



INSTITUTO PORTUARIO DE ESTUDIOS Y COOPERACIÓN  
DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

**APLICACIÓN  
CRITERIOS DE  
CALIDAD DE LAS  
"ADM" APLICADOS A  
LAS TERMINALES  
TMCD VISITADAS  
( ENTREGABLE 3 )**



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

## INDICE

1.	Introducción.....	3
1.1.	Que es una Autopista del Mar .....	3
1.2.	Informe de Puertos del Estado .....	4
1.3.	Terminales visitadas .....	6
2.	Aplicación de los Criterios de Calidad de las "AdM" a las Terminales TMCD visitadas .....	8
2.1.	Eslabón Terrestre .....	8
2.1.1.	Infraestructuras .....	8
2.1.2.	Operativa .....	9
2.2.	Eslabón Puerto .....	9
2.2.1.	Infraestructuras .....	9
2.2.2.	Operativas.....	11
2.2.3.	Servicios externos.....	13

---

## 1. INTRODUCCIÓN

---

### 1.1. Que es una Autopista del Mar

El Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) es uno de los objetivos principales de la política de transporte de la Unión Europea que pretende reequilibrar el reparto modal del transporte de la mercancía cada vez más dominado por el modo carretera.

Una de las acciones emprendida por la Unión Europea para conseguir el objetivo anteriormente citado es el impulso y desarrollo de las llamadas "Autopistas del Mar" (AdM).

El concepto de "AdM" fue introducido por la Unión Europea, por primera vez, en el Libro Blanco publicado en 2001 refiriéndose a ellas como a *"...servicios marítimos que permitan eludir los puntos de congestión que representan los Alpes o los Pirineos..."*.

En junio de 2003 el Grupo de Alto Nivel presidido por Karel Van Miert (Grupo Van Miert) incorpora las "AdM" a las "Redes TransEuropeas" (TEN-T) estableciendo que *"... la función de una verdadera "AdM" consiste en reemplazar a las autopistas terrestres, ya sea para evitar la saturación de los corredores terrestres, ya sea para acceder a países separados de la Unión Europea por el mar..."*.

En Octubre de 2003, y tras la revisión del Grupo de Alto Nivel, la Comisión Europea incluye las "AdM" dentro de los proyectos prioritarios (quick-start list). La actuación 21 del Programa TEN-T prevé el desarrollo de "AdM" en cuatro zonas marítimas europeas (Atlántico, Báltico, Mediterráneo Occidental y Mediterráneo Oriental), separadas pero contiguas.

Los países Bálticos fueron los primeros en presentar un documento para el desarrollo de "AdM" en el marco del Programa TEN-T. El resto son cosas de estos días. España y Francia han firmado en junio de 2006 un Convenio para la creación de una Comisión Intergubernamental hispano-francesa para proponer una selección de proyectos de autopistas del mar entre España y Francia con el objetivo de poner en marcha un servicio antes de final de 2007. Lo mismo se está planteando entre España e Italia y España y Francia en el ámbito de las "AdM" del Mediterráneo Occidental.

Como dicho anteriormente las "AdM" aparecen como una solución o alternativa a la congestión de las carreteras europeas sobre todos en aquellos puntos críticos como los pasos montañosos o las carreteras del Centro de Europa.

En realidad las "AdM" representan algo más complejo y completo. Son servicios puerta a puerta con una alta relación calidad/precio que van desde la recogida de la mercancía en origen hasta la distribución final en destino, pasando por las terminales marítimas y los centros logísticos intermedios.

La definición de las AdM sería:

*“La red transeuropea de autopistas del mar tendrá por objeto concentrar flujos de mercancías en itinerarios logísticos de base marítima, con objeto de mejorar las actuales conexiones marítimas o establecer nuevas conexiones viables, regulares y frecuentes para el transporte de mercancías entre estados miembros, a fin de reducir la congestión vial o mejorar el acceso a las regiones y los estados insulares y periféricos”.*  
Decisión 884/2004/CE

Para asegurar un servicio de este tipo y con tal calidad, las “AdM” deberán cumplir con unos requisitos mínimos que les diferencie de un normal servicio de TMCD. Los requisitos a los que se hace referencias son principalmente los siguientes:

- Frecuencia, regularidad y continuidad de los servicios a lo largo de toda la cadena puerta a puerta con parámetros de eficiencia comparables a la carretera
- Coste “puerta a puerta” competitivo con la alternativa solo carretera
- Plazos de entrega comparables con la alternativa solo carretera
- Simplicidad documental y administrativa

Para conseguir estos estándares de calidad se considera que hay que trabajar principalmente en los siguientes aspectos:

- Terminales bien dimensionadas y seguras
- Instalaciones y equipamiento eficaces
- Servicios portuarios eficaces
- Adecuadas conexiones puerto-hinterland
- Buques adecuados
- Sistemas de información avanzados incluyendo tracking and tracing de la carga
- Procedimientos aduaneros y de inspección fronteriza simplificados y armonizados
- Seguridad marítima

Solo aquellos servicios TMCD que cumplan con los estándares mencionados podrán optar a convertirse en “AdM” y beneficiarse de las ayudas y fondos europeos o estatales destinados al desarrollo de las mismas.

## 1.2. Informe de Puertos del Estado

En julio de 2004 Puertos del Estado encargó a la Consultora Spim redactar un documento en el cual se identificaran aquellos parámetros que deberían caracterizar una “AdM” y sobre todo en el cual se

proporcionara una serie de indicadores objetivos y medibles a través de los cuales se pudiera examinar un servicio TMCD y evaluarlo de cara a ser una "AdM".

Para cada indicador se establecieron unos estándares mínimos que, si verificado, permitirían afirmar que el servicio analizado es un servicio de calidad y por lo tanto catalogarse como "Autopista del Mar".

El objetivo del encargo era proporcionar a los puertos, Agentes de la Comunidad Portuaria y Operadores Marítimos, interesados en formar parte de este tipo de servicio, un esquema claro y universal que les permitiera evaluar sus instalaciones y servicios y, posteriormente, mejorarlos y optimizarlos.

En el Informe la cadena puerta a puerta se divide en cinco eslabones:

- Eslabón terrestre en origen
- Eslabón Puerto de origen
- Eslabón Transporte marítimo
- Eslabón Puerto de destino
- Eslabón terrestre en destino

Para cada uno de los eslabones se han establecido una serie de parámetros que es necesario considerar para la calificación de un servicio TMCD como "AdM"

Estos parámetros se agrupan en cinco áreas diferentes:

- Infraestructuras e instalaciones
- Operativa
- Servicios externos
- Flujo de la Información
- Costes

El proyecto "Estudio sobre requisitos de una Terminal para servicios de TMCD" cuenta con una actividad, "Aplicación de los Criterios de Calidad de las Autopistas del Mar a las Terminales TMCD", durante la cual se prevé analizar los parámetros proporcionados por el Informe, seleccionar aquellos que atienden al estudio y que mayormente influyen en el diseño y operativa de una terminal TMCD y comprobar cuales de ellos se cumplen, cuales no se cumplen y como implementarlos en las Terminales visitadas.

Antes de seguir con el análisis de como las terminales visitadas cumplen con los criterios, cabe destacar que no todos los eslabones o parámetros considerados por el Informe de EPPE se contemplan en el presente documento. El eslabón transporte marítimo no es tema del estudio y por lo tanto no se ha

considerarán a la hora de realizar el análisis. Asimismo no se ha tenido en cuenta la parte relativa a los costes que, al igual que la anterior, no atiende al estudio.

### 1.3. Terminales visitadas

Las Terminales dedicadas al TMCD representan el interfaz y punto de enlace entre el modo de transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y marítimo y, por lo tanto, de su ubicación, diseño, tamaño, instalaciones y gestión depende el éxito de la cadena intermodal puerta a puerta.

Para llevar a cabo el proyecto "Estudio sobre requisitos de una terminal para servicios de TMCD" se visitaron una serie de Terminales que, tanto por ubicación geográfica, como por tráfico atendido y países de origen-destino de los mismos, pudieran ofrecer una fotografía completa y clara de la situación actual del TMCD en España.

Las terminales seleccionadas y posteriormente visitadas, como ya mencionado anteriormente, fueron:

- Valencia Terminal Europa (Puerto de Valencia)
- Termicar Bilbao (Puerto de Bilbao)
- Terminal ro-ro Puerto de Santander (Puerto de Santander)
- AutoTerminal Barcelona (Puerto de Barcelona)
- Grimaldi Logística (Puerto de Barcelona)
- Terminal ferry y ro-ro Puerto de Algeciras (Puerto de Algeciras)

Con respecto a la posición geográfica, Valencia Terminal Europa, Grimaldi Barcelona y Autoterminal se encuentran en la costa mediterránea, Termicar Bilbao y la Terminal ro-ro de Santander en el arco atlántico y Algeciras en las proximidades del estrecho de Gibraltar.

En cuanto a tráfico, en las terminales de VTE y de Acciona Trasmediterránea de Algeciras y Barcelona, donde opera Grimaldi Barcelona, se mueven plataformas y unidades ro-ro, en Termicar Bilbao y Autoterminal Europa se manipulan exclusivamente vehículos (coches, furgonetas, etc.) y en la Terminal Ferry de Algeciras plataformas y tráfico de pasaje.

Finalmente, en cuanto a tipo de líneas, tenemos que VTE y Grimaldi Barcelona proporcionan servicios ro-ro de líneas regulares con puertos italianos, Termicar Bilbao y Santander servicios car-carriers con los puertos del Norte Europa e Inglaterra, la terminal Ferry de Algeciras servicios ro-pax con el Norte de África (Ceuta y Tánger) y Autoterminal Barcelona enlaces con los principales puertos del Mundo.

Además que para realizar el documento “Estado del arte” de las instalaciones TMCD españolas, la información recaudada durante las visitas nos ha permitido, tomando como referencia el Informe elaborado por EPPE, examinar la condición de estas instalaciones de cara a la posibilidad de convertirse en origen-destino de potenciales Autopistas del Mar (AdM).

En el presente documento, siguiendo el guión del Informe anteriormente mencionado, se pretende evaluar la posibilidad de cada terminal visitada a optar al estatus de “Terminal AdM” y, cuando no lo sea, proporcionar medidas correctivas, tanto en infraestructura como en operativa u organización, para que pueda invertirse la tendencia.

Los eslabones del Informe considerados a la hora de realizar el análisis han sido:

1. Eslabón terrestre
2. Eslabón Puerto

El tercer eslabón del Informe, el eslabón transporte marítimo, se ha descartado dado que no es un tema central del estudio.

Dentro de estos dos eslabones se han evaluados las terminales desde una triple perspectiva:

- A. Infraestructura
- B. Operativa
- C. Servicios

---

## 2. APLICACIÓN DE LOS CRITERIOS DE CALIDAD DE LAS "ADM" A LAS TERMINALES TMCD VISITADAS

---

### 2.1. Eslabón Terrestre

#### 2.1.1. Infraestructuras

##### *Accesos interno y externos*

La eficacia y eficiencia de las operaciones que se realizan en ella dependen, en gran medida, de la disponibilidad de buenos accesos, tanto por carretera como por ferrocarril. Estas vías de conexión deben asegurar un rápido acceso a la red de alta capacidad y ofrecer un nivel de servicio (nivel B durante el 85% del tiempo) que evite congestión en la circulación.

Las vías que enlazan los puertos visitados con la red de alta capacidad son vías de doble sentido de circulación con dos carriles por sentido y no suelen atravesar núcleos urbanos. A pesar de eso, dado el importante volumen de tráfico que caracteriza los puertos examinados y el número de vehículos que entran y salen, el nivel de servicio de las vías, sobre todo durante las horas de mayor tráfico, no asegura, en la mayoría de los casos una circulación fluida y continua y de todas formas no un nivel B. Hay que tener en cuenta, a este propósito, que estas son las únicas conexiones del puerto con el exterior y que por lo tanto se utilizan para la entrada y salida de todos tipos de tráfico, tanto ro-ro, como contenedores, como graneles.

El caso del puerto de Valencia es emblemático. El puerto cuenta con solo un acceso, el Sur, y todos tipos de tráfico para entrar y salir deben pasar por él, en detrimento de la fluidez de la circulación.

En el interior de los puertos, las vías que conectan la Terminal TMCD con la entrada al recinto portuario también son de doble sentido de circulación y con más de un carril por sentido. Están dotadas de buena señalización, tanto vertical como horizontal, que permite llegar a las Terminales rápidamente. Al igual que en las vías que conectan la red viaria de alta capacidad con el puerto, también en este tramo se asiste, durante las horas punta, a problemas de tráfico y congestión.

Generalmente las terminales visitadas cumplen con los requisitos de dimensiones, número de vías y señalización propuestos por el Informe de EPPE. En parte deficitario, por lo menos en horas y días puntuales, resulta ser el nivel de servicio de las vías que puede que no aseguren el nivel B auspiciado.

El punto crítico de las terminales visitadas, de todas formas, ha resultado ser, sin duda, el tema de los accesos por ferrocarril. Las únicas terminales con ramales ferroviarios en su interior resultan las terminales de coches, mientras en aquellas dedicadas al tráfico de plataformas o, en general, a carga rodada, no hay ramales.



## 2.1.2. Operativa

### *Entrada-salida puerto*

Este apartado se refiere a la fase previa a la entrada a la terminal. El informe propone que los puertos con terminales origen-destino de "AdM" cuenten con una segmentación del tráfico en la entrada con ingreso preferente para los vehículos dirigidos a la Terminal "AdM" y con un sistema de identificación de los vehículos para que no haga falta comprobar, y por lo tanto detener la circulación, que el vehículo realmente se dirija a la terminal.

Las terminales visitadas faltan tanto del primero como del segundo sistema. El ro-ro, por lo menos de momento, todavía no representa un tráfico tan importante como para justificar la implementación de las dos herramientas.

## 2.2. Eslabón Puerto

### 2.2.1. Infraestructuras

#### *Control de acceso*

La zona de entrada y salida de mercancías representa el interfaz de la Terminal con el sistema de transporte terrestre. El objetivo de este subsistema es permitir la entrega (salida) o recepción (entrada) de las mercancías en las mejores condiciones de seguridad para la Terminal, la mercancía y los transportistas y agilizar el intercambio de información que estas operaciones precisan.

La gran mayoría de terminales TMCD visitadas cuenta con una única puerta que se utiliza tanto para la entrada como la salida de la Terminal. Es el caso de Valencia Terminal Europa y de las Terminales de Bilbao y Santander. En Autoterminal Barcelona, por el contrario, los tráfico de recepción y entrega resultan separados y por lo tanto hay dos pasos, una para la entrada y otra para la salida.

Cabe destacar que no suele haber separación del tráfico en función del destino (comunitaria, países terceros, etc.), del tipo (vehículos, contenedores o plataformas) o de la naturaleza (peligrosa, refrigerada, etc.) de la mercancía.

Las puertas son de tipo convencional, sin la incorporación de elementos tecnológicos o procesos automatizados. Generalmente cuentan con una cabina con ventanilla, a través de la cual el administrativo de puerta o confronta portuario se comunica con los conductores de los vehículos que entran y salen de la terminal, y con vallas mecánicas por medio de las cuales, tras comprobación de la información facilitada, se permite la entrada-salida de los usuarios y se asegura la seguridad de la terminal.

#### *Seguridad*

Una característica común a todas las terminales visitadas es la importancia que se da a la seguridad. Las terminales suelen estar totalmente valladas y tener restringido el acceso solo al personal autorizado o a sus usuarios. Además las explanadas cuentan con iluminación y circuito de cámaras activo las 24 horas del día. También hay que destacar la presencia de un servicio de vigilancia, generalmente subcontratado por las empresas estibadoras, que controlan y vigilan la mercancía y los vehículos que pasan por la explanada.

#### *Ordenación áreas*

Las terminales cuentan con una ordenación de las áreas propia. Las características principales de la zona de almacenamiento son la flexibilidad y versatilidad. Las diferentes áreas que componen la explanada deben poderse ampliar, reducir o cambiar de uso rápidamente en función del tipo de tráfico y de su volumen. Por lo tanto, como mencionado anteriormente, hay una ordenación de zonas de uso, pero especial. El fijar zonas para un uso determinado puede, de hecho, llevar a la infrautilización de la explanada, con zonas vacías en algunos momentos y zonas insuficiente en otros.

#### *Dimensión "slots"*

En cuanto a los "slots" destinados al almacenamiento de la carga, hay que distinguir entre los para coches de aquellos para las plataformas o camiones. Los primeros miden 5x2,5 mientras los segundos 16x3 metros. El Informe propone "slots" de al menos 3,5 metros de ancho. Los "slots", así como indicado en el Informe, suelen estar señalizados con pintura y numerados.

#### *Numero "slots"*

El Informe de EPPE propone que la terminal cuente con un numero de "slots" dos veces y media superior que la capacidad del mayor buque atendido.

Tras las visitas realizadas se han detectados casos en los que la falta de plazas puede convertirse en un serio inconveniente para la gestión y organización de la terminal. La falta de espacio, en primer lugar se refleja en la gestión de la entrada. La terminal no permite la entrada a los camiones si no hay "slots" a disposición. Como consecuencia, los transportistas están obligados a aparcar su camión en las proximidades de la terminal (carretera de acceso a la terminal) estorbando la circulación, la salida y la entrada a la terminal.

El segundo inconveniente debido a la falta de espacio está relacionado con la responsabilidad y seguridad de la mercancía. Surge un problema de seguridad dado que fuera de la terminal no hay ni vigilancia, ni cámaras, ni iluminación y, consecuentemente un problema de responsabilidad en cuanto el camión aparcado fuera de la terminal y su carga queda bajo responsabilidad del transportista.

#### *Viales*

Con respecto a las vías de circulación, las terminales cuentan con dos tipos de vías, las principales, reservadas exclusivamente a la circulación, y las secundarias, delimitadas por las filas de vehículos almacenados, y destinadas a las maniobras necesarias para recoger o posicionar el vehículo en su "slot". Las principales suelen medir más de los 10 metros indicados en el Informe de EPPE, mientras las calles secundarias, en el caso de terminales de coches, miden 5 metros de ancho y, en el caso de plataformas, 6-8 metros.

### *Circulación*

Cualquiera sea el tipo de terminal (coches, plataformas, camiones completos, etc.) no hay ordenación o separación de la circulación en función del tipo vehículo o mercancía.

### *Rampas*

Hay que distinguir entre dos tipos de rampas, las fijas y las flotantes. Las fijas están enganchadas y inmovilizadas a la estructura del muelle y las utilizan las terminales de los puertos del Mediterráneo que no se ven afectados por problemas de mareas y corrientes. Las flotantes son rampas que, por sus características, pueden moverse y maniobrarse adaptándose a los cambios de ordenación física de la Terminal y climáticos que se producen durante su actividad. Las rampas flotantes son típicas de aquellos puertos que sufren importantes y periódicas variaciones de marea como los puertos ubicados en el Arco Atlántico. En ambos casos, tanto en las terminales del Mediterráneo como atlánticas, las rampas miden al menos 25 metros, permitiendo la carga y descarga simultánea y cuentan con pavimento antideslizante. La instalación de las rampas la realiza la misma tripulación del buque que atracaba que comprueba también la correcta instalación.

### *Ubicación*

Las terminales visitadas se encuentran todas en las proximidades del muelle de atraque de los buques atendidos.

## 2.2.2. Operativas

### *Entrada-salida Terminal*

La mayoría de las terminales TMCD visitadas cuenta con una única puerta que se utiliza tanto para la entrada como la salida de la Terminal. Es el caso de Valencia Terminal Europa y de las Terminales de Bilbao y Santander. En Autoterminal Barcelona, por el contrario, los tráficos de recepción y entrega resultan separados y por lo tanto hay dos puertas, una para la entrada y otra para la salida.

A pesar del reducido número de puertas, de la ausencia de separación o ordenación del tráfico en función del destino del tipo o de la naturaleza) de la mercancía y que las puertas no incorporan elementos tecnológicos o procesos automatizados, el tiempo de espera para los camiones que entran no suele

sobrepasar los 5 minutos indicados en el Informe, aunque, en casos excepcionales, pueden verificarse demoras más importantes.

Los tiempos de demora no dependen de la ineficiencia de las operaciones en puerta sino más bien de la falta de "slots" en la terminal. Es lo que ocurre, por ejemplo, en Terminal Valencia Europa. Las colas de camiones que se forman en la entrada se producen por la indisponibilidad de plazas tanto en la zona de "stock", donde se aparcen las plataformas a la espera de embarcarse, como en el FPR, donde se posicionan los car-carriers para cargar y descargar vehículos.

En el caso de las Terminales ferry, los tiempos de espera de los vehículos de pasaje exceden con diferencia los tiempos indicados anteriormente.

#### *Almacenamiento*

##### *- Asignación "slots" y gestión de la explanada*

Las terminales visitadas no cuentan con herramientas informáticas que permitan controlar el estado del patio o verificar la disponibilidad de los "slots", la posición de las plataformas, etc. Algunas terminales, como Autoterminal Barcelona y Termicar Bilbao han empezado a implantar la tecnología RFID en algunas zonas de la explanada. Además las terminales no cuentan con un sistema informático para la asignación del "slot", sino que es el conductor que posiciona la plataforma en función del espacio a disposición.

##### *- Closing time*

En las instalaciones visitadas las plataformas tienen que estar en la terminal al menos 6 horas antes de la salida del buque, mientras los camiones completos 2 horas antes. Aunque las terminales recomienden los horarios anteriormente mencionados para llevar a cabo la operativa de embarque y desembarque, en la práctica el closing time resulta ser mucho más ajustado, llegando a ser de 2-3 horas antes de la salida del buque para las plataformas y 30 minutos -1 hora para los camiones completos. Es el caso de Grimaldi que opera en la terminal ACCIONA Trasmediterránea de Barcelona.

La realidad difiere bastante con los tiempos auspiciados por el informe de EPPE, que recomienda 30 minutos para las plataformas y solo 15 minutos en el caso de embarque de camiones completos.

#### *Embarque y desembarque*

##### *- Mano*

Las manos prestan servicio las 24 horas al día, según turnos diarios de 6 horas que afectan en gran medida la flexibilidad horaria de la mano. En cuanto a su composición, esta varía en función del tipo de carga a manipular. Independientemente del tipo de carga, hay un dimensionamiento mínimo (número mínimo de estibadores) que suele exceder las necesidades reales de mano de obra.

### *- Equipos de manipulación*

El equipamiento utilizado para la manipulación de la carga en las Terminales ro-ro visitadas varía en función del tipo de tráfico atendido y de su volumen.

Las terminales de vehículos no tienen un equipamiento especial dado que la estiba y desestiba, carga y descarga y movimientos internos a la Terminal de la carga (vehículos, furgonetas, etc..) se realizan sin el auxilio de medios mecánicos.

Las terminales que mueven plataformas cuentan con una flota de cabezas tractoras para llevar a cabo las operaciones de rastreo, embarque y desembarque de la carga. El número de cabezas empleadas varía en función del número de buques que atracan simultáneamente y del número de plataformas a embarcar y desembarcar.

Para la manipulación de los contenedores, las terminales utilizan una flota de carretillas elevadoras (generalmente reachstaker) para las operaciones de carga y descarga y "Mafi Rolltrailer System" para los movimientos dentro de la Terminal y el embarque y desembarque. Cabe destacar que los rolltrailers utilizados son de propiedad del armador del buque que proporciona el servicio y no de la terminal.

Independientemente del tipo de carga a manipular, generalmente el número de medios utilizados es suficiente para asegurar la carga y descarga del buque con dos turnos de la mano (6+6 horas).

#### **2.2.3. Servicios externos**

El Informe propone que el tráfico TMCD tenga prioridad con respecto a los demás tráficos en cuantos a servicios prestados. La situación en las terminales visitadas es la siguiente:

- **Practicaje:** en el caso de servicios TMCD, aunque se contemple la posibilidad de conceder exención del servicio y a pesar de que las líneas marítimas proporcionadas suelen ser regulares (realizan siempre el mismo trayecto) y que el Capitán conozca suficientemente bien los puertos de origen y destino, el practicaje resulta prácticamente inevitable. La única terminal visitada en la cual se prescinde del servicio es Grimaldi Barcelona. Dependiendo del tipo de línea (línea regular) y de la experiencia del capitán del barco, que anteriormente debe haber aprobado un examen que le dispense del auxilio del servicio, en Grimaldi Barcelona se prescinde de la prestación del practicaje. No hay prioridad para el tráfico TMCD.
- **Remolque:** La gran mayoría de los buques utilizados en líneas TMCD, dadas sus dimensiones y maniobrabilidad, no precisan utilizar remolcadores. A pesar de eso, y a pesar que el capitán del buque, la persona encargada de solicitar el servicio, no lo considere necesario el uso del servicio se impone. En las terminales TMCD visitadas, dependiendo del tamaño del buque que se atiende,

suele prescindirse de este servicio. Es el caso, entre otro, de Valencia Terminal Europa, Grimaldi Barcelona, Autoterminal y Termicar Bilbao. No hay prioridad para el tráfico TMCD.

- Amarre y desamarre: este servicio no precisa calificación ni experiencia muy compleja y muchas navieras podrían prestarlo a sus buques con su personal de tierra con consecuente ahorro de costes. A pesar de esto, eso no se verifica y se contratan a los amarradores del puerto. No hay prioridad para el tráfico TMCD.
- Servicios a los transportistas: de todas las terminales visitadas, únicamente Valencia Terminal Europa y la Terminal Ferry de Algeciras proporcionan algún tipo de servicios complementarios a los transportistas, en definitiva los principales clientes de este tipo de instalaciones. La primera ofrece un servicio de reparación urgente para las plataformas y las cabezas tractoras que se embarcan, mientras la segunda cuenta con instalaciones con bares, aseos con duchas y sala de descanso para hacer más amena la estancia de los transportistas en la terminal durante la espera del embarque.

