



Universidad Europea

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

IMPACTO DE LA ENTRADA EN VIGOR DEL ACUERDO COMERCIAL
INTERINO UE-MERCOSUR EN URUGUAY COMO HUB LOGÍSTICO REGIONAL

SOFÍA MELLO DURÁN

TRABAJO FINAL DEL MÁSTER UNIVERSITARIO EN DIRECCIÓN LOGÍSTICA
Y GESTIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO

Dirigido por David Curbelo Pérez

Convocatoria de junio 2026



Impacto de la entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur en
Uruguay como hub logístico regional - Sofía Mello Durán

UNIVERSIDAD EUROPEA DE CANARIAS
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

Impacto de la entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur en
Uruguay como hub logístico regional

Sofía Mello Durán

**TRABAJO FINAL DEL MÁSTER UNIVERSITARIO EN DIRECCIÓN
LOGÍSTICA Y GESTIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO**

Dirigido por David Curbelo Pérez

Convocatoria de junio de 2026

Abstract

El presente trabajo académico de investigación analiza el impacto de la entrada en vigor, el 1 de mayo de 2026, del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur en Uruguay como hub logístico regional. Mediante la metodología cualitativa se analizan las disposiciones del acuerdo, sus implicaciones logísticas para el Mercosur, las capacidades e infraestructura logística actual de Uruguay y cómo esto puede impactar redefiniendo su rol como hub logístico del Cono Sur.

La investigación muestra que el acuerdo genera un escenario de oportunidades con el acceso al mercado europeo y con la posible intensificación de los flujos comerciales, pero también supone un marco normativo exigente que transforma los procesos operativos.

Además, el análisis sugiere que Uruguay presenta ventajas competitivas respecto a Brasil y Argentina, que radican principalmente en su ubicación geográfica, su estabilidad económica y política, regímenes de puerto y aeropuerto libres, así como una oferta de servicios logísticos más especializados. Sin embargo, el acuerdo supone una serie de desafíos que requieren de inversiones sostenidas en la mejora y mantenimiento de su infraestructura logística.

Por lo tanto, la investigación sugiere que el fortalecimiento del rol de Uruguay como hub logístico regional dependería de su capacidad de avanzar con rapidez y generar escenarios flexibles que se adapten de forma ágil a las cadenas de suministro, para transformar las nuevas oportunidades en una ventaja competitiva.

Contenido

1. RESUMEN EJECUTIVO	5
2. INTRODUCCIÓN	6
3. MARCO TEÓRICO O REVISIÓN DEL ESTADO DEL ARTE.....	9
4. OBJETIVOS DEL TRABAJO.....	13
5. METODOLOGÍA O PLANTEAMIENTO DEL PROYECTO.....	14
6. DESARROLLO DEL TRABAJO.....	18
7. DISCUSIÓN.....	32
8. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS FUTURAS	35
9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	39
10. ANEXOS.....	45

1. RESUMEN EJECUTIVO

La presente investigación analiza el impacto de la entrada en vigor, el 1 de mayo de 2026, del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur en Uruguay como hub logístico regional. El trabajo analiza las disposiciones del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur, las implicaciones logísticas para los países del Mercosur, las capacidades logísticas actuales de Uruguay y las oportunidades y desafíos que representa para Uruguay, redefiniendo el rol del país como hub logístico del Cono Sur.

Mediante una metodología cualitativa basada en el análisis documental, el trabajo recopila e interpreta fuentes institucionales, normativas y académicas especializadas en la logística y el comercio internacional. El trabajo no utiliza una metodología mixta, debido a la falta de datos empíricos al tratarse de un tema incipiente.

El Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur representa la oportunidad de acceso inmediato a un mercado de 750 millones de personas y aranceles cero en el 75% de los productos de exportación.

Los resultados obtenidos sugieren que Uruguay posee ventajas competitivas respecto a la región, con una infraestructura logística de nivel avanzado, puertos y aeropuerto bajo régimen de puerto libre, zonas francas con ventajas fiscales, facilitación aduanera mediante la plataforma VUCE y creciente implementación de inteligencia artificial. Algunas estimaciones sectoriales apuntan a que estas condiciones podrían permitirle a Uruguay captar una cifra estimada de 863 millones de dólares anuales como centro logístico de distribución.

No obstante, Uruguay enfrenta desafíos importantes para poder capitalizar el Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur y consolidarse como el principal hub logístico regional. La dependencia del 95% del transporte de carga por carretera con el elevado costo del combustible respecto a la región, la competencia con puertos de mayor escala en Brasil y Argentina, la inestabilidad política de sus países vecinos, nuevas exigencias en cuanto al cumplimiento de estándares europeos, y la necesidad de mantener costosas inversiones en infraestructura portuaria, constituyen los principales retos que condicionan su competitividad logística.

Asimismo, el trabajo destaca la importancia de avanzar con rapidez y generar escenarios eficientes que le permiten ganar competitividad con respecto a sus países vecinos.

Las conclusiones del presente trabajo indican que el Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur representa una oportunidad estratégica para Uruguay, pero que su materialización requiere de decisiones estratégicas inmediatas como acelerar la inversión en el ferrocarril central, fortalecer la coordinación público-privada, garantizar cumplimiento de estándares europeos, potenciar inteligencia artificial y asumir compromisos de sostenibilidad.

Palabras clave: Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur, hub logístico, infraestructura logística, puerto libre, transporte multimodal, conectividad, facilitación aduanera.

2. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo final de máster es una investigación que intenta analizar el impacto de la entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur en Uruguay como hub logístico regional.

El Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur es la parte comercial del Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y Mercosur (APEM), que genera un escenario de oportunidades y desafíos para la región. En este caso, la investigación se centrará en las oportunidades y desafíos en Uruguay, que históricamente ha aspirado a posicionarse como una de las principales plataformas logísticas regionales.

Uruguay es un país que está cada vez tomando un papel más importante en la logística a nivel internacional, dejando de ser solo un exportador agropecuario, para posicionarse como una pieza clave en la logística del Cono Sur.

Esto lo ha logrado principalmente gracias a su ubicación estratégica, estabilidad institucional y regulatoria, la modernización de su infraestructura con puertos y aeropuertos de referencia en la región, sus zonas francas, digitalización y estrategias de sostenibilidad.

Justificación del tema

La motivación para realizar este trabajo tiene componentes personales y profesionales, debido al estrecho vínculo con el país objeto de estudio y con la temática analizada. Además, se pretende contribuir a una mayor difusión del papel logístico de Uruguay en la región, del que existe un conocimiento escaso a nivel internacional.

En segundo lugar, se elige este tema porque se trata de un tema actual, ya que según ha sido anunciado en el Diario Oficial de la Unión Europea, ha finalmente entrado en vigor el 1 de mayo de 2026, la aplicación provisional del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur (Consejo de la Unión Europea, 2026). El Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur será derogado y sustituido una vez que el Acuerdo de Asociación UE-Mercosur (APEM) haya sido plenamente ratificado, pero conlleva a partir de su entrada en vigor la aplicación de la parte estrictamente comercial del Acuerdo de Asociación UE-Mercosur (APEM) (Comisión Europea, n.d.).

Por otra parte, con el contexto actual que atraviesa el mundo de cambios geopolíticos y comerciales, que generan gran incertidumbre, ambas regiones buscan la diversificación de mercados y la cooperación en asuntos que atañen de forma mundial, lo cual despierta un interés genuino en la temática elegida.

Se identifica la necesidad de realizar un análisis fundamentado de cómo el Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur redefine el rol logístico de Uruguay.

Este análisis es relevante para todos aquellos profesionales involucrados con la logística y el comercio internacional.

Contexto o problemática

La problemática central que motiva esta investigación es identificar si Uruguay está en condiciones de capitalizar el Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur para reafirmar y

consolidar su posicionamiento como hub logístico de la región, o si, por el contrario, este trae consigo grandes desafíos y repercusiones negativas para la logística del país.

Se encuentra un componente de originalidad en la propuesta, ya que la investigación acerca del impacto logístico en Uruguay del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur es escasa, debido a que la entrada en vigor es muy reciente y no ha transcurrido un período de tiempo suficiente para evaluar plenamente sus efectos.

Interés académico y/o profesional

El trabajo es importante desde la perspectiva del máster, ya que permite aplicar muchos de los conceptos estudiados a una situación de la vida real y en un contexto internacional.

En el desarrollo del trabajo se va a analizar si Uruguay tiene condiciones para consolidarse como el principal hub logístico de la región y el impacto de la entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur en su sector logístico. Será necesario revisar aspectos centrales de la logística internacional como la conectividad, infraestructura, zonas francas, facilitación aduanera, digitalización, sostenibilidad y flujos comerciales.

Es relevante para el perfil profesional también porque impulsa al alumno a estar informado sobre asuntos de actualidad, estar en contacto con diversas fuentes de información y a interrelacionar los distintos factores y procesos que repercuten en la gestión de la cadena de suministro.

A modo de resumen, el interés académico de la investigación radica en una relevancia económica y comercial, logística, en que es un tema de actualidad, y original dados los escasos estudios existentes por ser un asunto reciente.

Estructura del trabajo

El presente trabajo se organiza en los siguientes capítulos:

- Marco teórico, donde se realiza una revisión literaria acerca de la temática elegida y las referencias bibliográficas que se van a utilizar.
- Objetivos del trabajo, donde se establecen el objetivo general y los objetivos específicos de la investigación, es decir, cuales son aquellas metas para alcanzar.
- Metodología, donde se explica cómo se ha llevado a cabo el trabajo, es decir, el enfoque metodológico empleado.
- Desarrollo del trabajo, donde se presentan y analizan los resultados obtenidos a partir de las herramientas metodológicas planteadas. Es el núcleo de la investigación.
- Discusión, donde se hace una reflexión crítica sobre los resultados presentados en el desarrollo del trabajo.
- Conclusiones y propuestas futuras, donde se exponen de forma clara las principales ideas finales del trabajo en coherencia con los objetivos planteados inicialmente y se plantean posibles líneas de investigación a futuro.

3. MARCO TEÓRICO O REVISIÓN DEL ESTADO DEL ARTE

El análisis del impacto del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur en Uruguay como hub logístico regional nos va a permitir comprender cómo estos acuerdos comerciales pueden fortalecer o debilitar la posición estratégica de un país dentro del comercio internacional.

En el caso de Uruguay, su posicionamiento como hub logístico regional se basa en una serie de pilares fundamentales (INALOG, n.d), los cuales se complementan con algunos motivos que hacen de Uruguay también un clúster logístico (Uruguay XXI, n.d). Estos pilares fundamentales se enumeran a continuación:

- Ubicación geográfica estratégica que lo convierte en un proveedor natural de servicios logísticos de la región, siendo la puerta de entrada y salida del Mercosur. Uruguay cuenta con un sistema democrático con continuidad institucional y regulativa que promueve un clima empresarial favorable.
- Marco normativo confiable y estable que proporciona un entorno seguro para la distribución logística en la región.
- Calidad de la infraestructura logística y de sus servicios, ya que las plataformas logísticas están integradas con las redes marítimas, aéreas y terrestres. Los operadores logísticos uruguayos son conocidos por su capacidad de servicio y eficiencia, permitiendo la reducción de tiempos y costes de los procesos. Además de presentar modernas instalaciones portuarias y aeroportuarias para el transporte internacional de cargas, presenta el Índice de Conectividad del Transporte Marítimo de Línea por encima de la media del resto de América Latina.
- Empresas con capacidad tecnológica y personal altamente calificado, que aseguran la eficiencia en la operativa logística. El país lidera el índice de Desarrollo de las TIC en América Latina y es el país con más velocidad de descarga de la región gracias a su moderna infraestructura.
- Sinergia público-privada, lo cual impulsa el desarrollo competitivo del sector logístico del país.
- Excelente calidad de vida, ya que la capital, Montevideo, tiene la mejor calidad de vida de Latinoamérica y es el país con la renta más alta y mejor distribuida de la región.
- Inversión en transporte, el Ministerio de Transportes y Obras Públicas desarrolla programas de inversión con el objetivo de maximizar las capacidades productivas y reforzar la red de carreteras y ferrocarriles, así como el sistema portuario nacional.

- Solidez macroeconómica, ya que presenta un crecimiento sostenido año a año.
- Acceso a un mercado ampliado, ya que además de pertenecer al Mercosur, el país tiene tratados de libre comercio con otros países.
- Facilitación aduanera, ya que ofrece una gestión de los procesos digitalizada.
- Promoción y coordinación logística, mediante el Instituto Nacional de Logística (INALOG) que promueve y asesora a los distintos actores del sector.

Además, el Instituto Nacional de Logística (INALOG) también ha realizado otros estudios en los que ha podido destacar que Uruguay reúne condiciones diferenciadoras como plataforma logística, que favorecen un marco de seguridad para la distribución regional. Por ejemplo, su posición geográfica en el Río de la Plata, zonas francas con ventajas fiscales y operativas, así como el Puerto de Montevideo también, el nodo logístico de Nueva Palmira y una red vial de más de 8.700 kilómetros pavimentados (Instituto Nacional de Logística, n.d).

Estas fuentes permiten identificar las capacidades institucionales y logísticas que Uruguay proyecta como base de su posicionamiento regional, aunque su consolidación como hub logístico dependerá de la evolución real de los flujos comerciales, la conectividad, la infraestructura y la capacidad de adaptación a los estándares derivados del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur.

Partiendo de la base antes mencionada que sitúa a Uruguay, también es relevante hacer referencia a lo que implica la entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur, para posteriormente detallar la información disponible respecto al análisis e impacto del acuerdo en el país.

El Acuerdo de Asociación UE-Mercosur que incluye el Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur, no solo se trata de un acuerdo arancelario, sino que establece disciplinas que abarcan desde el acceso a mercados de bienes y servicios, inversiones, compras públicas, propiedad

intelectual, hasta desarrollo sostenible. El tratado establece un marco normativo que va a impactar sin dudas en la eficiencia logística y sobre los estándares exigidos a los operadores de la cadena de suministro (Bartesaghi, 2025).

La simplificación de los procedimientos aduaneros y el reconocimiento mutuo de certificaciones, pueden reducir los costos de las regulaciones y pueden facilitar al posicionamiento de Uruguay como puerta de entrada de las exportaciones europeas hacia el Mercosur (Bartesaghi, 2025).

El análisis más reciente que se ha encontrado respecto al Acuerdo de Asociación UE-Mercosur nos hace creer que, desde la perspectiva del comercio de bienes, el acuerdo conllevará un impacto positivo sobre el 55% de las exportaciones uruguayas hacia la UE, generando beneficios inmediatos en sectores primarios como la carne bovina, el arroz, la lana, los cueros y algunos productos industriales (Uruguay XXI, 2026).

Estas fuentes permiten visualizar que el Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur no solo trata acerca de reducciones arancelarias, sino que, también incorpora una serie de disposiciones que establecen un marco normativo con estándares europeos a cumplir. Asimismo, sugieren que podría generar oportunidades para Uruguay, quien podría verse fortalecido como hub logístico regional.

Por otra parte, se destaca que la competitividad de un hub logístico no puede analizarse de forma aislada, sino que debe analizarse en función del corredor logístico del que forma parte (Rodrigue, Comtois & Slack, 2016).

Esto nos indica que habría que analizar la competitividad del Puerto de Montevideo considerando que constituye el principal punto de entrada y salida de las exportaciones e importaciones del país y también su función como puerto de tránsito para mercancías con origen y destino en otros países de la región.

En relación con lo comentado en el párrafo anterior, es interesante el Índice de Potencial Competitivo de la Actividad Logística (IPCAL) desarrollado por el Instituto Nacional de

Logística (INALOG), que consiste en un indicador que evalúa siete dimensiones clave: entorno macroeconómico e institucional, infraestructura, inserción internacional, costos, eficiencia, conectividad, e investigación, innovación y asociatividad. Esta herramienta se ha determinado como una herramienta analítica pionera en la región que permite monitorear la evolución de las capacidades logísticas del país frente a sus competidores (Instituto Nacional de Logística de Uruguay & Universidad Católica del Uruguay, 2024).

Por último, el instituto Nacional de Logística (INALOG), sostiene que la conectividad de Uruguay como hub logístico dependerá de su capacidad para mantener líneas navieras regulares hacia los principales puertos europeos y para ofrecer servicios de valor agregado como consolidación, depósito y distribución, que justifiquen la elección de Montevideo como punto nodal frente a otros puertos importantes de la región (Instituto Nacional de Logística, n.d).

Estas fuentes permiten comprender que la competitividad de un sistema logístico constituye un fenómeno complejo y multidimensional, que no puede ser analizado de manera aislada ni reducido a un único factor explicativo, sino que debe considerar factores estructurales, institucionales y operativos.

4. OBJETIVOS DEL TRABAJO

Objetivo general

Es la meta principal del trabajo, que expresa de forma amplia el propósito global de la investigación. En este caso el objetivo general es el siguiente:

- Realizar una investigación y analizar el impacto de la entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur en Uruguay como hub logístico regional.

Objetivos específicos

- Identificar las implicaciones logísticas que supone el Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur para el Mercosur.
- Identificar la infraestructura y capacidades logísticas actuales de Uruguay.
- Identificar oportunidades y desafíos que el Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur genera para el sector logístico en Uruguay.

5. METODOLOGÍA O PLANTEAMIENTO DEL PROYECTO

Tipo de investigación

La presente investigación es llevada a cabo mediante un enfoque metodológico cualitativo, ya que busca comprender el impacto que tiene un fenómeno como la entrada en vigor de un Tratado de Libre Comercio en el sistema logístico de un país.

La implantación del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur se puede ver como un fenómeno multidimensional, ya que afecta a dimensiones económicas, logísticas, políticas, culturales y sociales. En este caso, mediante el método cualitativo se busca comprender e interpretar el impacto del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur en Uruguay.

La elección de esta metodología responde a la complejidad del fenómeno analizado y a la necesidad de interpretar información procedente de fuentes documentales especializadas, tales como informes institucionales, literatura académica, normativa jurídica y análisis del sector logístico.

Asimismo, al tratarse de una temática de carácter reciente, la disponibilidad de datos y resultados empíricos es limitada, lo que dificulta la utilización de metodologías cuantitativas o mixtas. Si bien el Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur ha entrado en vigor este año, la implantación plena del Acuerdo de Asociación UE-Mercosur está bloqueada por motivos que

atañen el proceso jurídico en sí. Su implantación llevará consigo un proceso largo, por lo cual no se dispone ahora mismo de datos suficientes para una investigación mixta.

En este caso, la investigación mediante metodología cualitativa se encarga de desarrollar el análisis de la temática elegida, a través de un análisis documental. Se comienza buscando bibliografía acerca de la temática, fundamentalmente en las instituciones uruguayas principales relacionadas con el mundo de la logística y el comercio internacional.

La investigación apoya el análisis documental de fuentes especializadas y principalmente institucionales, con literatura académica y aportaciones de expertos en comercio internacional y logística.

Diseño metodológico

El diseño de la metodología de la presente investigación es de tipo documental, interpretativo y descriptivo.

Se realiza un análisis de la situación actual del sector logístico en Uruguay y las implicaciones que va a traer consigo la implantación del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur para el país, con el objetivo de interpretar los posibles efectos sobre la posición de Uruguay como hub logístico regional.

El estudio se centra en la interpretación del contenido de fuentes normativas, institucionales y académicas, evitando el uso de proyecciones estadísticas o modelos cuantitativos, debido a la naturaleza incipiente del fenómeno analizado.

Instrumentos de recogida de datos

La recogida de datos de la presente investigación se sustenta en instrumentos propios de la metodología cualitativa, siendo el principal el análisis documental.

El análisis documental consiste en analizar e interpretar documentos escritos con el objetivo de obtener información pertinente relacionada con el objeto de estudio de la investigación.

Las fuentes se estructuran en los siguientes bloques documentales:

- Fuentes institucionales: INALOG, Uruguay XXI, ANP, Ministerios del Gobierno de Uruguay y organismos vinculados al sistema logístico uruguayo.
- Fuentes normativas y oficiales: Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur, Diario Oficial de la Unión Europea y documentos de la Comisión Europea.
- Literatura académica especializada: autores en comercio internacional, logística y economía.
- Fuentes complementarias: artículos digitales y opiniones de expertos en comercio internacional y logística.

Proceso de análisis de datos y Fases de la investigación

Para realizar el análisis de datos se recurre a la codificación cualitativa, que consiste en identificar y organizar la información para luego poder realizar interpretaciones.

En una primera instancia, se realiza la recopilación y lectura de las fuentes seleccionadas. Luego se procede a organizar la información para analizarla en los siguientes bloques:

- Disposiciones del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur e implicaciones logísticas
- Infraestructura y las capacidades logísticas de Uruguay
- Impactos potenciales del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur sobre la configuración de Uruguay como hub logístico regional.

Una vez identificadas todas las fuentes de información y ordenadas de acuerdo con los bloques mencionados, se procede al análisis interpretativo, el cual pretende identificar patrones, coincidencias y contradicciones entre las distintas fuentes. Este proceso permite detectar tendencias relevantes y construir una visión fundamentada sobre los posibles efectos del acuerdo, considerando tanto las coincidencias como las contradicciones entre fuentes, con el objetivo de enriquecer el análisis crítico y evitar interpretaciones con una única perspectiva.

Una vez que se identifican tanto coincidencias como contradicciones, se realiza una síntesis de los hallazgos y se infieren los posibles efectos de la implantación del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur en el posicionamiento de Uruguay como hub logístico de la región respondiendo a las interrogantes planteadas. Esta síntesis permite verificar el cumplimiento de los objetivos específicos de la investigación y, en consecuencia, del objetivo general.

Finalmente, se concluye con la exposición de conclusiones y la formulación de posibles líneas de investigación futuras. El presente trabajo, puede sentar la base para futuros trabajos de investigación relacionados con la temática en cuestión, que hoy no se pueden abordar por falta de datos empíricos, dada la reciente entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur.

Justificación metodológica

La elección de la metodología cualitativa se justifica por la naturaleza del objeto de estudio, el cual constituye un fenómeno multidimensional, reciente y de compleja comprensión e interpretación. Esta multidimensionalidad requiere del análisis de recursos bibliográficos fiables, para comprender el alcance de las disposiciones e implicaciones de la introducción del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur, y no se puede reducir a variables numéricas.

Además, la elección de la metodología cualitativa también se justifica por el momento en el que se lleva a cabo el presente trabajo. La reciente implementación del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur limita la disponibilidad de datos estadísticos y series históricas, lo que refuerza la elección del enfoque cualitativo en esta fase de la investigación.

Por lo tanto, se vuelve válida en este caso la aplicación de la metodología cualitativa, ya que se apoya en un respaldo documental desarrollado por profesionales en la materia.

Se concluye que la metodología cualitativa aplicada a esta investigación en concreto mediante el análisis documental es la vía más sólida hoy para realizar interpretaciones, anticipar tendencias e impactos que respondan al objetivo general de la investigación.

6. DESARROLLO DEL TRABAJO

Disposiciones del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur

El Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur firmado en enero de 2026 abarca únicamente la liberalización del comercio y la inversión, entrando en vigor el 1 de mayo de 2026 para ofrecer beneficios inmediatos a ambas partes mientras se finaliza el Acuerdo de Asociación UE-Mercosur, ya que la plena ratificación sigue siendo objeto de debate en el Parlamento de la UE (Comisión Europea, n.d.).

El Acuerdo establece un régimen preferencial aplicable a las mercancías objeto de intercambio entre las partes, a través de la concesión recíproca de preferencias arancelarias aplicables a los productos originarios de la Unión Europea y del Mercosur en sus respectivos mercados (Comisión Europea, n.d.).

Se establece un calendario de desmantelamiento arancelario que comienza desde la entrada en vigor y será aplicable de forma progresiva durante un período de 15 años. Entre los principales sectores beneficiados se destacan los productos agroalimentarios, la automoción, la maquinaria, los productos farmacéuticos y textiles (Comisión Europea, n.d.).

Además, el Acuerdo no solo se limita a la reducción de aranceles, sino que también incorpora disposiciones destinadas a reducir las barreras no arancelarias al comercio de bienes y servicios, facilitar el acceso y comercio de materias primas fundamentales y reforzar los compromisos de protección medioambiental (Comisión Europea, n.d.).

Desde el punto de vista logístico, el Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur produce una transformación en los flujos comerciales entre la Unión Europea y el Mercosur, reconfigurando las cadenas de suministro internacionales. Asimismo, esto puede implicar una mayor demanda de servicios logísticos y una mayor complejidad en su gestión, derivada de la necesidad de adaptarse a un marco normativo más exigente.

Se incorporan medidas destinadas a reforzar la seguridad jurídica y la previsibilidad de los intercambios comerciales mediante la simplificación de los procedimientos aduaneros y de acreditación del origen de las mercancías, condición necesaria para acceder a las preferencias arancelarias previstas en el acuerdo. Del mismo modo, mantiene la plena aplicación de las normas sanitarias, fitosanitarias y de bienestar animal vigentes en la Unión Europea, garantizando que la liberalización comercial no implique una reducción de los estándares regulatorios existentes (Comisión Europea, n.d.).

Por último, el Acuerdo contempla la protección de 350 indicaciones geográficas europeas y 220 del MERCOSUR, con el fin de preservar la autenticidad y el valor comercial de productos vinculados a un origen geográfico específico (Comisión Europea, n.d.).

El Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur, además de impulsar la previsibilidad de los intercambios comerciales, busca preservar los estándares de seguridad y calidad de los productos y evitar una competencia desleal por diferencias regulatorias. En este sentido, la apertura comercial no implica la reducción de exigencias ni la generación de ventajas competitivas basadas en menores niveles de regulación. Asimismo, también protege productos que están ligados a un lugar específico de origen para preservar su autenticidad.

Implicaciones logísticas del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur para el Mercosur

El Acuerdo anticipa cambios significativos en las cadenas logísticas y flujos de abastecimiento, incrementando las exigencias sobre servicios logísticos, tiempos de despacho y eficiencia aduanera (Movant, 2026).

Los flujos comerciales tenderían a intensificarse, impactando en la planificación de las cadenas de suministro. El impacto principalmente se daría en la integración de las rutas logísticas por el aumento del volumen de mercancías, el rediseño de rutas marítimas y aéreas, y una mayor demanda de servicios especializados e inversión en infraestructura (Logística 360, 2026).

Se espera un fortalecimiento de los puertos como plataformas logísticas. Por ejemplo, en el caso del Puerto Itapoá en Brasil, se espera que duplique su volumen de carga hacia Europa en los próximos cinco años, dada la reducción gradual de tarifas arancelarias (Prensa Mercosur, 2026).

En el caso de Uruguay, existe un gran potencial para la exportación de servicios logísticos, para captar más negocios y consolidarse como centro de distribución regional. Para esto Uruguay debe lograr un diferencial de condiciones competitivas que lo hagan atractivo frente a los demás países del Mercosur (Búsqueda, 2026).

Asimismo, en el caso de Uruguay el 55% de las cargas que llegan al aeropuerto, el 70% de lo que mueve la terminal de Nueva Palmira y el 60% del Puerto de Montevideo corresponden a tránsitos regionales. En el área de influencia del puerto de Montevideo, con la entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur, hay un mercado potencial de más de un millón de contenedores desde y hacia Europa, por lo cual se proyecta que, si Uruguay lograra captar el 10% de ese volumen, las exportaciones como centro logístico de distribución alcanzarían los 863 millones de dólares anuales (Ámbito, 2026).

Por otra parte, el Acuerdo también conlleva exigencias en cuanto a trazabilidad, documentación, regulaciones aduaneras y clasificación de los productos. El Acuerdo consiste en una serie de requisitos técnicos que exige una actualización constante por parte de los operadores logísticos y los departamentos de exportación. Errores en la formalidad pueden conllevar no solo la pérdida de la preferencia arancelaria, sino la ejecución de largos y costosos procedimientos de verificación aduanera que pueden paralizar cadenas de suministro críticas (Prensa Mercosur, 2026).

El Acuerdo Comercial también implica compromisos de sostenibilidad, ya que incluye un capítulo de Comercio y Desarrollo Sostenible que incorpora el Acuerdo de París contra el

cambio climático como elemento esencial, lo que permitiría la suspensión del acuerdo si una de las partes abandona el Acuerdo de París (Ministerio de Economía, Comercio y Empresa, n.d.).

Además, el Acuerdo también conlleva desafíos para el Mercosur en cuanto a infraestructura y conectividad. Se requerirá de inversiones sostenidas en infraestructura logística y transporte, generando oportunidades también para los sectores de energía, transporte y servicios asociados. Las limitaciones para realizar estas inversiones podrían limitar la fluidez operativa (Movant, 2026).

El Acuerdo no solo abre oportunidades a nivel comercial, sino que plantea un desafío operativo y logístico. La capacidad de adaptación de las cadenas de suministro, la trazabilidad desde origen y la previsibilidad de los flujos serán factores determinantes para transformar las nuevas oportunidades en una ventaja competitiva (Movant, 2026).

El Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur puede suponer para el Mercosur una transformación de sus sistemas logísticos, y, por lo tanto, de las cadenas de suministro, al aumentar los flujos comerciales y aumentar las exigencias en términos de eficiencia, trazabilidad, regulación aduanera e infraestructura. Asimismo, esta mayor apertura podría fortalecer o debilitar el posicionamiento logístico de los países miembros del Mercosur, que podrían enfrentar desafíos principalmente operativos, donde la capacidad de adaptación y la eficiencia constituyen factores clave para ser competitivos.

Situación actual de la infraestructura y las capacidades logísticas de Uruguay

Se destaca la capacidad de Uruguay para combinar conectividad, infraestructura, eficiencia operativa y un marco normativo único favorable al comercio internacional (Administración Nacional de Puertos, 2026).

Además de las ventajas estructurales y de un marco legal favorable, el país cuenta con ventajas geográficas que lo posicionan como un candidato ideal para convertirse en un hub logístico

competitivo, moderno y sostenible y que enfatizan la importancia de un sistema de transporte multimodal (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2025).

- Conectividad y transporte multimodal

La conectividad logística de Uruguay se estructura en una combinación de infraestructura vial, aérea, portuaria y ferroviaria que permite el transporte de mercancías a nivel nacional e internacional. Actualmente el ferrocarril está teniendo un fuerte impulso que implicó una inversión económica significativa, pero continua con más del 50% de su capacidad todavía sin utilizar, lo cual representa una oportunidad logística para el país y un desafío en cuanto a hacer frente a la inestabilidad de las inversiones en el sistema de transporte. La expansión del sistema ferroviario permitirá una integración multimodal de los sistemas de transporte, optimizando los procesos logísticos (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2025).

Cabe destacar que el combustible en Uruguay es aproximadamente un 70% más caro que el promedio de la región, debido principalmente a la carga impositiva, sus costos de distribución y las comisiones de las estaciones de servicio (El País, 2026).

Por otra parte, el país cuenta con la existencia de Latin America Cargo City (LACC), una plataforma logística multimodal ubicada dentro del Aeropuerto Internacional de Carrasco, el aeropuerto principal, y el único bajo el régimen de Aeropuerto Libre de América Latina. Constituye una solución integral que abarca un régimen de exención de impuestos, infraestructura y sistemas de información que favorecen el cumplimiento de normas de calidad y trazabilidad y configuraciones logísticas que favorecen la eficiencia de las operaciones. La plataforma tiene por objetivo una logística de última milla segura y rentable, donde la carga puede ser recibida o despachada por tierra, mar o aire, posibilitando últimas millas personalizadas y con la posibilidad también de cualquier tipo de actividad de valor agregado a menos de 200 metros de la pista (Aeropuerto Internacional de Carrasco, n.d.).

De igual manera, la conectividad de Uruguay con el mundo a través del puerto de Montevideo incluye servicios regulares con Asia, Europa, México, Estados Unidos y Argentina, lo cual fortalece la inserción internacional del sistema portuario uruguayo. Los puertos uruguayos

poseen ventajas para funcionar como plataformas logísticas para los tráficos de importación de bienes y exportación de la producción de la región gracias a su ubicación geográfica privilegiada y su conectividad multimodal (ANP, 2026).

Otra ventaja es que los puertos uruguayos son los únicos bajo el régimen de puerto libre de América del Sur. Esto constituye una de las principales ventajas competitivas del país, ya que permite la libre circulación de mercancías en tránsito, sin trámites ni autorizaciones formales y con exoneración de tasas e impuestos, habilitando también operaciones de depósito, fraccionamiento, embalaje y etiquetado (ANP, 2026).

Asimismo, se destaca la constante mejora de la infraestructura portuaria. Mayor profundidad para el canal de acceso al puerto de Montevideo, la automatización del acceso al puerto para camiones y la rehabilitación de vías internas que conecten las terminales con el sistema ferroviario, son algunos de los avances previstos (ANP, 2026).

- Zonas francas

En Uruguay, las zonas francas son un pilar fundamental para el desarrollo logístico del país. Estas áreas ofrecen exenciones fiscales totales, además de derechos aduaneros. El régimen de zonas francas permite a las empresas a realizar actividades de transformación de productos, montaje, etiquetado y almacenamiento sin restricciones de tiempo, lo cual es clave y muy atractivo para las empresas que persiguen la optimización de costes y la expansión de sus operaciones (Cámara de Logística del Uruguay, 2025).

Actualmente existe un total de 15 zonas francas autorizadas en Uruguay, de las cuales 12 están activas y son gestionadas en su mayoría por el sector privado. Entre las zonas francas más destacadas se encuentran Zonamérica, World Trade Center Free Zone y Zona Franca Florida. En 2024, las zonas francas atrajeron un 10% de la inversión total del país y además se constata que el número de usuarios en las zonas francas ha crecido reflejando un claro aumento de la actividad económica relacionada con estos espacios (Cámara de Logística del Uruguay, 2024).

Entre otros datos interesantes, se destaca que, de un total de 7,5 millones de metros cuadrados destinados a parques industriales y logísticos, 2,15 millones de m² corresponden a zonas francas, representando el 29% de la superficie total (Cámara de Logística del Uruguay, 2025).

- Facilitación aduanera y digitalización

En el año 2007, en el marco del proceso de modernización de la Dirección Nacional de Aduanas y con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo, surge el proyecto de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE). Constituyó una de las iniciativas fundamentales de la Dirección Nacional de Aduanas para posicionarse como un organismo facilitador que apoye la competitividad del país y constituye hoy en día la herramienta principal de facilitación aduanera. Finalmente, en el 2013, queda formalmente institucionalizada como herramienta de facilitación del comercio exterior, integrando el sistema de promoción de inversiones y exportaciones del país (Ventanilla Única del Comercio Exterior, n.d.).

La Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) es un instrumento de facilitación del comercio exterior que permite realizar de forma electrónica y de forma centralizada a través de un único punto de entrada, todos los trámites vinculados a las operaciones de importación, exportación y tránsito del país. Esta herramienta hace que los procesos sean más simples y eficientes, sin debilitar los controles y la seguridad de las operaciones (Ventanilla Única del Comercio Exterior, n.d.).

A diez años de la ejecución del primer trámite 100% electrónico, la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) celebró el impacto transformador de esta herramienta en el comercio exterior uruguayo. Se destaca como una pieza fundamental en la facilitación del comercio internacional a nivel local y regional, generando ahorros significativos de dinero en la gestión de trámites tanto en el sector público como en el privado. Además de los beneficios económicos, se destaca una reducción del 30% de los tiempos de respuesta gracias a la simplificación de trámites y la eliminación de pasos innecesarios, y la contribución al cuidado del medio ambiente al lograr un ahorro sustancial de recursos naturales como el papel, el agua y la energía eléctrica (Uruguay XXI, 2023).

En años posteriores, la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) ha continuado reafirmando su compromiso con la modernización del comercio exterior en Uruguay. Algunos ejemplos son los avances en la interoperabilidad con otros países, la digitalización de los Certificados de Origen y Certificados zoosanitarios con otros países, la inversión en capacitación de cientos de usuarios del ámbito público y privado o el aumento progresivo de la cantidad de procesos integrados en la plataforma (Uruguay XXI, 2025).

- Innovación

Uruguay ha sido líder en Inteligencia Artificial (IA) en la región y, además, es el segundo de Latinoamérica con mayor capacidad del gobierno para explotar la inteligencia artificial. El país ha sido pionero en el Cono Sur en el desarrollo de políticas y estrategias de implementación de inteligencia artificial en sus operaciones y servicios, para mejorar su eficiencia, optimizar tiempos y costes. Dentro de las aplicaciones principales de la Inteligencia Artificial (IA) en la logística uruguaya, se encuentran el análisis de imágenes y videos para automatizar procesos como el control de cargas, la identificación de contenedores, el monitoreo de almacenes y la seguridad en puertos y terminales logísticas, la interpretación de documentos, órdenes de transporte, correos electrónicos y consultas de clientes, facilitando la gestión de información y la automatización de tareas administrativas, y por último, la predicción de la demanda a través de datos históricos, optimizando rutas de transporte, reduciendo retrasos en la cadena de suministro y mejorando la planificación de inventarios y operaciones logísticas (Uruguay XXI, 2020).

Uno de los sectores donde el país es considerado líder de la logística es en el sector farmacéutico, consolidándose como hub logístico y de innovación de esta industria. Se considera al país como epicentro de innovación y desarrollo sostenible en el sector farmacéutico, gracias al trabajo en conjunto de su sector público y privado, las buenas prácticas y el desarrollo del talento. El trabajo en conjunto para establecer objetivos comunes ha sido uno de los pilares fundamentales para convertir a Uruguay en el centro de distribución, no solo de la región, sino de América del Sur (Uruguay XXI, 2024).

- Sostenibilidad

Uruguay ha asumido a lo largo del tiempo un rol activo, integrando sus compromisos internacionales, como el Acuerdo de París, en políticas nacionales de largo plazo orientadas a la mitigación de emisiones y la adaptación del cambio climático. Es el caso de su Política Nacional de Cambio Climático, el marco estratégico que funciona como guía para las transformaciones y además ofrece procedimientos para dar seguimiento a las líneas de acción. Además, su Política Nacional de Cambio Climático prevé el mecanismo para la formulación y adopción de las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional de Uruguay al Acuerdo de París, metas y acciones que llevará a cabo el país para la implementación del Acuerdo (Ministerio de Ambiente, 2020).

Asimismo, Uruguay ha avanzado en la elaboración de una Estrategia Climática de Largo Plazo, alineada con el Acuerdo de París, que proyecta transformaciones estructurales hacia una economía baja en carbono y resiliente. Si bien el aporte de Uruguay es marginal por su pequeño tamaño, el país ha asumido compromisos y los ha incorporado de manera estructural en su institucionalidad pública mediante políticas climáticas y sistemas de coordinación, lo que refleja un enfoque de largo plazo hacia la sostenibilidad (Ministerio de Ambiente, 2021).

Por último, cabe destacar que Uruguay es líder en la región en cuanto a la utilización de energías renovables y cerró el 2025 con un 99% de su generación eléctrica proveniente de energías renovables, lo cual permite que cualquier operación industrial o comercial funcione con energía limpia. Esto lo ha posicionado internacionalmente entre los primeros ocho países a nivel mundial en desempeño energético (Uruguay XXI, 2025).

- Flujos Comerciales

Uruguay continúa consolidando su apertura económica mediante acuerdos internacionales y reformas regionales. Las exportaciones uruguayas experimentan un crecimiento año a año, creando nuevos puestos de trabajo y comercializando sus productos con nuevos destinos. En el año 2024 los principales productos exportados fueron la celulosa, la carne bovina, la soja, los productos lácteos, el arroz, entre otros. Dentro de los principales mercados de destino, se encuentran China (24%), Brasil (18%) y la Unión Europea (14%), Estados Unidos (9%) y Argentina (5%). Sin embargo, las importaciones uruguayas evidenciaron en ese año una

expansión moderada, impulsada principalmente demanda de bienes duraderos de consumo, mientras que las compras alimentos o bebidas no mostraron un crecimiento significativo (Uruguay XXI, 2024).

En ese mismo año, el puerto de Montevideo registró un récord histórico respecto al volumen de carga que movió en contenedores, reafirmando que el movimiento de contenedores no solo se explica con las exportaciones e importaciones, sino que hay un importante porcentaje de carga de tránsito, la cual en ese año alcanzó el 50% del total. Se trató de carga proveniente de países de la región, que sale por el puerto uruguayo hacia el resto del mundo, debido a los servicios y la buena conectividad de la logística uruguaya (Administración Nacional de Puertos, 2024).

Desde el punto de vista logístico, la existencia de zonas francas, el régimen de puerto libre y la plataforma multimodal del Aeropuerto de Carrasco (LACC) pueden facilitar las operaciones de tránsito, almacenamiento y redistribución regional, lo que resulta relevante ante un posible aumento de flujos comerciales derivado del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur.

Posicionamiento del puerto de Montevideo como hub logístico regional

El Puerto de Montevideo, ha consolidado su posicionamiento a nivel regional por su desempeño operativo, el cual se ha reflejado en récords con respecto al volumen de contenedores que mueve año tras año y el incremento significativo del movimiento de carga a granel y por su marco institucional diferenciador de régimen de puerto libre, único en la región. A diferencia de Brasil y Argentina, que sufren problemas relacionados con su burocracia aduanera, Uruguay permite la libre circulación de mercancías sin impuestos y la prestación de servicios de valor agregado sin necesidad de autorizaciones aduaneras previas, otorgando una mayor flexibilidad que optimiza los procesos logísticos (Urrutia Schnyder, J. E., & Ramírez Vargas, D. L., 2026).

A su vez, Uruguay cuenta con una estabilidad política y jurídica que también constituye un diferenciador frente a la volatilidad macroeconómica de Argentina y Brasil (Urrutia Schnyder, J. E., & Ramírez Vargas, D. L., 2026).

El régimen de puerto libre se puede identificar como una ventaja comparativa de Uruguay respecto a sus países vecinos, Brasil y Argentina, ya que contribuye a reducir los tiempos y optimizar la eficiencia de los procesos logísticos. Asimismo, la estabilidad política y jurídica del país genera un escenario de condiciones más favorables también que en sus países vecinos, ya que ofrece un entorno más previsible, disminuyendo riesgos operativos y facilitando la toma de decisiones, lo cual convierte su sistema logístico en un sistema más confiable.

Otra de las ventajas fundamentales del puerto de Montevideo radica en su profundidad, con 14 metros operativos, superando significativamente la de Buenos Aires que se encuentra entre 10 y 11 metros. Esta diferencia hace que el puerto de Montevideo sea el único puerto del Río de la Plata capacitado para recibir cierto tipo de buques a plena carga, funcionando como nodo distribuidor hacia puertos de menor calado. Asimismo, al comparar con otro de los países vecinos y su principal competidor, Río Grande en Brasil, Montevideo posee calados comparables, pero se diferencia mediante la especialización de sus servicios logísticos, al optar por eficiencia operativa y velocidad de despacho, y una ubicación geográfica más estratégica para la salida de la Hidrovía Paraná-Paraguay (Urrutia Schnyder, J. E., & Ramírez Vargas, D. L., 2026).

Además, el puerto de Montevideo cuenta con infraestructura especializada y tecnológica, con la Terminal Cuenca del Plata, terminal especializada en carga de contenedores, que se posiciona dentro de las terminales más avanzadas de América Latina superando la media de puertos de la región (Urrutia Schnyder, J. E., & Ramírez Vargas, D. L., 2026).

Otro de los puntos que lo hacen posicionarse como hub logístico es su orientación hacia el transbordo en las redes logísticas regionales, es decir, mientras los puertos de Buenos Aires y Río Grande operan mayoritariamente con carga de su propio mercado interno, Montevideo posee una estructura donde más del 50% de su movimiento total corresponde a mercancías en tránsito (Urrutia Schnyder, J. E., & Ramírez Vargas, D. L., 2026).

Desde una perspectiva logística, el puerto de Montevideo presenta ventajas competitivas respecto a sus principales competidores, ya que posee un mayor calado que el puerto de Buenos Aires y una eficiencia operativa mayor que el puerto de Río Grande gracias a la especialización

de sus servicios logísticos. Esto podría explicar el enfoque del modelo de negocio logístico de Uruguay hacia los servicios de transbordo y distribución regional, reduciendo su dependencia de su propio mercado interno, y poniendo especial interés en consolidar su rol como hub logístico.

En contrapartida, para poder consolidar su posicionamiento como hub logístico, es necesario que Uruguay refuerce su infraestructura multimodal. Si bien se han realizado inversiones en el ferrocarril central, actualmente todavía el 95% de la carga depende del transporte por camión, generando congestiones en el tráfico y una alta huella de carbono (Urrutia Schnyder, J. E., & Ramírez Vargas, D. L., 2026).

También es necesario que la Administración Nacional de Puertos continúe trabajando en el Plan Maestro con horizonte 2040 con una mirada estratégica para marcar el rumbo en el mediano y largo plazo de la logística del país. Se trata de un plan de actuación, para sobreponerse a los cambios vertiginosos y no perder competitividad con respecto a los países de la región, siendo la previsibilidad otro de los puntos fuertes de la identidad del país (Administración Nacional de Puertos, 2025).

Asimismo, es necesario que Uruguay haga frente a una serie de desafíos. Si bien como se mencionó anteriormente el país presenta una ventaja competitiva en su calado, es necesario para mantenerse como hub logístico regional, mantener las constantes y costosas inversiones en dragado. Además, la inestabilidad de las políticas comerciales de Argentina y Brasil pueden alterar los flujos de carga hacia Montevideo, siendo decisiones externas que no están en manos del país (Administración Nacional de Puertos, 2025).

Los desafíos anteriormente mencionados, sugieren que la existencia de ventajas competitivas respecto a los demás países de la región no garantiza la consolidación de Uruguay como hub logístico. Ello requiere de una mejora constante de sus capacidades e infraestructura logística. Asimismo, se puede identificar que las condiciones económicas y políticas de sus países vecinos, pueden repercutir significativamente en los flujos comerciales, por lo cual la consolidación del posicionamiento de Uruguay como hub logístico, no dependería únicamente

de sus propias fortalezas, sino también de la existencia de un entorno estable que minimice interrupciones y alteraciones en los flujos comerciales.

Efectos del Acuerdo Comercial Interino Mercosur-UE en Uruguay

En primer lugar, la entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur trae de forma inmediata el acceso a un mercado de más de 750 millones de personas y a una economía que representa cerca del 20% del producto interno bruto mundial (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2026).

Desde el momento inicial de su aplicación, Uruguay consolida arancel cero para alrededor del 75% de los productos objeto de comercio con la Unión Europea, de los cuales forma parte la carne vacuna, uno de los pilares fundamentales de las exportaciones uruguayas. También implica ventajas para productos como carne ovina, pesca, manzanas, cerezas, legumbres, frutos secos, pasas de uva, lana peinada, fertilizantes y bebidas. Dado que el Mercosur todavía no ha acordado una distribución interna de las cuotas, el acceso al mercado europeo opera bajo el sistema de que el primero en llegar es el primero en ser servido, lo que obliga a los exportadores uruguayos a introducir cambios operativos de forma inmediata para actuar rápidamente y asegurar el acceso (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2026).

Este escenario podría presentar oportunidades para Uruguay que con la entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur pasa a tener acceso a uno de los mercados más importantes a nivel mundial y todo indicaría que los flujos comerciales de muchos de sus productos objeto de exportación, se intensificarían. Sin embargo, el hecho de que no haya una distribución interna de las cuotas podría implicar una gran competencia entre los actores, haciendo que la rapidez y eficiencia operativa se conviertan en factores determinantes para aprovechar los beneficios que conlleva el acuerdo.

El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) valora la importancia del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur para la competitividad del país, señalando que el Acuerdo no va a mejorar la competitividad e innovación por sí solo, sino que necesita del acompañamiento de cambios normativos. Para esto se está trabajando en un proyecto de Ley de Competitividad,

Innovación y Reducción de costo de vida, donde el objetivo es generar regulaciones inteligentes y que no generen sobrecostos al sector privado, obligando al país a revisar sus procedimientos internos, por ejemplo, con los procesos de compras públicas o cómo desarrolla los procesos de innovación (Ministerio de Economía y Finanzas, 2026).

La aplicación del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur debería ser acompañada de cambios normativos, y con una gestión efectiva del sector público y privado en conjunto, lo cual es fundamental para que el país sea competitivo.

En relación con lo anterior, se destaca como principal riesgo el quedarse atrás en un contexto donde todos los actores están en constante movimiento y la competitividad dependerá de la capacidad de avanzar con rapidez. Se remarca la necesidad de mantenerse en constante evolución para generar escenarios eficientes y flexibles frente a un incremento en los flujos logísticos. El nuevo escenario implicará una reconfiguración de las rutas comerciales y exigirá a los actores logísticos adaptarse a un entorno más integrado, competitivo y también exigente (Instituto Nacional de Logística, 2026).

La reconfiguración de las rutas comerciales implicaría una adaptación de las cadenas de suministro, ya que supone que determinadas plataformas logísticas podrían ganar o perder relevancia en función de su capacidad para captar esos nuevos flujos de mercancías.

Por otra parte, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) identifica a la Unión Europea como uno de los principales socios económicos de Uruguay y pilar fundamental de su proceso de transformación productiva, remarcando que, de las 1.200 empresas de capital extranjero en Uruguay, 300 son europeas. Con la aplicación del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur se infiere que la relación con inversores y autoridades debería cambiar y este nuevo contexto mejoraría las condiciones y ofrecería garantías para que este flujo inversor continúe, lo cual podría favorecer que las pequeñas y medianas empresas nacionales ingresen al mercado europeo (Ministerio de Economía y Finanzas, 2026).

El párrafo anterior no muestra una dependencia de la inversión europea, pero sí denota que la Unión Europea es un actor clave y refleja el peso significativo que tiene la inserción de capital

europeo en la economía uruguaya. Se intuye que la entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur podría mejorar la relación con inversores, contribuyendo al sistema logístico del país.

La entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur representa para Uruguay una oportunidad estratégica para fortalecer su inserción internacional, con un impacto directo en el sistema logístico nacional. El acceso a nuevos mercados y el incremento de los flujos comerciales exigirá una mayor eficiencia de la infraestructura logística y servicios asociados, así como inversiones en tecnología para sostener la competitividad. Asimismo, se vuelve fundamental el cumplimiento de estándares europeos y las nuevas exigencias operativas, lo que demandará una logística más integrada, ágil y diversificada, impulsando al país no solo a potenciar su rol de hub logístico sino también la modernización de su cadena logística (Uruguay XXI, 2026).

7. DISCUSIÓN

En la presente investigación acerca del impacto de la entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur en Uruguay como hub logístico, se identifican una serie de hallazgos sustentados en fuentes institucionales, académicas y normativas, que permiten realizar en esta fase del trabajo una reflexión crítica donde se interpretan y contrastan.

En primer lugar, la investigación sugiere que la actividad económica y logística se tiende a concentrar en los nodos con mejores condiciones de infraestructura y eficiencia operativa. Asimismo, sugiere que Uruguay principalmente gracias a su infraestructura, estabilidad económica y política, marco regulatorio y conectividad, podría contar con las condiciones necesarias para consolidarse como hub logístico regional en el contexto de introducción del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur. Sin embargo, también sugiere que en la actualidad estos no son los únicos factores que podrían impulsar su consolidación, sino que factores como su ubicación geográfica estratégica, la innovación tecnológica, el uso de la inteligencia artificial (IA) o el capital humano cualificado que posee el país, jugarían un rol fundamental.

En relación con lo comentado en el párrafo anterior, también se identifica que las ventajas competitivas que posee el país requieren de una actualización y adaptación constante para mantenerse vigentes en un entorno dinámico y altamente competitivo. La ejecución del Plan Maestro con horizonte 2040 por parte de la Administración Nacional de Puertos (ANP), el proyecto de Ley de Competitividad, Innovación y Reducción de costo de vida por parte del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), el mantenimiento del liderazgo en cuanto al calado del Puerto de Montevideo, el impulso de la inteligencia artificial (IA) y potenciar el transporte multimodal serían algunos de los factores determinantes para que el país pueda consolidar su posicionamiento como hub logístico en el largo plazo y pueda aprovechar las ventajas que trae el Acuerdo Comercial Interno UE-Mercosur.

En segundo lugar, se infiere que el Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur genera un escenario de oportunidades para Uruguay, especialmente en cuanto a la captación de nuevos negocios que intensificarían los flujos comerciales, con el acceso inmediato a un mercado de más de 750 millones de personas. Además, considerando que la proporción de mercancías en tránsito representa un volumen significativo del total movilizado por el país y según la estimación sectorial citada anteriormente en el desarrollo del trabajo, Uruguay contaría con la posibilidad de captar una cifra estimada de 863 millones de dólares anuales como centro logístico de distribución. Para que estas oportunidades se puedan materializar es fundamental que el país encuentre la manera de anteponerse a los cambios rápidamente, para lo cual se requiere de un trabajo conjunto del sector público-privado.

En contrapartida, se destaca como una de las principales limitaciones el elevado volumen de mercancías que requieren del transporte por carretera, lo cual se ve agravado por el elevado coste de los combustibles en el país, el cual es aproximadamente un 70% más caro que la media de la región. Si bien Uruguay cuenta con una infraestructura portuaria y aeroportuaria de primer nivel, la multimodalidad del transporte es fundamental para una logística eficiente. Además, actualmente el país tiene el 50% de la capacidad de su ferrocarril sin utilizar por falta de inversiones estables.

Otro hallazgo relevante es que el Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur genera una serie de exigencias normativas y de trazabilidad que transforman los requisitos operativos del sector

logístico, tal y como se había inferido en el marco teórico del presente trabajo (Bartesaghi, 2025). Estos requisitos repercuten en todos los procesos logísticos, generando una mayor complejidad en cuanto a documentación, clasificación de productos, cumplimiento de estándares europeos, objetivos de sostenibilidad, etc. Por lo tanto, se vuelve necesario prestar especial atención al factor operativo para no perder competitividad.

Adicionalmente, otra limitación relevante radica en la falta de datos empíricos. Al tratarse de un objeto de estudio reciente se optó por la elección de la metodología cualitativa basada en el análisis documental, pero constituye una limitación ya que se interpretan los hallazgos como proyecciones y no resultados empíricos. Se entiende que una vez que los impactos reales del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur puedan ser evaluados de forma fehaciente, se podrán observar cambios e identificar patrones para posibles mejoras. Respecto a las fuentes utilizadas para el análisis documental, si bien se logró acceder a fuentes de información relevantes, la investigación no incluyó, por ejemplo, entrevistas directas con actores del sector logístico uruguayo o especialistas de comercio exterior, lo cual hubiese enriquecido significativamente el análisis.

Otra limitación para recalcar es que, aunque el análisis contempló a Brasil y Argentina como los principales competidores y factores de riesgo en la consolidación de Uruguay como hub logístico, la investigación no incluyó un análisis comparativo acerca de cómo están estos dos países respondiendo estratégicamente al Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur. La realización de esta comparativa habría proporcionado un contexto mucho más completo para evaluar la posición relativa de Uruguay en el Cono Sur.

A pesar de las limitaciones antes mencionadas, la presente investigación realiza contribuciones positivas y responde ampliamente a los objetivos del trabajo. La investigación profundiza acerca de un fenómeno reciente, analiza aspectos de la logística y el comercio internacional estudiados a lo largo del máster, identifica las oportunidades y desafíos que implica la entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur para Uruguay y resalta la importancia actual de la adaptación operativa y regulatoria ágil en contextos extremadamente dinámicos, así como de la búsqueda permanente de la mejora continua en los procesos de gestión.

Respecto a los objetivos que plantea la investigación, existe una coherencia entre estos y los resultados obtenidos. El objetivo general y los objetivos específicos se han cumplido mediante el estudio de las disposiciones del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur, sus implicaciones logísticas para Mercosur, la situación logística actual en Uruguay y los efectos del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur en Uruguay. Esto ha permitido identificar oportunidades y desafíos para el país, así como inferir los factores que podrían contribuir al fortalecimiento de su posición como hub logístico regional.

Por último, se identifica un gran potencial para futuras investigaciones o líneas derivadas. Como se mencionó anteriormente, sería atractivo realizar una investigación que compare las estrategias adoptadas por Argentina y Brasil para adaptarse al nuevo contexto del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur, proporcionando un análisis de competitividad entre los países de la región. También sería interesante, una vez que se tenga acceso a datos empíricos, darles seguimiento a los diversos cambios en concreto, por ejemplo, cambios en los volúmenes de mercancía que se mueven y montos de inversión extranjera destinados a la mejora de la infraestructura logística. Asimismo, una investigación centrada en el cambio climático y sostenibilidad sería muy interesante, considerando que el Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur promueve una logística con menor impacto ambiental en el largo plazo. Por último, una investigación que permita analizar los cambios y repercusiones del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur en el ámbito laboral, en cuanto a creación de empleo y capacitación de los trabajadores.

8. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS FUTURAS

A lo largo de esta investigación, se ha analizado el impacto de la entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur en Uruguay como hub logístico regional. El último apartado del presente trabajo busca principalmente sintetizar los hallazgos más relevantes, responder a los objetivos generales y específicos del trabajo, y sugerir futuras líneas de investigación que amplíen este estudio.

En primer lugar, como respuesta al objetivo general de la investigación, se concluye que el Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur genera tanto oportunidades como desafíos para Uruguay como hub logístico regional.

Entre las oportunidades principales se destacan la creación de nuevos negocios y el incremento de los flujos comerciales. Se sugiere que Uruguay estaría en condiciones de capitalizar estas oportunidades gracias al mayor grado de desarrollo y sofisticación de su sector logístico respecto al de los demás países de la región. La entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur permite el acceso a un mercado de 750 millones de personas y otorga arancel cero al 75% de los productos. Asimismo, según la estimación sectorial citada anteriormente, el potencial de Uruguay como hub logístico regional se vería fortalecido si el país logra captar el 10% del volumen de contenedores con origen o destino en Europa, lo que podría generar una cifra de ingresos anuales estimada en 863 millones de dólares por concepto de exportación.

Sin embargo, su capacidad para materializar estas oportunidades dependerá de las decisiones estratégicas que tome, para poder cumplir con las nuevas exigencias de los estándares europeos en cuanto a trazabilidad, documentación, regulaciones aduaneras, clasificación de los productos, compromisos sostenibilidad y conectividad.

En relación con lo anterior, el país también enfrenta desafíos como mejorar su infraestructura multimodal, considerando que actualmente el 95% depende del transporte por carretera. Esta situación se ve agravada porque tiene los costos de combustible más altos de la región. Asimismo, otros desafíos son el posible desvío de carga hacia puertos competidores en Brasil y Argentina, la inestabilidad política de sus países vecinos y la necesidad de mantener costosas inversiones en dragado y mantenimiento portuario.

La competitividad con respecto a sus países vecinos, es decir, Brasil y Argentina, dependerá de su capacidad de avanzar con rapidez y generar escenarios eficientes que le permitan posicionarse como el elegido para concentrar y distribuir la mercancía en la región, y así poder consolidarse como el principal hub logístico.

Con respecto a los objetivos específicos planteados, se ha identificado que el Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur genera implicaciones logísticas inmediatas para el Mercosur, que transforman los requisitos operativos y regulatorios de los actores de la cadena de suministro. Algunas de estas implicaciones logísticas son la intensificación de flujos comerciales, rediseño de rutas de transporte, nuevas exigencias de trazabilidad y documentación, compromisos de sostenibilidad, y el cumplimiento de estándares europeos en cuanto a controles sanitarios y fitosanitarios.

En segundo lugar, se concluye que Uruguay posee una infraestructura y capacidades logísticas avanzadas con respecto a los países de la región. El país cuenta con puertos bajo el régimen de puerto libre, un aeropuerto bajo el régimen de aeropuerto libre, una plataforma multimodal especializada en cargo aéreo, zonas francas con ventajas fiscales significativas, facilitación aduanera a través de la plataforma VUCE, creciente utilización de la inteligencia artificial (IA) y un calado de 14 metros de profundidad en su puerto de Montevideo que constituye una ventaja competitiva.

Para que Uruguay logre capitalizar las oportunidades que presenta el Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur y fortalezca su posicionamiento como hub logístico, se proponen algunas líneas de acción. Primero, acelerar la inversión en el ferrocarril central para habilitar el 50% que hoy en día se encuentra inutilizado, reduciendo el uso del transporte por carretera y, por lo tanto, la congestión en el tráfico y la huella de carbono. Segundo, fortalecer los mecanismos de coordinación público-privado para anticipar cambios en los flujos comerciales y adaptarse de forma ágil. Tercero, impulsar la capacitación de los operadores logísticos para garantizar el cumplimiento de los estándares europeos. Cuarto, continuar impulsando la integración de sistemas que utilicen Inteligencia Artificial (IA) para optimizar la eficiencia de los procesos logísticos, reduciendo tiempos y costes. Quinto, impulsar acciones que demuestren compromiso con el Acuerdo de París y no verlo como costo adicional, sino como una oportunidad competitiva respecto a los otros países de la región.

Por otra parte, el presente trabajo permite visualizar en un caso de la vida real muchos de los conceptos estudiados a lo largo del máster, analizando la conectividad, transporte multimodal, facilitación aduanera, innovación, sostenibilidad y digitalización de un sistema logístico

concreto. Esta investigación pone en evidencia que los acuerdos comerciales no solo impactan en dimensiones comerciales y económicas, sino que obligan a reconfigurar numerosos aspectos de los sistemas logísticos de un país.

El trabajo también destaca la importancia de la visión integrada de la cadena de suministro, demostrando que la competitividad de un hub logístico depende de la sinergia entre múltiples dimensiones, siendo un fenómeno de gran complejidad, como se indicó al seleccionar la metodología de la investigación.

A partir de los resultados obtenidos, se realizan algunas propuestas futuras respecto a líneas de investigación que resultan interesantes para futuros trabajos. Primero, realizar una comparación acerca de las estrategias adoptadas por Argentina y Brasil frente a la entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur. Sin la realización de esta comparación, no es posible afirmar que Uruguay se vaya a consolidar como el principal hub logístico regional. Segundo, una vez que se tenga acceso a datos empíricos, dar seguimiento a cambios en los volúmenes de mercancía que se mueven y montos de inversión extranjera destinados a la mejora de la infraestructura logística. Tercero, una investigación centrada en el cambio climático y sostenibilidad. Cuarto, una investigación que permita analizar los cambios y repercusiones del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur en el ámbito laboral, en cuanto a creación de empleo y capacitación de los trabajadores.

En síntesis, la investigación sugiere que Uruguay enfrenta un momento de transformación y redefinición de su rol como hub logístico regional. En este contexto, la entrada en vigor del Acuerdo Comercial Interino UE-Mercosur representa la oportunidad para fortalecer su posicionamiento como hub logístico del Cono Sur, aprovechando sus ventajas competitivas vinculadas a su marco normativo, ubicación estratégica y desarrollo de servicios logísticos. Sin embargo, esto no es automático, sino que la oportunidad para Uruguay de consolidarse como el principal hub logístico requerirá de la implementación de cambios estratégicos, inversiones en infraestructura, mejora continua de la operativa e innovación en sus servicios logísticos. Asimismo, uno de los principales desafíos radica en evitar la pérdida de competitividad, en un contexto donde los actores están en constante evolución. En consecuencia, la competitividad dependerá de la capacidad de Brasil, Argentina y Uruguay para avanzar con rapidez frente a los

cambios del entorno. Por ello, se vuelve necesario impulsar la capacidad de anticipación, adaptación y mejora continua para generar escenarios eficientes y flexibles que permitan sostener la competitividad del sector logístico uruguayo y fortalezcan su posicionamiento como hub logístico regional.

9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Administración Nacional de Puertos. (2024, 5 de enero). *El puerto de Montevideo superará el millón de TEUs en contenedores y no tendrá aumento de tarifas en 2024*. <https://www.anp.com.uy/inicio/comunicacion/noticias/el-puerto-de-montevideo-superara-el-millon-de-teus-en-contenedores-y-no-tendra-aumento-de-tarifas-en-2024>

Administración Nacional de Puertos. (2025, diciembre). *Puertos más competitivos, eficientes y sostenibles al servicio del crecimiento económico, productivo y social de nuestro país y la región. Uruguay Portuario N.º 15: noviembre 2025*. https://aplicaciones.anp.com.uy/archivo/webcomunicacion/N%C2%B015_Uruguay_Portuario_Noviembre_2025.pdf

Administración Nacional de Puertos. (2026, 20 de abril). *ANP presentó los principales atributos de los puertos del Uruguay en INTERMODAL 2026*. <https://www.anp.com.uy/es/inicio/comunicacion/noticias/anp-presento-los-principales-atributos-de-los-puertos-del-uruguay-en-intermodal-2026>

Aeropuerto Internacional de Carrasco. (n.d.). Cargo. <https://aeropuertodecarrasco.com.uy/cargo/>

Ámbito. (2026, 23 de abril). Uruguay proyecta capturar US\$ 863 millones anuales como hub logístico tras el acuerdo Mercosur-UE. <https://www.ambito.com/uruguay/proyecta-capturar-us-863-millones-anuales-como-hub-logistico-el-acuerdo-mercosur-ue-n6270319/>

Bartesaghi, I. (2025, 30 de abril). La importancia del acuerdo Mercosur – Unión Europea. <https://ibartesaghi.com/wp/2025/04/30/la-importancia-del-acuerdo-mercosur-union-europea/>

Búsqueda. (2026, 23 de abril). Exportación de servicios logísticos tiene “tremendo” potencial para crecer con el acuerdo Mercosur-UE. <https://www.búsqueda.com.uy/economia/exportacion-servicios-logisticos-tiene-tremendo-potencial-crecer-el-acuerdo-mercosur-ue-n5412400/>

Cámara de Logística del Uruguay. (2024, 16 de octubre). Las zonas francas en Uruguay: un impulso al crecimiento económico. <https://calog.com.uy/2024/10/16/las-zonas-francas-en-uruguay-un-impulso-al-crecimiento-economico/>

Cámara de Logística del Uruguay. (2025, 7 de febrero). ¿Por qué Uruguay se transformó en un nuevo polo logístico que atrae a empresas argentinas y regionales? <https://calog.com.uy/2025/02/07/por-que-uruguay-se-transformo-en-un-nuevo-polo-logistico-que-atrae-a-empresas-argentinas-y-regionales/>

Comisión Europea. (n.d.). *Acuerdo de Asociación UE-Mercosur y acuerdo comercial interino*. <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/es/content/acuerdo-de-asociacion-ue-mercosur-y-acuerdo-comercial-interino>

Consejo de la Unión Europea. (2026, 15 de abril). *Notificación relativa a la aplicación provisional del Acuerdo Interino de Comercio entre la Unión Europea, por una parte, y el Mercado Común del Sur, la República Argentina, la República Federativa de Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, por otra parte [2026/868]*. Diario Oficial de la Unión Europea. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=OJ:L_202600868

El País. (2026, 6 de febrero). Uruguay tiene la nafta más cara de la región: qué pasa con el gasoil y a qué se debe esta situación. *El País Uruguay*.

<https://www.elpais.com.uy/negocios/noticias/uruguay-tiene-la-nafta-mas-cara-de-la-region-que-pasa-con-el-gasol-y-a-que-se-debe-esta-situacion>

Instituto Nacional de Logística de Uruguay & Universidad Católica del Uruguay. (2024, marzo). *Índice de Potencial Competitivo de la Actividad Logística (IPCAL): primera versión*. https://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2024/11/Informe_IPCAL-marzo-2024_FINAL.pdf

Instituto Nacional de Logística de Uruguay. (n.d.). *Conectividad como hub logístico*. <https://www.inalog.org.uy/conectividad-logistica/>

Instituto Nacional de Logística. (2026, 27 de mayo). *Encuentro estratégico España–Uruguay: El acuerdo Mercosur como oportunidad estratégica para España y Uruguay*. <https://www.inalog.org.uy/encuentro-estrategico-espana-uruguay-el-acuerdo-mercotur-como-oportunidad-estrategica-para-espana-y-uruguay/>

Instituto Nacional de Logística. (n.d.). *¿Qué hace a Uruguay un hub logístico?* <https://www.inalog.org.uy/hub/>

Logística 360. (2026, 6 de abril). *Acuerdo Mercotur-UE: oportunidades y retos para la cadena de suministro*. <https://logistica360.pe/acuerdo-mercotur-ue-oportunidades-y-retos-para-la-cadena-de-suministro/>

Ministerio de Ambiente. (2020). *Política Nacional de Cambio Climático*. Gobierno de Uruguay. <https://www.gub.uy/ministerio-ambiente/comunicacion/publicaciones/politica-nacional-cambio-climatico>

Ministerio de Ambiente. (2021). *Estrategia climática de largo plazo de Uruguay*. <https://www.gub.uy/ministerio-ambiente/politicas-y-gestion/estrategia-climatica-largo-plazo-uruguay>

Ministerio de Economía y Finanzas. (2026, 5 de junio). *MEF valora importancia del acuerdo Mercosur-UE para mejorar competitividad*. <https://www.gub.uy/ministerio-economia-finanzas/comunicacion/noticias/mef-valora-importancia-del-acuerdo-mercursosur-ue-para-mejorar-competitividad>

Ministerio de Economía, Comercio y Empresa. (n.d.). *Acuerdo UE–Mercosur*. Gobierno de España. <https://comercio.gob.es/PoliticaComercialUE/AcuerdosComerciales/Paginas/Mercosur.aspx>

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2026, 1 de mayo). *Inicio de la aplicación provisional del Acuerdo Comercial Interino entre MERCOSUR y la Unión Europea*. Gobierno de Uruguay. <https://www.gub.uy/ministerio-relaciones-exteriores/comunicacion/noticias/inicio-aplicacion-provisional-del-acuerdo-comercial-interino-entre-mercursosur>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2025, 25 de julio). *Etcheverry: transporte y logística son claves para el crecimiento del país*. Gobierno de Uruguay. <https://www.gub.uy/ministerio-transporte-obras-publicas/comunicacion/noticias/etcheverry-transporte-logistica-son-claves-para-crecimiento-del-pais>

Movant. (2026, 11 de enero). El acuerdo UE–Mercosur anticipa cambios en las cadenas logísticas y flujos de abastecimiento. Infobae. <https://www.infobae.com/movant/2026/01/11/el-acuerdo-uemercosur-anticipa-cambios-en-las-cadenas-logisticas-y-flujos-de-abastecimiento/>

Prensa Mercosur. (2026, 25 de mayo). Implementación del Acuerdo UE-Mercosur: desafíos logísticos y el riesgo de errores documentales. <https://prensamercosur.org/2026/05/25/implementacion-del-acuerdo-ue-mercursosur-desafios-logisticos-y-el-riesgo-de-errores-documentales/>

Prensa Mercosur. (2026, 27 de enero). El acuerdo UE-Mercosur: una ventana de oportunidades para los puertos brasileños. <https://prensamercosur.org/2026/01/27/el-acuerdo-ue-mercosur-una-ventana-de-oportunidades-para-los-puertos-brasilenos/>

Rodrigue, J. P., Comtois, C., & Slack, B. (2016, 19 de diciembre). Transportation and the Spatial Structure. The geography of transport systems (4^a ed., cap.2). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315618159>

Urrutia Schnyder, J. E., & Ramírez Vargas, D. L. (2026, 25 de marzo). Viabilidad del puerto de Montevideo como un hub logístico regional: un análisis de competitividad y conectividad multimodal. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 10(1). <https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/23006>

Uruguay XXI. (2020, 28 de abril). *Uruguay, líder regional en inteligencia artificial*. <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/noticias/articulo/uruguay-lider-regional-en-inteligencia-artificial/>

Uruguay XXI. (2023, 21 de noviembre). *VUCE celebra 10 años de impacto transformador en el comercio exterior de Uruguay*. <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/noticias/articulo/vuce-celebra-10-anos-de-impacto-transformador-en-el-comercio-exterior-de-uruguay/>

Uruguay XXI. (2024, 21 de mayo). *Uruguay se consolida como el hub logístico y de innovación en la industria farma*. <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/noticias/articulo/uruguay-se-consolida-como-el-hub-logistico-y-de-innovacion-en-la-industria-farma/>

Uruguay XXI. (2024). *Informe anual de comercio exterior de Uruguay 2024*. <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/centro-informacion/articulo/informe-anual-de-comercio-exterior-de-uruguay-2024/>

Uruguay XXI. (2025, 29 de diciembre). *Uruguay consolida su liderazgo en energías renovables y abre una nueva etapa de inversiones estratégicas*.

<https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/noticias/articulo/uruguay-consolida-su-liderazgo-en-energias-renovables-y-abre-una-nueva-etapa-de-inversiones-estrategicas/>

Uruguay XXI. (2025, 25 de febrero). *VUCE alcanzó en 2024 un ahorro de US\$ 43 millones para el sector público y de US\$ 114 millones para el sector privado.* <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/noticias/articulo/vuce-alcanzo-en-2024-un-ahorro-de-us-43-millones-para-el-sector-publico-y-de-us-114-millones-para-el-sector-privado/>

Uruguay XXI. (2026, 6 de abril). *Mercosur–Unión Europea: oportunidades y desafíos del acuerdo.* <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/noticias/articulo/mercosur-union-europea-oportunidades-y-desafios-del-acuerdo/>

Uruguay XXI. (2026, abril). *Informe mensual de comercio exterior: Acuerdo MERCOSUR–Unión Europea.* Uruguay XXI. www.uruguayxxi.gub.uy/es/centro-informacion/articulo/informe-mensual-de-comercio-exterior-abril-2026/

Uruguay XXI. (n.d.). *10 reasons that make Uruguay a logistics cluster.* Ministerio de Transporte y Obras Públicas / Uruguay XXI. www.uruguayxxi.gub.uy/en/information-center/article/uruguay-logistics-hub/

Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE). (n.d.). *Acerca de VUCE.* <https://vuce.gub.uy/staging1500/acerca-de-vuce/>

10. ANEXOS

Anexo 1: Declaración de uso de herramientas de Inteligencia Artificial (IA)

El presente anexo tiene por objetivo declarar qué herramientas de Inteligencia Artificial (IA) se han utilizado para la realización del Trabajo Final de Máster y para qué funciones en concreto.

Las herramientas de Inteligencia Artificial utilizadas han sido Claude y ChatGPT.

Estas herramientas se han utilizado como apoyo para la búsqueda bibliográfica, la organización de ideas, la consulta de sinónimos y adjetivos para mejorar la claridad de los textos elaborados y para la realización de resúmenes de los textos procedentes de las fuentes utilizadas para la investigación.