

**ANEP****UTU****DIRECCIÓN GENERAL
DE EDUCACIÓN
TÉCNICO PROFESIONAL****DIRECCIÓN TÉCNICA DE GESTIÓN ACADÉMICA
DEPARTAMENTO DE DISEÑO Y DESARROLLO CURRICULAR**

		PROGRAMA			
		Código SIPE	en	Descripción en SIPE	
TIPO DE CURSO		050		Tecnólogo	
PLAN				2024	
SECTOR DE ESTUDIO				52A	
ORIENTACIÓN				Logística	
MODALIDAD		-----		Presencial/Semipresencial/Virtual	
AÑO		-----		2024	
TRAYECTO		-----		-----	
SEMESTRE					
MÓDULO		-----		1	
ÁREA DE ASIGNATURA					
ASIGNATURA				Introducción a la logística y la cadena de suministro	
ESPACIO o COMPONENTE CURRICULAR		-----			
MODALIDAD DE APROBACIÓN					
DURACIÓN DEL CURSO		Horas totales:	Horas semanales:	Cantidad de semanas:	
Fecha de Presentación:	Nº Resolución de DGETP	Exp. Nº	Res. Nº	Acta Nº	Fecha __/__/__

1. ANTECEDENTES

En la actualidad del siglo XXI, las disciplinas asociadas a un componente tecnológico afrontan cambios significativos, en especial, y sobre todo, en lo relativo a los conceptos integrales de la logística y la cadena de suministro (hallándose desplazados de un ámbito de sola teorización a otro de operatividad organizacional plena, aunque ciñéndose las organizaciones de trabajo, de industria y de comercio, necesariamente, a las exigencias internacionales habidas en cuanto a la certificación de productos, de soluciones y de sistemas de gestión, o incluso de habilidades personales, a partir de sistemas de referencia reconocidos y de clase mundial). La logística y la cadena de suministro como disciplina orientada a lo técnico y lo tecnológico de sus operaciones, ocupa en las diversas organizaciones de trabajo, de industria y de comercio, incluso en la estructura estatal, una función primordial de accesibilidad a los mercados, les proporciona instrumentalidad en cuanto a la posterior y necesaria concisión de sus operaciones, así como la necesaria evidencia —a través de su capacidad de proveer, suministrar y facilitar medios— para el análisis sistemático de un marco de totalidad de procesos que conforman la estructura organizacional de sus eslabones asociados (e.g., como *regressus*, en lo atinente a la gestión del flujo de información que retorna de la clientela hacia las fuentes aplicadas para satisfacer su exigencia de productos). En esto, se hallan involucrados tanto proveedores como clientela que se corresponden con la dinámica de flujo de productos en mercados nacionales o internacionales (siendo significativa a su vez la orientación de las empresas a cierta jerarquización y exigencia de sus operaciones de distribución). Esta disciplina de logística y de cadena de suministro, como elemento de abarque integral de la observación o supervisión del desarrollo de las operaciones de mercado, universalizada para una totalidad de empresas y de sectores económicos, se genera a partir de la alta relevancia que posee la aplicación de conceptos matemáticos adecuados, en diversas situaciones operativas, para con efectividad interpretar, planear y reorganizar la logística integral operacional a partir de distintos marcos organizacionales que hayan de requerir las empresas. Se abarca tanto el servicio al cliente como hasta el mismo transporte de cargas, o la cuestión del almacenamiento, &c. El objetivo último es el de brindar los mejores resultados de operación y de rentabilidad, en un marco de integridad, innovación y desarrollo, a partir del saber prever en un plano económico y de toma de decisiones.

2. FUNDAMENTACIÓN DE LA ASIGNATURA

En un entorno de relaciones complejas de mercado, de internacionalización del capital y las inversiones, de alta competitividad sectorial, además, las organizaciones de trabajo, de industria y de comercio requieren de efectivamente poder contar con personal altamente profesionalizado en la operativa logística y de la cadena de suministro. Esto, para operar de manera eficaz y eficiente en los eslabones asociados a un mercado (su necesidad se constata, y sustantivamente, e.g. en cuanto al requerimiento formativo de mandos medios, incluso, a partir de las exigencias de profesionalización que impelen los propios conglomerados de empresas de ámbito común, en cada uno de los *clústeres* comprometidos con el desempeño logístico y de cadena de suministro). El estudiante que se profesionaliza en este ámbito de operaciones de mercado, es responsable de diseñar estrategias de múltiple alcance operativo, para la gestión de inventarios, la planificación de rutas de distribución, la coordinación con proveedores, la optimización de flujos de mercancías, &c. La logística y la cadena de suministro como disciplina técnica es un ámbito de alta formación profesional para el estudiante y de desarrollo del trabajo

colaborativo. Se le brinda al estudiante la oportunidad académica de que incorpore a su logro educativo un hecho de aprendizaje relativo a habilidades y conocimientos ciertamente significativos para el mercado y para un mundo del trabajo en el que debe expandir sus oportunidades laborales. Asimismo, les permite comprender la importancia de la gestión eficiente de los recursos, la colaboración y coordinación entre los diferentes actores de la cadena de suministros en especial las actividades que comprenden la logística propiamente dicha.

3. PROPÓSITOS DE LA UNIDAD CURRICULAR

- Identificar la relevancia de la cadena de suministro en las operaciones de asociación estratégica de productos de empresas y mercados
- Resolver, en el proceso operativo entre eslabones de la cadena de suministro, la comprensión de los valores técnicos de la logística en cuanto a su capacidad de proporcionar medios para realizar desplazamiento y entrega de productos
- Reconocer los componentes y las funciones de cada componente de la cadena de suministro
- Delimitar el universo de operativos que específicamente resuelven diferentes cuestiones logísticas atinentes con el suministro

4. COMPETENCIAS A TRABAJAR EN LA UNIDAD CURRICULAR

Competencias Básicas (para adecuación a modalidad de especialización, módulo 1)	Competencias Genéricas (para adecuación a modalidad de especialización, módulo 1)	Competencias Profesionales (específica a UC de módulo 1, respecto de modalidad de especialización)
<p><u>Pensamiento crítico</u></p> <p>-Desarrolla procesos intelectuales que involucran la interpretación, el análisis y la reflexión a través de la valoración y la expresión de juicios razonados.</p> <p>-Accede y amplía los saberes específicos, los cuales se exteriorizan con solidez argumentativa en un marco dialógico de respeto.</p> <p>-Amplía reflexión acerca del entorno comercial y de su resolución de problemas cotidianos.</p> <p><u>Científica, técnica y tecnológica</u></p>	<p><u>Pensamiento analítico e innovación</u></p> <p>-Desarrolla los procesos de indagación, investigación y reflexión obteniendo evidencias para identificar, modelar y construir soluciones a problemas o desafíos mediante acciones que propendan al desarrollo sostenible.</p> <p>-Reconoce procesos de indagación, investigación y reflexión.</p> <p>-Identifica dimensiones de un proceso de indagación, investigación y reflexión para obtener evidencia con</p>	<p><u>Valoración técnica de las operaciones de logística y la cadena de suministro que se aplican en el ámbito de la administración de los recursos, el personal y los talentos de una empresa, a partir de su capacidad de proveer, suministrar y facilitar medios</u></p> <p>-Identifica, mediante conceptos de logística y cadena de suministro, a un proceso de articulación estratégica rentable de productos de empresas y mercados</p> <p>-Domina, de manera crítica y</p>

<p>-Efectúa un uso consciente de los recursos técnicos y tecnológicos en relación a sus beneficios y riesgos.</p> <p>-Valora la influencia de los productos científicos y emplea diversos recursos tecnológicos como fuente de conocimiento.</p> <p>-Reconoce la relevancia del pensamiento científico técnico y tecnológico para la sociedad, el mundo del trabajo y el cuidado del ambiente.</p>	<p>la que se identifique, modele y construya la solución adecuada, en un marco de desarrollo sostenible, en relación a un mundo de problemas y desafíos profesionales.</p>	<p>positiva, los componentes de diseño estratégico de gestión de recursos y de talentos de una empresa, en asociación a los eslabones de la cadena de suministro a la que se integra.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Resultados de aprendizaje

COMPETENCIAS ESPECÍFICAS DE LA UNIDAD CURRICULAR

- Reconoce el valor de las operaciones logísticas y de cadena de suministro a partir del estudio estratégico de productos y del diseño de retos industriales y comerciales, para dominar conceptualmente la interrelación de eslabones en lo sectorial de un mercado
- Interpreta la reorganización necesaria de la dinámica organizacional habida en el proceso de producto hasta el cliente final mediante el estudio competitivo entre una cadena de suministro y otra en toma de decisiones, para administrar tanto recursos disponibles como talentos del personal operativo

Saberes estructurantes

1. Gestión de una cadena de suministro y diseño su logística
2. Diseño estratégico y de planificación en un marco de reconocimiento del producto como objeto de logística y de la cadena de suministro
3. Modelos organizacionales aplicados a la operativa de un centro logístico o portuario

Contenidos del componente programático

1. Este saber estructurante asume las dimensiones relativas al desarrollo de aspectos fundamentales de la operativa logística aplicada a los eslabones de la cadena de suministro

- 1.1 Retrospectiva y evolución de la logística
 - 1.1.1 Orígenes de la logística
 - 1.1.2 Madurez de la logística
- 1.2 Caracterización y generalidades de la logística
 - 1.2.1 Definiciones de la logística
 - 1.2.2 Componentes de la logística
 - 1.2.3 Objetivos de la logística
 - 1.2.4 Causas y alcance de la logística
 - 1.2.5 Paradigmas internos empresariales - Paradigmas externos
- 1.3 Logística, herramienta competitiva
 - 1.3.1 Cadena de valor logística
 - 1.3.2 Generación de valor agregado
 - 1.3.3 Situación de la logística en la República O. del Uruguay
 - 1.3.4 Estudio de casos prácticos
- 1.4 Logística integral y cadena de suministro
 - 1.4.1 Concepto de cadena de suministro
 - 1.4.2 Entendimiento de la cadena de suministro con ejercicios prácticos
 - 1.4.3 Gestión de la cadena de suministro mediante distintas conceptualizaciones
- 1.5 Indicadores de control
 - 1.5.1 Gestión del tiempo
- 1.6 Influencia y generalidades acerca del modelo *Justo a tiempo*
- 1.7 Apreciaciones generales acerca del modelo de *Orientación al cliente*
- 1.8 Apreciaciones generales acerca del valor añadido y la cadena de valor
- 1.9 Breve introducción a la *Calidad logística*
- 1.8 Concepto del modelo *Benchmarking*
 - 1.8.1 Apreciación de la medición y mejora mediante aplicación del *Benchmarking*
 - 1.8.2 Tipos de *Benchmarking*, etapas y pasos a considerar
- 1.9 Sinopsis de áreas en la gestión de la cadena de suministro
- 1.10 Dificultades en la gestión de la cadena de suministro
- 1.11 Estudio de casos prácticos

2. Este saber estructurante asume las dimensiones relativas a la composición del diseño estratégico y de planificación a partir del producto como objeto de logística y de la cadena de suministro

- 2.1 Estrategia y planificación de la logística y de la cadena de suministro
 - 2.1.1 Estrategia corporativa
 - 2.1.2 Estrategia corporativa de la logística y de la cadena de suministro
- 2.2 Planeación de la logística y de la cadena de suministro
 - 2.2.1 Niveles de planificación
 - 2.2.2 Principales áreas de planificación
 - 2.2.3 Conceptualización del problema de planificación en logística y de la cadena de suministro
- 2.3 Estudio de casos prácticos
- 2.4 Naturaleza del producto como objeto de la logística y de la Cadena de Suministro
 - 2.4.1 Clasificación de los productos
 - 2.4.2 El ciclo de vida del producto

- 2.5 Concepto de *Principio de Pareto* y correspondencia entre los grupos 80-20
- 2.6 Características del producto
 - 2.6.1 Relaciones peso-volumen y valor-peso
 - 2.6.2 Sustituibilidad del producto
 - 2.6.3 Características de riesgo del producto
- 2.7 Desarrollo conceptual del producto, empaque y embalaje
- 2.8 Fijación de precio del producto
 - 2.8.1 Métodos geográficos de fijación de precio del producto
 - 2.8.2 Sinopsis temática de normativa legal aplicada
- 2.9 Formas de incentivar la fijación de precios
 - 2.9.1 Descuentos por cantidad
- 2.10 El valor estratégico del acuerdo en la cadena de suministro
- 2.11 Estudio de casos prácticos

3. Este saber estructurante asume las dimensiones relativas al reconocimiento instrumental de modelos organizacionales aplicados a centros logístico o portuario

- 3.1 Concepto del modelo *Outsourcing* y contratación de operativa
- 3.2 Decisión de subcontratar y riesgos del modelo *Outsourcing*
 - 3.2.1 Riesgos operativos de la subcontratación
- 3.3 Descripción del mundo de los operadores logísticos y análisis de situación del sector
 - 3.3.1 Funciones de los operadores logísticos
 - 3.3.2 Descripción de especificidad de los operadores de transporte
 - 3.3.3 Análisis de situación del sector de transporte
- 3.4 Mecanismo de aprobación del operador logístico
 - 3.4.1 Preselección de operadores logísticos
 - 3.4.2 Solicitud de oferta a operadores preseleccionados
 - 3.4.3 Valoración de las ofertas
 - 3.4.4 Negociación y adjudicación
 - 3.4.5 Establecimiento del seguimiento de su operativa
- 3.5 Diferentes tipos de subcontratación logística
- 3.6 Contratación del servicio logístico
- 3.7 Estudio de casos prácticos
- 3.8 Evaluación de visitación a operador logístico
- 3.9 Evaluación de visitación a operador portuario

Orientaciones pedagógicas

El marco curricular para formación terciaria incluye orientaciones para el diseño de estrategias a emplearse por parte de los docentes, en relación a las particularidades de cada unidad curricular. De lo sugerido en el marco mencionado se toma lo siguiente: modelos de aprendizaje basados en casos, aprendizajes con protagonismo de estudiantes así como basados en resolución de problemas, para la provocación de la reflexión y el pensamiento, la metodología de proyectos, la transformación conceptual así como el aprendizaje basado en simulación o práctica, basándose en estándares internacionales. Esto, según la propia tipología de la unidad curricular tipo T centrada en el contenido teórico y los conceptos que son relativos a la logística y la cadena de suministro que aborda, así como su componente de FP para saberes disciplinares aplicados.

Asimismo, se considera el abordaje sectorial de las competencias básicas y genéricas del propio marco curricular de Nivel III asociativamente respecto de las competencias profesionalizantes que son relativas a *Introducción a la Logística y la Cadena de Suministro*. Esto, ateniéndose a su

vez lo comprendido en el *Plan de Desarrollo Educativo 2020-2024* de la ANEP que en lo relativo a progresiones de aprendizaje refiere con especial hincapié, mediante el ejercicio de estrategias transversales (LE 1, LE 3 y LE 5), a la mejora de las trayectorias en la totalidad de la extensión del trayecto educativo del estudiante, de sus inicios hasta el propio nivel terciario en su componente curricular.

5. CONTENIDOS PROGRAMÁTICOS

UNIDAD 1: Introducción a aspectos fundamentales de la logística y de desarrollo de gestión de una cadena de suministro

- 1.1 Retrospectiva y evolución de la logística
 - 1.1.1 Orígenes de la logística
 - 1.1.2 Madurez de la logística
- 1.2 Caracterización y generalidades de la logística
 - 1.2.1 Definiciones de la logística
 - 1.2.2 Componentes de la logística
 - 1.2.3 Objetivos de la logística
 - 1.2.4 Causas y alcance de la logística
 - 1.2.5 Paradigmas internos empresariales - Paradigmas externos
- 1.3 Logística, herramienta competitiva
 - 1.3.1 Cadena de valor logística
 - 1.3.2 Generación de valor agregado
 - 1.3.3 Situación de la logística en la República O. del Uruguay
 - 1.3.4 Estudio de casos prácticos
- 1.4 Logística integral y cadena de suministro
 - 1.4.1 Concepto de cadena de suministro
 - 1.4.2 Entendimiento de la cadena de suministro con ejercicios prácticos
 - 1.4.3 Gestión de la cadena de suministro mediante distintas conceptualizaciones
- 1.5 Indicadores de control
 - 1.5.1 Gestión del tiempo
- 1.6 Influencia y generalidades acerca del modelo *Justo a tiempo*
- 1.7 Apreciaciones generales acerca del modelo de *Orientación al cliente*
- 1.8 Apreciaciones generales acerca del valor añadido y la cadena de valor
- 1.9 Breve introducción a la *Calidad logística*
- 1.8 Concepto del modelo *Benchmarking*
 - 1.8.1 Apreciación de la medición y mejora mediante aplicación del *Benchmarking*
 - 1.8.2 Tipos de *Benchmarking*, etapas y pasos a considerar
- 1.9 Sinopsis de áreas en la gestión de la cadena de suministro
- 1.10 Dificultades en la gestión de la cadena de suministro
- 1.11 Estudio de casos prácticos

Unidad 2: Diseño estratégico y de planificación en un marco de reconocimiento del producto como objeto de logística y de la cadena de suministro

- 2.1 Estrategia y planificación de la logística y de la cadena de suministro
 - 2.1.1 Estrategia corporativa
 - 2.1.2 Estrategia corporativa de la logística y de la cadena de suministro
- 2.2 Planeación de la logística y de la cadena de suministro
 - 2.2.1 Niveles de planificación
 - 2.2.2 Principales áreas de planificación
 - 2.2.3 Conceptualización del problema de planificación en logística y de la cadena de suministro

- 2.3 Estudio de casos prácticos
- 2.4 Naturaleza del producto como objeto de la logística y de la Cadena de Suministro
 - 2.4.1 Clasificación de los productos
 - 2.4.2 El ciclo de vida del producto
- 2.5 Concepto de *Principio de Pareto* y correspondencia entre los grupos 80-20
- 2.6 Características del producto
 - 2.6.1 Relaciones peso-volumen y valor-peso
 - 2.6.2 Sustituibilidad del producto
 - 2.6.3 Características de riesgo del producto
- 2.7 Desarrollo conceptual del producto, empaque y embalaje
- 2.8 Fijación de precio del producto
 - 2.8.1 Métodos geográficos de fijación de precio del producto
 - 2.8.2 Sinopsis temática de normativa legal aplicada
- 2.9 Formas de incentivar la fijación de precios
 - 2.9.1 Descuentos por cantidad
- 2.10 El valor estratégico del acuerdo en la cadena de suministro
- 2.11 Estudio de casos prácticos

Unidad 3: Reconocimiento instrumental de modelos organizacionales aplicados a la operativa de un centro logístico o portuario

- 3.1 Concepto del modelo *Outsourcing* y contratación de operativa
- 3.2 Decisión de subcontratar y riesgos del modelo *Outsourcing*
 - 3.2.1 Riesgos operativos de la subcontratación
- 3.3 Descripción del mundo de los operadores logísticos y análisis de situación del sector
 - 3.3.1 Funciones de los operadores logísticos
 - 3.3.2 Descripción de especificidad de los operadores de transporte
 - 3.3.3 Análisis de situación del sector de transporte
- 3.4 Mecanismo de aprobación del operador logístico
 - 3.4.1 Preselección de operadores logísticos
 - 3.4.2 Solicitud de oferta a operadores preseleccionados
 - 3.4.3 Valoración de las ofertas
 - 3.4.4 Negociación y adjudicación
 - 3.4.5 Establecimiento del seguimiento de su operativa
- 3.5 Diferentes tipos de subcontratación logística
- 3.6 Contratación del servicio logístico
- 3.7 Estudio de casos prácticos
- 3.8 Evaluación de visitación a operador logístico
- 3.9 Evaluación de visitación a operador portuario

6. EVALUACIÓN A ESTUDIANTES MEDIANTE AL MENOS DOS PRUEBAS PARCIALES

Se recomienda especialmente que las evaluaciones (intrínsecamente sumativas) se resuelvan en su sentido de proceso continuado. Se debe evaluar al estudiante en la totalidad de su formación, mediante actividades de aprendizaje resueltas colectivamente, para el fomento del trabajo colaborativo (siendo el itinerario didáctico un objeto de evaluación especial y específico, de diseño particular que ha de conjugarse a su trayecto). Porque, a partir del curso, el propósito es incidir como agente positivo en las progresiones de aprendizaje. En oportunidad de la evaluación, deben aplicarse al menos tres pruebas parciales a las que el docente dará su forma didáctica, adecuada necesariamente al horizonte competencial de aula. La primera prueba parcial es plausible que trate acerca de problemas aplicados asociativamente a cuestiones de

logística y de gestión de la cadena de suministro, esto, en relación a su vez a un necesario dominio temático de asuntos de estrategia y planificación. La segunda prueba parcial podría referir a la presentación de un proyecto o problema seleccionado por los estudiantes, en un marco prospectivo además de desarrollo de itinerarios didácticos prescriptivos, y de progreso asimismo de las unidades del componente programático en lo relativo al producto mismo de la logística y de la cadena de suministro, necesariamente asumido de manera colaborativa y con una defensa de proyecto o problema a efectuarse en fecha que se fijare como calendario de entrega. La tercera prueba parcial, si se integró anteriormente en la segunda prueba parcial un primer itinerario didáctico prescriptivo, es plausible comprenderla como oportunidad de evaluación y análisis de un segundo itinerario didáctico prescriptivo. Ninguna de las al menos tres pruebas parciales a desarrollarse corresponderá con una prueba diagnóstica a estudiantes que es relativa a la planificación docente. A su vez, cada una de las pruebas parciales que el docente especifique en sus registros, a desarrollarse con los estudiantes, a efectos de evaluar, es relevante que se confirmen como formulación didáctica a través de su correspondiente rúbrica, donde se deberán clarificar cuáles son los niveles de aprendizaje, la razón de las temáticas y sus contenidos —en relación a un horizonte de logros de aprendizaje—. La evaluación comprende a su vez de manera prescriptiva el desarrollo de itinerarios didácticos a centros logísticos o aeroportuarios a implementar según el marco normativo vigente. Los estudiantes deben completar de manera prescriptiva 6 horas reloj totales de itinerarios didácticos a centros logísticos o aeroportuarios, en lo lectivo del módulo. Lo cartográfico de ambos itinerarios es definido y organizado por el docente en su planificación y desarrollo de clases. La evaluación de los estudiantes, en lo concerniente a estas actividades de aprendizaje prescriptivas, es resuelta por el docente, aplicándose un criterio de exigencias programáticas, y, asimismo, a partir de los lineamientos establecidos por la Comisión de Carrera o Referente de carrera. Estas actividades de aprendizaje prescriptivas, en la forma del itinerario didáctico, son requeridas como condición previa para la obtención de la certificación por parte del estudiante. Se estimula a su vez que los estudiantes obtengan del docente oportunidades multiplicadas de diseño de itinerarios didácticos, relativos a la comprensión del mundo técnico y profesional a través de la visitación de variados centros logísticos o aeroportuarios.

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA RECOMENDADA PARA DOCENTES Y ESTUDIANTES

- Ballou, R. (trad. Mendoza Barraza, C. - Herrero Díaz, M. J. y rev. téc. Martínez del Campo -Varela, G. - Fernández Gamero, Á.). (2004). *Logística. Administración de la cadena de suministro*. Pearson Educación de México, S. A. de C. V.
- Bureau Veritas Formación . (2011). *Logística Integral*. Fundación CONFEMENTAL
- Chopra S. - Meindl, P (trad. Fernández Molina, A. - Carril Villarreal, P. y rev. téc. Gigola
- Gattorna, J. (2009). *Cadenas de abastecimiento dinámicas*. Ecoe Ediciones
- Mauleón Torres, M. (2006). *Logística y costos*. Ediciones Díaz de Santos.
- Mira, J. - Soler, D. (2015). *Manual del transporte de mercancías*. Marge Books
- Paglialunga, C. - Hurtado Hernández, M. - Porras Musalem, E.). (2013). *Administración de la cadena de suministro. Estrategia, planeación y operación*. Pearson Educación de México, S. A. de C. V.
- Ruibal Handabaka, A. (1994). *Gestión logística de la distribución física internacional*. Grupo Editorial Norma.
- Vila López, C. (2016). *Logística de la carga aérea. Manual de los procesos logísticos del transporte aéreo de mercancías*. Marge Books
- Weenk, E. (2022). *Cómo gestionar la cadena de suministro. Fundamentos, práctica y aplicaciones en la vida real*. Marge Books.

- ALADI. (2021). [Actas Reuniones Extraordinarias]. *Parámetros generales a considerar en la adopción de medidas nacionales relacionadas con la pandemia COVID – 19 que puedan afectar el transporte terrestre*. Recuperado de https://www2.aladi.org/sitioaladi/documentos/atit/ActaExtraordinaria_DeclaracionAdopcionMedidasCOVID19.pdf
- ALADI. (2020). [Actas Reuniones Extraordinarias]. *Reconocimiento de Prórrogas en lo relacionado con Verificación Técnica Vehicular*. Recuperado en https://www2.aladi.org/sitioaladi/documentos/atit/ActaReunionExtraordinariaATIT_ReconocimientodeProrrogas.pdf
- ALADI. 2022. ATIT. [Actas Reuniones Plenarias]. *Actas de las Reuniones de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) Comisión Artículo 16*. Recuperado de <https://www2.aladi.org/sitioaladi/facilitacionComercioTransporteATITActas.html>
- ALADI. (S.a.). ATIT. [Antecedentes]. *Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre-ATIT*. Recuperado de <https://www2.aladi.org/sitioAladi/documentos/Atit/AntecedentesAtit.pdf>
- ALADI. (2017). ATIT. [ATIT. Actas. Reuniones. Aspectos Aduaneros]. *Comisión de asuntos aduaneros*. Recuperado de https://www2.aladi.org/sitioAladi/documentos/Atit/ACTA_AsuntosAduaneros2017.pdf
- ALADI. (2018). ATIT. [Acuerdos Bilaterales en el marco del ATIT]. *ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE. Quinto Protocolo Adicional*. Recuperado de https://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art_14/es/03/A14TM_003_005.pdf
- ALADI. (S.a.). ATIT. [Texto actualizado]. *Acuerdos de Alcance Parcial - Acuerdos de otro tipo (AAP.A14TM)*. Recuperado de <https://www2.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/vArt14webR?OpenView&Start=1&Count=100&Expand=2#2>
- ALADI. (S. a.). *Documentos de Porte Obligatorio*. Recuperado de <https://www2.aladi.org/sitioAladi/documentos/Atit/DocumentosDePorteObligatoriodelATIT.pdf>
- ALADI. (S. a.). [Procedimientos de Tramitación de Permisos]. *ENLACES NACIONALES DE LA INFORMACIÓN SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS DE TRAMITACIÓN DE PERMISOS*. Recuperado en <https://www2.aladi.org/sitioAladi/documentos/facilitacionComercio/AttitProcedimientosAutorizacionPermisos.pdf>
- MTO. (S. a.). *Normas regionales e internacionales. Normas regionales e internacionales relativas al transporte por carretera: Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT); Acuerdo de alcance parcial para la facilitación del transporte de mercancías peligrosas en el Mercosur; Acuerdo sobre el contrato de transporte y la responsabilidad civil del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera; Segundo protocolo adicional al acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre - Infracciones y sanciones; Acuerdo de alcance parcial n° 17 sobre pesos y dimensiones de vehículos de Transporte por Carretera de Pasajeros y Cargas*. Recuperado de <https://www.gub.uy/ministerio-transporte-obras-publicas/politicas-y-gestion/normas-regionales-internacionales>
- MTO. (S. a.) *Normativa [para empresas]*. Recuperado de <https://www.gub.uy/ministerio-transporte-obras-publicas/institucional/normativa?field tipo de norma target id=All&year=all&month=all&field tematica gubuy=All&field publico gubuy=37>