorio son las ventajas económicas que comportará la revalorización de los terrenos, sin importarles la masificación que se producirá en la zona si avanza el proyecto, dadas las enormes edificaciones previstas. En definitiva, los vecinos piden la solidaridad del resto de habitantes de Vilanova ante lo que califican de operación especulativa que sólo beneficiará a la gente de fuera (de Barcelona por ejemplo) y no a los ciudadanos de Vilanova.

Por su parte, el cabeza de lista de CiU, Esteve Orriols, sostiene lo siguiente a mediados de agosto:

“Queremos dejar constancia que el grupo de concejales de CiU votó afirmativamente el inicio de la tramitación que señala el artículo 125 del reglamento de planeamiento, con el total convencimiento de que abríamos el período que marca la ley para que los ciudadanos de Vilanova pudieran hacer las sugerencias que creyeran oportunas. Por tanto, debe quedar claro que CiU no se ha comprometido urbanísticamente en relación a cualquier decisión traumática (...)”.

Para luego añadir:

“Consideramos inadmisibles que el equipo de gobierno municipal, bajo los dictados de un alcalde que negocia en solitario u por su cuenta con el frenesí que le provoca el querer pasar a la historia, se proponga barrer del mapa un barrio entero que forma parte de las propias entrañas de nuestra ciudad. Pienso que el reportaje del Diari de Vilanova (refiriéndose al ya mencionado reportaje del 4 de agosto) en el que se podía interpretar como un hecho ya cumplido el proyecto que se calificaba de Vilanova 2000, ha sido determinante para malinterpretar la posición de CiU. Me duele que se haya desfigurado el sentido de nuestro voto en la modificación del Plan General, pero de ninguna manera prejuzga nuestra posición, que será de absoluta oposición y rechazo a un proyecto que ningún habitante de Vilanova puede avalar y que empiezo a temer que es simplemente un proyecto del PSC-PSOE.”

El alcalde accidental, Sixte Moral, aclaró que el Ayuntamiento no ha aprobado en absoluto el derribo de las viviendas afectadas por el PERI (unas 375 en total) y reconoce en nombre del equipo de gobierno que las declaraciones del arquitecto podían dar la impresión de que todo estaba ya decidido y atado, cuando no era así.

A pesar de ello, el ambiente seguía lleno de tensión y proliferaban los nervios. Los vecinos no se fían. Entienden que la máquina burocrática se ha puesto en marcha y por mucho que ahora el Ayuntamiento lo desmienta, lo cierto es que el alcalde dijo en la conferencia de prensa posterior a la aprobación del convenio urbanístico por el Pleno del 31 de julio, que la modificación del Plan estaría lista antes de Navidad. El domingo 20 de agosto son ya más de 500 las personas que se manifiestan en el paseo marítimo.

En declaraciones del día 25 de agosto, el Grupo Municipal Socialista acepta que posiblemente la fecha en que se aprobó el convenio urbanístico no fue la más apropiada, a pesar de que entonces ellos pensaban que precisamente esa fecha posibilitaba conocer el tema y reaccionar a aquellas personas afectadas por el PERI que pasan sus vacaciones en Vilanova. Afirman asimismo que el Ayuntamiento no tiene la intención de derribar todas las casas del paseo marítimo y que todo pasará por una negociación con los afectados. Contemplan incluso la posibilidad de que se pueda tirar adelante el proyecto sin derribo alguno.

Esquerra Republicana de Catalunya, partido que no contaba con representación en el consistorio, manifiesta también su desacuerdo, afirmando que de seguir el Ayuntamiento en sus trece, se plantea retirar su apoyo al Pacto de Ciudad, documento largamente gestado por el alcalde y consensuado con todas las fuerzas políticas y sindicales de la ciudad.

IC manifiesta que ellos tampoco han aprobado derribo alguno y lamentan la falta de información que ha provocado a la postre desinformación, rumores, infundios y especulaciones de todos los afectados. Aceptan que ni el procedimiento ni el momento utilizados para la aprobación del convenio entre el Ayuntamiento y Pirelli fueron los más adecuados.

En general todos los grupos municipales de la oposición admiten no haber estudiado con suficiente rigor la documentación que votaron favorablemente el 31 de julio.

El mismo día 25 un centenar de personas se reúne con el alcalde, Jaume Casanovas, y otros miembros del equipo de gobierno. Se registran altas cotas de tensión. La Comisión de Afectados exige la retirada del estudio, pero el alcalde se niega a ello e insiste que los derribos no afectarían a todos los propietarios de la zona.

El domingo 27 de agosto la manifestación congrega a casi un millar de personas, según cálculos de la policía municipal. A esta manifestación no acuden sólo afectados sino también otros vecinos de la ciudad.

En una entrevista concedida al Diari de Vilanova el 1 de setiembre, el alcalde explica que, sin acusar al periódico, una buena parte del problema surge con las informaciones aparecidas en el mismo el 4 de agosto:

“Todo lo que se publicó en aquella fecha eran esquemas del arquitecto que no habían sido concretados, discutidos o pensados con detenimiento. Eso ha provocado una cierta desconfianza en el propio seno del Ayuntamiento, ya que ello no había sido planteado en momento alguno.”

El alcalde, en relación a la cuestión de si el Ayuntamiento tiene la intención de ampliar el PERI a todas las viviendas de la zona, afirma que si bien lo coherente, urbanísticamente hablando, es ampliar el PERI, ello no implica arrasar todo lo que existe en la zona afectada. Se trataría más bien de permitir oberturas entre las manzanas de Pirelli y la fachada de mar:

“... si lo que se ha de tener en cuenta es el valor de la posición de las casas en la fachada marítima, ello nos lleva a una falsa discusión. ¿Porqué le hemos de respetar a un señor su propiedad por estar frente al mar, y no se la hemos de respetar a un señor de la calle Correu, que hemos de expropiar para que la calle Sant Joan llegue a la calle Unió? Y, además, este no es el caso de la Pirelli-Mar, ya que allí no se expropiaría sino que se trataría el tema de otra manera”.

Cuando el periodista le pregunta cuál es el motivo que ha hecho desentenderse al Ayuntamiento del deterioro que ha ido sufriendo el Passeig del Carme (así se denomina el tramo de paseo marítimo, que constituye el punto neurálgico del barrio de Mar), contesta:

“... nadie creía en 1981 que ese espacio fuese tan importante. Nadie ha dicho nada en estos ocho años. Los que ahora dicen que el Passeig del Carme se ha de conservar, han estado callados todo este tiempo. Se han ido haciendo cosas y nadie ha reaccionado”.

El 4 de setiembre la Comisión de Afectados decide llevar el caso al Síndic de Greuges (el Defensor del Pueblo) a instancias del líder de ERC, Àngel Colom. El diputado se compromete a efectuar una gestión

personal con el Síndic, Frederic Rahola, a fin de que este acepte intervenir en el conflicto. Al mismo tiempo, Colom promete presentar una pregunta oral en el Parlament en la que manifestaría la situación de indefensión de los vecinos ante el Ayuntamiento.

El 6 de setiembre La Vanguardia informa que el Ayuntamiento de Vilanova i la Geltrú paralizará los trámites administrativos del proyecto urbanístico Pirelli-Mar y procederá a elaborar un proyecto alternativo. Esta alternativa, caso de producirse, no acaba de gustar a los vecinos organizados ya que no limita la posible actuación urbanística a los terrenos en aquel momento ocupados por Pirelli (10 hectáreas), sino que continuaría incorporando cinco hectáreas más de la zona circundante.

El 11 de setiembre, fiesta nacional de Catalunya, aprovechando que los actos conmemorativos de la Diada se celebran en el monumento a Francesc Macià situado en el barrio de Mar, unos 200 vecinos increparon al alcalde. Al principio permanecieron en silencio, portando pancartas, pero posteriormente lanzaron gritos pidiendo la dimisión del alcalde. Al final el primer mandatario municipal y el resto de concejales socialistas decidieron abandonar el lugar protegidos por la policía municipal. Se escucharon insultos, gritos como “Casanovas igual a Pinochet” y algunos gestos de agresión que afortunadamente no prosperaron. El alcalde se fue en su vehículo, mientras los demás concejales socialistas prefirieron quedarse, reivindicando su derecho a permanecer en el lugar.

Ese mismo día los acontecimientos empezaron a precipitarse. El CDS, que apoyaba al gobierno de Casanovas desde su investidura como alcalde, afirmó que de no cambiar la postura del alcalde ellos pasarían a la oposición. CiU e IC solicitaron la convocatoria de un pleno extraordinario para revocar los acuerdos tomados por unanimidad el 31 de julio.

La revocación del acuerdo

El pleno tuvo lugar el 18 de setiembre. Por unanimidad se aprobó la moción presentada por CiU, IC y CDS, con los votos favorables también del Grupo Municipal Socialista. El salón de plenos estaba a rebosar y muchas personas seguían el desarrollo de la sesión desde el exterior gracias a unas grandes pantallas de vídeo instaladas por la Comisión de Afectados. “Hemos recuperado la confianza en el Ayuntamiento”, dijo uno de los asistentes después de que el pleno revocara el acuerdo de julio y alzara la suspensión de licencias.

En una rueda de prensa posterior el alcalde manifestó que seguía pensando que los habitantes de Vilanova deberían abrir un debate sobre los temas de futuro de la ciudad. Dijo que había entendido el mensaje de que no podía mantener el acuerdo de julio, pero se lamentó por el hecho de que ello implicaba una gran erosión del marco legislativo de toma de decisiones que ampara nuestro sistema democrático. Así, según él, el tema de fondo

“ha sido la capacidad de las administraciones para afectar propiedades privadas en beneficio del conjunto de la colectividad en un marco legislativo que establece unos procesos determinados para llevarlo a cabo”.

La moción aprobada el 18 de setiembre no le agrada ya que no soluciona ni cierra el problema urbanístico, aunque sí solventa el problema político planteado, y por eso él y su partido la han votado favorablemente. Al menos, afirmó, habrá quedado clara su no vinculación personal en el tema. “He hecho la cosas bien y estoy tranquilo. Por eso no dimitiré”. Por otra parte, afirma que la radicalidad con la que el conjunto de fuerzas políticas ha cerrado el tema permite mantener muchas dudas sobre el desarrollo y la factibilidad de futuras actuaciones urbanísticas en la ciudad.

Además, en sus declaraciones a la prensa, el alcalde criticó la actitud del resto de los partidos al haber dado marcha atrás en un proyecto aprobado por unanimidad y con elogios tan sólo dos meses antes. cree que ese cambio se ha debido a la presión social, legítima, pero que a pesar de todo ha tenido aspectos de irracionalidad.

La Comisión de Afectados mostró su satisfacción por la moción aprobada. Consideran que de esta manera no sólo se eliminan los peligros concretos del proyecto Pirelli-Mar sino que condiciona futuros proyectos.

“Un aplauso para el barrio de mar, un aplauso para Vilanova. Urbanísticamente el tema queda abierto pero mejor encarrilado. Los vecinos del barrio del Mar estamos totalmente convencidos de que hay muchas maneras de urbanizar los terrenos de Pirelli sin que por ello sea necesario traumatizar a todo un barrio. Conseguiremos embellecer nuestras casas y para ello negociaremos con el ayuntamiento. Esta es la manera como debería haber empezado todo esto. Todo tiene su parte positiva y su parte negativa. Olvidemos ahora la negativa y usemos la positiva para construir una Vilanova mejor”.

En un documento interno del PSC de noviembre de 1989 se decía:

“...en política municipal habrá un antes y un después de Pirelli-Mar. No por casualidad es la primera vez que en diez años de democracia se da una contestación clara y contundente contra el ayuntamiento y contra su alcalde. Ha existido manipulación de la información y una clara voluntad de erosionar el poder municipal, pero hemos de reconocer que ha habido errores por nuestra parte, y esos errores los hemos de tener en cuenta para evitar su repetición en el futuro”.

Apostilla

El proyecto Pirelli estuvo paralizado más de diez años. A principios de los años 2000, se impulsó un nuevo proyecto Pirelli.

El segundo proyecto era similar al primero pero, en esta ocasión, el gobierno municipal pudo evitar el conflicto social provocado por el error de comunicación de diez años antes. Una empresa inmobiliaria se encargó de la gestión del nuevo proyecto y de la negociación con los propietarios de las casas en la primera línea de mar. Algunos propietarios optaron por vender y algunos por quedarse con sus casas.

Los terrenos que había ocupado la fábrica de Pirelli y que hoy cruza la Rambla de Joan Baptista Pirelli fueron urbanizados en cuatro fases. Las dos primeras fases se completaron antes de la gran crisis inmobiliaria de 2008. La tercera fase no se pudo completar y aún hoy se está construyendo. Una parte del terreno original de la fábrica Pirelli todavía permanece sin construir en 2022. El proyecto inmobiliario combinó viviendas con un rango de precios medio-alto con zonas verdes.

Por su parte, la fábrica Pirelli se desplazó a unos terrenos agrícolas al norte de la ciudad y continuó siendo una de las mayores empresas de la comarca con más de 800 empleados. Tal como había sido previsto, se cambió la calificación urbanística de algunos terrenos de agrícola a industrial con lo que algunos agricultores pudieron vender sus tierras a precios más altos. Por su parte, Pirelli consiguió plusvalías suficientes por los terrenos vendidos en el centro para financiar su nueva inversión en aproximadamente un 80%. La nueva fábrica de Pirelli ocupa un número muy menor de trabajadores que la fábrica histórica por los cambios tecnológicos incorporados al nuevo proyecto.

01

Junio 2022
PA-2022-01

El caso de Pirelli Mar

J.C. Durán

V. Sanz / Joan Subirats

X. Ballart

Copyright © Universitat Autònoma de Barcelona. Departament de Ciència Política i Dret Públic. Prohibida la reproducció, total o parcial, sin autorización escrita.

Caso redactado por JC Durán en 1991, en el marco de la materia de Análisis de Políticas Públicas, bajo la dirección de J. Subirats. Posteriormente el caso ha sido reelaborado por V. Sanz. En 2022 se actualizó y Xavier Ballart añadió la apostilla.


IGOP
Institut de
Govern i
Polítiques
Públiques


UAB
Universitat
Autònoma
de Barcelona