



Opinión Seguridad reforzada, billetes ajustados: el impacto silencioso del nuevo Programa Nacional de Seguridad en las aerolíneas *low cost*

A propósito de la Resolución de 1 de diciembre de 2025, de la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo, por la que se aprueba la actualización de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil

La actualización de la parte pública del **Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (PNSAC)** llega envuelta en el lenguaje habitual de la seguridad: adaptación a amenazas cambiantes, alineamiento con estándares internacionales y refuerzo de procedimientos. Todo ello es incuestionable desde la óptica del interés general. Sin embargo, cuando se baja del plano estratégico al operativo, la pregunta que se hacen muchas aerolíneas —especialmente las **low cost**— es concreta y nada retórica: **¿qué impacto real tendrán estas nuevas medidas en nuestros procesos y en nuestra estructura de costes?**

Más seguridad, más procedimiento

La resolución introduce ajustes en **controles de pasajeros, equipajes, carga, personal aeroportuario y gestión de accesos**, reforzando la trazabilidad y los protocolos de verificación. Para una aerolínea tradicional, con márgenes más amplios y estructuras consolidadas, estas exigencias suponen una adaptación asumible. Para las *low cost*, cuyo modelo se basa en **rotación rápida de aeronaves, simplificación extrema de procesos y minimización de tiempos en tierra**, cada nuevo requisito procedimental tiene un efecto multiplicador. Un control adicional, una verificación más estricta o una coordinación más compleja con el gestor aeroportuario puede traducirse en **minutos extra por escala**, y esos minutos son el principal enemigo del modelo de bajo coste.

El coste operativo que no aparece en el BOE

La resolución no impone tasas directamente a las aerolíneas, pero sí **genera costes indirectos** difíciles de absorber sin alterar el modelo de negocio. Las compañías *low cost* deberán invertir en:

- formación adicional del personal propio y subcontratado,
- adaptación de procedimientos internos,
- coordinación más intensa con empresas de handling y seguridad,
- y, en algunos casos, rediseño de flujos de embarque y desembarque.

Todo ello incrementa el **coste por pasajero**, un indicador crítico para aerolíneas que compiten por céntimos. El riesgo no es inmediato ni explosivo, pero sí acumulativo: **la**



suma de pequeñas exigencias puede erosionar un modelo basado en la eficiencia extrema.

Procedimientos más rígidos, menos flexibilidad comercial

Uno de los efectos menos visibles de la actualización del PNSAC es la **reducción de margen operativo para la improvisación**. Las *low cost* han sabido explotar históricamente la flexibilidad: cambios rápidos de puerta, ajustes de última hora, gestión dinámica del embarque. El refuerzo de protocolos de seguridad tiende, por definición, a **estandarizar y rigidizar** procesos. Esto mejora la seguridad, pero limita la capacidad de reacción ante incidencias menores. En un modelo donde el retraso de un vuelo afecta en cascada a toda la programación diaria, esta rigidez puede convertirse en **un coste comercial y reputacional**.

¿Se rompe el equilibrio competitivo?

Un punto delicado es el **impacto asimétrico** de las medidas. La seguridad es la misma para todos, pero **no cuesta lo mismo a todos**. Las grandes aerolíneas pueden diluir el impacto en estructuras complejas y tarifas más altas. Las *low cost* tienen menos margen para absorber incrementos sin trasladarlos al precio final o recortar servicios. El resultado puede ser una **convergencia forzada de modelos**, donde el bajo coste pierde parte de su ventaja competitiva sin que el pasajero perciba necesariamente una mejora directa.

Seguridad necesaria, pedagogía pendiente

Desde el punto de vista institucional, la actualización del PNSAC es coherente con la evolución del riesgo y con los compromisos internacionales de España. El problema no es el fondo, sino la **gestión del impacto**.

Las aerolíneas *low cost* reclaman —no sin razón— mayor **anticipación, diálogo operativo y pedagogía regulatoria**. Entender cómo aplicar las medidas sin penalizar de forma desproporcionada la eficiencia es clave para evitar tensiones innecesarias entre seguridad y competitividad.

¿Subirán los precios? Probablemente, de forma silenciosa

Es poco probable que la resolución provoque una subida directa y visible de tarifas. Lo más plausible es un **ajuste silencioso**: menos promociones, suplementos encubiertos, reducción de frecuencias en rutas marginales o abandono de aeropuertos secundarios donde el equilibrio coste-beneficio se vuelve demasiado frágil.

Así, una norma pensada para reforzar la seguridad puede acabar influyendo en la **conectividad territorial**, uno de los grandes activos que las *low cost* han aportado al sistema aéreo europeo.

Conclusión: seguridad indiscutible, impacto discutible



La actualización del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil era necesaria y responde a una lógica incuestionable de protección de pasajeros y del sistema. Pero su aplicación **no es neutra económicamente**.

Para las aerolíneas *low cost*, las nuevas medidas suponen **más procedimientos, más costes indirectos y menos margen de maniobra**, poniendo a prueba un modelo que ha democratizado el transporte aéreo.

El reto para la Administración no es rebajar la seguridad, sino **aplicarla con inteligencia**, de modo que no se convierta en un factor que, sin pretenderlo, encarezca vuelos, reduzca rutas y limite la competencia. En aviación, como en casi todo, **la seguridad es imprescindible; la forma de gestionarla, decisiva**.