



ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348



DENUNCIA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA ATM SIN EVALUACIÓN DE RIESGO NI INSTRUCCIÓN ADECUADA. SOLICITA INTERVENCIÓN URGENTE

Buenos Aires, 17 de abril de 2026

Al
Director Nacional
Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)
Sr. Oscar Villabona

Ref.: Denuncia por implementación del Sistema ATM – Riesgo para la Seguridad Operacional.

Marcelo Ricardo Chavez, en mi carácter de Secretario Adjunto de la Asociación Técnicos y Empleados de Protección y Seguridad a la Aeronavegación (ATEPSA), me dirijo a esa Autoridad a fin de poner en su conocimiento una situación de extrema gravedad vinculada al proceso de implementación del nuevo Sistema ATM en el ámbito de los servicios de navegación aérea.

En fecha 24 de febrero de 2026, esta organización sindical presentó ante EANA un informe técnico elaborado por delegados del ACC Ezeiza, en el cual se detallan observaciones operativas, técnicas y procedimentales detectadas durante el proceso de instrucción del sistema.

De dicho informe, surge con claridad que el proceso de capacitación llevado adelante hasta el momento, resulta insuficiente para garantizar una implementación segura del sistema en operación real. Tal como se expone, las instancias desarrolladas han sido de carácter introductorio y no alcanzan a asegurar un nivel homogéneo de competencia operativa en el conjunto del personal involucrado.



San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar



ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348



Asimismo, no se ha puesto a disposición de los trabajadores ni de esta organización sindical una evaluación formal de riesgos operacionales vinculada a la implementación del sistema, ni los criterios técnicos adoptados para su validación en entorno real.

Debe destacarse que el propio informe advierte que la implementación del sistema ATM no puede ser abordada como una cuestión meramente técnica o administrativa, en tanto tiene impacto directo sobre la organización del trabajo, la carga operativa, la gestión de contingencias y la seguridad operacional .

En particular, se han identificado:

- Deficiencias en el entorno de instrucción que no reproduce condiciones operativas reales.
- Inconsistencias técnicas del sistema que incrementan la carga de trabajo del controlador.
- Limitaciones funcionales que afectan la conciencia situacional.
- Necesidad de intervención manual en procesos que deberían ser automáticos.

Asimismo, el informe concluye que la capacitación actual no resulta suficiente para habilitar una implementación plena y que la transición debería realizarse de manera progresiva, planificada y/o en simultáneo con el sistema actualmente en uso.

En este contexto, avanzar con una implementación sin: Capacitación adecuada y homogénea del personal, validación operativa en condiciones reales, evaluación de riesgos formal y etapas de transición controladas, implica introducir un nivel de incertidumbre incompatible con los estándares exigidos en materia de seguridad operacional para un servicio público esencial.

Debe señalarse además que las condiciones actuales de instrucción (incluyendo limitaciones del simulador y deficiencias en el entorno de entrenamiento) pueden



San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar



ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348



incluso afectar el desempeño del personal en instancias críticas, comprometiendo la calidad del proceso de habilitación.

Por lo expuesto, ATEPSA solicita:

1. Se evalúe de manera urgente el proceso de implementación del Sistema ATM llevado adelante por EANA.
2. Se requiera a la empresa la presentación de la evaluación de riesgos operacionales correspondiente a la implementación del sistema.
3. Se verifique el cumplimiento de los estándares aplicables en materia de capacitación, validación operativa y gestión de la transición.
4. Se dispongan las medidas necesarias a fin de evitar la puesta en servicio del sistema, hasta tanto se garantice una implementación segura, gradual y con instrucción adecuada.

Se adjunta a la presente nota "Informe técnico elaborado por delegados ACC EZE – Observaciones sobre instrucción y futura implementación del nuevo sistema ATM. Solicita CoPP", de fecha 24 de febrero de 2026.

Sin más saludo a ud. atentamente.-

Marcelo Ricardo Chavez
Secretario Adjunto
ATEPSA



San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



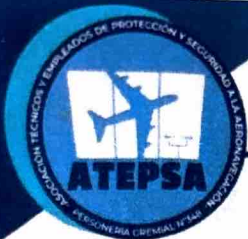
+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar



ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348



IFATCA



ADJUNTA INFORME SISTEMA ATM. SOLICITA CONVOCATORIA URGENTE A CoPP EN LOS TÉRMINOS DEL ART 78 Y 79 CCT.

063

Buenos Aires, 24 de febrero de 2026

A la Sra. Gerente Ejecutiva Operativa

Sra. Mabel Villarroel

A la Gerencia de Operaciones

Sra. Karina Leban

A la Gerencia de Seguridad Operacional

Sra. Carla Grispi

C/c A la Jefatura de Relaciones Laborales

Sr. Guillermo Clark



**Ref.: Informe técnico elaborado por delegados ACC EZE –
Observaciones sobre instrucción y futura implementación del nuevo
Sistema ATM – Solicita CoPP.**

Marcelo Ricardo Chavez, en mi carácter de Secretario Adjunto de la Asociación Técnicos y Empleados de Protección y Seguridad a la Aeronavegación (ATEPSA), me dirijo a esa Empresa a fin de adjuntar informe elaborado por los delegados del ACC EZEIZA, confeccionado en base a las observaciones efectuadas durante el proceso de instrucción recibido respecto del nuevo Sistema ATM y en consideración a su anunciada implementación a nivel nacional.

El informe que se acompaña detalla aspectos operativos, técnicos y procedimentales detectados durante la etapa de capacitación e instrucción, así como



San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar

ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348



IFATCA



eventuales impactos en la operación, en la carga de trabajo, en la gestión de contingencias y en la transición hacia la puesta en servicio definitiva del sistema.

Cabe destacar que las observaciones formuladas no constituyen una objeción a la modernización tecnológica en sí misma, sino que responden a la necesidad de garantizar que toda implementación de un sistema crítico para la navegación aérea se realice bajo parámetros adecuados de seguridad operacional, previsibilidad operativa y resguardo de las condiciones laborales establecidas en el CCT 1512/16 "E".

La futura implementación del nuevo Sistema ATM en el ámbito nacional no puede abordarse exclusivamente como una cuestión técnica o administrativa, sino que reviste carácter estructural, con impacto directo en, la organización del trabajo, la carga operativa y distribución de tareas, la capacitación y habilitación del personal, la gestión de riesgos operacionales durante la transición y las responsabilidades funcionales dentro de cada dependencia.

En razón de ello, corresponde que su tratamiento se encuadre dentro de los mecanismos convencionales vigentes, particularmente en el ámbito de la Comisión Paritaria Permanente (CoPP), en tanto órgano paritario previsto para analizar cuestiones vinculadas a la aplicación del CCT y aquellas que impacten en las condiciones de trabajo.

Por lo expuesto, ATEPSA solicita:

1. Se tenga por presentado y agregado el informe técnico elaborado por los delegados del ACC EZEIZA respecto del nuevo Sistema ATM.
2. Se convoque con carácter urgente a la Comisión Paritaria Permanente (CoPP) a fin de tratar específicamente las observaciones contenidas en el informe y el plan de implementación nacional del sistema.



San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar



ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348




IFATCA



3. Se informe formalmente el cronograma previsto para la implementación progresiva del nuevo Sistema ATM en las distintas dependencias del país.
4. Se garantice la participación técnica de representantes de los trabajadores en las instancias de evaluación, transición y puesta en servicio del sistema.

Sin otro particular saluda a ud atentamente.

Marcelo Ricardo Chavez
Secretario Adjunto
ATEPSA

 San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar



ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348



IFATCA



Informe – Nuevo Sistema Radar (ATM) ACC Ezeiza

Introducción.

Durante el proceso de implementación del nuevo sistema radar destinado al Centro de Control de Área (ACC) Ezeiza, se está llevando a cabo una instancia de instrucción y familiarización operativa mediante el uso del simulador correspondiente. Esta etapa tuvo como objetivo principal evaluar el comportamiento del sistema en un entorno controlado, verificar su correcta integración con los procedimientos operativos y analizar su desempeño desde el punto de vista técnico y operacional.

Como resultado de dicha instrucción, se identificaron diversas observaciones y comportamientos no esperados del sistema, tanto a nivel funcional como operativo. Asimismo, durante el entrenamiento desde el puesto de piloto, se relevaron observaciones adicionales que afectan el desarrollo de los ejercicios y la fidelidad del entorno de simulación.

El presente informe parcial tiene como finalidad documentar las observaciones detectadas durante la instrucción desde el puesto de piloto, analizar su impacto potencial en la operación del ACC Ezeiza y establecer recomendaciones orientadas a su resolución antes de la entrada en operación del sistema radar. El documento se considera abierto a futuras ampliaciones, a medida que se incorporen nuevas observaciones.

Es necesario dejar en claro que el sector de instrucción ubicado en el cuarto piso no cumple con los requisitos técnicos propios de un simulador operativo, en tanto no



San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar

ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348



IFATCA



reproduce de manera fiel las tareas realizadas en la sala operativa del Centro de Control de Área (ACC) Ezeiza, lo que limita su utilización para fines de simulación representativa, entrenamiento avanzado o evaluación en condiciones equivalentes a la operación real.

Observaciones detectadas durante la instrucción en simulador (puesto ATC)

Parte I

Ausencia del nivel de crucero final en la etiqueta radar.

Durante la simulación de operaciones de salida desde los aeropuertos de Ezeiza (SAEZ), Aeroparque (SABE) y San Fernando (SADF), se observó que la etiqueta radar de las aeronaves no muestra el nivel de crucero final asignado al momento del despegue ni durante la fase inicial de ascenso.

Esta condición se presenta en salidas instrumentales desde los aeropuertos mencionados, en escenarios de operación normal. Desde el punto de vista operativo, la información correspondiente al nivel de crucero final solo se encuentra disponible a través de la ventana EWL, lo que obliga al controlador principal a desviar su atención de la pantalla radar primaria para acceder a dicho dato. Esta situación genera un incremento innecesario de la carga de trabajo y afecta negativamente la conciencia situacional, especialmente en contextos de tráfico medio a alto.

En virtud de lo expuesto, se recomienda incorporar el nivel de crucero final asignado dentro de la etiqueta radar principal desde el inicio del vuelo, evitando la consulta de ventanas secundarias y contribuyendo a la reducción de la carga cognitiva del controlador. En la actualidad, el ATC principal cuenta con esta información visible en la etiqueta.



San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar



ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348



Baja legibilidad de la función AMAN por contraste insuficiente de colores.

Durante la utilización de la función AMAN en el entorno de simulación, se constató que la información presentada no resulta claramente legible, como consecuencia de una inadecuada elección de la paleta de colores. En particular, los elementos asociados a dicha función se visualizan en tonalidades verdes sobre un fondo beige, lo que genera un bajo nivel de contraste visual. Esta situación se manifiesta durante el uso de la función AMAN, en el marco de las instancias de instrucción en simulador.

Desde el punto de vista operativo, la escasa diferenciación visual dificulta la interpretación rápida y precisa de la información por parte del controlador, pudiendo provocar demoras en la toma de decisiones y un incremento de la carga visual y cognitiva, especialmente en escenarios de alta demanda operativa. En este contexto, se considera necesario revisar y optimizar la paleta de colores utilizada, asegurando un adecuado contraste con el fondo de la pantalla, a fin de facilitar la lectura y garantizar un uso seguro y eficiente de la herramienta en una eventual operación real.

Activación permanente de la alarma MTCD (Medium Term Conflict Detection) en el sector Baires.

Durante la instrucción en simulador se observó que, en el sector Baires, la alarma MTCD (Medium Term Conflict Detection) permanece activada de manera prácticamente constante. Esta situación se presenta como consecuencia de la configuración del sector dentro del TMA Baires, donde la operación contempla múltiples procedimientos SID y STAR, propios de un entorno de tránsito complejo y sostenido. En este marco, la condición se verifica en escenarios de operación normal, con flujos de tránsito asociados a dichos procedimientos.

Desde el punto de vista operativo, la activación continua de la alarma MTCD genera una sobrecarga visual permanente para el controlador, al emitir alertas reiteradas por



San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar



ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348



potenciales conflictos a mediano plazo que forman parte del flujo habitual de la operación. Como consecuencia, se ve reducida la efectividad real de la herramienta de alerta, se incrementa la fatiga visual y se introduce el riesgo de una falta de atención progresiva del controlador frente a alertas que, en otros contextos, podrían resultar verdaderamente relevantes.

En tal sentido, se considera necesario desactivar o ajustar la alarma MTCD para el sector Baires, o bien adecuar sus parámetros de activación a la realidad operativa del TMA, a fin de preservar su utilidad como herramienta de apoyo, evitando al mismo tiempo una carga visual innecesaria que impacte negativamente en la tarea del controlador.

Implementación del ATM en la sala operativa del ACC EZE.

En relación con el proceso de implementación del nuevo sistema, corresponde señalar que la capacitación brindada desde el mes de noviembre de 2025 hasta la actualidad no resulta suficiente, en su estado actual, para habilitar una aplicación plena y definitiva del sistema en operación real. Si bien se han desarrollado instancias de inducción y familiarización, las mismas no alcanzan, por sí solas, a garantizar un nivel homogéneo de competencia operativa en todo el personal involucrado.

En este sentido, la sola firma de los trabajadores y trabajadoras que participaron de la capacitación no puede ser considerada como un acto meramente formal o administrativo que habilite automáticamente la implementación integral del sistema. La incorporación de una herramienta tecnológica que impacta directamente en la prestación del servicio ATS exige un proceso más profundo de apropiación operativa, validación práctica y consolidación de competencias.

Por ello, se considera necesario que la implementación se realice de manera progresiva y planificada, en simultáneo con el sistema actualmente en uso,



San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar



ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348



seleccionando franjas horarias de menor carga de trabajo que permitan una adecuada familiarización en condiciones controladas. Esta modalidad facilitaría la adaptación gradual, reduciría riesgos asociados a la transición y permitiría detectar eventuales desvíos antes de una puesta en servicio definitiva.

Asimismo, resulta imprescindible establecer una carga horaria mínima obligatoria de utilización efectiva del sistema para cada trabajador y trabajadora, a fin de asegurar que, al momento de su implementación definitiva, la totalidad del personal se encuentre en condiciones reales de operarlo con seguridad, solvencia técnica y confianza operativa

Observaciones detectadas desde el puesto de piloto del simulador.

Parte II.

Coincidencia de color entre RBL y alarma MTCD.

Durante la instrucción en simulador se observó que la representación visual del RBL utiliza el mismo código de color que la alarma MTCD (Medium Term Conflict Detection), siendo ambos elementos presentados en color amarillo. Esta coincidencia cromática se manifiesta de manera permanente en el entorno de simulación y afecta a dos funciones que poseen significados operativos claramente distintos.

En la práctica operativa, la utilización de un mismo color para indicaciones con finalidades diferentes puede generar confusión en la interpretación de la información, dificultando la identificación inmediata de alertas relevantes y reduciendo la efectividad de ambas señales visuales.

En función de lo expuesto, se considera necesario modificar la asignación de colores del RBL o de la alarma MTCD, garantizando una diferenciación visual clara entre ambas funciones y asegurando el cumplimiento de criterios de diseño HMI, a fin de facilitar una



San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar



ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348



IFATCA



interpretación rápida, inequívoca y segura de la información presentada, a los fines de que esta situación no entorpezca la instrucción.

Limitaciones del puesto de piloto.

Se observó que el tamaño de la pantalla asignada al puesto de piloto resulta insuficiente para una visualización cómoda y sostenida de la información durante el desarrollo de las simulaciones. Esta condición se mantiene a lo largo de las sesiones y afecta directamente la interacción del usuario con el sistema.

En el desarrollo de la actividad, esta limitación genera cansancio ocular lo que puede incidir negativamente en la atención y el desempeño del personal durante sesiones de simulación prolongadas. En consecuencia, se considera pertinente evaluar la ampliación del tamaño de la pantalla o, alternativamente, mejorar la configuración visual del puesto de piloto, de conformidad con criterios adecuados, a fin de favorecer condiciones de trabajo más eficientes.

Fallas en la ejecución automática de despegues.

Al iniciar los ejercicios de simulación, se constató que los despegues de las aeronaves no se ejecutan de manera automática, siendo necesaria una intervención manual para su puesta en marcha. Esta condición se presenta de forma sistemática al comienzo de los ejercicios y condiciona el normal desarrollo de la simulación.

En la práctica, esta situación impone una carga de trabajo adicional al instructor, quien debe intervenir para asegurar la continuidad del ejercicio. En caso de no realizarse dicha intervención, el desarrollo de la simulación puede verse interrumpido o comprometido, afectando los objetivos de la instrucción. Por ello, se considera necesario corregir el funcionamiento del sistema, de modo de habilitar la ejecución



San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar



ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348



IFATCA



normal de los despegues automáticos desde el inicio de los ejercicios, garantizando así una dinámica de simulación más fluida y acorde a los requerimientos operativos.

Necesidad de creación manual de AIG para la ejecución de ejercicios.

Para alcanzar el funcionamiento esperado del sistema, se verificó que resulta necesario recurrir a la creación manual de AIG, con el objetivo de forzar o “engañar” el comportamiento del propio sistema. Esta práctica se presenta como un recurso operativo no previsto dentro del diseño normal de la herramienta.

Como consecuencia, dicho procedimiento genera demoras significativas en la preparación de los ejercicios y aumenta la complejidad de su configuración, impactando negativamente en la eficiencia general del proceso de instrucción. En este sentido, se considera necesario optimizar la lógica de funcionamiento del sistema, a fin de eliminar la dependencia de soluciones manuales, contribuyendo así a un entorno de simulación más estable y eficiente.

Inexactitudes en las performances de las aeronaves simuladas.

Se detectaron inconsistencias en las performances de las aeronaves, evidenciadas en velocidades incorrectas y virajes excesivamente lentos en relación con el comportamiento esperado. Estas desviaciones se presentan de manera reiterada dentro del entorno de simulación y no se corresponden con parámetros operativos reales.

En consecuencia, dichas inexactitudes reducen el realismo del entorno de simulación y pueden afectar la validez de los ejercicios desde el punto de vista operativo, en tanto condicionan la toma de decisiones y la dinámica del tránsito aéreo simulado. Por ello, se considera necesario revisar y ajustar los modelos de performance de las aeronaves,



San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar



ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348



IFATCA



de modo de alinearlos con parámetros reales de operación, contribuyendo a un entorno de simulación más representativo y confiable.

Incumplimiento de restricciones verticales y procedimientos STAR.

Las aeronaves no cumplen adecuadamente con instrucciones de alcanzar o cruzar determinados niveles de vuelo en puntos específicos. Asimismo, no ejecutan correctamente los procedimientos STAR asignados, siendo necesario cargarlos nuevamente antes del ingreso al TMA Baires.

Esta situación genera una carga de trabajo adicional para el instructor y afecta la fluidez del ejercicio, introduciendo intervenciones que no deberían ser necesarias en una simulación representativa de la operación real.

Una posible solución sería corregir la lógica de cumplimiento de restricciones verticales y la ejecución automática de procedimientos STAR, asegurando un comportamiento similar con la operación ATS real.

Sistema de Comunicación de Voice Switching.

El sistema de comunicaciones implementado en el simulador se basa en el uso de telefonía, lo que genera cortes recurrentes durante el desarrollo de las simulaciones y limita de manera significativa la posibilidad de brindar una instrucción acorde a los estándares operativos de un Centro de Control de Área (ACC). Esta situación se ve además agravada por la decisión de no incorporar un sistema de Voice Switch, afectando de forma directa la fidelidad del entrenamiento y la calidad general del entorno de simulación.



San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar



ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348



IFATCA



Conclusión

Las observaciones detalladas en el presente informe, fueron relevadas a partir de la experiencia realizada durante las instancias en el área de instrucción y del sistema desde el puesto de piloto, en el marco del proceso de implementación del nuevo sistema radar destinado al Centro de Control de Área (ACC) Ezeiza.

Corresponde dejar expresamente aclarado que se comprende que el objetivo principal de la instrucción realizada estuvo orientado a la familiarización inicial y al aprendizaje del uso del sistema, y no a la ejecución de ejercicios de simulación con un nivel de realismo equiparable al de una operación ACC en condiciones reales.

Sin perjuicio de ello, las observaciones aquí consignadas permiten advertir que, en el supuesto de que se pretenda utilizar este sistema como plataforma para ejercicios de simulación operativa, ya sea con fines de entrenamiento, instrucción avanzada o evaluación, será necesario corregir y ajustar diversos aspectos técnicos, funcionales y de diseño, identificados a lo largo del presente informe.

Las situaciones detectadas impactarían de manera directa en la tarea diaria del personal operativo y de instrucción, generando incrementos innecesarios en la carga de trabajo, limitaciones en la fidelidad del entorno de simulación y deficiencias que afectan la calidad del entrenamiento, impidiendo alcanzar estándares compatibles con los requeridos para un Centro de Control de Área.

El presente documento mantiene su carácter preliminar y queda abierto a futuras ampliaciones, en la medida en que continúe el proceso de implementación y evaluación del sistema. Las observaciones y recomendaciones aquí formuladas tienen como finalidad aportar a su mejora, especialmente en el caso de que se proyecte su utilización



San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar



ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348



para la realización de ejercicios de simulación operativa representativos de la operación
ATS real.

Delegados ACC EZE

Matías Moreira

Vanina Berta

Gastón Trotta

Nicolas Benitez



Marcelo Ricardo Chávez
Secretario Adjunto
ATEPSA



San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Año de la Grandeza Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Documentación Complementaria

Número:

Referencia: Otra Documentación

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 16 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
Date: 2026.04.17 17:35:36 -03:00

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE
Date: 2026.04.17 17:35:37 -03:00



ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348



REITERA SOLICITUD DE CONVOCATORIA URGENTE A CoPP. IMPLEMENTACIÓN NUEVO SISTEMA ATM ACC EZEIZA

Buenos Aires 20 de abril de 2026

Sres. EANA

A la Gerente Ejecutiva de Operaciones

Mabel Villarroel

A la Gerente de Operaciones

Karina Leban

Al Jefe de Relaciones Laborales,

Guillermo Clark

Ref.: Reiteración – Solicitud de CoPP por implementación sistema ATM ACC Ezeiza

Ricardo Fernando Valdez, en mi carácter de Secretario Gremial de la Asociación Técnicos y Empleados de Protección y Seguridad a la Aeronavegación (ATEPSA), me dirijo a Uds. a fin de reiterar en todos sus términos la nota oportunamente presentada el 24 de febrero de 2026, la cual a la fecha no hemos tenido respuesta alguna por parte de esa Empresa.

En ese marco, corresponde señalar que la falta de tratamiento de una cuestión de esta envergadura no sólo implica un incumplimiento a los canales institucionales previstos en el Convenio Colectivo de Trabajo, sino que además agrava la incertidumbre operativa frente a la inminente implementación del nuevo sistema ATM en el ACC Ezeiza.

Sin perjuicio de lo ya oportunamente expuesto, resulta necesario dejar expresamente asentado que la instancia de instrucción y familiarización brindada hasta el momento no reúne las condiciones suficientes para sostener una implementación operativa segura y adecuada del sistema en cuestión.



San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar



ASOCIACIÓN TÉCNICOS Y EMPLEADOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD A LA AERONAVEGACIÓN

PERSONERÍA
GREMIAL N° 348



En efecto, las observaciones relevadas, evidencian que el sistema aún presenta aspectos que requieren revisión, ajuste y validación en un entorno controlado, previo a cualquier instancia de puesta en operación real.

Frente a este escenario, y considerando la responsabilidad que implica la prestación del servicio público esencial de navegación aérea, resulta imprescindible el tratamiento inmediato de esta situación en el ámbito específico previsto para ello.

Por lo expuesto, solicito:

1. Se convoque de manera urgente a la Comisión Paritaria Permanente en los términos del art 78 y 79 CCT 1512/16, a fin de tratar la implementación del nuevo sistema ATM en el ACC Ezeiza.
2. Se suspenda cualquier instancia de implementación operativa hasta tanto se aborden integralmente las observaciones técnicas relevadas y se garantice que el sistema cumple con los estándares operativos, de seguridad y de factores humanos exigibles.
3. Se brinde respuesta formal a la presentación oportunamente realizada, en cumplimiento de los deberes de buena fe y diálogo previstos en el marco convencional vigente.

Sin otro particular, saluda a ud. Atentamente

Ricardo Fernando Valdez
Secretario Gremial
ATEPSA



San José 583 piso 4
C.A.B.A. (C.P. 1076)



(011) 4381-7732



+54 9 11 6951-6888



www.atepsa.org.ar



atepsa@atepsa.org.ar



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Año de la Grandeza Argentina

**Hoja Adicional de Firmas
Documentación Complementaria**

Número:

Referencia: Otra Documentación

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 2 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
Date: 2026.04.20 17:30:52 -03:00

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE
Date: 2026.04.20 17:30:52 -03:00