DOCUMENTO BORRADOR

Aeropuertos Regionales de Panamá
Aeropuerto Int. Scarlett Martínez (RIH), Aeropuerto Int. Enrique Malek (DAV)

CONTRATO DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO (O&M) Y OBRAS DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES ENRIQUE MALEK (DAV) Y SCARLETT MARTÍNEZ (RIH)

Teaser del Proyecto

Agosto 2026

Con la Colaboración

BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Asesor Técnico Factibilidad

ALG

DURÁN & OSORIO ABOGADOS ASOCIADOS







Aviso legal

Este Teaser ha sido preparado por ALG Global Infrastructure Advisors, S.L. ("ALG"), en su condición de asesor técnico de transacción de Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. ("AITSA"), con el único propósito de proporcionar información preliminar sobre la potencial participación del sector privado en los aeropuertos Enrique Malek (David) y Scarlett Martínez (Río Hato) (el "Proyecto").

La información contenida en este documento ha sido elaborada a partir de información suministrada por AITSA y de análisis preliminares realizados por ALG. Su contenido es exclusivamente informativo, preliminar y no vinculante, y no constituye una oferta, invitación a contratar, solicitud de propuestas ni compromiso alguno de AITSA respecto a la futura implementación del Proyecto.

El Teaser no pretende contener toda la información que un potencial interesado pueda requerir para evaluar la oportunidad. Cada destinatario deberá realizar sus propias investigaciones, análisis y verificaciones, con el apoyo de sus asesores técnicos, financieros, legales y comerciales.

Ni AITSA, ni ALG, ni el Estado de la República de Panamá, ni sus respectivos directivos, empleados, representantes o asesores realizan declaración o garantía alguna, expresa o implícita, respecto de la exactitud, integridad o suficiencia de la información contenida en este documento, ni asumirán responsabilidad alguna por cualquier decisión adoptada sobre la base de la misma.

AITSA se reserva el derecho de modificar la estructura del Proyecto, complementar o corregir la información aquí contenida, así como suspender, modificar o cancelar cualquier proceso relacionado con el Proyecto en cualquier momento y sin responsabilidad alguna frente a terceros.

Todos los costos y gastos en que incurran los potenciales interesados para evaluar esta oportunidad serán asumidos exclusivamente por ellos. Nada de lo contenido en este Teaser constituirá la base de un contrato ni podrá utilizarse para interpretar un eventual contrato futuro relacionado con el Proyecto.

Este documento es confidencial y no podrá ser distribuido o divulgado a terceros sin la autorización previa y escrita de AITSA.







Contenido

1. Presentación de la Oportunidad
2. Descripción General de los Activos
   2.1 Aeropuerto Scarlet Martinez_ Rio Hato (RIH)
   2.2 Aeropuerto Enrique Malek- David (DAV)
3. Estructura de la Transacción

Anexo: Detalle de Inversiones Iniciales







Capítulo 1

1. **Presentación de la Oportunidad**
2. Descripción General de los Activos
   - 2.1 Aeropuerto Scarlet Martinez_ Rio Hato (RIH)
   - 2.2 Aeropuerto Enrique Malek- David (DAV)
3. Estructura de la Transacción

Anexo: Detalle de Inversiones Iniciales

Objetivos de la licitación "CONTRATO DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO (O&M) Y OBRAS DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES ENRIQUE MALEK (DAV) Y SCARLETT MARTÍNEZ (RIH)" con un operador privado especializado

Eficiencia operativa y transferencia de conocimiento

Incorporar a un operador internacional con probada capacidad técnica y comercial, que aporte estándares de clase mundial a la gestión de ambos aeropuertos y transfiera al sistema aeroportuario panameño las mejores prácticas en operación, mantenimiento y experiencia de pasajero.

Desarrollo de conectividad aérea

Aprovechar la experiencia comercial del operador para impulsar el desarrollo de nuevas rutas en los segmentos objetivo de cada aeropuerto, con especial foco en el tráfico vacacional internacional hacia la Riviera Pacífica a través del aeropuerto Scarlett Martínez (RIH), y el desarrollo de tráfico domestico, internacional regional y turístico hacia las Tierras Altas a través aeropuerto Enrique Malek (DAV). El desarrollo de la conectividad aérea contribuye directamente al fortalecimiento turístico, logístico y económico de las provincias de Chiriquí y Coclé.

Sostenibilidad financiera del activo

Transferir al sector privado la responsabilidad operativa y los costes de explotación, manteniendo en el Estado la propiedad de los activos y el coste de las inversiones estructurales mayores y de reposición (Capex y Repex). El modelo retributivo se diseña para alinear los incentivos del Operador con los objetivos de eficiencia y desarrollo comercial sin transferirle el riesgo de demanda de tráfico, preservando así la sostenibilidad financiera del activo a largo plazo.

La estructura de la transacción ha sido diseñada para optimizar la asignación de riesgos, incentivar el crecimiento del tráfico y asegurar la sostenibilidad financiera de los aeropuertos

- El **crecimiento del tráfico aeroportuario** está estrechamente **vinculado al desarrollo turístico y hotelero** de las regiones servidas por los aeropuertos, especialmente en Río Hato, por lo que **su evolución depende en gran medida de factores externos al Operador.**
- Dado que la generación de demanda depende principalmente de terceros y de las dinámicas del mercado turístico, se propone que **el riesgo asociado a los ingresos aeronáuticos permanezca en AITSA**. No obstante, **el Operador contará con incentivos específicos vinculados a su contribución al desarrollo de nuevas rutas, frecuencias y tráfico incremental.**
- Considerando los **actuales niveles de tráfico y la situación deficitaria** de ambos aeropuertos, se propone **un esquema de cofinanciación por parte de AITSA** que permita **asegurar tanto la viabilidad económica de la explotación como la ejecución del programa de inversiones previsto.**
- **AITSA se encuentra actualmente revisando la estructura tarifaria de los aeropuertos**. Esta circunstancia, unida a la incertidumbre existente sobre la evolución futura del tráfico, ha llevado a mantener los ingresos aeronáuticos fuera del alcance del Operador, sin perjuicio de los mecanismos de incentivo asociados al crecimiento del tráfico anteriormente descritos.
- Con el objetivo de maximizar la competencia y optimizar la asignación de riesgos, **el proceso se estructurará en dos etapas sucesivas**: (i) una **fase de precalificación**, destinada a seleccionar a los participantes con la capacidad técnica, operativa y financiera requerida; y (ii) una **fase de Solicitud de Propuestas (RFP),** en la que los precalificados competirán sobre la base de la documentación contractual definitiva.

Contexto institucional

Operadores Aeroportuarios en Panamá

AAC

- La Autoridad Aeronáutica Civil (AAC) es la **entidad gubernamental** y autónoma responsable de la regulación de todos los aspectos de la aviación civil en la República de Panamá y la gestión de los servicios de control aéreo
- También es responsable de la operación de los aeropuertos de **Panamá City – Albrook**, **Bocas del Toro** y Changuinola, además de los aeródromos de conectividad local como **Pedasí**, Isla de San José, Isla Contadora, Achutupo, Playon Chico, Puerto Obaldia, Bahía Piña, Jaqué, Isla de Ustupu y Mulatupu

AITSA

- La empresa Aeropuerto Internacional de Tocumen S.A. es una empresa de gestión aeroportuaria constituida bajo las disposiciones de la Ley Nº23 del 29 de enero de 2003, que establece el marco regulatorio para la administración de aeropuertos y aeródromos en Panamá
- Esta ley establece que las empresas constituidas al amparo de la misma serán autónomas, pero el **100% de sus acciones serán siempre propiedad del Estado** y serán intransferibles
- Actualmente es responsable de la operación del aeropuerto de **Panamá – Tocumen**, **Panamá Pacífico – Balboa** (bajo un contrato de concesión), el **Aeropuerto de David – Enrique Malek** y el de **Río Hato – Scarlett Martínez**
- También es responsable de la operación del Aeropuerto de Colón que actualmente no tiene tráfico comercial

Entidad Contratante

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. (AITSA) es la entidad estatal responsable de la administración, operación y explotación de los aeropuertos regionales Enrique Malek (David) y Scarlett Martínez (Río Hato).

Con el objetivo de mejorar su desempeño operativo, comercial y financiero, AITSA prevé incorporar un operador privado especializado mediante un **contrato de Operación y Mantenimiento (O&M) y Obras** que incluirá la gestión integral de los aeropuertos, el desarrollo comercial, la supervisión y/o ejecución de determinadas inversiones y obras, manteniendo AITSA la titularidad de los activos, los ingresos regulados y la responsabilidad sobre las principales inversiones de capital.

Fuente: ALG

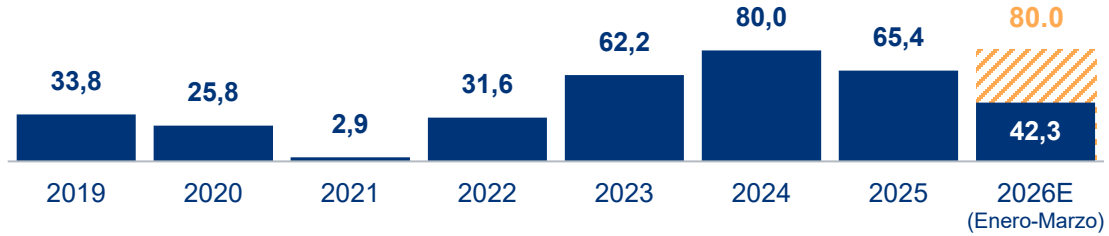
Aeropuertos orientados al turismo de la región Río Hato (RIH) y a la conexión con ciudad de Panamá (DAV), con tráficos cercanos a los 400k pax en conjunto

Apto. Int. Scarlett Martínez (RIH/MPSM)

Rutas Principales desde RIH (Kseats; OAG – 2025)



Tráfico Histórico (kPax)

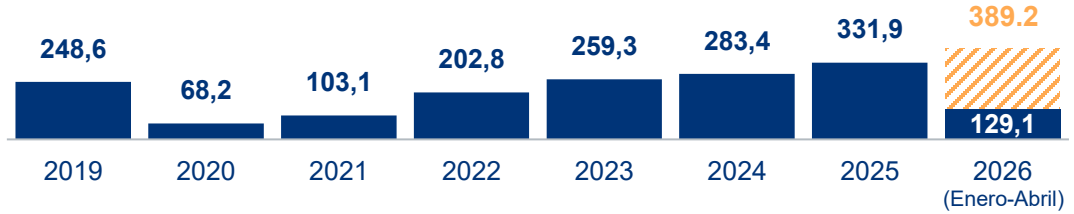


Apto. Int. Enrique Malek (DAV/MPDA)

Rutas Principales desde DAV (Kseats; OAG – 2025)

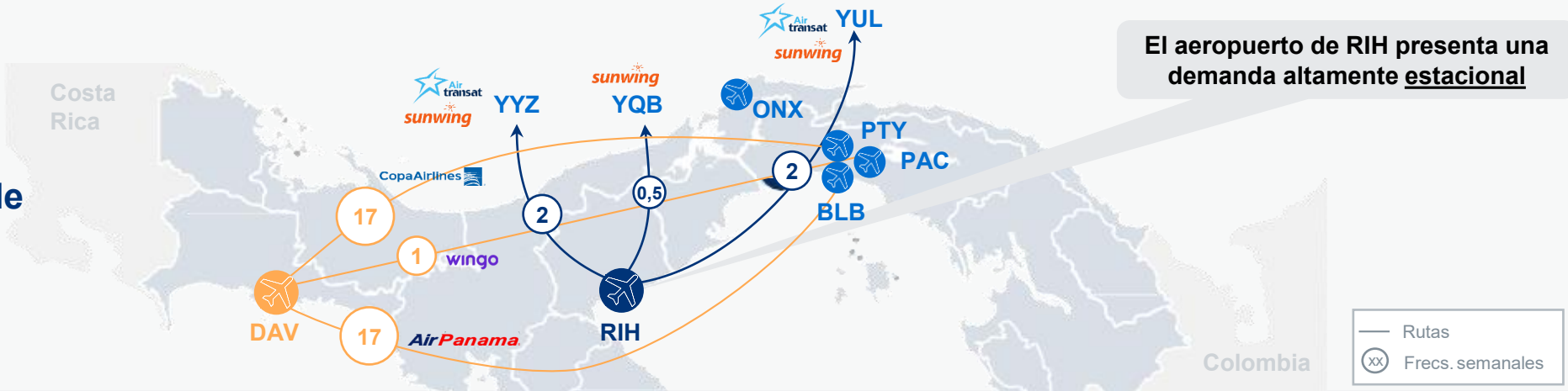


Tráfico Histórico (kPax)



El aeropuerto de RIH presenta una demanda altamente estacional

Vision general de las principales rutas (2025)



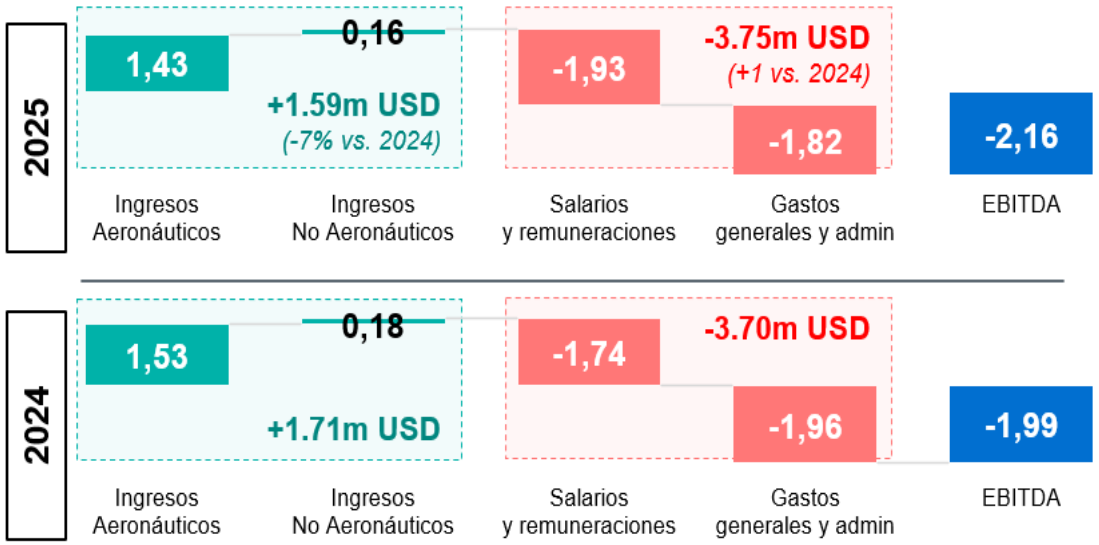
Nota: Tráfico para 2026 estimado en base a los datos reales ene-mar/abril
Fuente: Tocumen S.A., Análisis ALG

La operación de los Aeropuertos resulta actualmente deficitaria, con EBITDA de 2,16 mUSD negativos en el aeropuerto RIH y de 2,44 mUSD negativos en el aeropuerto DAV

P&L del aeropuerto RIH

(2024 & 2025; mUSD reales)

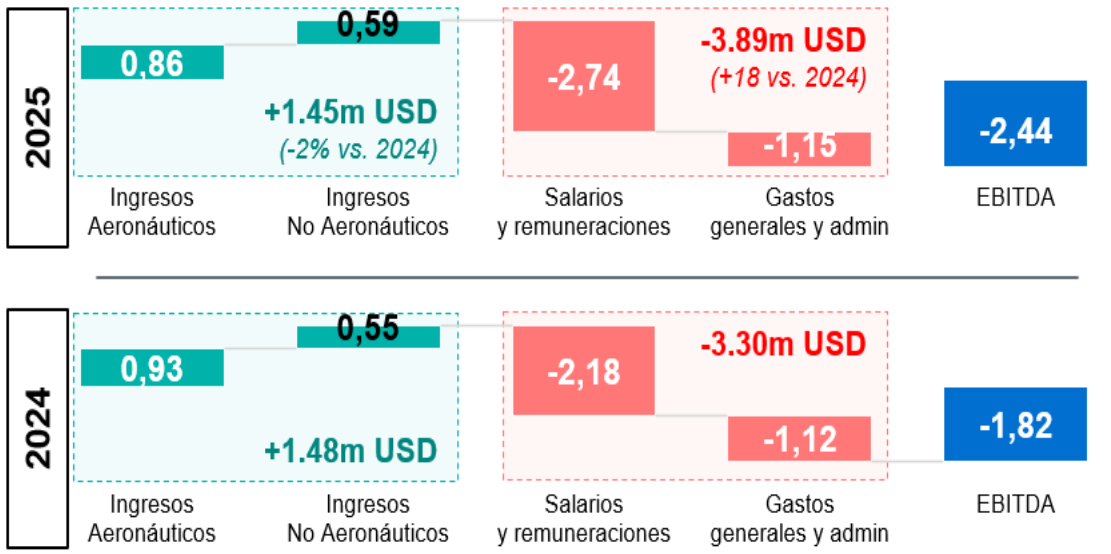
RIH



P&L del aeropuerto DAV

(2024 & 2025; mUSD reales)

DAV



La magnitud del desequilibrio pone en evidencia que el déficit no es corregible en el medio plazo mediante el crecimiento del tráfico de forma aislada debido a los volúmenes limitados. Sin embargo, la mitigación del déficit puede materializarse una actuación combinada sobre la eficiencia en costes de explotación y el desarrollo de los ingresos comerciales, que constituye precisamente el fundamento de la estructura retributiva del Contrato planteado.

Fuente: Tocumen S.A., Análisis ALG

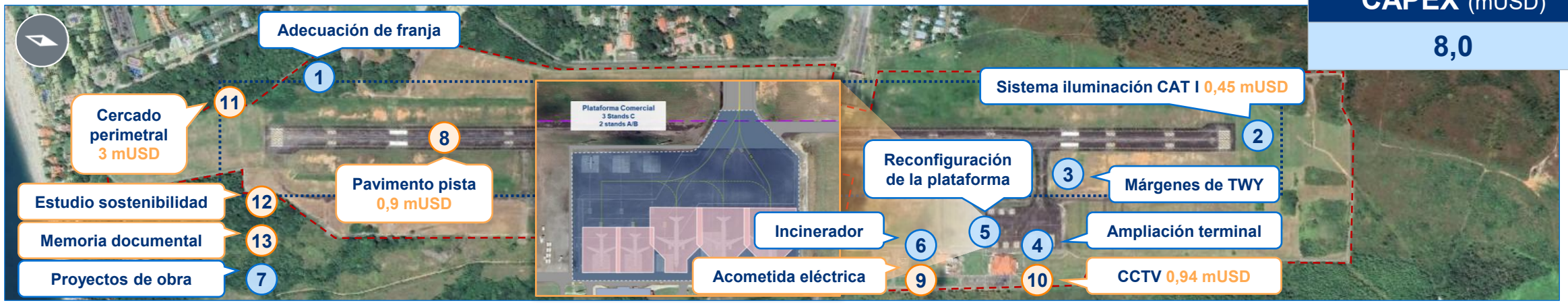
A corto plazo son necesarias inversiones por valor de unos ~25 millones USD para los dos aeropuertos regionales en conjunto

Apto. Int. Scarlett Martínez (RIH/MPSM)

RIH

CAPEX (mUSD)

8,0



Apto. Int. Enrique Malek (DAV/MPDA)

DAV

CAPEX (mUSD)

17,1



Fuente: Tocumen S.A., Análisis ALG

Nota: *Los proyectos de inversión requeridos se encuentran en proceso de revisión y definición por parte de AITSA*







Capítulo 2.1

1. Presentación de la Oportunidad

2. **Descripción General de los Activos**

   2.1 Aeropuerto Scarlet Martinez_ Rio Hato (RIH)

   2.2 Aeropuerto Enrique Malek- David (DAV)

3. Estructura de la Transacción

Anexo: Detalle de Inversiones Iniciales

El Aeropuerto de Río Hato (65,0 kPax 2025) opera únicamente vuelos comerciales a Canadá en invierno, mientras que el resto del año se enfoca a la Aviación General

Aeropuerto Internacional Scarlett Martínez (RIH/MPSM)



Tráfico 2025

- Pasajeros[1]: **65,0 Kpax**
  - Internacional: **100%**
  - Doméstico: **0%**
- Operaciones[1]: **14,1 kATMs**
  - **97%** ATMs comerciales
  - **3%** ATMs Av. Gen.

Infraestructura Lado Aire

- RWY 17/35: **2.450 x 45m**
- Elevación: **36 m**
- Plataforma: **8 Stands Com**

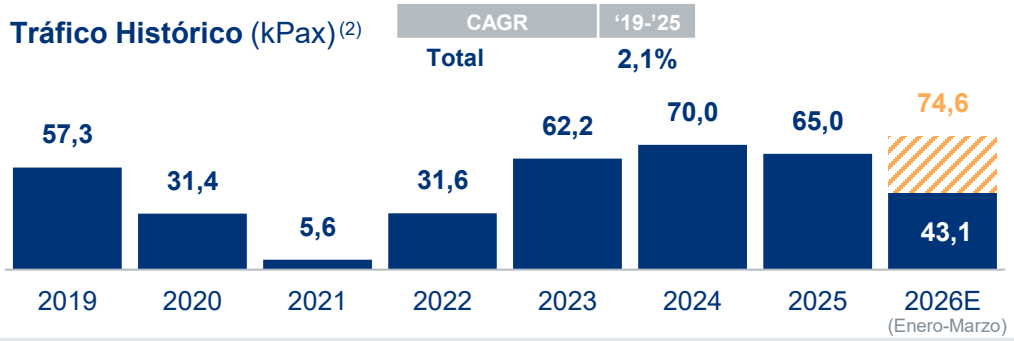
*Entre 2017 y 2022 se desarrollaron operaciones de vuelos chárter con Norteamérica, no categorizados como comerciales, que acumularon hasta la mitad del tráfico del aeropuerto



Rutas Principales desde RIH (Kseats; OAG – 2025)



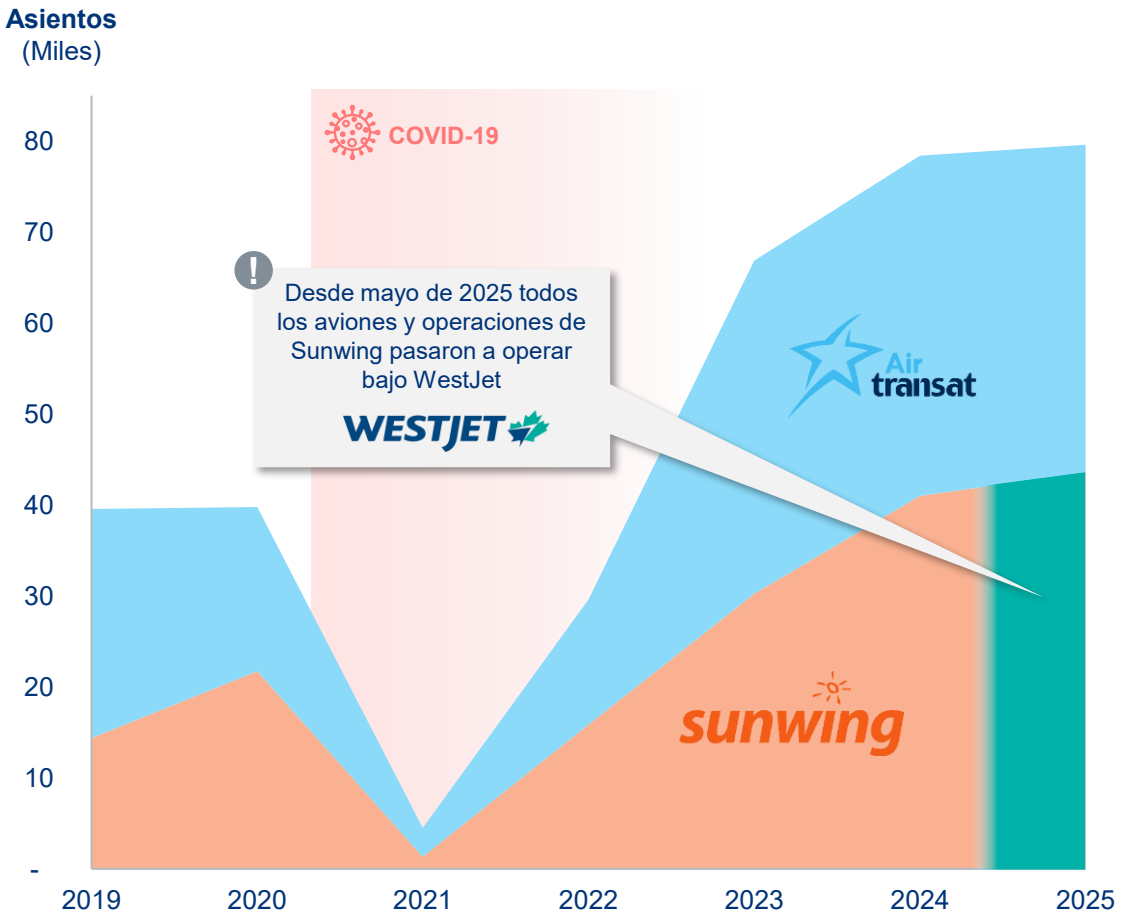
Tráfico Histórico (kPax)[2]



Fuente: AITSA, OAG, CAPA, Google Earth, Análisis ALG
Nota[1]: Se incluyen operaciones comerciales y no comerciales (p.ej.: operación de helicópteros, aviación general, etc…)
Nota[2]: Se han ajustado los pax del mes de febrero de 2024 puesto que se ha detectado una inconsistencia con el número de ATMs en los datos históricos de Tocumen S.A

Las aerolíneas canadienses Air Transat y WestJet (antes Sunwing) realizan vuelos con A321neo y B737 respectivamente, ambos de fuselaje estrecho

Oferta de asientos comerciales en el mercado internacional por aerolínea (2019-2025)



Aerolínea	CAGR '19-'25
Air transat	+6,1%
sunwing WESTJET	+20,3%
Total	**+12,3%**

Distribución de Flota (2025)



A321neo — Air transat

B737-800 — sunwing WESTJET

100% Código C

WestJet (antes Sunwing) y Air Transat concentran sus operaciones en Canadá en solo tres aeropuertos: **Toronto (YYZ), Quebec (YQB) y Montreal (YUL)**

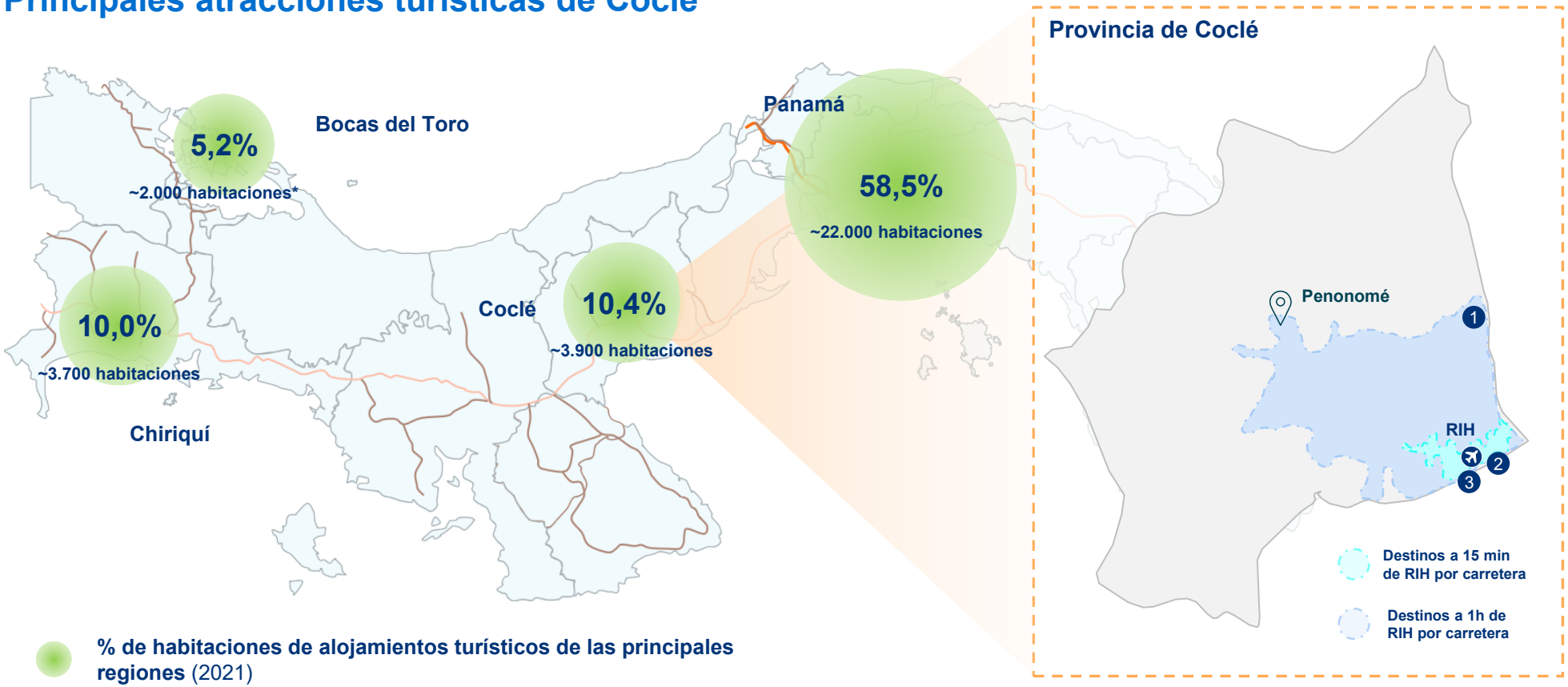


** La ruta de Sunwing a YQB empezó a operarse en 2020 justo antes del Covid-19 y no se reanudó hasta el diciembre de 2022*

Fuente: OAG, Airfleets, Análisis ALG

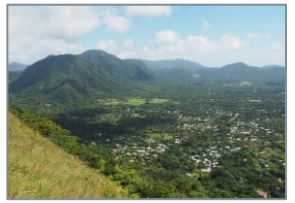
Las principales atracciones turísticas de la región de Coclé-Riviera Pacífica se encuentran a menos de 15 minutos del aeropuerto de Río Hato

Principales atracciones turísticas de Coclé



% de habitaciones de alojamientos turísticos de las principales regiones (2021)
(el 15,9% restante se distribuye entre las demás provincias del país)

1 La India Dormida



2 Playa de Santa Clara



3 Playa Blanca



El turismo de sol y playa es la principal modalidad turística en la Riviera Pacífica, contando también con oferta de ecoturismo; existe una gran oferta de hoteles tipo resort en las cercanías del aeropuerto

Fuente: ATP, Autoridad de Turismo de Panamá 2021, Análisis ALG

Río Hato cuenta con ~3.500 habitaciones, en su mayoría en resorts de lujo todo incluido, atrayendo a un turismo de alto standing que prioriza comodidad y servicios exclusivos

Oferta hotelera en Riviera Pacífica



La Riviera Pacífica es de muy fácil acceso, ya sea desde el aeropuerto de RIH, o desde la ciudad de Panamá, cuyo trayecto lleva de 1 a 2,5 horas, extendiéndose a lo largo de 80km sobre el Océano Pacífico

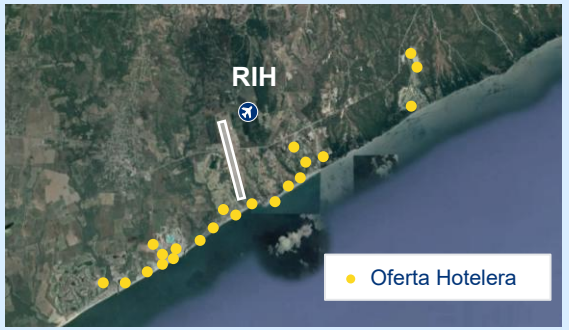
El clima promedio de la zona (**24-26ºC**) permite disfrutar **durante todo el año de los resorts de la región,** siendo **especialmente atractiva** en la época seca entre **diciembre y abril**

El marco de referencia es el de turismo de sol y playa “plus” y deportes náuticos, con zonas limítrofes muy cercanas para experiencias complementarias de aventura, ecoturismo y cultura






Oferta hotelera Río Hato



Río Hato ~3.500 hab.



Nota: <5% de los hoteles pertenecen al segmento de 3 estrellas

Hotel		Número de habitaciones
Grand Decameron Panamá	★★★★	852
Hotel Riu Playa Blanca	★★★★★	573
Playa Blanca Beach Resort	★★★★	224
Gran Evenia Bijao	★★★★★	306
Village at the Pool	Villas/Apartamentos	104
Ibiza Beach Residences	Villas/Apartamentos	250
Buenaventura Golf & Beach Resort Panama, Autograph Collection	★★★★★	195
Otros hoteles	-	~200
Alquiler vacacional	-	~800
Total		**~3.500**

La cercanía a la Ciudad de Panamá, sus kilómetros de playa y la calidad de la planta hotelera junto al mar, combinado con la cercanía del aeropuerto de Río Hato, convierte a la región en un destino muy atractivo en la región

Fuente: Booking.com, ATP, Análisis ALG

El crecimiento de los pax INT en RIH dependerá del desarrollo hotelero y el impulso de trafico internacional- vuelos chárter o de la atracción de LCC con rutas a los principales mercados emisores de turismo

El desafio de Rio Hato es competir con la conectividad aérea del aeropuerto de Tocumen (PTY) que esta a menos de 2-3 horas de coche



Impulso de los vuelos chárter

- **Requiere inversión hotelera** por parte de grupos que controlen toda la cadena de valor (desde la comercialización de paquetes turísticos hasta el alojamiento y transporte)
- **Asegura un volumen predecible** de pasajeros durante la temporada alta, al estar directamente anclado a la venta anticipada de paquetes turísticos
- Su **crecimiento estará ligado a la expansión de la oferta hotelera** en la región



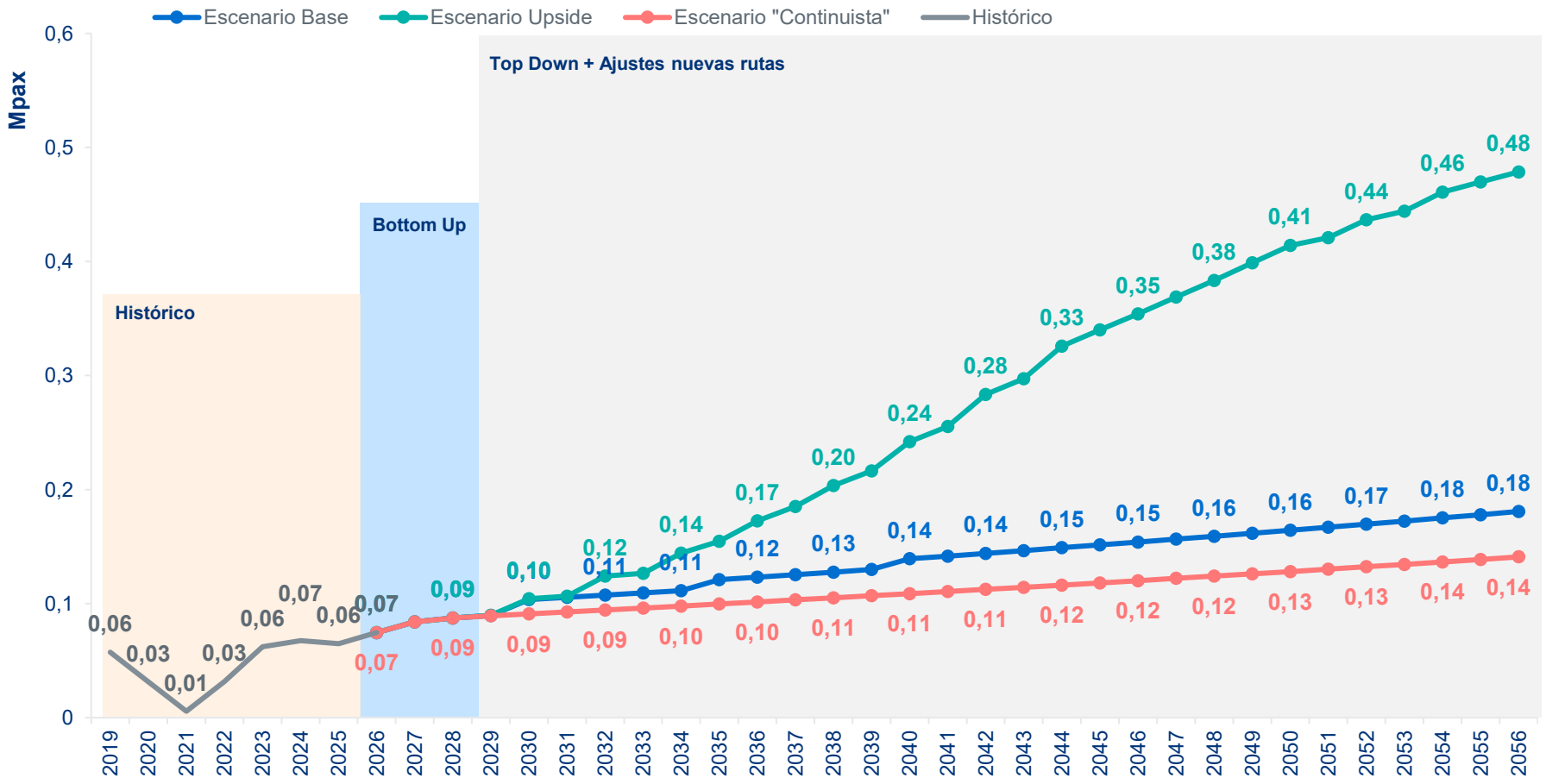
Atracción de aerolíneas LCC de USA conectando con mercados origen de demanda

- Permitiría el **desarrollo de rutas directas** desde los **principales mercados emisores de turistas** (EE. UU. principalmente)
- Podría **aumentar la llegada de pasajeros independientes y diversificar el turismo**
- Facilitaría **conexiones más eficientes**, permitiendo a los viajeros llegar a RIH con solo una escala en su país de origen, eliminando traslados adicionales

Fuente: Análisis ALG

Considerando el potencial turístico de la región, se han desarrollado escenarios adicionales al de continuidad (base y upside) para RIH

Proyecciones de tráfico en el aeropuerto de Río Hato según escenarios (Mpax 2019-2056)



Escenario Upside

- **~6.000** habitaciones
- **60-80%** captación de turistas en la región por RIH
- **~480.000** pasajeros en RIH en 2056

Escenario Base

- **6.000** habitaciones
- **30-40%** captación de turistas en la región por RIH
- **~180.000** pasajeros en RIH en 2056

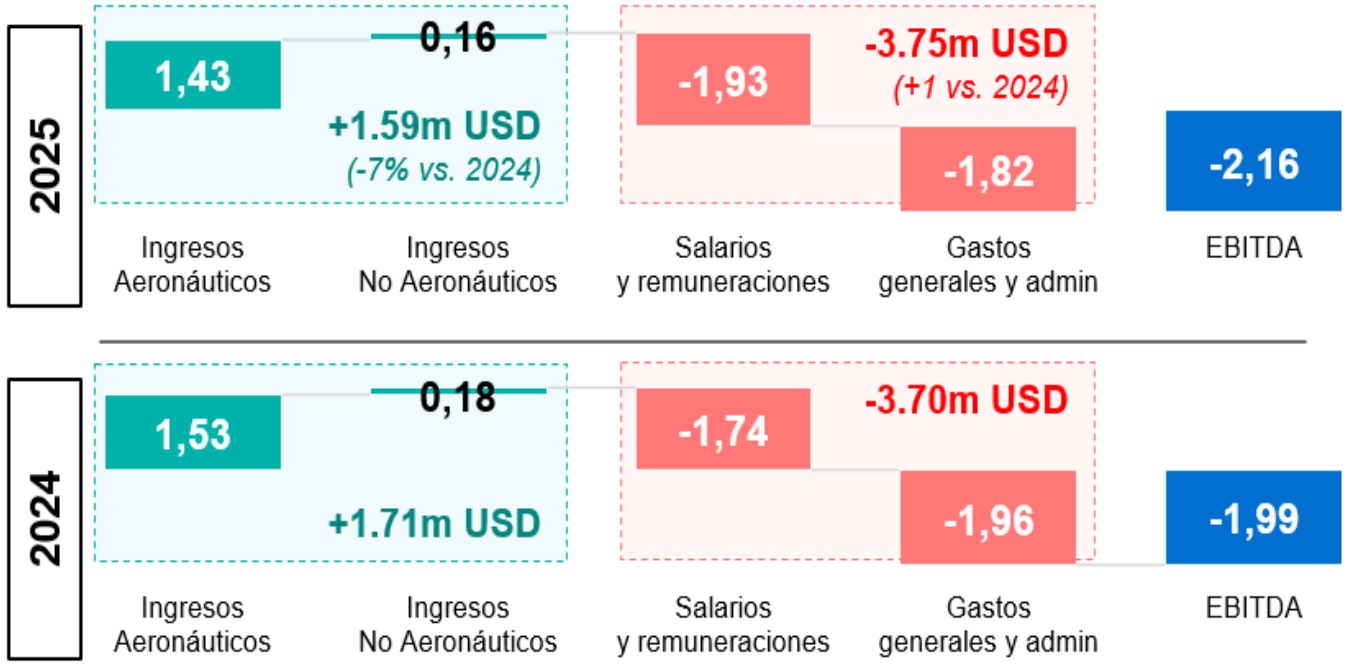
Escenario "Continuista"

- **~3.500** habitaciones
- **30-40%** captación de turistas en la región por RIH
- **~140.000** pasajeros en RIH en 2056

Nota: Tráfico para 2026 estimado en base a los datos reales ene-mar
Fuente: Aeropuerto Internacional de Tocumen S.A., OAG, Análisis ALG

La operación del Aeropuerto Scarlett Martínez resulta deficitaria

P&L del aeropuerto Scarlett Martínez de los años 2024 y 2025 (mUSD reales)



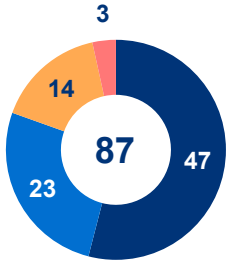
Desglose de OpEx 2024 y 2025 (mUSD)

Categoría	2024 (mUSD)	2025 (mUSD)	% del total 2025
Personal	1,74	1,94	57,5%
Mantenimiento	0,57	0,55	16,3%
Utilities	0,33	0,35	10,4%
Materiales, equipos e instalaciones	0,16	0,31	9,2%
Servicios profesionales	0,12	0,22	6,6%
Total OpEx	**2,93**	**3,37**	**100%**

Nota: el desglose histórico refleja la estructura de costes bajo gestión pública de AITSA. Determinadas partidas (obligaciones actuariales, beneficios estatutarios y otros gastos específicos del régimen estatal) no son necesariamente representativas de la estructura de costes que asumirá el Operador privado bajo el "CONTRATO DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO (O&M) Y OBRAS DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES ENRIQUE MALEK (DAV) Y SCARLETT MARTÍNEZ (RIH)" .

Estructura Headcount Aeropuerto RIH (2025)

RIH



- Dep. Operaciones (54%)
- Dep. Seguridad (26%)
- Dep. Administración y Mantenimiento (16%)
- Otros Departamentos (3%)

Total Personal: **87**

Fuente: Tocumen S.A., Análisis ALG
Nota: No se incluyen dentro de los gastos generales y de administración los gastos por Transferencias públicas.

El plan de inversión de RIH contempla la reposición del cercado perimetral, reparación del pavimento de pista y la adecuación de la franja, y ampliación terminal (8,0 mUSD)



La resolución del incumplimiento generado por la penetración de la franja de pista por la Autopista Panamericana requeriría inversiones muy elevadas y afectaría gravemente la movilidad por carretera. Se recomienda realizar un estudio de seguridad aeronáutica que determine el nivel mínimo de riesgo asociado a este incumplimiento y que sustente la aprobación de una posible exención por parte de Aviación Civil.

Estimación Capex[1] (May-26)

Sistema	Actuación	Inversión (mUSD)
Campo de Vuelo	1. Adecuación de la franja de pista[(2)]	**0,06**
	2. Construcción de márgenes y ancho de TWY	**0,19**
	3. Sistema iluminación CAT I	**0,45**
Plataforma	4. Reconfiguración de la Plataforma Comercial / Expansión	**0,01**
Terminal & Accesos	5. Expansión del Terminal	**1,78**
Otras Inversiones	6. Incinerador y separadores de hidrocarburos[(3)]	**0,72**
	7. Proyectos, estudios y ejecución de obra	**0,32**
Nuevas Inversiones (en base al plan de inversiones 2026-27 actualizado)	8. Reparación pavimento pista	**0,9**
	9. Normalización acometida eléctrica	**0,03**
	10. CCTV y Security Manager System	**0,13**
	11. Cercado perimetral	**3,0**
	12. Estudio sostenibilidad	**0,1**
	13. Memoria documental	**0,3**
	CapEx Total *(mUSD reales 2025)*	**8,0**

Nota: *Los proyectos de inversión requeridos se encuentran en proceso de revisión y definición por parte de AITSA*

Fuente: Análisis ALG. (1) Estimación de Capex de ALG de Mayo-2026, incluyendo tanto actuaciones de compliance/adecuación como de expansión del edificio terminal.
(2) La adecuación de la franja de pista incluye únicamente el área de la cabecera 35 a adecuar; se deberá realizar un estudio de seguridad para determinar si las operaciones son seguras estando la carretera dentro de la franja.
(3) La necesidad de inversión del incinerador y separador de hidrocarburos viene dada por el incumplimiento de la legislación ambiental de la actual incineración de residuos.







Capítulo 2.2

1. Presentación de la Oportunidad

2. **Descripción General de los Activos**

   2.1 Aeropuerto Scarlet Martinez_ Rio Hato (RIH)

   2.2 Aeropuerto Enrique Malek- David (DAV)

3. Estructura de la Transacción

Anexo: Detalle de Inversiones Iniciales

DAV es un aeropuerto regional que opera hoy únicamente vuelos domésticos regulares a Ciudad de Panamá con 4-5 frecuencias diarias

Aeropuerto Internacional Enrique Malek (DAV/MPDA)



Tráfico 2025

- Pasajeros: **333,1 kpax**
  - Internacional: **0%**
  - Doméstico: **100%**
- Operaciones: **5,7 kATM**

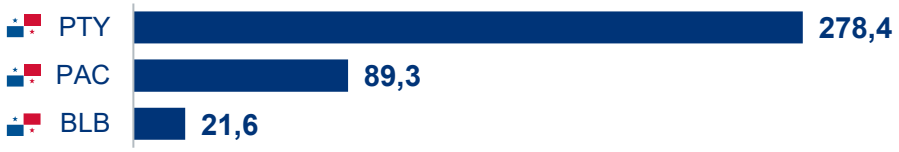
72% ATMs comerciales
28% ATMs Av. Gen.+ Chárter

Infraestructura Lado Aire

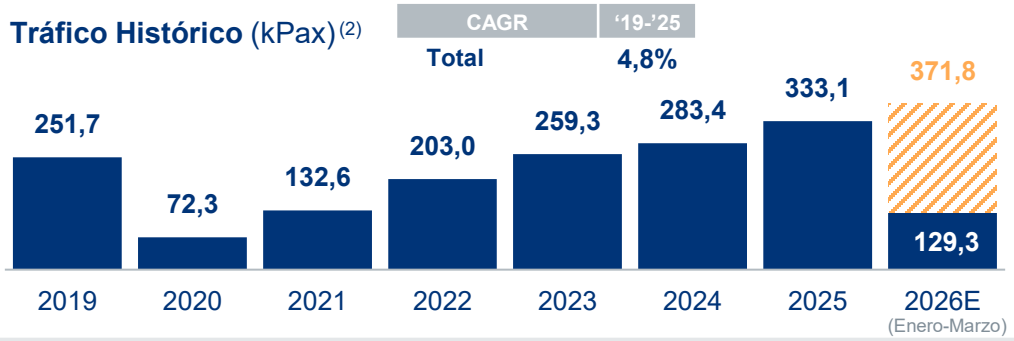
- RWY 04/22: **2.600 x 45m**
- Elevación: **27 m**
- Plataforma: **6 Stands Com.**



Rutas Principales desde DAV (Kseats; OAG – 2025)



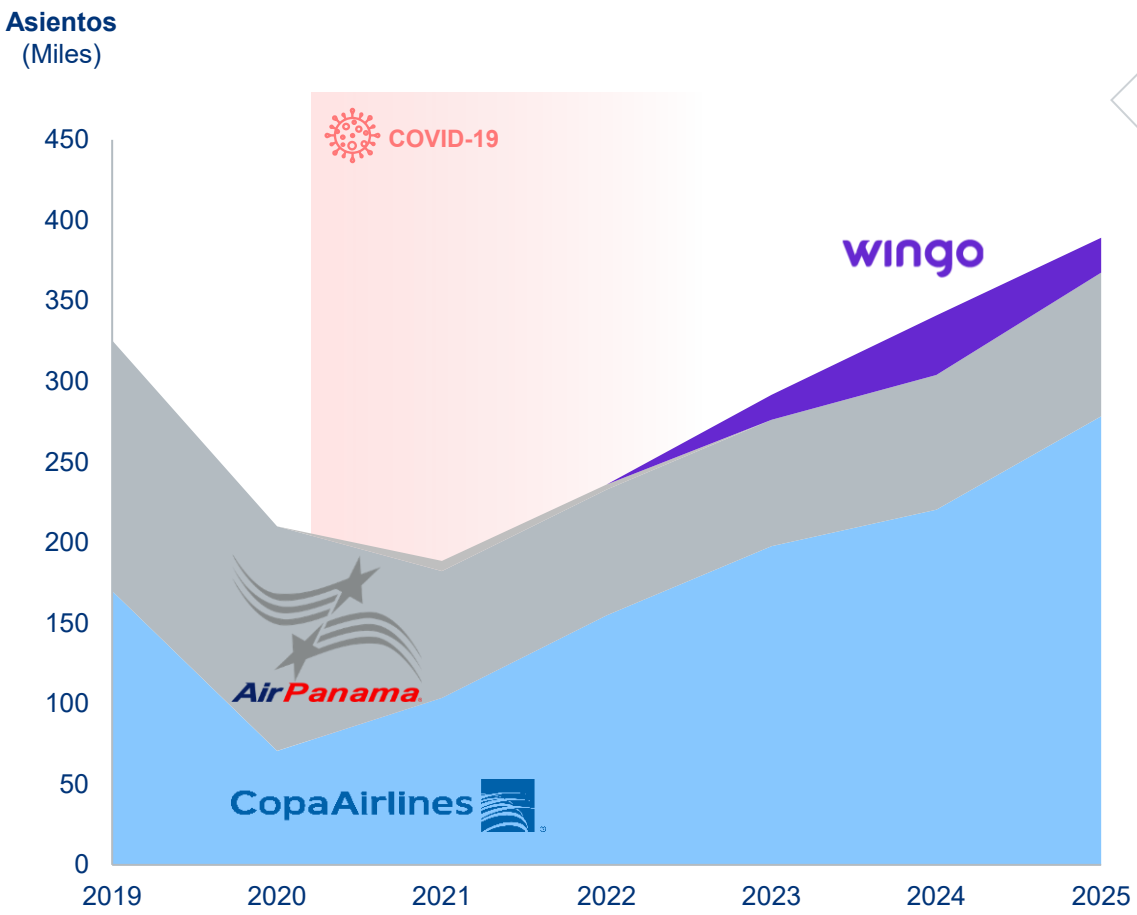
Tráfico Histórico (kPax)[2]



Fuente: OAG, Análisis ALG
Nota[1]: Se incluyen operaciones comerciales y no comerciales (p.ej.: operación de helicópteros, aviación general, etc…)

Copa y Air Panamá han sido históricamente las aerolíneas con mayor oferta de asientos en DAV; sin embargo, a finales de 2023, Wingo inició operaciones en el aeropuerto

Oferta de asientos comerciales por aerolínea (2019-2025)



Aerolínea	CAGR '22-'25
AirPanama	+4,5%
CopaAirlines	+21,6%
wingo	+17,5% ('23-'25)
Total	18,1%

Distribución de Flota (2025)

49% Código B y 51% Código C



Fokker 50 AirPanama



B737 CopaAirlines



B737 wingo

Copa Airlines, Air Panama y Wingo (antes AeroRepública) operan vuelos regulares desde DAV hacia los tres aeropuertos de Ciudad de Panamá: **PTY, PAC y BLB***, respectivamente

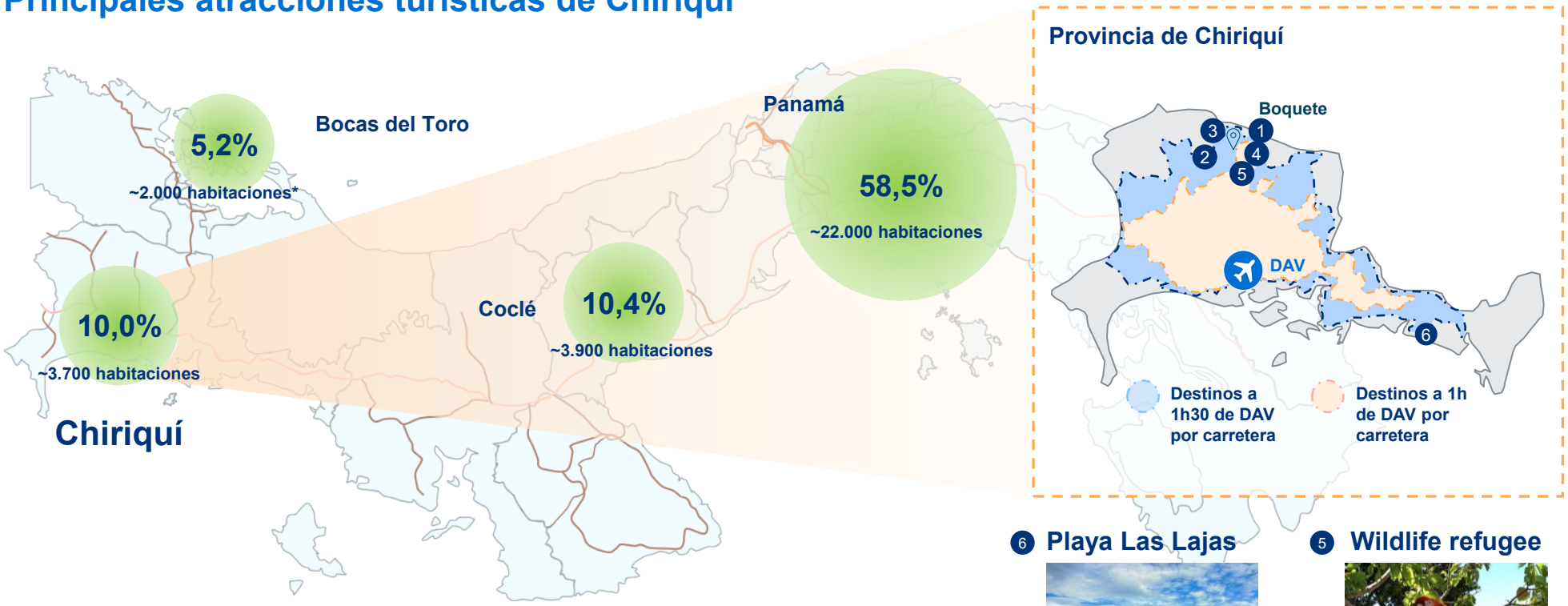


** La ruta de Wingo a BLB cesó su operación en agosto de 2025*

Fuente: OAG, AITSA, Análisis ALG

Las principales atracciones turísticas de la región de Chiriquí se encuentran a menos de 2 horas del aeropuerto de David

Principales atracciones turísticas de Chiriquí



% de habitaciones de alojamientos turísticos de las principales regiones (2021)
(el 15,9% restante se distribuye entre las demás provincias del país)

1 **Lost Waterfalls**



2 **Volcán Baru**



3 **Finca Lérida**



4 **Pipeline trail**



5 **Wildlife refugee**



6 **Playa Las Lajas**

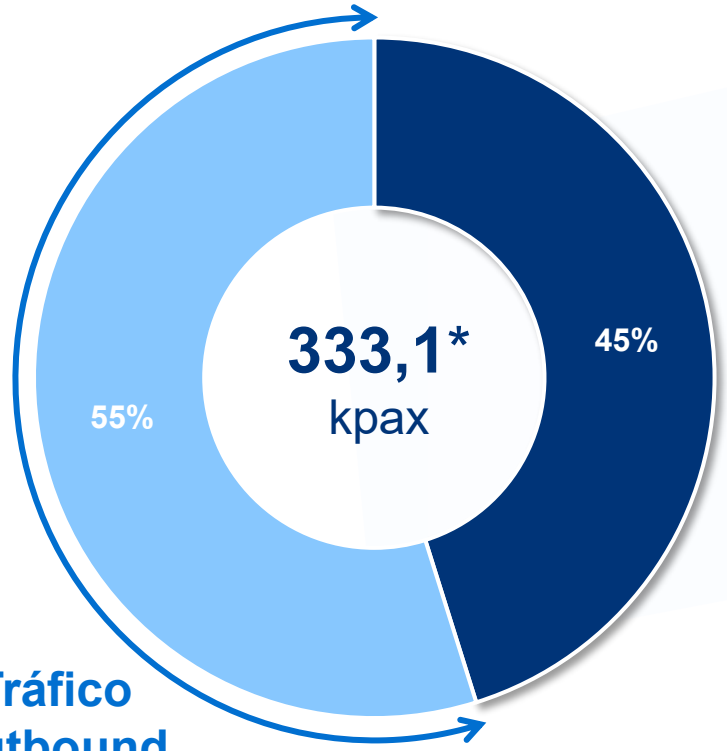


El perfil de los turistas que llegan a la región de Chiriquí se caracteriza por un interés en experiencias de aventura y naturaleza, impulsado por la geografía y biodiversidad de la región

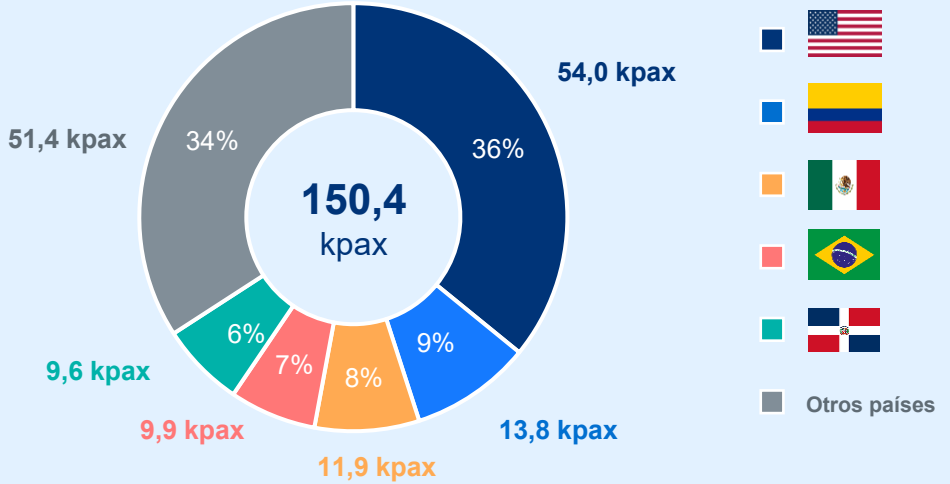
Fuente: ATP, Autoridad de Turismo de Panamá 2021, Análisis ALG

En 2025, DAV consolidó un tráfico 100% O/D (55% *outbound*), donde el flujo *inbound* (45%) reflejó la tendencia nacional, con EE.UU. y Colombia como principales emisores

Caracterización del tráfico de pasajeros del aeropuerto internacional Enrique Malek (DAV) - 2025



Tráfico Outbound



Tráfico Inbound

Un volumen considerable de tráfico O&D del aeropuerto de DAV proviene de turistas internacionales

- DAV es un **aeropuerto 100% origen/destino (O/D)**, descartando el tráfico de conexión y consolidando un perfil de pasajeros con un ligero sesgo emisor o outbound (55%)
- Del tráfico inbound (150,4 kpax), destaca la **fuerte penetración del mercado norteamericano (EE. UU. representa el 36%)**, seguido de **Colombia (9%)**, sumando entre ambos cerca de 68.000 pasajeros anuales
- La existencia de esta masa de turistas internacionales respalda comercialmente la **viabilidad de desarrollar rutas internacionales directas** (EE.UU.-DAV y Colombia-DAV), capturando la demanda que actualmente triangula por otras vías.

Fuente: Aeropuerto Internacional de Tocumen S.A., OAG, Análisis ALG
* Disclaimer: El número total de pasajeros se basa en datos oficiales, mientras que los porcentajes de tráfico se han obtenido mediante OAG Traffic Analyser, por lo que, aunque muy fiable, los números expuestos son una estimación

La demanda potencial del Aeropuerto Enrique Malek ha sido analizada considerando los diferentes segmentos de pasajeros

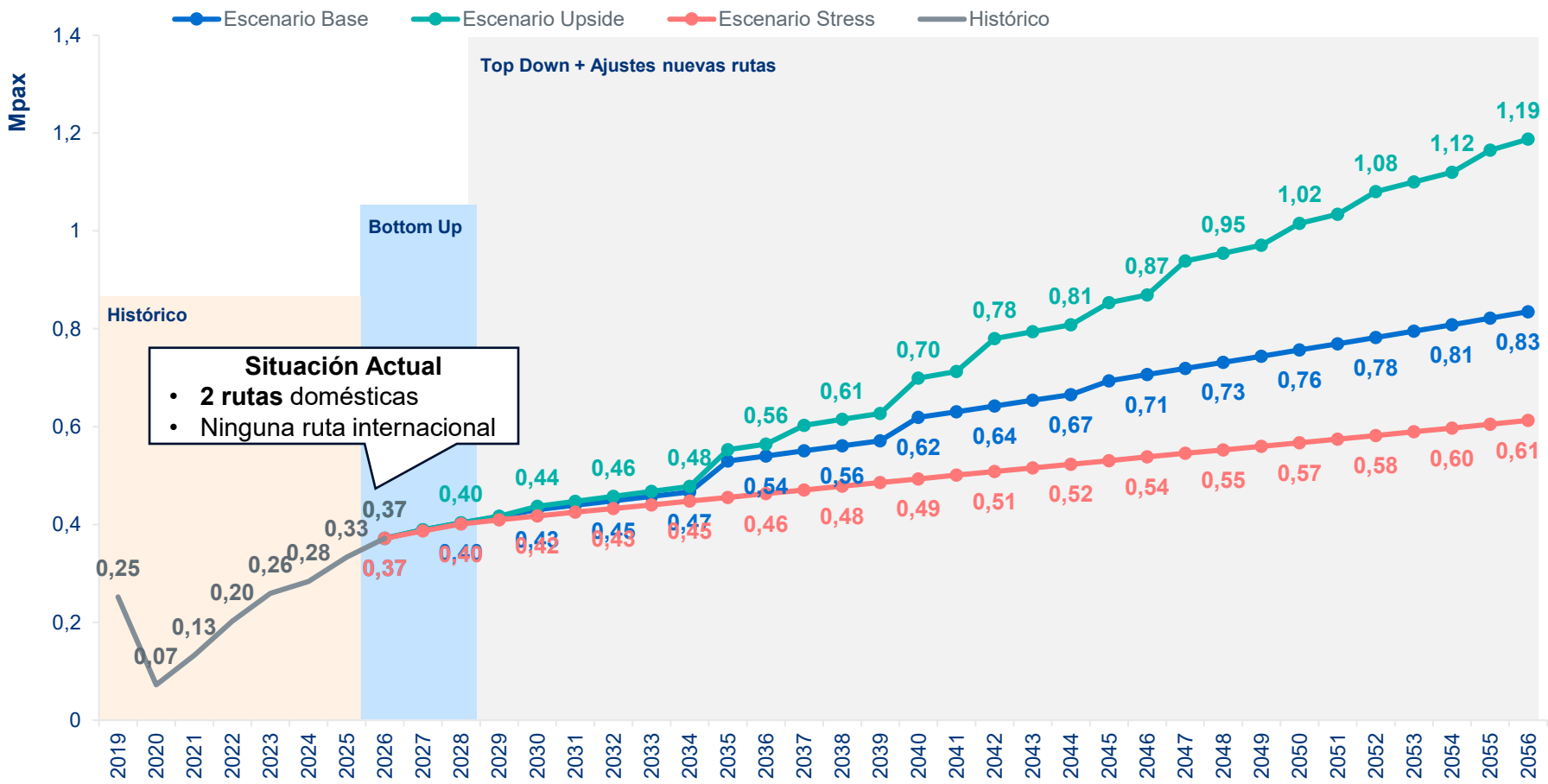
Segmentos de la demanda de tráfico aéreo – Aeropuerto Enrique Malek (DAV)

	Tráfico *Inbound*	**Tráfico** *Outbound*
Ocio	Turistas que visitan Chiriquí por el interés natural siendo el ecoturismo la principal modalidad turística de la provincia	Viajes realizados por residentes de la provincia de Chiriquí hacia destinos turísticos nacionales e internacionales
Viajes admin. y funcionales	N/A	Desplazamientos de residentes de Chiriquí a ciudad de Panamá para realizar gestiones esenciales como trámites legales, médicos, bancarios o laborales.
VFR (Visiting Friends and Relatives)	N/A *Porcentaje de tráfico mínimo*	Viajes de residentes locales que visitan a familiares o amigos en otras ciudades o países. Estrechamente relacionado con la diáspora.
Drivers	• **Oferta hotelera de la región** • **Promoción del atractivo turístico de la región** • **Creación de rutas directas a los principales mercados emisores de turistas**	• **Población de la provincia de Chiriquí** • **Poder adquisitivo de la población (PIB per cápita)**

Fuente: Análisis ALG

La creación de rutas internacionales directas a los puntos emisores de turismo será el principal driver de crecimiento de DAV, pudiendo alcanzar los 600- 800 k de pasajeros

Proyecciones de tráfico en el aeropuerto de David según escenarios (Mpax 2019-2056)



Escenario Upside

4 rutas DOM – 6 rutas INT

Captación de mercado emisor de turistas INT: EE.UU. (1º) y Colombia (2º)

Escenario Base

4 rutas DOM – 2 rutas INT

Captación de mercado emisor de turistas INT: EE.UU. (1º)

Escenario "Continuista"

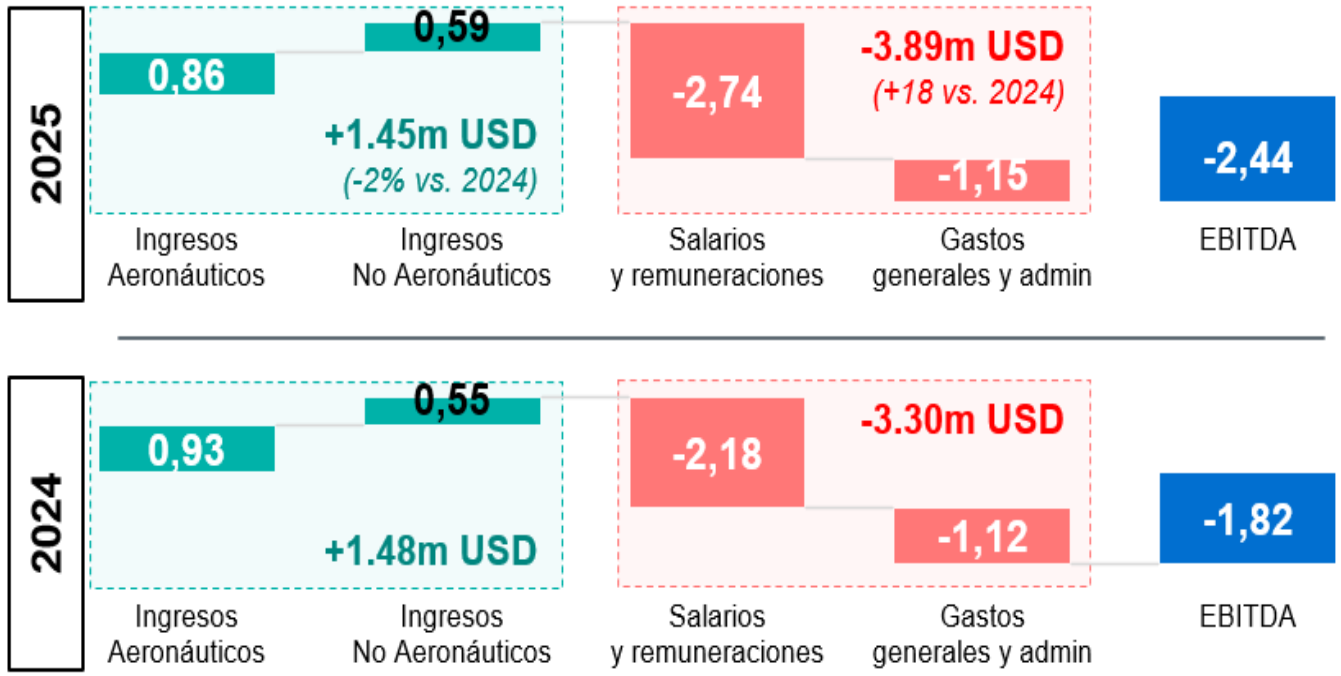
Sin rutas INT

No existe captación de mercado emisor de turistas INT

Nota: Tráfico para 2026 estimado en base a los datos reales ene-abril
Fuente: Aeropuerto Internacional de Tocumen S.A., OAG, Análisis ALG

La operación de Enrique Malek resulta actualmente deficitaria y se estima que lo seguirá siendo a 30 años vista en el escenario analizado

P&L del aeropuerto Scarlett Martínez de los años 2024 y 2025 (mUSD reales)



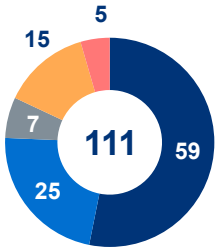
Desglose de OpEx 2024 y 2025 (mUSD)

Categoría	2024 (mUSD)	2025 (mUSD)	% del total 2025
Personal	2,18	2,75	67,6%
Mantenimiento	0,77	0,80	19,7%
Utilities	0,41	0,34	8,3%
Materiales, equipos e instalaciones	0,12	0,17	4,2%
Servicios profesionales	0,00	0,01	0,2%
Total OpEx	**3,48**	**4,07**	**100%**

Nota: el desglose histórico refleja la estructura de costes bajo gestión pública de AITSA. Determinadas partidas (obligaciones actuariales, beneficios estatutarios y otros gastos específicos del régimen estatal) no son necesariamente representativas de la estructura de costes que asumirá el Operador privado bajo el "CONTRATO DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO (O&M) Y OBRAS DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES ENRIQUE MALEK (DAV) Y SCARLETT MARTÍNEZ (RIH)" .

Estructura Headcount Aeropuerto DAV (2025)

DAV

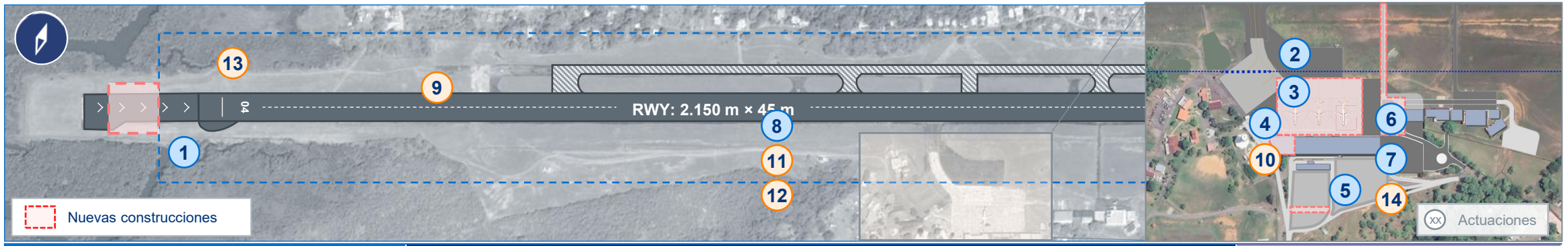


- Dep. Operaciones (53%)
- Dep. Seguridad (23%)
- Dep. Experiencia del pasajero (6%)
- Dep. Administración y Mantenimiento (14%)
- Otros Departamentos (5%)

Total Personal: **111**

Fuente: Tocumen S.A., Análisis ALG
Nota: No se incluyen dentro de los gastos generales y de administración los gastos por Transferencias públicas.

Por otro lado, la propuesta de desarrollo de DAV incluye 14,3 mUSD, concentrados sobre todo en el desplazamiento del umbral 04 junto con un nuevo tanque de combustible



Estimación Capex[1] (May-26)

Sistema	Actuación	Inversión (mUSD)
Campo de Vuelo	1. Adecuación de la franja de pista y construcción RESA	**1,9**
Plataforma	2. Repavimentación zona norte plataforma	**1,01**
	3. Reconfiguración de la Plataforma Comercial (señalización horizontal)	**0,01**
Terminal & Accesos	4. Expansión del Terminal	**-**
	5. Expansión Estacionamiento de Superficie	**-**
Otras Inversiones	6. Nueva estación del SEI (re-ubicación y demolición de la antigua)	**0,47**
	7. Vial SEI hasta la RWY	**0,11**
	7.1. Incinerador y separadores de hidrocarburos[(2)]	**0,72**
	8. Proyectos, estudios y ejecución de obra	**0,42**
Nuevas Inversiones (en base al plan de inversiones 2026-27 actualizado)	9. Reparación pavimento pista	**0,9**
	10. CCTV y Security Manager System	**0,13**
	11. Estudio sostenibilidad	**0,1**
	12. Memoria documental	**0,3**
	13. Desplazamiento umbral 04	**8,0**
	14. Nueva zona de combustible	**3,0**
	CapEx Total *(mUSD reales 2025)*	**17,1**

Nota: *Los proyectos de inversión requeridos se encuentran en proceso de revisión y definición por parte de AITSA*

Fuente: Análisis ALG

(1) Estimación de Capex de ALG de Mayo-2026, incluyendo tanto actuaciones de compliance/adecuación como de expansión del edificio terminal.

(2) La necesidad de inversión del incinerador y separador de hidrocarburos viene dada por el incumplimiento de la legislación ambiental de la actual incineración de residuos.







Capítulo 3

1. Presentación de la Oportunidad
2. Descripción General de los Activos
   2.1 Aeropuerto Scarlet Martinez_ Rio Hato (RIH)
   2.2 Aeropuerto Enrique Malek- David (DAV)
3. **Estructura de la Transacción**

Anexo: Detalle de Inversiones Iniciales

Se propone implementar un Contrato de Operación y Mantenimiento (O&M) y Obras que permita externalizar la operativa de los regionales a un operador privado, fomentando el desarrollo comercial y la apertura de nuevas rutas

Reparto de ingresos, esquema de incentivos y distribución de riesgos entre las partes

Operador Privado

- **100% Ingresos comerciales**
- **30%** Ingresos del cobro de la **tasa al pasajero en nueva ruta**
- **O&M Fee**: Oferta Económica (parámetro de licitación)
- Retribución por la **ejecución de las obras**



Autoridad Pública – AITSA

- **100% Ingresos aeronáuticos** (regulados) **excluyendo** los **incentivos** para el privado generados por la **apertura de nuevas rutas**

Principales características del modelo contractual propuesto

- En este esquema contractual, **AITSA mantiene la titularidad y el control de los activos**, mientras que el operador privado asume la gestión integral de la operación y el mantenimiento (lado aire y lado tierra), sujeta al cumplimiento de KPIs operativos establecidos
- El **operador es retribuido mediante una O&M fee** (**parámetro de licitación**), determinada en función de su estimación de ingresos necesarios para **mitigar el déficit operativo** de los aeropuertos previsto para los próximos 10 años
- A través del **esquema de incentivos** y del reparto de ingresos, el modelo busca: (i) **fomentar la eficiencia operativa**, así como (ii) **impulsar el desarrollo comercial** y (iii) la **apertura de nuevas rutas**
- Los **ingresos regulados permanecen en el ámbito público**, dada la elevada incertidumbre asociada a las **proyecciones de tráfico y a la posible evolución de las tasas, evitando así trasladar este riesgo al operador privado**
- Adicionalmente a la tarifa O&M, el **operador recibe una remuneración por la contratación y ejecución de las obras (Capex)** de adecuación de la infraestructura (incluida la ejecución de los diseños y proyectos constructivos) y **Repex.**

Fuente: Análisis ALG

Características Principales del Contrato

Modelo contractual	• CONTRATO DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO (O&M) Y OBRAS DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES ENRIQUE MALEK (DAV) Y SCARLETT MARTÍNEZ (RIH) • Plazo base del Contrato de duración a diez (10) años • Exclusión expresa de los servicios de control de tráfico aéreo y funciones soberanas
Alcance de las partes	• El **Contratista** asume la ejecución integral de las obras, la operación y el mantenimiento de ambos aeropuertos (lado aire y tierra), sujeta al cumplimiento de los KPIs operativos • El **Contratista** asume también la gestión y desarrollo comercial, logístico e inmobiliario dentro de los terrenos aeroportuarios • El **Estado** mantiene la propiedad de los activos, el coste de las inversiones estructurales mayores y de reposición (CapEx y RepEx), y los ingresos regulados
Asignación de riesgos	• El **Contratista asume el riesgo** derivado de la desviación entre el Déficit Operativo real y el estimado en su Oferta • El **Contratista asume el riesgo de cumplimiento de los KPIs** sujetos a un **régimen de penalizaciones** aplicable sobre la O&M Fee. • AITSA retiene el **riesgo de demanda, tráfico e ingresos aeronáuticos** regulados, el riesgo **regulatorio tarifario** y el riesgo de **coste de las inversiones** (AITSA financia íntegramente el plan de inversiones durante toda la vigencia del Contrato)
Inversiones	• A corto plazo, el contrato establece la necesitad **de inversiones ya identificadas (que se estiman en valor de ~25 mUSD** -Capex inicial) para garantizar el cumplimiento normativo y la adecuación de la infraestructura • Asimismo, se estiman **~5 mUSD (Repex)** para actuaciones de reposición y mantenimiento mayor
Modelo retributivo	• El **Contratista** percibe un O&M fee anual estimado por el operador durante la fase de oferta (parámetro de licitación) para cubrir el déficit operativo durante el periodo contractual, el 100% de los ingresos comerciales, el 30% de los ingresos derivados de la tasa al pasajero en nuevas rutas, y la remuneración por la gestión y ejecución de las obras: • La **Remuneración de Gestión Ejecución de Obras** comprende la definición final de proyecto, contratación, gestión y ejecución de las obras de adecuación inicial de la infraestructura aeroportuaria y el Repex, incluyendo la fase de diseño previa y la dirección integral del proyecto constructivo • $\boldsymbol{Ingresos\ del\ Operador = 100\%\ Ingresos\ Comerciales + O\&M\ Fee + 30\%\ Tasa\ de\ Pasajero\ (nuevas\ rutas) + Remuneración\ de\ las\ Obras}$

(1) **Coste de la obra más un margen**, abonado por AITSA al Operador en función de los **hitos por avance en las obras** de inversión. (2) Se considera el periodo 2027-2036
Fuente: ALG

El alcance del Operador comprende la gestión integral de los aeropuertos con exclusiones como ATC, METEO, aduanas y otras funciones gubernamentales

Alcance del Operador

Lado Aire

- **Operación y mantenimiento** de pistas, calles de rodaje, plataformas de estacionamiento, sistema de iluminación de campo de vuelo (AGL) y Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI)
- Gestión o licenciamiento de las instalaciones de suministro de combustible de aviación.
- **Seguridad física del recinto**: vallado perimetral, puestos de inspección y caminos de patrullaje.
- **Definición de Proyecto, contratación, gestión y ejecución de las obras de inversión** (CapEx y RepEx) en el lado aire (incluyendo diseños previos y proyectos constructivos)

Lado Tierra

- **Operación y mantenimiento** de los edificios de pasajeros e infraestructuras de acceso, equipos electromecánicos, sistemas de protección contra incendios, IT y control de accesos.
- **Servicios de seguridad** en terminal para pasajeros y equipajes, servicios de **limpieza** y seguridad de la aviación civil (AVSEC) de las terminales.
- Gestión operativa y tarifaria de estacionamientos públicos y de empleados.
- **Definición de Proyecto, contratación, gestión y ejecución de las obras de inversión** (CapEx y RepEx) en el lado tierra (incluyendo diseños previos y proyectos constructivos)

Gestión Comercial

- **Definición de la estrategia comercial** y política de precios de los servicios generadores de Ingresos Comerciales.
- **Establecimiento de contratos comerciales con terceros operadores**, garantizando en las cláusulas un nivel mínimo de servicio (LoS) conforme a los KPIs.
- Recaudación y gestión directa de los Ingresos Comerciales generados

Gestión de Stakeholders y Performance

- Sistema de reporte continuo a AITSA sobre indicadores operativos, financieros y de calidad de servicio.
- Desarrollo de tráfico y rutas en todos los segmentos de mercado.
- Coordinación y supervisión del cumplimiento de Service Level Agreements (SLAs) de todos los operadores y locatarios del aeropuerto.
- Apoyo técnico a AITSA en la coordinación de los desarrollos de infraestructura previstos en el Plan Maestro de los aeropuertos.

Actividades Excluidas

Servicio Excluido	Responsable Estatal
Control del tránsito aéreo (ATC)	Autoridad Aeronáutica Civil (AAC)
Meteorología y mantenimiento de radioayudas	Autoridad Aeronáutica Civil (AAC)
Negociación de tarifas aeronáuticas con la AAC	AITSA
Aduanas y control migratorio	Autoridad de Aduanas / Servicio Nacional de Migración
Controles fitosanitarios	Autoridades competentes
Seguridad y orden público	Policía Nacional

Fuente: ALG

Proceso de la Licitación

Fase 1 - Precalificación

AITSA realizará una precalificación de postores con el objeto de verificar la capacidad técnica, financiera y legal de los candidatos antes de la emisión de los documentos de licitación definitivos. Solo los postores precalificados recibirán el RFP y accederán a la Sala de Datos en la Fase 2.

Los criterios mínimos de precalificación se detallan en el documento Base de Precalificación y comprenden requisitos de capacidad técnica, capacidad financiera y personal clave.

Fase 2 – Lanzamiento de Solicitud de Ofertas (RFP)

Los postores precalificados recibirán el RFP, que incluirá el borrador del Contrato los documentos de licitación definitivos. Las ofertas se presentarán en sobres separados:

- Sobre A: Documentación legal y de calificación.
- Sobre B: Propuesta técnica.
- Sobre C: Propuesta económica.

Solo los postores que superen la evaluación técnica verán abierto su Sobre C. **El adjudicatario será el postor que presente la oferta económica más favorable** (la fórmula para establecer el modelo de oferta se encuentra aún en fase de estudio de AITSA)**.**

Due Diligence

Los postores precalificados para la Fase 2 tendrán acceso a la Sala de Datos virtual, que contendrá la documentación técnica, financiera y legal relevante sobre los aeropuertos. Adicionalmente, AITSA coordinará visitas técnicas oficiales a las instalaciones aeroportuarias para que los postores puedan calibrar el estado de los activos y ajustar sus modelos financieros.

El proceso de Precalificación (RfQ) se realizará de manera estrictamente binaria (Pasa / No Pasa) en base a requisitos mínimos técnicos y financieros

Capacidad Técnica

#	Criterio	Requisito Mínimo
1	Experiencia en Operación Aeroportuaria	**Operación y mantenimiento** de: • **(1) aeropuerto internacional** con un **tráfico anual superior 500.000 pasajeros** durante al menos **(3) de los últimos (10) años.**
2	Certificaciones	• **Certificaciones de seguridad operacional y calidad reconocidas internacionalmente** (normativas OACI/ICAO) **en al menos un (1) aeropuerto bajo su gestión.**
3	Experiencia en Obras de Construcción	**Construcción y/o supervisión de obras en aeropuertos** de: • Valor superior a **(15,000,000) USD** finalizadas en los últimos **(10) años** • **Con al menos un proyecto individual de** valor superior a **(5,000,000) USD** finalizado en los últimos **(10) años**

Capacidad Financiera

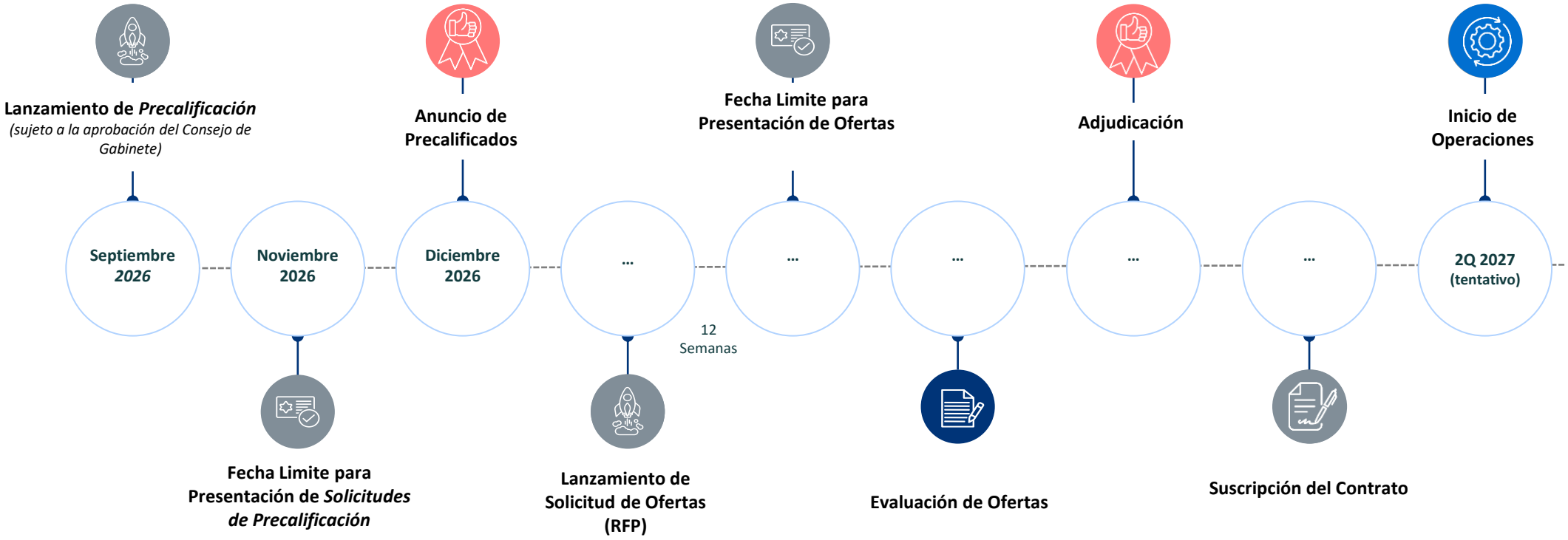
#	Criterio	Requisito Mínimo
1	Patrimonio Neto	No **inferior a (30.000.000) USD** durante los últimos **(3) ejercicios fiscales**.
2	Ingresos anuales	No **inferiores a (6.500.000) USD** durante los últimos **(3) ejercicios fiscales**.
3	Historial de Litigios y Cumplimiento Contractual	Durante los **últimos cinco (5) años**, no haber estado sujeto a: • **litigios materiales,** • **resolución o terminación anticipada de contratos por incumplimiento**, • **ejecuciones de garantías de cumplimiento** en contratos de naturaleza similar
4	Solvencia e Insolvencia	Durante los **últimos cinco (5) años** en ninguna jurisdicción, no haber estado sujeto a: • **concurso de acreedores,** • **quiebra,** • **insolvencia** • o procedimiento equivalente
5	Conflicto de Interés	**No encontrarse en una situación de conflicto de interés real, potencial o percibido**.

Personal Clave (se incluye información en RFQ y se solicitará formalmente en RFP)

#	Criterio	Requisito Mínimo
1	Director de Operaciones (COO)	• Responsable de la gestión operativa de una terminal mínimo **de (3) años, con un tráfico de al menos (500.000) pasajeros anuales**. • **Experiencia sectorial** mínima de **(10) años.** • **Título universitario** en ingeniería, investigación operativa o gestión.
2	Director de Ingeniería y Mantenimiento	• Responsable de ingeniería y mantenimiento de un aeropuerto: mínimo **de (3) años, con un tráfico de al menos (500.000) pasajeros anuales**. • **Experiencia sectorial** mínima de **(10) años.** • **Título universitario** en ingeniería civil o edificación.
3	Director Comercial y de Desarrollo de Rutas	• Responsable de liderar las actividades de desarrollo de rutas y marketing en un aeropuerto: mínimo **de (3) años, con un tráfico de al menos (500.000) pasajeros anuales**. • **Experiencia sectorial** mínima de **(10) años.** • **Título universitario** en gestión, marketing o administración de empresas.

Calendario tentativo del Proceso

Proceso de Licitación *Inicio de operaciones: 2Q 2027 (tentativo)*



Durante el proceso se llevarán a cabo actividades de market sounding con potenciales interesados, cuyos resultados serán considerados en la definición final de la estructura del Proyecto, incluyendo sus aspectos contractuales, comerciales y de asignación de riesgo

Fuente: ALG







Anexo

1. Presentación de la Oportunidad
2. Descripción General de los Activos
   2.1 Aeropuerto Scarlet Martinez_ Rio Hato (RIH)
   2.2 Aeropuerto Enrique Malek- David (DAV)
3. Estructura de la Transacción

Anexo: Detalle de Inversiones Iniciales

Proyectos de CapEx en RIH

Nota: *Los proyectos de inversión requeridos se encuentran en proceso de revisión y definición por parte de AITSA*

Sistema	Actuación	Nivel de Definición del Proyecto	Impacto sobre CapEx	Unidad	Coste Unitario (USD)	Dimensión	Costo total (mUSD)
Campo de Vuelo	1. Adecuación de la franja de pista[1]	**Pendiente de validación mediante estudio de seguridad operacional**, pudiendo requerirse actuaciones adicionales que modifiquen el alcance y coste actualmente estimados.	Bajo	USD/m^2	21	3.000 m²	**0,06**
	2. Construcción de márgenes y ancho de TWY	Actuación claramente definida desde el punto de vista geométrico y constructivo, con escasa incertidumbre sobre alcance o costes.	Bajo	USD/m^2	150	1.728 m²	**0,19**
	3. Sistema iluminación CAT I	La **solución definitiva dependerá de la compatibilidad con los sistemas eléctricos**, AGL y ayudas visuales existentes, pudiendo requerir adaptaciones adicionales.	**Alto**	#	900.000	1	**0,45**
Plataforma	4. Reconfiguración de la Plataforma Comercial (señalización horizontal)	Actuación limitada a señalización horizontal y adecuaciones menores, con alcance suficientemente definido y bajo riesgo de desviación económica.	Bajo	USD/m^2	0,6	21.000	**0,01**
Terminal & Accesos	5. Expansión Terminal, reconfiguración áreas y nueva cinta equipajes[2]	La **intervención sobre instalaciones existentes puede requerir adaptaciones constructivas y de instalaciones** no identificadas en esta fase preliminar.	Medio	USD/m^2	3.500	390 m^2	**1,78**
Otras Inversiones	6. Incinerador y separadores de hidrocarburos[3]	Existen distintas alternativas técnicas de implantación, aunque el riesgo económico se considera limitado.	Bajo	USD/#	Varios	Varios	**0,72**
	7. Proyectos, estudios y ejecución de obra	Importe estimado como porcentaje del CapEx, con variaciones previsiblemente acotadas respecto al presupuesto global.	-	%	10% CapEx	-	**0,32**
Nuevas Inversiones (plan de AITSA 2026-2027)	8. Reparación local pavimento pista, Normalización acometida eléctrica, CCTV y Security Manager System, Cercado perimetral, Estudio sostenibilidad, Memoria documental	Actuaciones identificadas preliminarmente por AITSA para adecuación normativa y operativa, **pendientes de definición técnica y valoración detallada**	**Alto**	-	*Pendiente DD*	-	**4,46**
						CapEx Total	**8,0**

Fuente: Análisis ALG

[1] La adecuación de la franja de pista incluye únicamente el área de la cabecera 35 a adecuar; se deberá realizar un estudio de seguridad para determinar si las operaciones son seguras estando la carretera dentro de la franja.

[2] La necesidad de inversión del incinerador y separador de hidrocarburos viene dada por el incumplimiento de la legislación ambiental de la actual incineración de residuos.

Proyectos de CapEx en DAV

Nota: *Los proyectos de inversión requeridos se encuentran en proceso de revisión y definición por parte de AITSA*

Sistema	Actuación	Nivel de Definición del Proyecto	Impacto sobre CapEx	Unidad	Coste Unitario (USD)	Dimensión	Costo total (mUSD)
Campo de Vuelo	1. Habilitación de RESAs	Las actuaciones se encuentran definidas a nivel conceptual. **La ausencia de estudios geotécnicos y de una definición detallada de los movimientos de tierras requeridos puede generar ajustes en el alcance y en el coste final de ejecución**.	Alto	USD/m^2	21	16.200 m^2	**0,34**
	2. Adecuación de la franja			USD/m^2	20	77.800 m^2	**1,56**
Plataforma	3. Repavimentación zona norte plataforma	Actuación **pendiente de evaluación detallada del estado estructural del pavimento**, pudiendo requerir soluciones de rehabilitación distintas a las consideradas preliminarmente.	**Alto**	USD/m^2	224	4.500 m^2	**1,01**
	4. Reconfiguración de la Plataforma Comercial (señalización horizontal)	Actuación limitada a señalización horizontal y adecuaciones menores, con alcance suficientemente definido y bajo riesgo de desviación económica.	Bajo	USD/m2	0,6	13.500 m^2	**0,01**
Otras Inversiones	5. Nueva estación del SEI (re-ubicación y demolición de la antigua) y vial	Actuación limitada a nuevo edificio con uso muy definido, sin mayor complejidad de proyecto.	Bajo	USD/m^2			**0,58**
	6. Incinerador y separadores de hidrocarburos[(1)]	Existen distintas alternativas técnicas de implantación, aunque el riesgo económico se considera limitado.	Bajo	USD/#			**0,72**
	7. Proyectos, estudios y ejecución de obra	Importe estimado como porcentaje del CapEx, con variaciones previsiblemente acotadas respecto al presupuesto global.	-	%	10% CapEx		**0,42**
Nuevas Inversiones (plan AITSA 2026-2027)	8. Reparación local pavimento pista, CCTV y Security Manager System, Estudio sostenibilidad, Memoria documental, Desplazamiento umbral 04, Nueva zona de combustible	Actuaciones identificadas preliminarmente por AITSA para adecuación normativa y operativa, **pendientes de definición técnica y valoración detallada**	**Alto**	- *Pendiente DD* -			**12,43**
						CapEx Total	**17,1**

Fuente: Análisis ALG

(1) (1) La necesidad de inversión del incinerador y separador de hidrocarburos viene dada por el incumplimiento de la legislación ambiental de la actual incineración de residuos.

Detalle de Intervenciones de AITSA Propuestas 2027-2028

Nota: *Los proyectos de inversión requeridos se encuentran en proceso de revisión y definición por parte de AITSA*

Aeropuerto Scarlett Martínez (RIH)

Sistema	Actuación	Descripción del Proyecto	Impacto sobre CapEx	Costo total (mUSD)
Nuevas Inversiones (plan 2026-2027)	8.1. Reparación local pavimento pista	Reparación de Pavimento Pista 17-35 Aeropuerto Río Hato (PROVISIÓN 2026)	**Alto**	**0,90**
	8.2 Normalización acometida eléctrica	Normalización de la acometida eléctrica de 36000 V RIH	Bajo	**0,025**
	8.3 CCTV y Security Manager System	Adquisición de Sistema de Videovigilancia para garantizar la seguridad (tráfico de droga y casos de terrorismo).	Bajo	**0,13**
	8.4 Estudio sostenibilidad	Estudio técnico y económico para proyectos sostenibles; ahorro de agua, combustibles sostenibles, energías renovables y movilidad eléctrica	Bajo	**0,01**
	8.5 Memoria documental	Actualización de memoria documental para certificación de aeropuertos y digitalización de planos.	Bajo	**0,30**
	8.6 Cercado perimetral	Construcción de fundaciones, bloqueo, desagüe, columnas de tubos prefabricados y malla electrosoldada.	**Alto**	**3,00**
			CapEx Total	**4,5**

Aeropuerto Enrique Malek (DAV)

Sistema	Actuación	Descripción del Proyecto	Impacto sobre CapEx	Costo total (mUSD)
Nuevas Inversiones (plan 2026-2027)	8.1. Reparación local pavimento pista	Reparación de pavimento de pista 04-22 y Calle de Rodaje Alpha (PROVISIÓN 2026)	**Alto**	**0,90**
	8.2. CCTV y Security Manager System	Adquisición de Sistema de Videovigilancia para garantizar la seguridad (tráfico de droga y casos de terrorismo).	Bajo	**0,13**
	8.3. Estudio sostenibilidad	Estudio técnico y económico para proyectos sostenibles; ahorro de agua, combustibles sostenibles, energías renovables y movilidad eléctrica	Bajo	**0,01**
	8.4. Memoria documental	Actualización de memoria documental para certificación de aeropuertos y digitalización de planos.	Bajo	**0,30**
	8.5. Desplazamiento umbral 04	Reubicación de umbral 04 a 300 metros de su ubicación actual, incluyendo adecuación de y ayudas visuales, y construcción de nueva plataforma de giro para las aeronaves.	**Alto**	**8,00**
	8.6. Nueva zona de combustible	Construcción de 2 tanques JET-A de 30,000 gal. y un tanque AVGAS de 20,000 galones con equipos para funcionamiento y operación.	**Alto**	**3,00**
			CapEx Total	**12,4**

Fuente: AITSA


Tocumen
AEROPUERTO INTERNACIONAL
PANAMA