

LA TRANSFORMACIÓ D'UN ESPAI FIRAL

La Fira accelera els treballs per tenir a punt el recinte de Granvia pel Construmat

Uns 900 treballadors fan torns de dia i nit per enllestir el pavelló i l'entrada del recinte

ORIOL RIBET / Barcelona
● Unes 900 persones treballen en torns de dia i de nit al nou recinte firal de la Granvia per tal que les instal·lacions estiguin a punt pel saló Construmat, que se celebra

del 14 i al 19 de maig. Aquesta edició del saló serà especial perquè per primer cop ocuparà la totalitat de les instal·lacions de la fira a la Granvia de l'Hospitalet. Unes instal·lacions que es van iniciar a mitjan

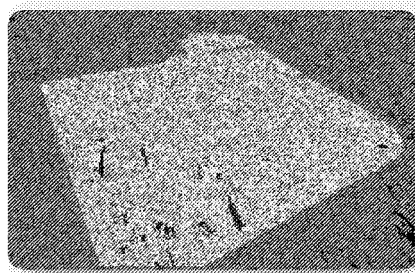
anys noranta, i que aquest any quedaran en bona part completades. Al maig estaran acabats l'espectacular vestíbul d'entrada, obra del japonès Toyo Ito, i el pavelló 0, que s'afegeix als quatre que ja estan

en funcionament. Queden pendents per als pròxims anys l'ampliació dels pavellons 3 i 4 i la construcció d'un auditori al costat del pavelló 5. Uns treballs que està previst que acabin el 2009.

Ha costat diversos anys d'obres, però aquest maig Fira 2000, la societat conjunta que assumeix els treballs de construcció del recinte de la Granvia de l'Hospitalet, aconseguirà completar una part substancial dels treballs. Quan al maig s'inauguri Construmat, un dels salons més prestigiosos de Fira de Barcelona, els cinc pavellons del recinte de Granvia han d'estar a punt. Per aconseguir-ho, gairebé un miler de persones treballen diàriament en els darrers detalls del pavelló 0, de l'espina dorsal (unes espècie de gran passadís que recorre tots els pavellons) entre els pavellons 1 i 2 i del vestíbul. Aquest vestíbul serà una de les parts més espectaculars de l'edifici, per les enormes dimensions i pel disseny de l'arquitecte japonès Toyo Ito. Aquest arquitecte de prestigi també s'ha encarregat del projecte dels edificis de la plaça Europa de l'Hospitalet, situada just al davant del vestíbul d'entrada del nou recinte firal. També al maig ha d'estar acabat un dels dos aparcaments de la zona (l'altre estarà a punt al juny). Com que la transformació de la plaça Europa és a les beceroles, caldrà esperar uns anys encara per veure l'efecte de tot el conjunt. Sigui com sigui, i al marge dels atractius arquitectònics, amb el final d'aquesta fase de les obres la fira de Barcelona guanya un espai per consolidar el creixement dels darrers anys.

Acord per a l'última fase

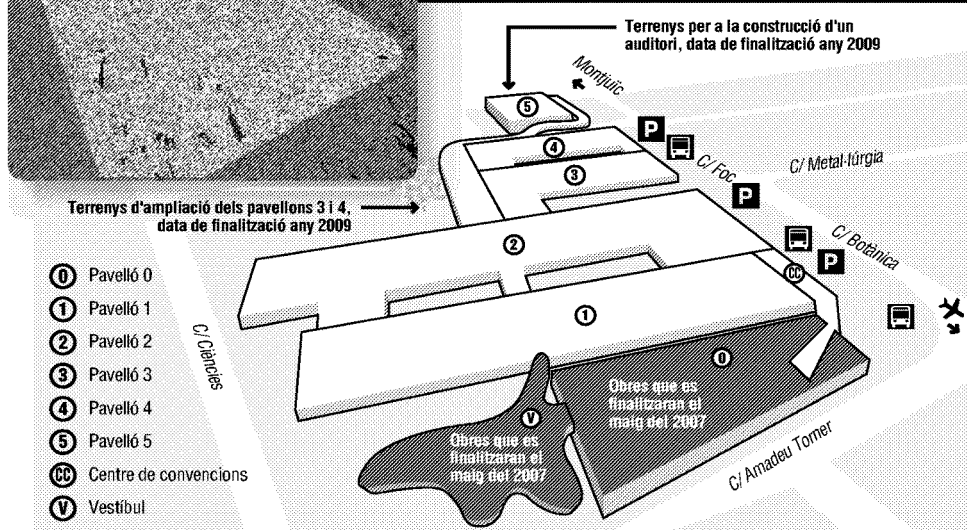
Quan s'enllesteixi aquesta part de les obres, i gairebé de manera immediata, hauria de començar la darrera fase dels treballs, per als quals ja hi ha acord entre les administracions. Entre els crèdits (n'hi ha dos de 62 i 165 milions respectivament) i les aportacions de les diverses ad-



Terrenys d'ampliació dels pavellons 3 i 4, data de finalització any 2009

- 0 Pavelló 0
- 1 Pavelló 1
- 2 Pavelló 2
- 3 Pavelló 3
- 4 Pavelló 4
- 5 Pavelló 5
- CC Centre de convencions
- V Vestíbul

LES NOVES INSTAL·LACIONS I AMPLIACIONS DE FIRA DE BARCELONA



El rànquing de les ciutats per recintes firals

O.R. / Barcelona
● No hi ha gaires ciutats del món que tinguin dos recintes firals separats, però París, Milà i Barcelona en són un exemple. En el cas de Barcelona, la divisió era obligada perquè l'històric recinte de Montjuïc, inaugurat els anys vint del segle passat, no permetia cap creixement important. Els anys noranta s'hi va trobar la solució als terrenys de Granvia, situats a cavall entre Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat. Quan el recinte de Granvia estigui acabat el 2009, tindrà una superfície d'uns 240.000 metres quadrats. De moment, en té 114.000, i en tindrà 180.000 quan el maig s'inauguri el Construmat. Quan els treballs acabin, hauran costat 942 milions d'euros, i entre el recinte de Montjuïc i el de Granvia, la Fira de Barcelona tindrà una superfície d'exposició de 355.000 metres quadrats. Per tant, la ciutat se situarà en el grup capdavanter de les ciutats firals, en el qual hi ha les ciutats alemanyes de Hannover i Frankfurt, la italiana Milà i la capital francesa, París. En el rànquing mundial d'espais firals destaca que els primers noms són de ciutats europees, perquè als Estats Units les fires són en la major part de casos de menors dimensions. Chicago, Las Vegas i Orlando són les principals ciutats nord-americanes pel que fa a fires. A l'Estat espanyol, destaquen els espais firals de València, Madrid i Bilbao, tres ciutats que competeixen amb Barcelona en un aspecte clau en el futur: la captació dels salons que es fan arreu d'Europa, i que, si l'oferta és bona, poden canviar el lloc de celebració.

PALAUS DE CONGRESSOS ARREU DEL MÓN

NOM	M ²	NOM	M ²
Hannover	495.265	Houston (Reliant Park)	119.258
Milà (Rho Pero)	345.000	Brusselles	116.137
Frankfurt/Main	321.754	Barcelona (Montjuïc)	115.000
Colònia	284.000	Milà (City)	115.000
Düsseldorf	252.214	Amsterdam (Amstel Vaart)	114.369
València	230.837	Brno	113.544
París expo	227.380	Poznan	113.100
Chicago	204.461	Essen	110.000
Birmingham	200.000	Moscú (VWZ)	108.500
Orlando (Orange County)	190.875	Bilbao	108.000
París-Nord	190.669	Shenzhen (SZCEC)	105.000
Las Vegas (L.V. Convention Center)	184.456	Lió	104.000
Bolonya	180.000	Shanghai (SNIEC)	103.500
Munic	180.000	Gènova	102.470
Berlín	160.000	Nova Orleans	102.230
Nuremberg	152.000	Londres (Earls Court/Olympia)	101.300
Madrid	150.000	Leipzig	101.200
Guangzhou (GICEC)	149.200	Parma	100.000
Bangkok (IMPACT)	140.000	Singapur (Expo)	100.000
Basle	131.000	Utrecht	100.000

Dades de l'1 de gener del 2006. Palaus més grans de 100.000 m². Font: AUMA

ministracions, es farà una inversió total de 368 milions d'euros en aquesta darrera fase dels treballs. La Generalitat hi aportarà 85 milions i 56 més els po-

saran l'Ajuntament de Barcelona, l'Ajuntament de l'Hospitalet, la Diputació de Barcelona i la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana.

Tot plegat permetrà construir un auditori i un gran aparcament, a més de reconvertir les façanes i ampliar dos dels pavellons, el 3 i el 4, fins al car-

rer de les Ciències. Aquesta ampliació està pendent de les converses amb els veïns de la zona, amb els quals s'ha d'arribar a un acord per traslladar els seus 104 habitatges a una altra zona molt propera, a tocar del mateix recinte firal.

Però més urgent que aquesta darrera fase, la Fira necessita que els treballs del metro permetin un accés ràpid entre els dos recintes, a més d'una bona connexió amb l'aeroport. Ara per ara, i en absència del metro, aquest enllaç se soluciona amb un autobús que fa de llançadora, però que és del tot insuficient. La inquietud per la manca del metro al recinte de la Granvia l'expressa en cada intervenció el president de la Fira, Josep Lluís Bonet. Segons la Generalitat, la L9, de nova creació, podria arribar cap al 2010 al recinte de Granvia. Més endavant, la línia 2 (la lila) també hi hauria d'arribar, i des d'aquest punt, també s'ha de fer una connexió a l'aeroport que encara no té data.

LA TRANSFORMACIÓ D'UN ESPAI FIRAL

Una maquinària que no s'atura

La Fira capta esdeveniments externs i n'organitza directament

O.R. / Barcelona
● La Fira de Barcelona organitza uns 80 salons (la xifra varia perquè alguns són de caràcter biennal) i rep prop de 3,5 milions de visitants cada

any. Per arribar a aquestes xifres, la maquinària humana i empresarial que hi ha al darrere és força complexa. Unes 300 persones treballen directament a Fira de Barcelona, que té

22 delegacions arreu del món i que organitza de manera directa aproximadament la meitat dels salons que es fan; els altres els organitzen empreses externes.

Reed Exhibitions és un exemple de multinacional especialitzada en l'organització de fires. El seu conseller i director general a l'Estat espanyol i Portugal, Francesc Carrió, assegura que «el que està creixent en l'àmbit internacional és el fet de captar fires que organitzen empreses, i en això tant Barcelona com Madrid ho tenen força bé».

Una prova que el sector va per aquí és el que ha passat els dos darrers anys a Barcelona. Les grans novetats en matèria de fires han vingut de la mà d'esdeveniments que es feien en altres ciutats i que organitzaven empreses externes, i que s'han traslladat a Barcelona. És el cas del saló de moda Bread&Butter, que se celebra aquesta setmana, i el 3GSM, dedicat a la telefonia mòbil, i que es farà al febrer. En els dos casos es tracta d'esdeveniments captats de l'exterior: el primer, de Berlín, on se celebrava fins fa poc, i el segon, de Canes, on es va fer fins l'any passat. «En aquest moment hi ha molta competència, perquè hi ha molta disponibilitat de recintes firals a tot Europa; indubtablement alguns tindran molts problemes», vaticina Carrió. Aquest directiu, responsable d'una de les fires més importants de Fira de Barcelona, Alimentària, té molt clar que en aquesta lluita «l'atractiu de Barcelona juga al seu favor, perquè els visitants, ja que han de fer feina, volen estar en una ciutat agradable on també s'ho puguin passar bé.»



Una de les darreres edicions del saló Alimentària de Barcelona. / JUANMA RAMOS

Barcelona o Madrid?

O.R. / Barcelona
● El debat sobre si és Madrid o Barcelona la ciutat més ben col·locada en el món firal és recurrent, però, segons Francesc Carrió, les característiques de les dues ciutats són diferents, i els tipus de salons que organitzen, també. Segons aquest expert, durant els anys noranta la millora de la situació econòmica a gran part de l'Estat, sobretot al sud, gràcies a les polítiques de redistribució, van fer que la centralitat geogràfica de Madrid la convertís en un punt interessant per a les fires que tenen un

caràcter estatal. Per Carrió, en canvi, el fet que «Barcelona sigui moda» situa la ciutat en molt bona posició a l'hora de captar fires internacionals «que es fan en altres llocs d'Europa, i on no acaben de funcionar del tot». Seria el cas del 3GSM, que es feia a Canes, on el recinte firal, segons Carrió, havia quedat petit per a un esdeveniment d'aquest tipus. El conseller delegat de Reed Exhibitions també adverteix, però, que Barcelona no es pot adormir en temes clau, com ara la millora de les connexions de metro a Granvia.

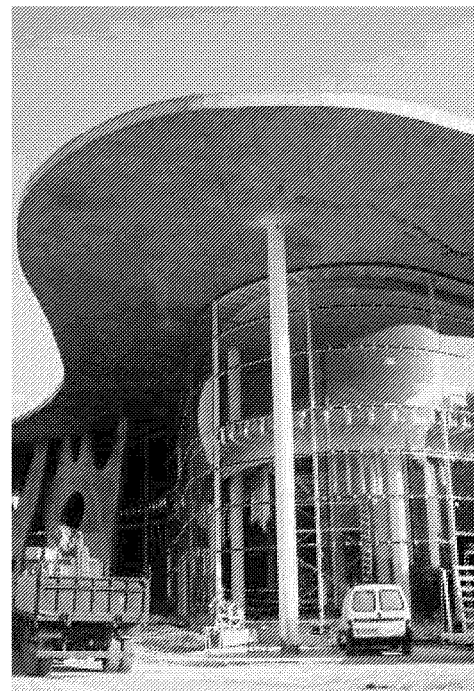
na i Reed Exhibitions. La fórmula combina, per tant, sector públic i privat. «És una bona fórmula que els darrers anys ens ha dut a una consolidació de la fira, la segona del món del sector alimentari, al darrere de la de Colònia», apunta Francesc Carrió.

Alimentària és també un exemple d'un altre fenomen creixent: l'exportació de les fires. «Actualment es fa un saló Alimentària a Portugal, un altre a Mèxic i un altre a l'Argentina, i ens

agradaria fer-ne un al Brasil», comenta Carrió. Aquests salons els organitza la mateixa societat, Alimentària Exhibitions, que d'aquesta manera exporta un saló nascut a Barcelona. «També és molt útil per augmentar el prestigi de l'Alimentària de Barcelona, que és com la casa mare», apunta. Aquesta activitat, l'exportació de salons d'èxit, es pot fer, segons Carrió, «quan hi ha una indústria local forta que hi dona suport i que

vol anar a l'exterior». A més d'Alimentària, un saló basat en la potent indústria alimentària catalana i espanyola, també ha fet salons a l'estranger el Meeting Point, concretament a l'Europa de l'Est.

La feina d'una saló com l'Alimentària, que es farà l'any que ve, comença un any i mig abans que se celebri», apunta Carrió; si, a més, hi ha rèpliques d'aquest saló a l'estranger, el treball és continu.



Els treballs de l'ampliació de la Fira. / GABRIEL MASSANA

L'heliport del nou recinte firal serà l'únic de Barcelona amb dues pistes

O. RIBET / Barcelona
● El terrat del pavelló 0, situat just al costat del vestíbul, és el lloc triat perquè una empresa holandesa especialitzada construeixi una instal·lació cada cop més necessària en recintes firals: l'heliport. Desplaçar-se en helicòpter pot semblar una cosa excepcional, però és d'allò més sol·licitat pels alts directius d'empresa. L'heliport tant pot servir per fer desplaçaments curts com per anar, per exemple, a diverses ciutats espanyoles. Tant és així, que, segons fonts de la Fira, uns dels que estan més contents que es construeixi un heliport al recinte de Gran Via són els responsables dels hotels de la zona, que hi veuen una oportunitat de fer negoci. Cal tenir en compte que a Barcelona només hi ha dos heliports per a vols comercials, el del port i el del RACC, i que aquest darrer té un caràcter semihospitalari. També hi ha heliports als hospitals, però aquests són exclusivament per a usos mèdics. A més, el de la Fira tindrà una característica que el fa especial, que són les dues pistes. Els altres heliports existents a la ciutat en tenen només una, de manera que la seva capaci-

tat de fer operacions d'enlairament o aterratge és més reduïda.

Aquests dies també es treballa intensament per tal que l'heliport del recinte firal de Gran Via funcioni el mes de maig coincidint amb el Construmat. A hores d'ara, no obstant això, no es pot assegurar si aquest objectiu s'aconseguirà. De totes maneres, cal tenir en compte que la construcció de l'heliport ja s'ha avançat, perquè de fet el finançament d'aquesta instal·lació formava part de la tercera i última fase de les obres del recinte de Gran Via, la que ha d'estar acabada el 2009. El que passa és que la construcció de l'heliport s'ha iniciat així que les obres del pavelló 0 ho han permès. Un pavelló 0 que, per cert, canviarà de denominació, i passarà a ser l'1 el mes de maig. Uns canvis de nom que afectaran també els altres pavellons. En la fase que s'iniciarà aquest mateix any i que acabarà el 2009, a banda d'ampliar dos pavellons (els actuals 3 i 4) i de construir un auditori de 2.350 places, es faran altres actuacions importants, com ara la connexió del vestíbul amb les estacions de metro i els aparcaments.