



Grúa sobre cadenas Manitowoc 2250 en Chernóbil.

Intergrúas 2000 sigue operando con éxito en Chernóbil

El sarcófago del reactor nuclear número 4 de Chernóbil es una 'obra maestra', la mayor estructura móvil del mundo: 32.000 toneladas que cubren una superficie de casi ocho campos de fútbol, empujadas sobre 300 m de railes hasta su emplazamiento final. Intergrúas 2000, empresa de referencia en el mercado internacional de la compra y venta de grúas y plataformas de segunda mano, tiene desde hace años una destacada presencia en el desarrollo de esta impresionante infraestructura.

En 2013, Intergrúas 2000 vendió y entregó en Chernóbil, en pleno conflicto ruso-ucraniano, a Novarka (consorcio Bouygues-Vinci) una plataforma aérea Wumag WT1000 de 100 metros.

Plenamente satisfecho con esta primera operación, Novarka alquiló a esta misma empresa en 2016 otra plataforma aérea Bronto Skylift S101HLA, también de 100 metros, la cual durante 8 meses, 24 horas al día y 7 días a la semana, ha participado en los trabajos de terminación del sarcófago.

En 2017, Novarka reiteró su confianza en Intergrúas 2000, encargándole la gestión de venta del parque de 16 grúas de cadenas y móviles lentas que sirvieron para edificar esta cúpula gigante. Se empezó con la venta de un lote de tres grúas de cadenas: una Manitowoc 2250, una Sennebogen 5500 y una Kobelco 7200. Estas grúas se vendieron, puestas en destino, a la principal empresa de alquiler de grúas en Marruecos, Eurogrues Maroc, ubicada en Casablanca. Se tuvieron que identificar, despachar, transportar, almacenar, asegurar, fletar, cargar y descargar 113 piezas, pesando un total de 720 toneladas y ocupando 1.850 m³.

Después de las negociaciones comerciales, vino la etapa administrativa, que conllevaba complicaciones notables como las originadas por el propio lugar donde se trabajaba. Las máquinas se encontraban en un país heredero de una burocracia poderosa y en una zona altamente controlada en todos sus procesos.

Fueron importadas temporalmente por la estructura estatal concesionaria del complejo nuclear de Chernóbil y posteriormente transferidas a Novarka. "El vendedor no era el importador. Tardamos cuatro semanas en cumplir todas las formalidades de reexportación, entre las cuales se encontraban las de aduanas y decontaminación", señalan desde Intergrúas 2000.

Se necesitaron 40 camiones, con una rotación de tres a cuatro camiones, para transportar las tres grúas al puerto de Gdynia, en Polonia, en pleno invierno y por carreteras que se encuentran entre las más peligrosas de Europa.



Carga de las tres grúas en el buque en el puerto de Gdynia, en Polonia

El tránsito por la frontera ucraniana-polaca dificultó la logística con una espera de entre dos y cuatro días. Pero antes, hubo que pelear duro para conseguir los permisos especiales para cruzar Polonia en la segunda mitad del mes de diciembre, a solamente diez días de las fiestas navideñas.

“Nuestros esfuerzos no llegaban a su fin. El acceso al puerto de Gdynia se hace por un puente con capacidad máxima autorizada de 60 ton. Y teníamos dos piezas, las maquinas bases de la Kobelco 7200 y de la Manitowoc 2250, de 40 y 50 toneladas. Tuvimos que encontrar y mandar un ingeniero para peritar el puente, emitir un informe y luego negociar el paso por el puente con las autoridades locales. Y por si esto no fuera suficiente, tres días antes de embarcar en el buque que habíamos reservado, el armador, sin explicación ninguna, canceló el flete contratado. Más de una semana de búsqueda y negociaciones fue necesario para encontrar otro flete directo para Casablanca, pero con las repercusiones financieras inherentes a la situación”, añaden desde Intergrúas 2000.

El remate final vino con la fuerte tormenta que se produjo en esta parte del Atlántico a mitad de enero. En plena descarga en el muelle, el barco rompió sus cuatro amares, debido al fuerte oleaje dentro del puerto de Casablanca, aparentemente no preparado para afrontar tormentas de este calibre. Las autoridades portuarias expulsaron todos los barcos del puerto y lo cerraron durante tres días.

A pesar de todas estas peripecias, las tres grúas llegaron perfectamente a su destino el 16 de enero, con solo 15 días de retraso respecto al compromiso asumido. “Fue una operación importante que se pudo desarrollar eficazmente, gracias a la profesionalidad y la tenacidad de todo el equipo, desde el propietario Novarka hasta el comprador Eurogrues Maroc, incluyendo los dos agentes, de transporte, la empresa ucraniana ELD Logistics, y marítimo, el francés ATM Solutions, que han hecho lo máximo para optimizar esta operación, y nosotros como compra-venta”, concluyen desde Intergrúas 2000. •



Grúa sobre cadenas Kobelco 7200 en Chernóbil.

