

Montevideo, 11 de mayo de 2026

## COMUNICADO

En días pasados, la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo del Uruguay (ACTAU) emitió una circular técnica vinculada a la implementación del sistema de aterrizaje por instrumentos categorías 2, 3A y 3B (ILS CAT II y CAT III A/B) para la pista 25 del Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Dicho sistema permite que las aeronaves aterricen con visibilidades menores a 550 metros y de hasta 75 metros, lo que implica operaciones a “ciegas”. Si bien estos sistemas existen en otros aeropuertos del mundo, para garantizar la fiabilidad y seguridad de las operaciones se requiere cumplir con una serie de requisitos técnicos, de infraestructura y de personal.

A pocos días de la fecha establecida, por la Autoridad Aeronáutica, para su implementación, continúan existiendo aspectos técnicos, operativos y de recursos humanos, que todavía no se encuentran completamente resueltos para operar bajo ILS CAT II y CAT III A/B con un nivel de seguridad considerado aceptable.

El análisis técnico y el documento elaborado por ACTAU no representa una oposición a la incorporación de nueva tecnología ni al desarrollo operativo del aeropuerto. Por el contrario, la preocupación planteada está centrada exclusivamente en mantener condiciones de seguridad operacional adecuadas antes de habilitar un procedimiento de alta complejidad.

Desde el punto de vista técnico, ACTAU entiende que una operación CAT II y CAT III B no significa únicamente reducir mínimos meteorológicos. Se trata de operaciones de muy baja visibilidad donde tanto pilotos como controladores pasan a depender casi exclusivamente de ayudas técnicas, protección de áreas sensibles y procedimientos extremadamente precisos. En ese contexto, cualquier falla de coordinación, incursión en pista, error operativo o degradación técnica puede tener consecuencias de alta severidad.

Entre los principales puntos señalados por ACTAU se encuentran:

- ausencia de radar de movimiento en superficie (SMR) o un sistema equivalente para operaciones con muy baja visibilidad,
- dotación de personal operativo insuficiente para sostener este tipo de procedimientos,
- capacitación aún no completada para la totalidad del personal involucrado

- necesidad de realizar simulaciones y validaciones operacionales integrales antes de la puesta en servicio.

Por ese motivo, la recomendación emitida es no utilizar operacionalmente el ILS CAT II y CAT III B hasta tanto todas las barreras de seguridad necesarias se encuentren implementadas, verificadas y validadas. Mientras tanto, se plantea mantener las operaciones actualmente habilitadas bajo ILS CAT I.

Estas medidas no buscan afectar la operativa aeroportuaria ni generan riesgos para la población, sino evitan que una operación de máxima complejidad sea puesta en funcionamiento sin haber completado previamente todas las condiciones exigidas para garantizar un nivel de seguridad operacional adecuado.

Comisión Directiva

ACTAU

**ACTAU**

ASOCIACIÓN DE CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO DEL URUGUAY