

NEGOCIO INMOBILIARIO

Resultados 2do Trimestre de 2025

Durante el trimestre, escrituramos un predio en Barranquilla, los otros ingresos corresponden a los dividendos del hotel Calablanca, beneficios que todavía percibimos de Alameda del Río y ajustes contables. En el 2024 para el primer semestre ya teníamos otras escrituraciones que correspondían a 3 manzanas de ciudad Mallorquin, una de pajonal y una de pavas. Recordamos que este negocio es de largo plazo, por lo que es muy difícil comparar trimestre a trimestre. Para el segundo semestre, tenemos varias negociaciones que van muy adelantadas y resaltamos la firma de 2 promesas en Julio que suman 110mil millones, de los cuales entrara una parte importante en caja en lo que resta de este año.

La diferencia en el flujo de caja año contra año se debe al cumplimiento de compromisos de urbanismo previamente adquiridos, al pago de la totalidad de los prediales, los cuales a diferencia del año anterior terminamos de pagar en agosto, y al cronograma de pagos de los clientes de este año. Al igual que en el PyG, para el segundo semestre esperamos la entrada de ingresos importantes correspondiente a los negocios cerrados y prontos a cerrar, con lo que confiamos terminar con un flujo de caja neto similar al del 2024.

	2T25	2T24	Var T/T	a Jun25	a Jun24	Var T/T
Ingresos P&G NDU	28.429	48.059	-41%	52.014	(11.004)	573%
Ingresos por venta de Lotes	9.395	35.243	-73%	17.797	79.540	-78%
EBITDA NDU	(9.197)	8.208	-212%	(38.274)	(96.199)	60%
M2 Vendidos y/o cedidos	3.537	49.442	-93%	3.537	84.011	-96%
Ingresos de Flujo de caja	26.200	42.164	-38%	54.149	92.803	-42%
Flujo de caja Neto	(35.438)	7.360	-581%	(47.979)	30.792	-256%

En el negocio de renta inmobiliaria, el fondo inmobiliario Pactia ha tenido rendimientos efectivos anuales del 6,10% desde su fecha de constitución el 20 de enero de 2017, al registrar un valor por unidad, incluidos los rendimientos de COP 16.484,32 y sin los rendimientos de COP 15.037,96.

Al 30 de junio, las unidades totales en circulación fueron 167.498.184, implicando un valor de Equity para las 62.728.212 unidades de Grupo Argos de COP 943 mil millones.

Frente al cierre del 1T2025, el GLA total efectivamente se mantuvo igual, pasando de pasando de 683.498 m2 a 683.382 m2. En los últimos 12 meses, el GLA total ha bajado un 16% gracias a la desinversión de U-Storage y la desinversión de los activos industriales de CEDI Unilever en Palmira, CEDI Colgate en Palmira, y Logika Siberia en Tenjo. Al nivel del portafolio, los activos en su mayoría están concentrados en comercio e industria con 537 mil m2 de GLA. Los activos bajo administración sumaron COP 3,63 billones en el segundo trimestre, y los pasivos COP 1,11 billones al cierre del periodo.

PACTIA

Resultados 2do Trimestre de 2025

En relación con los resultados del trimestre, el ingreso bruto efectivo fue de COP 114 mil millones, disminuyendo un 5% año a año, mientras que el ingreso neto operativo fue de COP 74 mil millones, bajando un 11%. El Ebitda para el trimestre fue de COP 57 mil millones, presentando también una caída del 12% año a año.

Finalmente, en términos de mismos activos para el año acumulado, el ingreso bruto efectivo, el ingreso neto operativo, y el Ebitda crecieron un 7%.

Detalle ingresos y costos- Pactia

COP millones	2T2025	2T2024	Var T/T	Acum 2025	Acum 2024	Var A/A
Ingreso Bruto Efectivo	113.726	119.925	-5%	229.872	240.947	-5%
Costos Operativos	39.525	36.919	7%	77.674	75.399	3%
Ingreso Neto Operativo	74.202	83.006	-11%	152.197	165.548	-8%
Ebitda Consolidado	56.977	64.563	-12%	120.259	131.220	-8%
Margen Ebitda	50%	54%	- 374 pb	52%	54%	- 214 pb

ODINSA

Hitos y noticias relevantes

Fitch Ratings eleva la calificación de Odinsa a 'AA+(col)' con perspectiva estable y destaca su solidez para ejecutar su estrategia de crecimiento

Odinsa, empresa de concesiones del Grupo Argos, recibió por parte de Fitch Ratings la mejora de su calificación nacional de largo plazo a 'AA+(col)', desde 'AA(col)', y la ratificación de su calificación de corto plazo en 'F1+(col)', con Perspectiva Estable. Esta decisión destaca la solidez financiera de la compañía, su portafolio diversificado y su enfoque estratégico en el crecimiento y la creación de valor compartido.

De acuerdo con el informe de Fitch Ratings, la decisión de elevar la calificación de Odinsa se fundamenta, entre otros aspectos, en su robusta estructura de capital, que respalda la implementación de su estrategia de crecimiento, y en el acceso comprobado al sistema financiero local y al mercado de capitales. Este respaldo resulta especialmente relevante frente a la exploración de nuevos segmentos de infraestructura que adelanta la compañía, con la eventual creación de una plataforma de inversión en el sector de aguas, que fortalecería su diversificación geográfica y ampliaría sus fuentes de ingreso.

ODINSA VÍAS

Habilitamos de manera anticipada el puente del Intercambio Vial Aeropuerto José María Córdova

El 8 de julio la Gobernación de Antioquia, la Concesión Túnel Aburrá Oriente y Odinsa Vías, habilitan de manera anticipada todas las conexiones del Intercambio Vial Aeropuerto José María Córdova, cumpliendo el compromiso asumido al inicio de la obra, marzo de 2024, de tener todos los lazos viales operativos para facilitar los desplazamientos durante la Feria Aeronáutica 2025.

Esta puesta en servicio facilita la circulación directa y ágil entre el Túnel de Oriente, el aeropuerto, y los municipios de Rionegro y Guarne, optimizando el flujo vehicular en la zona y descongestionando los accesos a la terminal aérea y el Oriente antioqueño.

Adicionalmente, se habilita un carril de la vía a nivel que comunica a los municipios de Guarne y Rionegro. Este se suma a la calzada en sentido Rionegro–Guarne, que ya estaba en funcionamiento, permitiendo el tránsito en ambos sentidos. Por ahora, cada calzada opera con un solo carril mientras continúan los trabajos. Al finalizar las obras, la vía contará con dos carriles por sentido y andenes en ambos costados, brindando mayor seguridad y comodidad a los usuarios.

La obra registra actualmente un avance general del 95% y se encuentra en su fase final, centrando los esfuerzos en la instalación de señalización, la implementación del sistema de iluminación, la adecuación de andenes y rampas peatonales, y el desarrollo de trabajos de urbanismo y paisajismo.

ODINSA AEROPUERTOS

El Dorado de Bogotá y Mariscal Sucre de Quito fueron galardonados en los World Airport Awards de Skytrax

Los World Travel Awards, son los galardones más prestigiosos de la industria aeroportuaria, votados por los usuarios a través de la mayor encuesta anual global de satisfacción de pasajeros en aeropuertos. Estos premios son reconocidos como el referente de calidad en la industria aeroportuaria mundial, evaluando el servicio al cliente y las instalaciones en más de 565 aeropuertos.

Este año, el Aeropuerto Internacional El Dorado ha sido escogido, por séptima vez y cuarto año consecutivo, como el Mejor Aeropuerto de Sudamérica. Por su parte, el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre ha sido reconocido como el Mejor Aeropuerto Regional de Sudamérica y el más limpio de Sudamérica.

Quiport es recibe el premio a la excelencia en equidad de género en América Latina y el Caribe

Corporación Quiport ha sido galardonada con el Primer Premio a la Excelencia en Equidad de Género en la Aviación de América Latina y el Caribe, en la categoría Campeón Sostenible de la Equidad de Género, otorgado por una iniciativa conjunta de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) y el programa EU (European Union)-Latin America and Caribbean Aviation Partnership Project II.

En esta primera edición del premio, 15 organizaciones de toda la región presentaron sus postulaciones, las cuales fueron evaluadas por un panel de 5 expertos internacionales de la OACI, la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA, por sus siglas en inglés) y el SRVSOP. El jurado destacó los esfuerzos inspiradores de todas las propuestas, pero subrayó que la candidatura de Quiport fue integral, estructurada y con resultados concretos y medibles.

La OCDE reconoció a El Dorado con la Certificación Blue Dot por su infraestructura sostenible

El Aeropuerto Internacional El Dorado fue oficialmente certificado por la OCDE con el Sello Blue Dot, convirtiéndose en el primer aeropuerto en el mundo, y la primera infraestructura en Colombia, en obtener este prestigioso reconocimiento internacional. Este es un sello global de calidad otorgado a proyectos de infraestructura que se destacan por su sostenibilidad, transparencia, gobernanza, inclusión social y aporte al desarrollo económico de cada país.

Para alcanzar este reconocimiento el aeropuerto ha cumplido con estrictos estándares en criterios ambientales, sociales y de gobernanza (ASG/ESG), alineados con principios internacionales.

Resultados Operativos T22025

Durante el T22025, las concesiones viales reportaron un tráfico total de 9,9 millones de vehículos vs los 9,3 millones de vehículos reportados en el T22024, una variación de +6.3% a/a. Para las concesiones aeroportuarias, la variación fue -3,5% a/a, pasando de 12,5 millones de pasajeros en el T22024 a 12,1 millones de pasajeros en el T22025. Esta reducción se debe principalmente a la disminución del tráfico de pasajeros domésticos en Opain y del tráfico internacional en Quiport.

En cuanto a los ingresos, las concesiones viales alcanzaron un total de COP 317 mil millones durante el segundo trimestre del presente año, reflejando una disminución interanual del 10%. Esta variación se explica principalmente por la ausencia de ingresos de construcción en Malla Vial del Meta, debido a las medidas cautelares y el tribunal de arbitramento que se encuentra en curso. En este segmento, solo se registra contablemente ingresos provenientes de Green Corridor, por aproximadamente COP 12 mil millones, siendo ésta la principal concesión que Odinsa continúa consolidando tras el cierre de la vertical de vías en junio de 2022. Las demás concesiones viales se registran a través del MPP del FCP Odinsa Infraestructura.

En el segmento de aeropuertos, sobresale el crecimiento de Opain, con incrementos interanuales del 12% en Ingresos, 13% en EBITDA y 10% en Utilidad Neta. Asimismo, se observa la recuperación de Quiport que, tras registrar variaciones negativas en el primer trimestre debido a los desafíos económicos en Ecuador, ahora presenta cifras positivas con aumentos del 2% en Ingresos, 5% en EBITDA y 1% en Utilidad Neta.

Resultados Consolidados T22025

Antes de analizar los resultados, es importante recordar que, desde junio de 2022, la estructura contable de Odinsa se modificó tras el cierre del negocio de la plataforma de vías y aeropuertos con MAM. A partir de esa fecha, Odinsa dejó de ser accionista directo en las cuatro concesiones viales que integraban dicha plataforma, pasando a ser inversionista a través de un Fondo de Capital Privado, que actualmente es titular de estas participaciones.

Como consecuencia, los proyectos viales Autopistas del Café (incluido su consorcio constructor), Malla Vial del Meta y Túnel Aburrá Oriente fueron desconsolidados de los estados financieros de Odinsa, y sus resultados se reconocen ahora mediante el método de participación patrimonial del Fondo de Capital Privado Odinsa Infraestructura.

En el segmento aeroportuario, los resultados de Opain también se registran bajo este método, mientras que los de Quiport, al no formar parte del fondo, continúan contabilizándose directamente mediante el método de participación sobre el activo.

Cabe destacar que, tras la venta del 50% de la participación en Quiport a MAM, Odinsa reconoce actualmente el 23,25% de la utilidad neta de Quiport, frente al 46,5% que reportaba anteriormente.

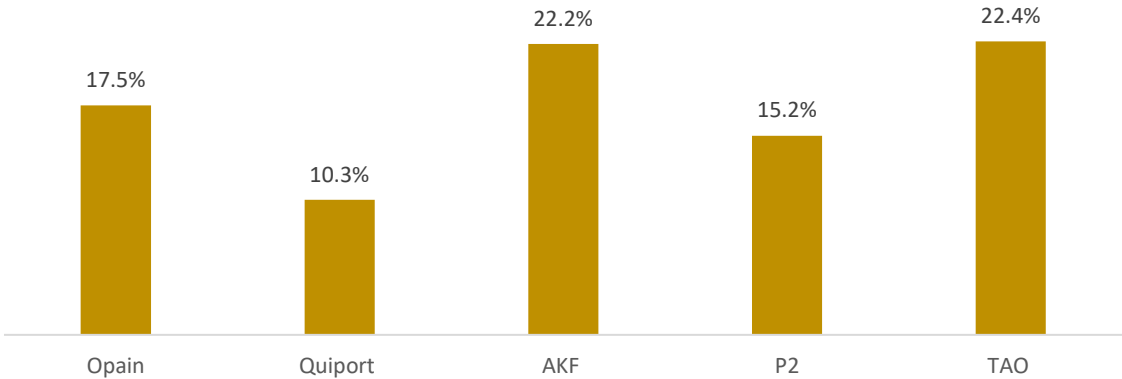
Durante el primer semestre de 2025, Odinsa a nivel consolidado registró ingresos totales por ~COP 158 mil millones (65% a/a), ~COP 33 mil asociados a actividades ordinarias y ~ COP 125 mil al Método de Participación Patrimonial. El incremento en el resultado del método de participación patrimonial se debe principalmente al

aumento en el resultado del FCP Odinsa Infraestructura, originado por una mayor valorización del Túnel de Oriente. Por su parte, el EBITDA y la utilidad neta consolidados registraron crecimientos significativos del 69 % y 91 %, respectivamente, alcanzando COP 101 mil millones y COP 87 mil millones.

La deuda financiera consolidada de la compañía al cierre del segundo trimestre fue de COP 270 mil millones, reflejando una disminución interanual del 5%. De este total, COP 143 mil millones corresponden a Green Corridor y COP 127 mil millones a Odinsa S.A. En el caso de Odinsa, la variación se explica por diferencias en el tipo de cambio y por la emisión de papeles comerciales realizada en agosto de 2024, que incrementó la deuda en aproximadamente COP 5 mil millones.

A continuación, se presenta la TIR esperada por activo y los resultados contables del segundo trimestre comparados con el mismo período el año anterior:

TIR esperada por activo



*Todas están expresadas en COP nominales excepto la TIR de Quiport la cual está es nominal en USD.

Estado de Resultados Consolidado

COP millones	T2 2025	T2 2024	Var A/A	jun-25	jun-24	Var A/A
Ingresos	27.864	61.181	-54%	158.791	96.151	65%
Ebitda	-8.194	42.565	-119%	101.222	59.831	69%
Utilidad Neta	-11.769	35.242	-133%	87.399	45.645	91%
Participación controladora	-11.803	35.230	-134%	87.389	45.630	92%

Concesiones viales en operación

AUTOPISTA DEL CAFÉ - AKF

Colombia
Plazo: 30 años (1997 – 2027)
Ingreso mínimo garantizado
FCP Odinsa Infraestructura

Para el segundo trimestre de 2025, la concesión registró un tráfico total de 3.5 millones de vehículos, un aumento del 11% respecto al mismo periodo del año anterior. El mayor crecimiento se observó en la categoría de camiones de más de cinco ejes, con un aumento del 18%, especialmente en el peaje de Pavas y Santagueda.

En términos financieros, los Ingresos, el EBITDA y la Utilidad Neta presentaron variaciones interanuales del 9%, 21% y -196%, respectivamente. El crecimiento en Ingresos y EBITDA se atribuye al sólido desempeño del tráfico del activo y al efectivo control de costos y gastos en la concesión, mientras que la Utilidad Neta se ve afectada por la provisión de contingencias tributarias.

COP millones	T2 2025	T2 2024	Var A/A	jun-25	jun-24	Var A/A
Tráfico Total	3.570.081	3.211.075	11%	7.129.251	6.707.663	6%
Trafico Promedio Diario TPD	39.232	35.287	11%	39.388	36.855	7%
Ingresos	73.718	67.529	9%	146.983	138.680	6%
Ebitda	38.598	31.844	21%	81.502	71.985	13%
Utilidad Neta	-23.308	24.251	-196%	5.244	51.229	-90%

*Tráfico Promedio Diario TPD expresado vehículos por día.

2º trimestre de 2025

Negocio inmobiliario

CONCESIÓN TÚNEL ABURRA ORIENTE

Colombia
Vencimiento estimado: 2052 (en función del cumplimiento del Ingreso Esperado (IE))
Ingreso por recaudo de peajes
FCP Odinsa Infraestructura

Para el T22025, la concesión alcanza un tráfico total de 3.3 millones de vehículos y un TPD de casi 37 mil vehículos. La disminución del 1% se debe a las afectaciones en la movilidad ocasionadas por la construcción del intercambio vial del aeropuerto, las cuales deberían disminuir tras la apertura oficial del mismo, realizada a principios de julio de 2025.

A pesar de registrar un decrecimiento en el tráfico, el activo presenta mejoras en Ingresos, EBITDA y Utilidad Neta, con incrementos interanuales de 5% a/a, 7% a/a y 54% a/a, respectivamente. Este desempeño se explica principalmente por ingresos no recurrentes asociados a proyectos de construcción, como el intercambiador José María Córdoba, y a la etapa 2 (ampliación del túnel) que no estaba en ejecución durante el T22024.

COP millones	T2 2025	T2 2024	Var A/A	jun-25	jun-24	Var A/A
Tráfico Total	3.358.451	3.393.149	-1%	6.608.398	6.753.223	-2%
Trafico Promedio Diario TPD	36.906	37.287	-1%	36.510	37.106	-2%
Ingresos	97.809	92.933	5%	188.823	169.738	11%
Ebitda	52.702	49.224	7%	94.319	98.136	-4%
Utilidad Neta	27.496	17.810	54%	40.719	32.865	24%

*Tráfico Promedio Diario TPD expresado vehículos por día.

CONCESIÓN LA PINTADA

Colombia
Plazo: sujeto al cumplimiento de un VPIP con plazo máximo de 29 años (2043)
Valor Presente del Ingreso por Peajes (VPIP)
FCP Odinsa Infraestructura

En el segundo trimestre de 2025, el tráfico de la concesión aumentó un 12% interanual, pasando de 657 mil vehículos en el T22024 a 739 mil vehículos en el T22025. Este resultado estuvo impulsado principalmente por el peaje La Pintada, que registró un crecimiento del 70%, al pasar de 177 mil vehículos en el T22024 a 303 mil en el T22025, ocasionado por el desvío del tráfico debido al cerramiento de las vías de la concesión P1. En contraste, el peaje Primavera presentó una disminución del 10%, al pasar de 480 mil vehículos en el T22024 a 436 mil en el T22025.

El aumento interanual de los ingresos se explica por una mayor ejecución de actividades de mantenimiento y una mejor rentabilidad del activo financiero. Adicionalmente, en el T22024 se habían registrado gastos por intervenciones no previstas, los cuales en el T22025 se presentaron en menor magnitud.

A el cierre del segundo trimestre de 2025, se recibió el pago de las AMR del primer trimestre, quedando pendiente únicamente la liberación del AMR correspondiente al segundo trimestre del 2025.

COP millones	T2 2025	T2 2024	Var A/A	jun-25	jun-24	Var A/A
Tráfico Total	739.001	657.994	12%	1.497.024	1.355.086	10%
Trafico Promedio Diario TPD	8.121	7.231	12%	8.271	7.446	11%
Ingresos	93.540	88.394	6%	173.104	163.355	6%
Ebitda	72.663	64.273	13%	139.722	132.096	6%
Utilidad Neta	21.967	5.623	291%	33.414	19.300	73%

*Tráfico Promedio Diario TPD expresado vehículos por día.

GREEN CORRIDOR

Aruba
Contrato tipo DBFM (Design, Build, Finance & Maintain)
Retribución trimestral garantizada sujeta a indicadores de servicio
Participación Odinsa: 100%
Duración de la Obra: 30 meses
Mantenimiento: 18 años

Forma de Pago: Una vez finalicen las obras, el estado hará pagos trimestrales durante 18 años. Los pagos equivalen a 130 millones de florines de enero de 2011 (USD 73 millones)

Durante el T22025, los resultados financieros de la concesión reflejan un descenso en el EBITDA y la Utilidad Neta, explicado por su naturaleza como activo financiero, cuyo desempeño contable depende de un modelo que compara costos estimados con costos reales. Este comportamiento responde a dos factores principales: la reducción de ingresos por ajustes en el modelo financiero que redistribuyó ingresos futuros a lo largo de la concesión y la disminución de gastos en 2025 frente al año anterior. Además, la utilidad neta se vio impactada por el impuesto diferido y revisiones en la modelación financiera.

USD millones	T2 2025	T2 2024	Var A/A	jun-25	jun-24	Var A/A
Ingresos	2,95	2,15	37%	5,78	4,31	34%
Ebitda	-0,44	1,40	-132%	0,81	2,96	-73%

Utilidad Neta	-1,12	0,46	-345%	-0,79	0,99	-179%
---------------	-------	------	-------	-------	------	-------

Concesiones viales en construcción

MALLA VIAL DEL META

Colombia
APP de iniciativa privada
Sin garantía de tráfico
FCP Odinsa Infraestructura

En el segundo trimestre de 2025, la concesión registró un tráfico promedio diario de 24 mil vehículos, para un total de 2,2 millones, lo que representa un incremento del 9% frente al mismo período del año anterior. Este crecimiento se explica por el mayor flujo vehicular incentivado por la ausencia de cobro en la estación de peaje La Libertad, debido a situaciones de orden social.

En cuanto a los resultados del activo, los ingresos presentan una disminución frente al año anterior, principalmente por la imposibilidad de cobro de la Libertad y a la menor ejecución de actividades de construcción. En 2024 se encontraban en ejecución las Unidades Funcionales (UFs) 1, 2, 3 y 7-8; sin embargo, actualmente las UF 1 y 7-8 han sido finalizadas y entregadas, mientras que las UF 2 y 3 permanecen suspendidas como consecuencia de las medidas cautelares emitidas por el tribunal de arbitramento, las cuales mantienen en pausa el plan de obras del proyecto.

Las variaciones en el EBITDA y la Utilidad Neta están asociadas a la amortización del intangible correspondiente a las UF 1 y UF 7-8, así como a la necesidad de mantener todas las actividades de operación y mantenimiento que garanticen la seguridad de los usuarios a lo largo del corredor vial.

COP millones	T2 2025	T2 2024	Var A/A	jun-25	jun-24	Var A/A
Tráfico Total	2.255.837	2.070.605	9%	4.610.139	4.274.619	8%
Trafico Promedio Diario TPD	24.789	22.754	9%	25.470	23.487	8%
Ingresos	40.412	96.223	-58%	76.717	190.363	-60%
Ebitda	2.619	687	281%	7.892	8.358	-6%
Utilidad Neta	-3.144	492	-738%	-2.674	5.026	-153%

*Tráfico Promedio Diario TPD expresado vehículos por día.

Concesiones aeroportuarias

OPAIN					
<i>Colombia</i>					
<i>Plazo:</i>	20	años	(2007	–	2028)
<i>Regalía (% total ingresos): 46.2%</i>					
<i>FCP Odinsa Infraestructura</i>					

En el T22025 se reportó un total de 10.8 millones de pasajeros (-4% a/a), de los cuales 6.8 millones corresponden a pasajeros domésticos (-7% a/a) y 3.9 millones a pasajeros internacionales (+4% a/a).

La reducción en el número de pasajeros domésticos obedece a la estrategia comercial de Avianca, que ha modificado la distribución entre su oferta nacional e internacional, así como a una política tarifaria menos agresiva en comparación con 2024. Esta estrategia ha provocado, hasta ahora, una disminución en la demanda de vuelos nacionales. En cuanto a los pasajeros internacionales, si bien se registra un crecimiento, este se ve limitado por una menor demanda frente al aumento de la oferta, particularmente por parte de Avianca.

Durante el trimestre, los Ingresos Aeronáuticos y No Aeronáuticos alcanzaron aproximadamente COP 526 mil millones, reflejando un crecimiento interanual del 12%. El EBITDA se situó en COP 176 mil millones, con un incremento del 13% a/a, mientras que la Utilidad Neta fue de COP 62 mil millones, creciendo un 10% respecto al mismo período del año anterior.

A pesar de la caída en el número total de pasajeros, el activo mostró un desempeño superior al del mismo trimestre de 2024, gracias principalmente a:

- i. Una mejor tasa de cambio durante 2025 (4.196 COP/USD en T225 vs 3.920 COP/USD en T224);
- ii. Los ingresos derivados de los otrosíes 39 y 7, relacionados con actividades de construcción no recurrentes, lo que impide una comparación directa entre períodos; y
- iii. El aplazamiento de reposiciones regulares programadas para este año.

	T2 2025	T2 2024	Var A/A	jun-25	jun-24	Var A/A
Pasajeros:	10.859.081	11.254.672	-4%	21.763.751	22.494.965	-3%
Domésticos	6.881.897	7.422.723	-7%	14.021.837	14.849.903	-6%
Internacionales	3.977.184	3.831.949	4%	7.741.914	7.645.062	1%
Ingresos (COP millones)	526.215	470.673	12%	1.030.548	928.706	11%
Regulados	373.143	334.105	12%	728.833	664.289	10%
No Regulados	153.072	136.568	12%	301.715	264.417	14%
Ebitda (COP millones)	176.534	156.402	13%	343.593	300.688	14%
Utilidad Neta (COP millones)	62.100	56.579	10%	117.924	107.004	10%

² Este ingreso incluye regulados, no regulados, construcción, y otros conceptos operativos asociados a la concesión. Las cifras reportadas pueden sufrir variaciones con las presentadas anteriormente por diferencias en la temporalidad de presentación de resultados.

QUIPORT

Ecuador

Plazo: 35 años (2006 – 2041)

Regalía (% ingresos regulados): 11%

Participación Odinsa: 46.5%

Durante el segundo trimestre de 2025, el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre registró un total de 1,2 millones de pasajeros, lo que representa una disminución del 3 % en comparación con el mismo período del año anterior. Los pasajeros domésticos cayeron un 2 %, mientras que los internacionales disminuyeron un 4 %.

La reducción en los pasajeros nacionales se explica principalmente por una menor cantidad de viajes de negocios entre ciudades ecuatorianas, especialmente en la ruta Quito–Guayaquil, así como por una baja en el turismo hacia las Islas Galápagos, afectado por las restricciones ambientales impuestas por el gobierno en dichas islas.

En cuanto al tráfico internacional, la caída se asocia a varios factores: el aumento en la percepción de inseguridad en el país, cambios en las estrategias y rutas de las aerolíneas, la entrada en vigor de las políticas migratorias de la administración Trump —que impactaron negativamente el flujo de pasajeros hacia Centroamérica—, las tensiones diplomáticas con México y una variación en la demanda proveniente de Europa.

Respecto a la carga aérea, tanto la entrante como la saliente muestran resultados cada vez más positivos. La carga de salida se impulsa principalmente por la exportación de flores, que representa el 93 % del total, mientras que la carga entrante ha crecido gracias a plataformas chinas de comercio electrónico como Temu, que, beneficiadas por el tratado de libre comercio con China, han incrementado significativamente las importaciones.

En términos financieros, el crecimiento en ingresos, EBITDA y utilidad neta se atribuye al buen desempeño de la carga y de los ingresos no regulados, en particular los derivados de las ventas duty free.

Adicionalmente, el aeropuerto ha implementado una estrategia de optimización de gastos que ha contribuido positivamente a los resultados del período.

	T2 2025	T2 2024	Var A/A	jun-25	jun-24	Var A/A
Pasajeros:	1.294.583	1.338.658	-3%	2.537.949	2.614.296	-3%
Domésticos	695.810	712.902	-2%	1.340.140	1.384.660	-3%
Internacionales	598.773	625.756	-4%	1.197.810	1.229.636	-3%
Ingresos (miles USD)	51.692	50.743	2%	101.286	100.763	1%
Regulados	37.431	36.151	4%	73.673	72.612	1%
No Regulados	13.762	13.441	2%	26.562	26.120	2%
Otros Ingresos	499	1.151	-57%	1.051	2.031	-48%
Ebitda (miles USD)	38.654	36.776	5,1%	75.664	73.706	3%
Utilidad Neta (miles USD)	17.042	16.892	1%	31.711	33.392	-5%