https://www.elcorreo.eu.org/Controladores-aereos-argentinos-advierten-sobre-las-fallas-del-nuevo-software-ATM-Managair

CONTROLADORES AEREOS ARGENTINOS ADVIERTEN sobre las fallas del nuevo software ATM Managair

- Argentine -

Date de mise en ligne : lundi 22 juin 2026

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Las fallas ya generan demoras y situaciones riesgosas en Aeroparque, Ezeiza y San Fernando. Atepsa advierte sobre la falta de capacitación.

Contrôleurs aériens de Ezeiza

Los controladores aéreos **denuncian** que por la mala y apresurada implementación del software de visualización del sistema de radares, los aeropuertos de **Ezeiza**, **San Fernando** y **Aeroparque** funcionan de manera crítica desde hace casi una semana.

Los sistemas de Aeroparque pasaron de cuatro pantallas de visualización a una, además de la aparición de nuevos errores, para cuya resolución, dice el gremio, el personal no fue capacitado. Esto genera demoras y reprogramaciones en las terminales bonaerenses de Ezeiza y San Fernando.

Lo habitual es que ingrese a *Aeroparque* un vuelo cada dos o tres minutos. El problema generado a partir de esta decisión es que, de cuatro vuelos sucesivos que ingresan, ahora sólo ven uno y los otros tres deben ser guiados prácticamente a ciegas.

El saldo es una situación de riesgo para pasajeros y tripulantes, aviones que dan vueltas en el aire hasta poder aterrizar, en algunos casos llegando al límite de su autonomía, controladores aéreos saturados y críticas a la gestión del subsecretario de Transporte Aéreo, **Hernán Adrián Gómez**.

« *A los pasajeros se les informa que hay demoras, pero no se les brindan explicaciones sobre los motivos. Si se supiera lo que ocurre, la gente dudaría si volar o no* », dijo un experto consultado por *Buenos Aires/12*.

El programa en cuestión es ***ATM Managair***, provisto por la empresa de origen español ***Indra***. « *Los países desarrollados lo actualizan cada seis meses. Lo normal en la región es hacerlo cada seis meses, pero acá llevábamos 20 años con el mismo* », explicó a este medio una fuente calificada del sector. « *Es como usar Windows 2005* », ejemplificó.

« *Además, fueron recortando el alcance de la contratación, de manera que hay funciones y cosas de la versión original a las que nosotros no tenemos acceso* », explica.
Comunicado oficial â **pic.twitter.com/fizXyriUtH**

â€” **ATEPSA** (@ATEPSA_Nacional) **June 19, 2026**

Apenas comenzaron las dificultades, los trabajadores alertaron a sus superiores acerca de la gravedad del riesgo que implicaba operar en esas condiciones.

Pero, en vez de tomar conciencia de la situación, la respuesta fue redoblar la presión sobre ellos. Alertan que esas posiciones, antes ocupadas por civiles, ahora están en cabeza de comodoros retirados de la Fuerza Aérea.

La contratación de *ATM Managair* había sido acordada durante la gestión anterior, en 2021, pero su implementación se fue demorando. Hasta que, por motivos desconocidos, se decidió su inmediata puesta en funciones.

Nadie entiende bien los motivos de la súbita urgencia de las autoridades, las mismas que vienen aplicando motosierra al sector desde hace ya dos años y medio.

Los controladores, que tuvieron una única capacitación de unas pocas horas, reclaman más tiempo de formación y una vuelta transitoria al sistema anterior, hasta que se complete ese proceso. « *Pero no sabemos si eso es posible, si el sistema anterior sigue operativo o lo desmantelaron* », señalan.

La implementación fallida es responsabilidad de la empresa ***Argentina de Navegación Aerocomercial (EANA)***, que preside **Norma Beatríz Rotta**.

Pero la situación también expone la connivencia de la ***Autoridad Nacional de la Aviación Civil***, en cabeza de **Oscar Villabona**, que debería auditar las condiciones de seguridad de operación de los aeropuertos. La explicación hay que buscarla en la terminal político administrativa de ambos, Hernán Gómez.

« Falta de madurez »

La situación fue alertada durante el fin de semana por ***Atepsa***, el sindicato que representa a los controladores aéreos, a través de un comunicado.

« *Nuestra organización sindical advirtió en reiteradas oportunidades la necesidad de planificar adecuadamente este proceso, garantizar instancias de capacitación acordes a la magnitud del cambio tecnológico y contemplar las observaciones realizadas por los trabajadores y trabajadoras que diariamente sostienen la operación. Estas preocupaciones fueron transmitidas oportunamente a EANA y ANAC, dependientes de la Secretaría de Transporte a través notas e informes* », sostienen.

En esa línea, rechazan « *todo acto de presión sobre el personal operativo ya que esto no hace más que incrementar los niveles de estrés en una actividad donde la gestión adecuada del factor humano resulta fundamental para la seguridad operacional* ».

« La seguridad aérea debe ser el eje central de cualquier proceso de modernización tecnológica. La búsqueda de flexibilizaciones operativas sin resolver previamente las deficiencias de planificación, capacitación y equipamiento demuestra una preocupante falta de madurez en la gestión del cambio », advierten.

Página 12. Buenos Aires, 23 de junio de 2026.

El Correo de la Diáspora. París, le 23 juin 2026.