

## **DICTAMEN DE PREADJUDICACIÓN DE OFERTAS**

**Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/2025**

**Proceso N° 508-0002-LPU25**

**“CONCESIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE TRONCAL”**

**Agencia Nacional de Puertos y Navegación**

**Expediente N° EX-2025-136582981- -APN-GCLYA#ANPYN**

### ***I.- INTRODUCCIÓN***

En la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, a los 3 días del mes junio de 2026, se reúne la COMISIÓN EVALUADORA designada mediante Resolución N° 67 del 18 de diciembre de 2025 de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, en el marco del procedimiento de referencia, para realizar la evaluación final correspondiente a la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/2025 de acuerdo a lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones identificado como PLIEG-2025-140221638-APN-ANPYN#MEC.

Cabe señalar que por el acto administrativo mencionado precedentemente se autorizó el llamado a la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/2025 y se aprobó la documentación licitatoria.

Por su parte, mediante la Resolución N° 21 de fecha 19 de abril de 2026, se aprobó lo actuado en la primera etapa de la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/2025, Proceso N° 508-0002-LPU25; se precalificaron las ofertas presentadas por JAN DE NUL N.V. y SERVIMAGNUS S.A. (CUIT 30-71726864-0) y por DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV (CUIT 20-20617010-8); se declaró inadmisibles las ofertas de la firma DTA ENGENHARIA LTDA (CUIT 30-71883348-1); y se fijó como fecha de apertura del Sobre N° 2 de las ofertas precalificadas el día 22 de abril de 2026 a las 13:00 horas.

Por otro lado, mediante Resolución N° 28 de fecha 15 de mayo de 2026, se aprobó lo actuado en la segunda etapa de la referida Licitación; se precalificaron las ofertas presentadas por JAN DE NUL N.V. Y SERVIMAGNUS S.A. (CUIT 30717268640) y DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV (CUIT 20206170108), conforme los términos del Acta de Evaluación de Ofertas (ACTA-2026-45460755-APN-GCLYA#ANPYN); y se estableció como fecha de apertura del Sobre N° 3 de las ofertas precalificadas para el día 19 de mayo de 2026 a las 13:00 horas.

En el marco de dicho proceso, y conforme fuera dispuesto por la Resolución N° 28/2026, el día 19 de mayo de 2026 a las 13:00 horas, a través del sistema CONTRAT.AR se llevó a cabo el acto de apertura de ofertas correspondiente al Sobre N° 3, respecto de las siguientes ofertas precalificadas:

1. OFERTA N° 1: JAN DE NUL NV - SERVIMAGNUS S.A.
2. OFERTA N° 2: DREDGING ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV

En consecuencia, dicho sistema generó el Acta de Apertura de Ofertas (cf IF-2026-49943319-APN-GC#ANPYN), obrante a orden N° 201, así como el cuadro comparativo correspondiente (cf. IF-2026-49943825-APN-GC#ANPYN), obrante a orden N° 202, del cual surge el siguiente resultado:

OFERENTE	REGLÓN 1	REGLÓN 2	REGLÓN 3
<b>JAN DE NUL NV - 30717268640</b>	USD 3,80 Dólar estadounidense tres con ochenta centavos.	USD 4,65 Dólar estadounidense cuatro con sesenta y cinco centavos.	USD 5,78 Dólar estadounidense cinco con setenta y ocho centavos.
<b>DREDGING, ENVIRONMENTAL &amp; MARINE ENGINEERING NV - 20206170108</b>	USD 3,80 Dólar estadounidense tres con ochenta centavos.	USD 4,65 Dólar estadounidense cuatro con sesenta y cinco centavos.	USD 5,78 Dólar estadounidense cinco con setenta y ocho centavos.

## **II. EVALUACIÓN DE LAS OFERTAS SOBRES N°1 Y N°2:**

El día 27 de febrero de 2026 a las 13:00 horas se realizó el acto de apertura de ofertas correspondiente al Sobre N° 1, en el que se presentaron las siguientes ofertas: OFERTA N° 1: JAN DE NUL NV - SERVIMAGNUS S.A; OFERTA N° 2: DREDGING ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV y OFERTA N° 3: DTA ENGENHARIA LTDA.

Del análisis efectuado por esta Comisión Evaluadora se arribó a la siguiente conclusión:

*"1- PARA LA OFERTA PRESENTADA POR LA FIRMA DTA EGENHARIA LTDA: a.) Rechazar la Oferta N° 3 - DTA ENGENHARIA LTDA en su totalidad, por no presentar la garantía de mantenimiento de oferta en los términos de los artículos 13 y 23.1.1.2 del Pliego de Bases y Condiciones. 2- PARA LA OFERTA PRESENTADA POR LA FIRMA DREDGING ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV: b.) Rechazar los antecedentes presentados por la firma DREDGING ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV en lo tendiente al punto 1.18) i.a) "Volúmenes Totales Dragados para obras en*

puertos y canales...” por las obras “Contrato de mantenimiento de la costa y el Escalda 2021 -Obras de dragado de mantenimiento en el Mar del Norte, el acceso marítimo a los puertos de Ostende, Zeebrugge y Amberes, dragado de mantenimiento en el Escalda Occidental y el Escalda de Zeeschelde entre Wielingen y la esclusa marítima de Wintam, y en el acceso marítimo al canal de Gante-Terneuzen. Amberes y la costa belga Bélgica”, “Dragado de mantenimiento del Elba 2023-2025 - Dragado de mantenimiento del canal navegable del Elba Hamburgo - Cuxhaven Alemania”, “Río Escalda - Parcelas I y II Dragado de mantenimiento en el canal de navegación del río Escalda entre Flesinga y la esclusa marítima de Wintam. (Obras en curso desde 1930 sin interrupción) Amberes Bélgica”, “Campaña 2009- 2020, Dragado del río Bonny y el canal Bonny (mantenimiento, inversión, remoción de restos, boyas, estudio) - Canal del río Bonny Nigeria”, “Dragado de mantenimiento del Elba 2017-2019, - Dragado de mantenimiento del canal del río Elba, de Hamburgo a Cuxhaven, Elba Hamburgo - Cuxhaven Alemania”, “Weser 2017-2018 Dragado de mantenimiento en el río Weser.Puerto de Bremerhaven, Alemania”, “Dragado de mantenimiento en el Mar del Norte, los canales de acceso y los puertos costeros de Ostende y Zeebrugge. Vertido en alta mar del material dragado. Costa belga Bélgica” y “Weser 2015-2016 Dragado de mantenimiento en el río Weser.Weser Alemania”. c.) Rechazar los antecedentes presentados por la firma DREDGING ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV en lo tendiente al punto 1.18 i.b) “Volumen Mensual dragado para obras en puertos y canales a efectos de la mejora y/o mantenimiento de las condiciones de navegación, con equipos propios, y excluyendo obras de refulado o rellenos...” de las obras “Contrato de mantenimiento de la costa y el Escalda 2021”, “Dragado de mantenimiento del Elba 2023-2025”, “Río Escalda - Parcelas I y II”, “Dragado del río Bonny y el canal Bonny”, “Dragado de mantenimiento del Elba 2017-2019”, “Dragado de mantenimiento en el río Weser 2017- 2018”, “Dragado de mantenimiento en el Mar del Norte” y “Dragado de mantenimiento en el río Weser 2015- 2016”. d.) Rechazar los antecedentes presentados por la firma DREDGING ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV en lo tendiente al punto i.c) Experiencia en Vías Navegables Similares. Se entiende por vía navegable similar aquel canal vía fluvial o puerto que permita la navegación a embarcaciones de más de 8 metros de calado, en al menos una parte de su extensión...” de las obras “Contrato de mantenimiento de la costa y el Escalda 2021”, “Dragado de mantenimiento del Elba 2023-2025”, “Río Escalda - Parcelas I y II”, “Dragado del río Bonny y el canal Bonny”, “ Dragado de Mantenimiento del Elba 2017-2019”, “Dragado de mantenimiento en el río Weser 2017-2018”, “Dragado de mantenimiento en el Mar del Norte” y “Dragado de mantenimiento en el río Weser 2015-2016”. e.) Rechazar los antecedentes presentados por la firma DREDGING ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV en lo tendiente al punto “...iii) Experiencia en la implementación o mantenimiento de sistemas de balizamiento desde el 01/01/2016...” de las obras “Breche de Saint-Louis Dragado de emergencia del estuario del río, obtención e instalación de ayudas a la navegación. San Luis, Senegal”, “Puerto de Doha Trabajos Marinos para la Rehabilitación del Puerto de Doha - Dragado y Mantenimiento y Reposicionamiento de Ayudas a la Navegación. Doha, Qatar”, “Proyecto Angola LNG - provisión de Servicios de Dragado de

Mantenimiento Dragado de mantenimiento anual y mantenimiento de boyas para la navegación segura desde y hasta la Terminal Angola LNG y áreas marinas adyacentes. Relevamientos batimétricos Anuales. Soyo, Angola”, “Ampliación del canal de Sabetta inspección de fondo marino previo inicio de dragado, extracción de elementos del fondo marino, trabajos de prospección, dragado, entrega e instalación de boyas de navegación, medidas de protección ambiental, desarrollo de documentación de diseño. Ob Bay, Yamal Península Federación Ruso.”, “Blankenberge Construcción de un rompeolas e implementación de ayudas a la navegación.Flandes Occidental Bélgica”, “Jurong Island Westward Expansión Propuesta de relleno de terrenos en Jurong Island Westward. Construcción de un dique de arena protegido con roca, dragado de profundización de la costa, dragado de la dársena y realineación del canal. Mantenimiento de ayudas a la navegación Jurong Island, Singapur” y “Canal Escravos Trabajos de corrección, reemplazo de ayudas a la navegación y dragado menor en puertos del Delta. Warri, Nigeria”. f.) Aceptar el antecedente presentado por la firma DREDGING ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV por el punto 1.18) i.a) “Volúmenes Totales Dragados para obras en puertos y canales a efectos de la mejora y/o mantenimiento de las condiciones de navegación, con equipos propios y excluyendo obras de refulado o rellenos. El objeto principal de tales obras debe haber sido el dragado de mejora y/o mantenimiento de canales de navegación o de áreas náuticas en el interior de áreas portuarias para mejorar las condiciones de navegación que el Oferente haya ejecutado, se encuentren o no finalizadas...” de la obra “Canal Martín García Profundización del canal a -10 metros (- 12 metros en zonas de material duro), seguida de 4 años de mantenimiento a -10 metros del canal en el Río de la Plata , Argentina-Uruguay Argentina”, por un total de treinta y un millones quinientos mil metros cúbicos. (31.500.000 m3). g.) Aceptar el antecedente presentado por la firma DREDGING ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV por el punto “...i.b) Volumen Mensual dragado para obras en puertos y canales a efectos de la mejora y/o mantenimiento de las condiciones de navegación, con equipos propios, y excluyendo obras de refulado o rellenos...” por la obra “Canal Martín García Profundización del canal a -10 metros (- 12 metros en zonas de material duro), seguida de 4 años de mantenimiento a -10 metros del canal en el Río de la Plata , Argentina-Uruguay Argentina”. h.) Aceptar el antecedente presentado por la firma DREDGING ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV por el punto i.c) “Experiencia en Vías Navegables Similares. Se entiende por vía navegable similar aquel canal vía fluvial o puerto que permita la navegación a embarcaciones de más de 8 metros de calado, en al menos una parte de su extensión...” de la obra “Canal Martín García”. i.) Aceptar el antecedente presentado por la firma DREDGING ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV por el punto “...ii.b) Experiencia del Representante Técnico en función del volumen de las obras de dragado. Los antecedentes del Representante Técnico deberán acreditar que cuenta con experiencia en cargos relacionados con la organización, dirección, inspección o representación técnica, en obras de dragado de mejora y mantenimiento en volúmenes equivalentes superiores a 1.000.000 m3 anuales (Volumen total dragado (m3) / Plazo de ejecución de la obra (días) \* 365 (días/año)...” de las obras “Dragado de los canales de acceso al puerto de buenos aires” y “Adecuación del canal de pasaje y zona de

maniobras en puerto buenos aires". j.) Aceptar los antecedentes presentados por la firma DREDGING ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV por el punto "...iii) Experiencia en la implementación o mantenimiento de sistemas de balizamiento desde el 01/01/2016..." de las obras "Campaña 2009-2020 Dragado del río Bonny y del canal Bonny (mantenimiento, profundización, remoción de escombros, trabajos de boyas, levantamiento). Bonny River channel Nigeria", "Doha New Port Project - Dragado, relleno y construcción de escollera. Aprovisionamiento e instalación de ayudas a la navegación. Al Wakrah - Mesaeed Qatar", "Seabird Phase-IIA Retirada del revestimiento existente, extracción de roca y construcción de nuevo revestimiento. Dragado, reclamación de tierra y trabajos de mejora del terreno en la Base Naval Karwar. Implementación de ayudas a la navegación. Karnataka, Costa oeste India", "Arctic LNG 2 Dragado capital en el canal de aproximación, área de maniobra y zonas de atraque, material a ser descargado en alta mar. Trabajos adicionales a ejecutar: Instalación de ayudas a la navegación, boyas, mareógrafos y levantamientos batimétricos. Ob Bay - Región ártica Federación Ruso", "Profundización del canal Swinoujscie - Szczecin Diseño y construcción para la profundización del canal (62 Km de longitud). Dragado de profundización utilizando el material dragado en dos islas artificiales en la laguna. Previo al dragado es necesario eliminar objetos no explosivos (UXO). Refuerzo de muros de muelles y taludes a lo largo de los canales. Extracción y recolocación de cables y ayudas a la navegación. Szczecin, Polonia" y "Tuas Terminal Phase 1 - Relleno hidráulico, construcción de muelle y dragado (TTP1) para construcción de 300 ha. de nuevo terreno y dique de cajones para Tuas Container Terminal 2. Tuas Península Singapur" por un total de ciento ochenta y nueve (189) señales.

3- PARA LA OFERTA PRESENTADA POR LA FIRMA JAN DE NUL NV - SERVIMAGNUS S.A.: k.) Aceptar los antecedentes presentados por la oferta JAN DE NUL NV - SERVIMAGNUS S.A. por el punto 1.18) i.a) "Volúmenes Totales Dragados para obras en puertos y canales a efectos de la mejora y/o mantenimiento de las condiciones de navegación, con equipos propios y excluyendo obras de refulado o rellenos. El objeto principal de tales obras debe haber sido el dragado de mejora y/o mantenimiento de canales de navegación o de áreas náuticas en el interior de áreas portuarias para mejorar las condiciones de navegación que el Oferente haya ejecutado, se encuentren o no finalizadas..." de las obras "Concesión de la vía navegable troncal (1995-2021)", "Dragado de mantenimiento vía navegable troncal (06-agpse-2021)" y "Dragado de profundización del canal de acceso a las terminales portuarias marítimas y fluviales, públicas y privadas de guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación" por un total de doscientos diez millones quinientos sesenta y dos mil trescientos cuarenta y dos metros cúbicos. (210.562.342 m<sup>3</sup>). l.) Aceptar los antecedentes presentados por la oferta JAN DE NUL NV - SERVIMAGNUS S.A. por el punto i.b) "Volumen Mensual dragado para obras en puertos y canales a efectos de la mejora y/o mantenimiento de las condiciones de navegación, con equipos propios, y excluyendo obras de refulado o rellenos..." de las obras "Concesión de la vía navegable troncal (1995-2021)" y "Dragado de mantenimiento vía navegable troncal (06-agpse-2021)". m.) Aceptar los antecedentes presentados por la oferta JAN DE NUL NV - SERVIMAGNUS S.A. por el punto i.c) Experiencia en Vías Navegables Similares. Se entiende por vía

*navegable similar aquel canal vía fluvial o puerto que permita la navegación a embarcaciones de más de 8 metros de calado, en al menos una parte de su extensión...” de las obras “Concesión de la vía navegable troncal (1995- 2021)”, “Dragado de mantenimiento vía navegable troncal (06-agpse-2021)” y “Dragado de profundización del canal de acceso a las terminales portuarias marítimas y fluviales, públicas y privadas de guayaquil, incluyendo su mantenimiento y operación”. n.) Aceptar los antecedentes presentados por la oferta JAN DE NUL NV - SERVIMAGNUS S.A. por el punto ii.b) “Experiencia del Representante Técnico en función del volumen de las obras de dragado. Los antecedentes del Representante Técnico deberán acreditar que cuenta con experiencia en cargos relacionados con la organización, dirección, inspección o representación técnica, en obras de dragado de mejora y mantenimiento en volúmenes equivalentes superiores a 1.000.000 m3 anuales (volumen total dragado (m3) / plazo de ejecución de la obra (días) \* 365 (días/año)...” de las obras “Dragado de mantenimiento vía navegable troncal (06-agpse-2021)”, “Dragado de mantenimiento del canal de acceso al sistema portuario de bahía blanca y dragado en el canal de acceso a la base naval puerto belgrano (04-cgpb-2019)” y “Dragado de mantenimiento del canal de acceso al sistema portuario de bahía blanca y dragado en el canal de acceso a la base naval puerto belgrano (07-cgpb-2023)”. ñ.) Aceptar los antecedentes presentados por la oferta JAN DE NUL NV - SERVIMAGNUS S.A. por el punto iii) “Experiencia en la implementación o mantenimiento de sistemas de balizamiento desde el 01/01/2016...” de la obra “Concesión de la vía navegable troncal (1995-2021)” por un total de un mil ciento diecinueve (1.119) señales.”*

En ese sentido, esta Comisión recomendó la apertura del Sobre N°2 de las Ofertas N°1 JAN DE NUL NV - SERVIMAGNUS S.A y N°2 DREDGING ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV en un todo de acuerdo a lo establecido en la documentación licitatoria.

Vencido el plazo para la presentación de impugnaciones, de conformidad con lo establecido en el artículo 28 del Pliego de Bases y Condiciones, se dictó la Resolución N° 21 del 19 de abril de 2026, mediante la cual el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, aprobó lo actuado en la Primera Etapa correspondiente de la Licitación de referencia.

En su artículo 2°, la citada Resolución declaró precalificadas las ofertas presentadas por JAN DE NUL N.V. Y SERVIMAGNUS S.A. (CUIT 30717268640) y DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV (CUIT 20206170108), de conformidad con lo establecido en el Acta de Evaluación de Ofertas (IF-2026-35609039-APN-GCLYA#ANPYN e IF-2026-36277707-APN-GC#ANPYN) elaborada por esta Comisión.

Asimismo, en su artículo 3°, declaró inadmisibles las ofertas presentadas por la firma DTA ENGENHARIA LTDA (CUIT 30718833481), en virtud de lo recomendado por esta Comisión Evaluadora en el Acta

mencionada, por no haber presentado la garantía de mantenimiento de oferta en los términos previstos en los artículos 13 y 23.1.1.2 del Pliego de Bases y Condiciones.

Respecto de la Etapa N° 2 del procedimiento, esta Comisión analizó la documentación presentada por los oferentes precalificados y elaboró las recomendaciones pertinentes mediante el Acta N° ACTA-2026-45460755-APN-GCLYA#ANPYN. En dicha Acta se recomendó la precalificación de las ofertas presentadas por las firmas JAN DE NUL N.V. y SERVIMAGNUS S.A. y DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV, estableciéndose el correspondiente Orden de Mérito.

En consecuencia, se ubicó en primer lugar la oferta presentada por JAN DE NUL N.V. y SERVIMAGNUS S.A. con un puntaje total de 66,20 puntos y el segundo lugar la oferta presentada por DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV con un puntaje total de 42,14 puntos.

En dicha evaluación esta Comisión se sustentó en las consideraciones vertidas, por las Dependencias técnicas competentes de esta Agencia y de la Administración General de Puertos SAU - en liquidación - (AGP SAU), y en uso de las facultades conferidas por Resolución N° 67 de la Agencia concluyendo por unanimidad lo siguiente:

		Jan De Nul NV y Servimagnus S.A.					Dredging, Environmental and Marine Engineering						
VALORACIÓN TÉCNICA		CALIFICACION	REGULAR	BASICA	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE	CALIFICACION	REGULAR	BASICA	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
			0,00	0,25	0,50	0,75	1,00		0,00	0,25	0,50	0,75	1,00
		Jan De Nul NV y Servimagnus S.A.					Dredging, Environmental and Marine Engineering						
VALORACIÓN TÉCNICA		CALIFICACION	REGULAR	BASICA	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE	CALIFICACION	REGULAR	BASICA	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
			0,00	0,25	0,50	0,75	1,00		0,00	0,25	0,50	0,75	1,00
<b>a) Memoria descriptiva de las tareas a realizar</b>	<b>9,00</b>	<b>6,75</b>	-			<b>6,75</b>		<b>3,26</b>	-	<b>1,24</b>	<b>2,03</b>		
1. Descripción de las tareas a realizar	55	MUY BUENA	-	1,24	2,48	3,71	4,95	BASICA	-	1,24	2,48	3,71	4,95
2. Plan y Programa de trabajo	45	MUY BUENA	-	1,01	2,03	3,04	4,05	BUENA	-	1,01	2,03	3,04	4,05
<b>b) Trabajos de dragado</b>	<b>20,00</b>	<b>16,50</b>	-			<b>10,50</b>	<b>6,00</b>	<b>11,75</b>	-	<b>0,50</b>	<b>4,50</b>	<b>6,75</b>	
1. Metodología y organización de los trabajos	45	MUY BUENA	-	2,25	4,50	6,75	9,00	BUENA	-	2,25	4,50	6,75	9,00
2. Características de los equipos a utilizar	30	EXCELENTE	-	1,50	3,00	4,50	6,00	MUY BUENA	-	1,50	3,00	4,50	6,00
3. Medios humanos	15	MUY BUENA	-	0,75	1,50	2,25	3,00	MUY BUENA	-	0,75	1,50	2,25	3,00
4. Volúmenes estimados por zonas	10	MUY BUENA	-	0,50	1,00	1,50	2,00	BASICA	-	0,50	1,00	1,50	2,00
<b>c) Mantenimiento del sistema de señalización y monitoreo</b> <small>(balsamiento, ajuste de traza, red hidrográfica, puntos remotos de monitoreo, estaciones base, sonda limnética, oligráficos)</small>	<b>8,00</b>	<b>4,30</b>	-	<b>0,70</b>	<b>0,60</b>	<b>3,00</b>		<b>2,60</b>	-	<b>1,70</b>		<b>0,90</b>	
1. Metodología y organización de los trabajos	50	MUY BUENA	-	1,00	2,00	3,00	4,00	BASICA	-	1,00	2,00	3,00	4,00
2. Características de los equipos a utilizar	35	BASICA	-	0,70	1,40	2,10	2,80	BASICA	-	0,70	1,40	2,10	2,80
3. Medios humanos	15	BUENA	-	0,30	0,60	0,90	1,20	MUY BUENA	-	0,30	0,60	0,90	1,20
<b>d) Servicio de atención de derrames</b>	<b>2,00</b>	<b>1,93</b>	-			<b>0,23</b>	<b>1,70</b>	<b>1,65</b>	-		<b>0,35</b>	<b>1,30</b>	
1. Metodología y organización de los trabajos	50	EXCELENTE	-	0,25	0,50	0,75	1,00	EXCELENTE	-	0,25	0,50	0,75	1,00
2. Características de los equipos a utilizar	35	EXCELENTE	-	0,18	0,35	0,53	0,70	BUENA	-	0,18	0,35	0,53	0,70
3. Medios humanos	15	MUY BUENA	-	0,08	0,15	0,23	0,30	EXCELENTE	-	0,08	0,15	0,23	0,30
<b>e) Control del Tráfico y facturación</b>	<b>2,00</b>	<b>1,50</b>	-			<b>1,50</b>		<b>1,50</b>	-			<b>1,50</b>	
1. Medidas para la identificación de los sujetos facturables	50	MUY BUENA	-	0,25	0,50	0,75	1,00	MUY BUENA	-	0,25	0,50	0,75	1,00
2. Estructurar del departamento, plan de notificación y facturación	50	MUY BUENA	-	0,25	0,50	0,75	1,00	MUY BUENA	-	0,25	0,50	0,75	1,00
<b>f) Modernización tecnológica de la VNT</b>	<b>6,00</b>	<b>4,50</b>	-			<b>4,50</b>		<b>4,50</b>	-			<b>4,50</b>	
1. Propuesta tecnológica	70	MUY BUENA	-	1,05	2,10	3,15	4,20	MUY BUENA	-	1,05	2,10	3,15	4,20
2. Ciberseguridad	30	MUY BUENA	-	0,45	0,90	1,35	1,80	MUY BUENA	-	0,45	0,90	1,35	1,80
<b>g) Cualificación Técnica del equipo directivo y comercial</b> <small>(por encima de lo exigido en el Pliego) Gerente General, responsables de dragado, de balsamiento y de procesos. Se evaluarán antecedentes y experiencia en trabajos similares.</small>	<b>3,00</b>	<b>2,78</b>	-			<b>0,68</b>	<b>2,10</b>	<b>2,78</b>	-			<b>0,68</b>	<b>2,10</b>
1. Organigrama	30	MUY BUENA	-	0,23	0,45	0,68	0,90	MUY BUENA	-	0,23	0,45	0,68	0,90
2. Experiencia y antecedentes del personal	70	EXCELENTE	-	0,53	1,05	1,58	2,10	EXCELENTE	-	0,53	1,05	1,58	2,10
<b>h) Plan de Seguridad y Salud Laboral</b>	<b>2,00</b>	<b>1,35</b>	-		<b>0,30</b>	<b>1,05</b>		<b>1,50</b>	-			<b>1,50</b>	
1. Organización de la prevención y seguridad	40	MUY BUENA	-	0,20	0,40	0,60	0,80	MUY BUENA	-	0,20	0,40	0,60	0,80
2. Formación e información a desarrollar	30	BUENA	-	0,15	0,30	0,45	0,60	MUY BUENA	-	0,15	0,30	0,45	0,60
3. Análisis de las posibles situaciones de emergencia	30	MUY BUENA	-	0,15	0,30	0,45	0,60	MUY BUENA	-	0,15	0,30	0,45	0,60
<b>i) Plan de Gestión Ambiental y Social</b>	<b>8,00</b>	<b>6,60</b>	-			<b>4,20</b>	<b>2,40</b>	<b>7,60</b>	-			<b>1,20</b>	<b>6,40</b>
1. Propuestas de medidas de gestión ambiental	50	MUY BUENA	-	1,00	2,00	3,00	4,00	EXCELENTE	-	1,00	2,00	3,00	4,00
2. Disminución del uso de combustibles fósiles o utilización de energías renovables	20	MUY BUENA	-	0,40	0,80	1,20	1,60	MUY BUENA	-	0,40	0,80	1,20	1,60
3. Medios humanos	10	EXCELENTE	-	0,20	0,40	0,60	0,80	EXCELENTE	-	0,20	0,40	0,60	0,80
4. Marco de gestión ambiental de la VNT. Normativa legal	20	EXCELENTE	-	0,40	0,80	1,20	1,60	EXCELENTE	-	0,40	0,80	1,20	1,60
<b>j) Experiencia del Proponente (según antecedentes presentados en Sobre N° 1)</b>	<b>20,00</b>	<b>20,00</b>	-					<b>20,00</b>	<b>5,00</b>	-		<b>5,00</b>	
1. Experiencia del Oferente en Trabajos de Dragado en Puertos y Canales desde el 01.01.2016 según Volúmenes Totales Dragados (VTD).	30	EXCELENTE	-	1,50	3,00	4,50	6,00	REGULAR	-	1,50	3,00	4,50	6,00
2. Experiencia del Oferente en Trabajos de Dragado en Puertos y Canales desde el 01.01.2016 según Volúmenes Mínimos Mensuales (VMM).	20	EXCELENTE	-	1,00	2,00	3,00	4,00	REGULAR	-	1,00	2,00	3,00	4,00
3. Experiencia del Oferente en Trabajos de Dragado en Puertos y Canales desde el 01.01.2016 según Experiencia Específica en Volúmenes Totales en Vías Navegables Similares (VTS).	20	EXCELENTE	-	1,00	2,00	3,00	4,00	BUENA	-	1,00	2,00	3,00	4,00
5. Experiencia en la implementación o mantenimiento de sistemas de balsamiento	30	EXCELENTE	-	1,50	3,00	4,50	6,00	BUENA	-	1,50	3,00	4,50	6,00
<b>TOTAL</b>	<b>80,00</b>	<b>66,20</b>						<b>42,14</b>					

Finalizado el plazo para la presentación de impugnaciones, de conformidad con lo establecido en el artículo 29 del Pliego de Bases y Condiciones, el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación dictó la Resolución N° 28 del 15 de mayo de 2026.

Mediante dicha Resolución se aprobó lo actuado en la Segunda Etapa de la licitación de referencia y se declararon precalificadas las ofertas presentadas por JAN DE NUL N.V. Y SERVIMAGNUS S.A. (CUIT 30717268640) y DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV (CUIT 20206170108), de conformidad con los términos del Acta de Evaluación de Ofertas correspondiente al Sobre N° 2.

### **III.- EVALUACIÓN DE LAS OFERTAS SOBRE N° 3.**

Para la realización de la tarea encomendada, esta Comisión Evaluadora se ha basado en la revisión de las Ofertas presentadas, asumiendo que dichos instrumentos resultan auténticos y libres de fraudes, adulteraciones, falsedades y/o cualquier otro tipo de eventual acto ilegítimo, para lo cual se ha tenido en cuenta su apariencia y estructura formal. A partir de allí se ha evaluado la correspondencia y cumplimiento por parte del oferente de todas y cada una de las exigencias del Pliego de Bases y Condiciones licitatorio y las normas vigentes.

Con fecha 19 de mayo de 2026, en ejercicio de las facultades establecidas en el artículo 27 del Pliego de Bases y Condiciones, esta Comisión Evaluadora, solicitó opinión técnica, económica y legal adicional -de carácter no vinculante- a las áreas técnicas de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación y a la Administración General de Puertos SAU – en liquidación -, a fin de complementar y sustentar los criterios adoptados, garantizando así un pronunciamiento debidamente fundado y ajustado a la normativa aplicable.

En ese orden, mediante nota N° NO-2026-50069950-APN-GC#ANPYN, del 19 de mayo de 2026, la Gerencia Comercial solicitó a las áreas competentes la intervención requerida por esta Comisión.

En función de ello, mediante nota N° NO-2026-55189382-APN-GAYF#ANPYN la Gerencia de Administración y Finanzas remitió como archivo embebido el informe IF-2026-55188606-APN-GAYF#ANPYN elaborado por la Dirección de Administración y Finanzas, Dirección de Planificación y Control de Gestión de la Administración General de Puertos SAU en

coordinación con las Gerencias de Administración y Finanzas y la Gerencia de Control de Gestión de la ANPYN, en el que realizan un análisis de la documentación presentada por las firmas JAN DE NUL NV - SERVIMAGNUS S.A. y DREDGING ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV.

Sobre lo mencionado realizan el correspondiente análisis que expresan de la siguiente manera:

*“En atención a lo solicitado mediante la Nota NO-2026-50069950-APN-GC#ANPYN, vinculada al análisis de la documentación presentada en el Sobre N° 3 por las firmas JAN DE NUL NV-SERVIMAGNUS S.A. y DEME NV (DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV) , en el marco de la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/2025 – Concesión de la Vía Navegable Troncal, se procede a realizar el análisis correspondiente en el marco de las competencias de esta área técnica.*

*El mismo se realiza exclusivamente según lo establecido en el artículo 30 del Pliego de Bases y Condiciones – Apertura y Evaluación Sobre N° 3 – Criterios de Selección y Admisibilidad.*

A) *El valor de la Tarifa Básica para el Transporte Internacional para los tramos comprendidos entre los ríos Paraná y Río de La Plata desde el punto denominado Confluencia de los Ríos Paraná y Paraguay ubicado en el kilómetro 1238 del Río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el Río de la Plata exterior, actualmente en el kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná- Océano Atlántico, expresada en dólares estadounidenses por Tonelada de Registro Neto (TRN) por todas las tareas previstas en el presente Pliego en la Etapa 0. Esta tarifa se percibirá desde la toma de posesión hasta la obtención del Acta de Finalización de las “Obras Dragado Etapa 1”.*

*Específicamente, la distribución de puntos será la siguiente:*

*- Para la Etapa 0: 9,60 puntos.*

$$Px= 9,60 \times ((4,20-lx0)/(4,20-3,80))^2$$

*Donde lx0 es la tarifa cotizada por el Oferente para la Etapa 0. La tarifa cotizada determinará una puntuación máxima de 9,60 puntos en el supuesto de cotizar el valor mínimo, decreciendo hasta 0 puntos en la hipótesis de cotizar el valor máximo de la tarifa referencial. El valor mínimo límite es de 3,80, siendo su máximo valor límite 4,20.*

*De las ofertas presentadas surge que ambos oferentes cotizaron la tarifa mínima prevista de USD 3,80, obteniendo en consecuencia el puntaje máximo asignado para la etapa 0, equivalente a NUEVE COMA SESENTA (9,60) puntos.*

B) *El valor de la Tarifa Básica para el Transporte Internacional, expresada en dólares*

estadounidenses por Tonelada de Registro Neto (TRN) por todas las tareas previstas en el presente Pliego en la Etapa 1. Esta tarifa se percibirá desde el Acta de Finalización de las "Obras Etapa 1" hasta la obtención del Acta de Finalización de las "Obras Dragado Etapa 2".

Para la Etapa 1: 19,20 puntos

$P_x = 19,20 \times ((5,05 - I_{x1}) / (5,05 - 4,65))^2$  Donde  $I_{x1}$  es la tarifa cotizada por el Oferente. La tarifa cotizada determinará una puntuación máxima de 19,20 puntos en el supuesto de cotizar el valor mínimo, decreciendo hasta 0 puntos en la hipótesis de cotizar el valor máximo de la tarifa referencial. El valor mínimo límite es de 4,65, siendo su máximo valor límite 5,05.

De las ofertas presentadas surge que ambos oferentes cotizaron la tarifa mínima prevista de USD 4,65 para la Etapa 1, obteniendo en consecuencia el puntaje máximo asignado para dicho componente, equivalente a DIECINUEVE COMA VEINTE (19,20) puntos.

C) El valor de la Tarifa Básica para el Transporte Internacional, expresada en dólares estadounidenses por Tonelada de Registro Neto (TRN) por todas las tareas previstas en el presente Pliego en la Etapa 2. Esta tarifa se percibirá desde el Acta de Finalización de las "Obras Dragado Etapa 2" hasta la finalización de la Concesión.

Para la Etapa 2: 91,20 puntos

$P_x = 91,20 \times ((6,18 - I_{x2}) / (6,18 - 5,78))^2$ . Donde  $I_{x2}$  es la tarifa cotizada por el Oferente. La tarifa cotizada determinará una puntuación máxima de 91,20 puntos en el supuesto de cotizar el valor mínimo, decreciendo hasta 0 puntos en la hipótesis de cotizar el valor máximo de la tarifa referencial. El valor mínimo límite es de 5,78 siendo su máximo valor límite 6,18.

De las ofertas presentadas surge que ambos oferentes cotizaron la tarifa mínima prevista de USD 5,78 para la Etapa 2, obteniendo en consecuencia el puntaje máximo asignado para dicho componente, equivalente a NOVENTA Y UNO COMA VEINTE (91,20) puntos.

En consecuencia, y de acuerdo con los criterios de valoración establecidos en el Pliego de Bases y Condiciones, ambas ofertas obtendrían la puntuación máxima prevista para el componente tarifario, correspondiente a CIENTO VEINTE (120) puntos.

Independientemente de lo anteriormente expresado, esta área técnica procedió a relevar el plan económico financiero presentado por ambos oferentes.

## **II. Desarrollo del Plan Económico Financiero (PEF).**

El presente análisis se realiza exclusivamente sobre la base de la documentación e información suministrada por los oferentes en sus respectivas presentaciones, así como las consultas correspondientes realizadas a las otras áreas técnicas.

**JAN DE NUL NV- SERVIMAGNUS S.A.**

*Plan económico financiero:*

**1.1 Ingresos**

El oferente declara ingresos anuales promedio por 626,4 millones de dólares, lo que representa un incremento del 10,31% respecto de los 567,8 millones de dólares proyectados en el modelo de referencia elaborado bajo las tarifas de USD 3,80; USD 4,65 y USD 5,78.

Asimismo, los ingresos totales proyectados al término de la concesión ascenderían a 15.660 millones de dólares, evidenciando un incremento del 10,31% en comparación con los 14.196 millones de dólares contemplados en el modelo de referencia.

**Tabla N° 1: Ingresos por tramo en millones de dólares**

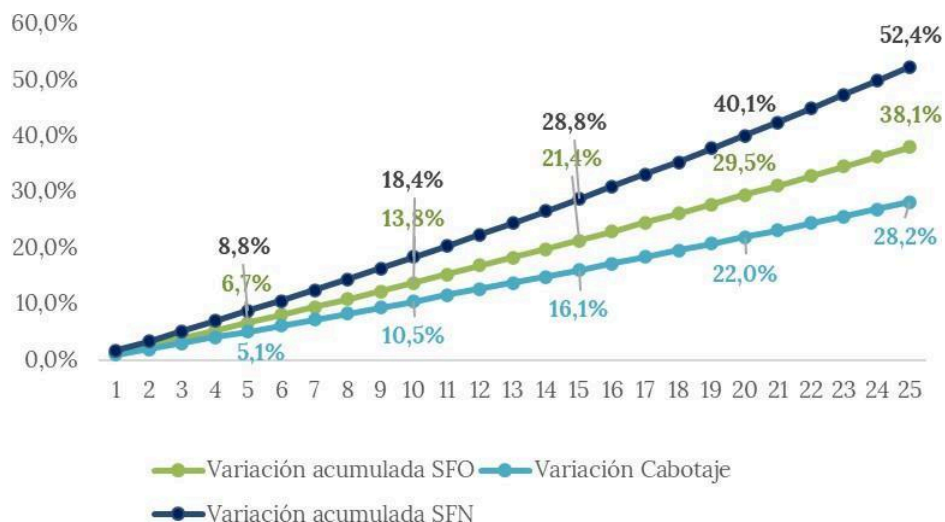
Ingresos	Oferente	PBC	Dif nominal USD	%Var porcentual
Ingresos SFO	14.766,1	13.459,7	1.306,4	9,7%
Ingresos SFN	830,5	682,5	148	21,7%
Ingresos Cabotaje	63,3	54,1	9,2	17%
<b>Total Ingresos</b>	<b>15.660</b>	<b>14.196,3</b>	<b>1.463,7</b>	<b>10,3%</b>

(\*) Las diferencias que pudieran observarse entre los totales y la sumatoria de los componentes obedecen exclusivamente a redondeos de decimales acumulados a lo largo del período de proyección de 25 años.

No se detectaron inconsistencias entre los valores expresados en la hoja de ingresos y los reflejados en la hoja del plan económico financiero.

El oferente declara un crecimiento acumulado para el periodo de 25 años del tráfico internacional de 38,1%, cabotaje 28,2% y Santa fe al norte 52,4%.

**Gráfico N° 1: Variación porcentual de tráfico acumulada**



*A su vez, el oferente declara en su modelo un impacto del 4% que tendría sobre los TRN la bonificación a los cruceros, y el efecto positivo por el cobro del 30% de la tarifa de la CARP estimado en una mejora del 1,7%. En el año 7 (siete), al finalizar las obras de profundización el oferente estima una mejora del tráfico de un 7,5%.*

*Al analizar en detalle, se detecta una aparente inconsistencia en la proyección correspondiente al primer año, dado que el salto entre el año 1 (uno) y año 2 (dos) del TRN simplificado declarado para dicho período no se corresponde con el incremento de tráfico que sería de 1.3%<sup>1</sup>, sino que se observa un salto inicial de 22%. Si se deflactara el crecimiento del 1.3% a los TRN declarados para el año 2 (dos), arrojaría un valor de 67.3 Millones de TRN para el año 1 (uno). Por otra parte, para los años 2 (dos) a 25 (veinticinco) de la concesión, la aplicación del crecimiento declarado resulta consistente con los valores expuestos.<sup>2</sup> No resultaría posible determinar solo sobre la base de la información disponible si el oferente consideró otras variables que no detalló explícitamente en el documento para el tráfico del año 1 (uno) y la evolución entre este y el año 2 (dos) o si se trata de una inconsistencia del modelo.*

*El impacto de un solo año -con alrededor de 10 millones más de TRN en el tramo Santa Fe Océano- sobre la TIR, podría implicar un efecto positivo sobre la TIR.*

*Al calcular el indicador CAGR (Tasa de Crecimiento Anual Compuesta) en base a los valores declarados en la oferta se arriba a un valor del 2,29%, valor considerablemente superior al 0,93%<sup>3</sup>. Se observa que dicho ratio se encuentra influenciado de manera preponderante por el salto discreto verificado entre el año 1 y el año 2. A partir de dicho período, la serie proyectada exhibe un comportamiento amesetado, con una curva de crecimiento que ronda el 1,5% anual para el resto del horizonte contractual. Se señala que, si bien la CAGR refleja un crecimiento ponderado lógicamente consistente con la fórmula matemática aplicada sobre la serie completa, la potencia de dicho indicador responde al bajo valor de partida del Año 1 y no a la tendencia de los años subsiguientes.*

*Con respecto a la evolución de las tarifas, el oferente presenta un escenario con una variación acumulada del 64.1 % aplicando el salto 8 veces a lo largo de la concesión con un valor de 6.01% de ajuste.*

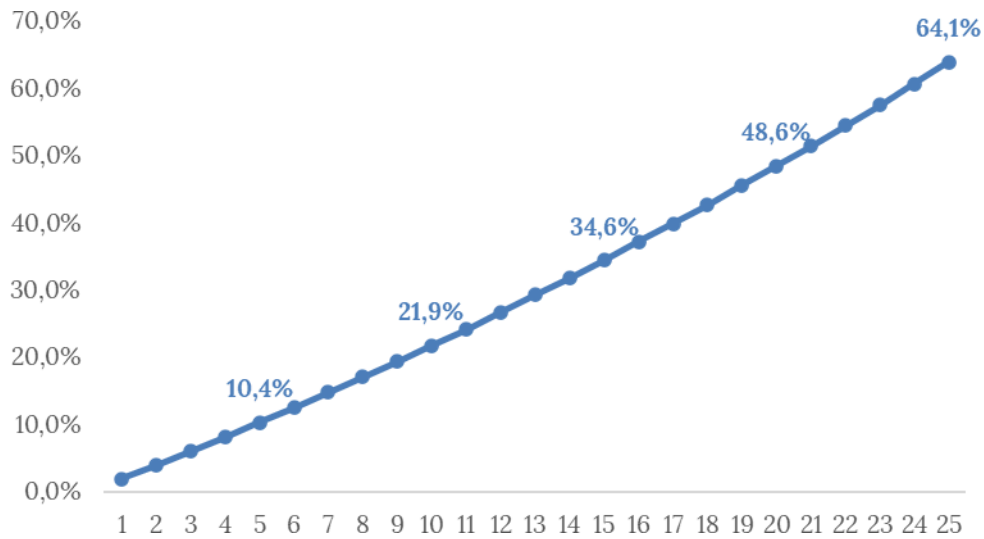
<sup>1</sup> Según lo calculado en base a su tasa de crecimiento acumulada declarada.

<sup>2</sup> Al aplicar las tasas de crecimiento declarada del año 2 al 25 se observa una pequeña diferencia en la suma del total de TRNs la cual es probable que sea consecuencia de los decimales. Dicha diferencia no es significativa en la TIR resultante.

<sup>3</sup> Calculada a partir de la aplicación a lo largo de los 25 años de la tasa de crecimiento de tráfico de 0,7% anual, el impacto de la bonificación de los cruceros y tarifa CARP desde el año 1 y la mejora por obras de

profundización en año 7.

**Gráfico N° 2: Fórmula polinómica sobre tarifas**



Los saltos tarifarios correspondientes al cambio de cada etapa de 0,85 y 1,13 se encuentran aplicados según lo estipulado en el pliego.

Más allá de la posible inconsistencia mencionada, la información se encuentra correctamente detallada y resultaría consistente con lo expuesto en el PEF.

### **1.2 Costos directos, otros costos y cuenta de resultados.**

Los costos directos asociados a la operación VNT presentados por JAN DE NUL NV-SERVIMAGNUS S.A. totalizan un monto de 8.426,7 millones de dólares durante el plazo de la concesión, observándose una diferencia de 553,1 millones de dólares con respecto al PBC, equivalente a un 7% mayor. Asimismo, el rubro "Otros costos", presenta una variación de 76,5 millones de dólares, equivalentes a un 4.6% más respecto del PBC. Los costos totales presentados ascienden a 10.171,4 millones, un 6,6% mayor a los 9.541,8 millones del modelo de referencia,

La cuenta de pérdidas y ganancias presentada por JAN DE NUL NV- SERVIMAGNUS S.A., arroja un EBITDA de 5.488,6 millones de dólares, reflejando una diferencia nominal de 834,2 millones de dólares equivalentes a 17,9% por encima del modelo de referencia del PBC.

En cuanto al EBIT, se observa un total para el periodo de concesión de 4.631,3 millones de dólares, con una diferencia nominal de 908 millones de dólares, equivalentes a un 24,4% más respecto del modelo de referencia.

Por último, frente al resultado final esperado después de impuestos, se observa un total para todo el periodo de 3.010,9 millones de dólares lo cual arroja una diferencia

con respecto a los 2.420,1 millones del PBC de 590,5 millones de dólares, lo que equivale a un 24,4% más.

**Tabla N° 2: Cuenta de resultados en millones de dólares**

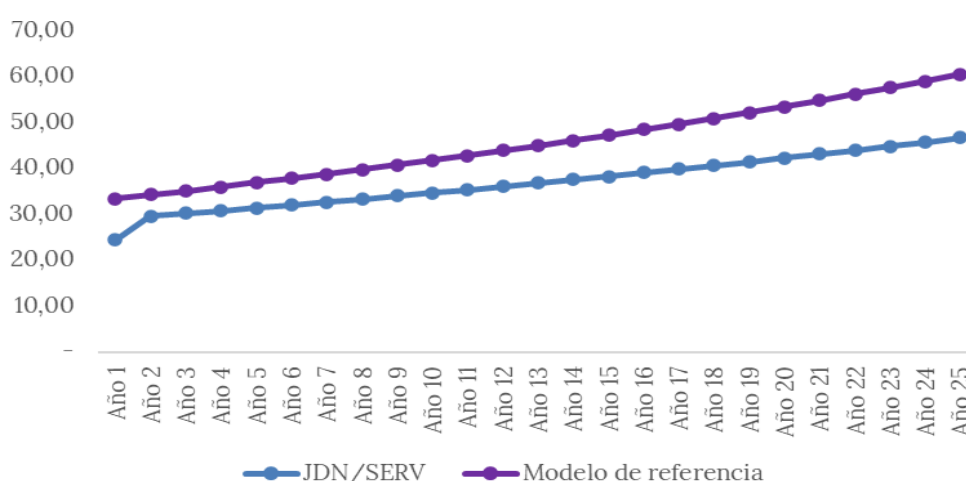
JAN DE NUL / SERVIMAGNUS	Total	PBC	Dif en USD	%Var vs PBC
<b>EBITDA</b>	<b>5.488,6</b>	<b>4.654,4</b>	<b>834,2</b>	<b>17,9%</b>
(-) Depreciaciones de Bienes de Uso	250,6	896,1	-645,5	-72,0%
(-) Amortizaciones de Bienes Intangibles	606,3	35,0	571,3	1.632,3%
<b>EBIT</b>	<b>4.631,3</b>	<b>3.723,3</b>	<b>908,0</b>	<b>24,4%</b>
(-) Impuesto a las Ganancias	1.621,1	1.623,3	-2,2	-0,1%
<b>RESULTADO FINAL</b>	<b>3.010,9</b>	<b>2.420,1</b>	<b>590,8</b>	<b>24,4%</b>

(\*) Las diferencias que pudieran observarse entre los totales y la sumatoria de los componentes obedecen exclusivamente a redondeos de decimales acumulados a lo largo del período de proyección de 25 años.

#### Costo de balizamiento.

En el documento PDF folio 0006959, en la sección de balizamiento, se declara un esquema que resultaría consistente con el modelo de referencia, detallando los costos del mantenimiento del balizamiento, el mantenimiento de las boyas multiparamétricas, los conjuntos de fondeo y los eventuales. Se observa un gasto total anual menor al modelo de referencia a lo largo de toda la vida de la concesión.

**Gráfico N° 3: Total Opex Balizamiento en millones de dólares**



En esta línea, el oferente declara un total de 923,7 millones de dólares, frente a 1.140,4 millones de dólares del modelo de referencia, significando una mejora en los costos de 19% en el mantenimiento del balizamiento. Cabe señalar que el modelo de

referencia preveía una variación porcentual del 2,5% anual de los costos mientras que el modelo del oferente acusa un 2%.

Al respecto, la Dirección de infraestructura y Desarrollo Portuario en su nota NO-2026-54089279-APN-DIYDP#AGP (adjunta como archivo embebido al presente informe) expresa lo siguiente:

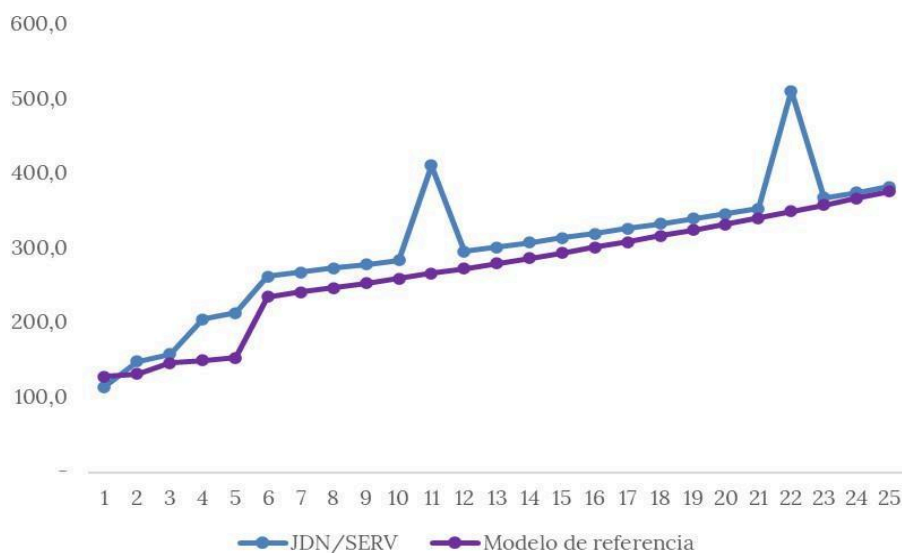
“Por otro lado, cabe mencionar que los gastos de balizamiento poseen una variación del año 1 al año 2 del orden del 22% que no pareciera tener sustento en la memoria técnica, y es ampliamente mayor a la variación porcentual anual de los costos adoptada por el oferente”.

### Costo de dragado

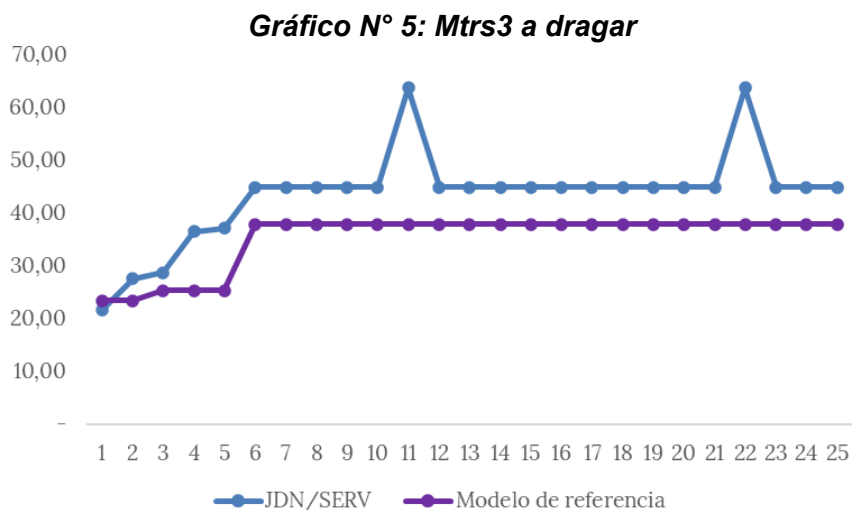
Con respecto al dragado de mantenimiento el oferente manifiesta un total de 7.503,2 millones de dólares contra los 6.733,1 millones de dólares del modelo de referencia, equivalentes a un 11,4% más.

Tal como se observa en el gráfico N°4, las proyecciones de costo de dragado se mueven de manera similar y por encima respecto del modelo de referencia, reflejando unos picos en el año 11 y 22.

**Gráfico N° 4: Costo de dragado de mantenimiento**



La diferencia no radicaría en el precio del mtr3 de dragado el cual sería de 5,29 para el año 1 (uno) (-1,32% menos respecto de los 5,36 del modelo de referencia) sino en las cantidades de mtr3. JDN/Servimagnus proyecta dragar un total de 1.089,4 Millones de mtr3 contra los 881,5 millones de mtr3 del modelo de referencia, modelando dos picos en el año 11 (once) y año 23 (veintitrés).



Al respecto, cabe detallar lo expresado por la Dirección de infraestructura y Desarrollo Portuario en su nota NO-2026-54089279-APN-DIYDP#AGP:

*“En relación con el Plan Económico Financiero presentado por Jan de Nul NV – Servimagnus SA, se observa consistencia con la Memoria Técnica incorporada en el Sobre N° 2. En ese sentido, se mencionan a continuación algunos aspectos que respaldan el análisis económico financiero realizado.*

*Los volúmenes detallados a folio 6958 se corresponden con los adoptados en dicha Memoria Técnica, incluyendo los años en los que prevé intervenciones de dragado en los pozos del Mitre (años 2, 7, 12, 17 y 22), así como el impacto asociado al fenómeno de El Niño (años 11 y 22). En concordancia con ello, se verifica un incremento en los costos de dragado durante esos períodos, atribuible al aumento de equipos propuestos para afrontar los volúmenes previstos en la oferta.*

*En ese sentido, cabe aclarar que las Especificaciones Técnicas, en el punto 23.2 del Artículo 23° de las Especificaciones Técnicas dice: “El volumen final a extraer por el Concesionario para asegurar las dimensiones requeridas en la Vía Navegable Troncal en las condiciones descriptas en el presente Pliego quedará supeditado a su metodología de trabajo, cantidad de equipos afectados a la Concesión, a los relevamientos batimétricos que realice y a sus propias estimaciones de sedimentación, sobredragado técnico necesario y estabilidad de la sección de proyecto, siendo los volúmenes finales a dragar de su exclusivo resorte y sustentado criterio, debiendo ajustarse en todo momento a las disposiciones legales y técnicas de aplicación especificados en el presente Pliego.”, por lo que, si bien los volúmenes a dragar adoptados por ambos oferentes difieren de los estimados por esta instancia al momento de elaboración*

de los pliegos, la posibilidad de dicha variación se encuentra contemplada en el Pliego de Especificaciones Técnicas.”

#### *Otros costos de operación.*

Con relación a los conceptos que integran el rubro “Otros costos”, se observa que la Tasa de Control y Fiscalización proyectada por el oferente asciende a 313,2 millones de dólares, evidenciando una diferencia nominal de 29,3 millones de dólares respecto de los 283,9 millones de dólares previstos en el modelo de referencia, equivalente a una variación del 10,3%. Se verificó que el oferente aplicó correctamente el porcentaje establecido en el PBC del 2%.

Por su parte, el Fondo de Imprevistos y Contingencias totaliza 234,8 millones de dólares, reflejando una diferencia nominal de 21,9 millones de dólares respecto del PBC, equivalente a una variación del 10,3%. Se verificó que el porcentaje establecido en el PBC del 1,5% fue considerado correctamente.

En cuanto al Sistema de Atención de Derrames de Hidrocarburos, el oferente proyecta 243,7 millones de dólares, observándose una diferencia nominal de 4,3 millones de dólares respecto del modelo de referencia, equivalente a una variación positiva del 1,8%.

Los Gastos Administrativos ascienden a 398,3 millones de dólares, reflejando una diferencia nominal negativa de 9 millones de dólares respecto de los 407,3 millones de dólares previstos en el PBC, equivalente a una variación de 2,2%.

Respecto del Mantenimiento de Puntos Remotos, el oferente contempla 97,4 millones de dólares respecto de los 100.1 del modelo de referencia, lo que representa una diferencia nominal negativa de 2,7 millones, equivalente a una variación de 2,7%.

Para el Mantenimiento del Sistema de Pronóstico de Niveles, se proyecta un total de 11,7 millones de dólares, reflejando una diferencia nominal positiva de 0,4 millones de dólares respecto del PBC, equivalente a una variación del 1,9%.

En cuanto al Mantenimiento y Eventuales del Centro de Monitoreo, el oferente proyecta 4,4 millones de dólares, observándose una diferencia nominal positiva de 0,3 millones de dólares respecto del modelo de referencia, equivalente a una variación del 7,3%.

Por su parte, el Monitoreo Hidrometeorológico asciende a 26,8 millones de dólares, reflejando una diferencia nominal negativa de 3,8 millones de dólares respecto del modelo presentado en el PBC, equivalente a una variación de 12,4%.

El Fondo de Inversiones en Seguridad totaliza 391,7 millones de dólares, observándose una diferencia nominal positiva de 36,8 millones de dólares respecto de los 354,9 millones de dólares contemplados en el modelo de referencia, equivalente a una variación del 10,4%. Se verificó que se aplicó correctamente el porcentaje del 2,5% establecido en el PBC.

Asimismo, el Mantenimiento de Software de Monitoreo y Gestión asciende a 23 millones de dólares, reflejando una diferencia nominal negativa de 0,2 millones de dólares respecto del modelo de referencia, equivalente a una variación de 1,3%.

Del análisis efectuado surge que el total de "Otros costos" proyectado por el oferente asciende a 1.744,7 millones de dólares para el período concesional de 25 años, mientras que el modelo de referencia elaborado en el marco del Pliego de Bases y Condiciones contemplaba un total de 1.668,2 millones de dólares, evidenciando una diferencia nominal de 76,5 millones de dólares, equivalente aproximadamente a un 4.6%.

**Tabla N° 3: Costos en millones de dólares**

<b>Egresos JAN DE NUL / SERVIMAGNUS *</b>	<b>Total</b>	<b>PBC</b>	<b>Dif en USD</b>	<b>%Var vs PBC</b>
Costo de dragado	7.503,2	6.733,1	770,1	11,4%
Costo de balizamiento	923,7	1.140,4	-216,7	-19,0%
<b>Costos de la operación VNT</b>	<b>8.426,7</b>	<b>7.873,6</b>	<b>552,88</b>	<b>7,0%</b>
Tasa control y fiscalización	313,2	283,9	29,3	10,3%
Fondo imprevistos y contingencias	234,8	212,9	21,9	10,3%
Sistema de atención de derrames de H.	243,8	239,4	4,3	1,8%
Gastos administrativos	398,3	407,3	-9	-2,2%
Mantenimiento de puntos remotos	97,4	100,1	-2,7	-2,7%

Mantenimiento de pronóstico de niveles	11,7	11,3	0,4	3,5%
Mantenimiento y eventuales de centro de monitoreo	4,4	4,1	0,3	7,3%
Monitoreo hidrometeorológico	26,8	30,6	-3,8	-12,4%
Fondo de inversiones en seguridad	391,7	354,9	36,8	10,4%
Mantenimiento de software de monitoreo y gestión	23	23,2	-0,2	-0,9%
<b>Otros costos</b>	<b>1.744,7</b>	<b>1.668,2</b>	<b>76,5</b>	<b>4,6%</b>

<b>Total</b>	<b>10.171,4</b>	<b>9.541,8</b>	<b>629,6</b>	<b>6,6%</b>
--------------	-----------------	----------------	--------------	-------------

(\*) Las diferencias que pudieran observarse entre los totales y la sumatoria de los componentes obedecen exclusivamente a redondeos de decimales acumulados a lo largo del período de proyección de 25 años.

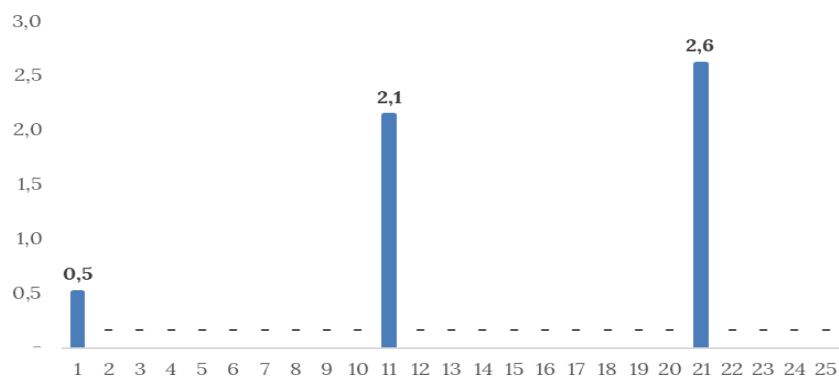
### 1.3 Inversiones

En el documento PDF folio 0006956, el oferente detalla todos los gastos de capital que realizará a lo largo de la vida útil de la concesión.

#### Hidrómetros

Manifiesta inversiones por un total de 5,2 millones de dólares en 25 años, lo cual se encuentra alineado a lo previsto en el modelo de referencia.

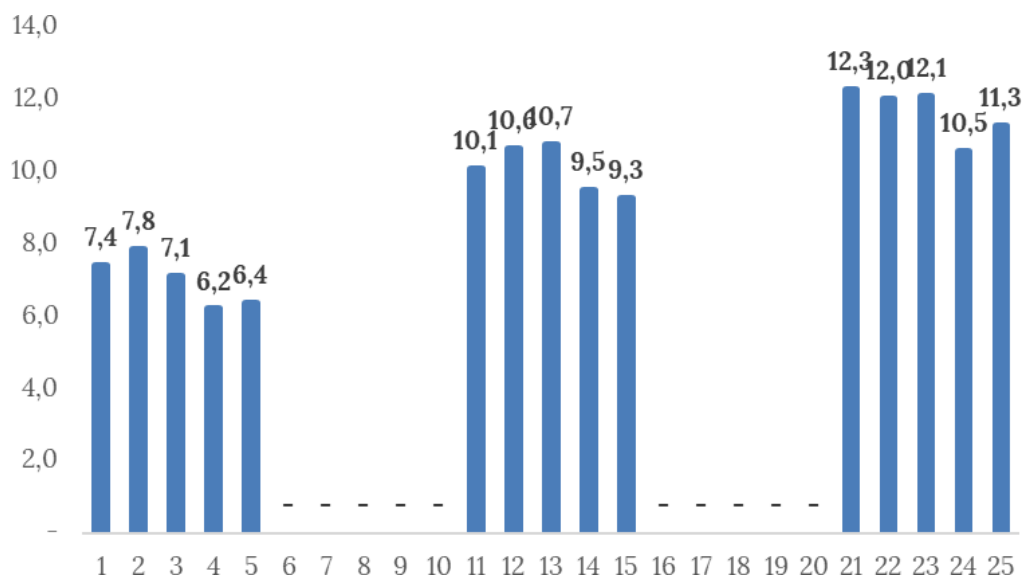
**Gráfico N° 6: Inversión en hidrómetros en millones de dólares**



#### Tecnificación:

Incluye estaciones de base AIS, equipos VHF DSC, Radares, estaciones meteorológicas, conexiones satelitales, cámaras, olígrafos, caudalímetros, botas de monitoreo, Centros de monitoreos grandes y centros de monitoreo chicos. Según lo informado por la Dirección de infraestructura y Desarrollo Portuario en su nota NO-2026-54089279-APN-DIYDP#AGP es congruente con lo expresado en su plan de trabajo.

**Gráfico N° 7: Inversión en Tecnificación en millones de dólares**



*Tal como se aprecia en el cuadro, las inversiones en tecnificación se realizarían en 3 (tres) periodos de inversión de 5 (cinco) años cada uno. El monto total de las inversiones asciende a 143,2 millones, un 0,4% menos respecto de los 143,8 millones del modelo de referencia.*

*Con relación al tema de referencia, se requirió la intervención de la Dirección de Sistemas (adjunta como archivo embebido al presente informe), en virtud de las competencias específicas que le son propias. Al respecto, mediante Nota N° NO-2026-53476441-APN-DS#AGP, dicha dependencia informó lo siguiente:*

*“Tras contrastar los compromisos de ingeniería con el soporte de sostenibilidad y depreciación de activos plasmado en el documento "23.3.2 JAN DE NUL NV-SERVIMAGNUS S.A. Plan Económico Financiero ( folio 6954-6960)", se emiten las siguientes conclusiones técnicas:*

*En el área de puntos remotos, las mayores asignaciones de recursos se agrupan en los primeros dos años, lo que se vincula con las etapas iniciales de instalación, montaje y calibración de los equipos de adquisición de datos en el terreno. Una vez consolidada esa infraestructura física, el flujo se reduce y se estabiliza de acuerdo con un régimen de mantenimiento preventivo y operativo regular.*

*Con respecto al software de gestión, el monitoreo hidrometeorológico y el sistema predictivo de niveles, el esquema plantea erogaciones constantes a lo largo de todo el período de la concesión, lo que permite la actualización continua de las plataformas de control y el procesamiento de datos de la vía navegable.*

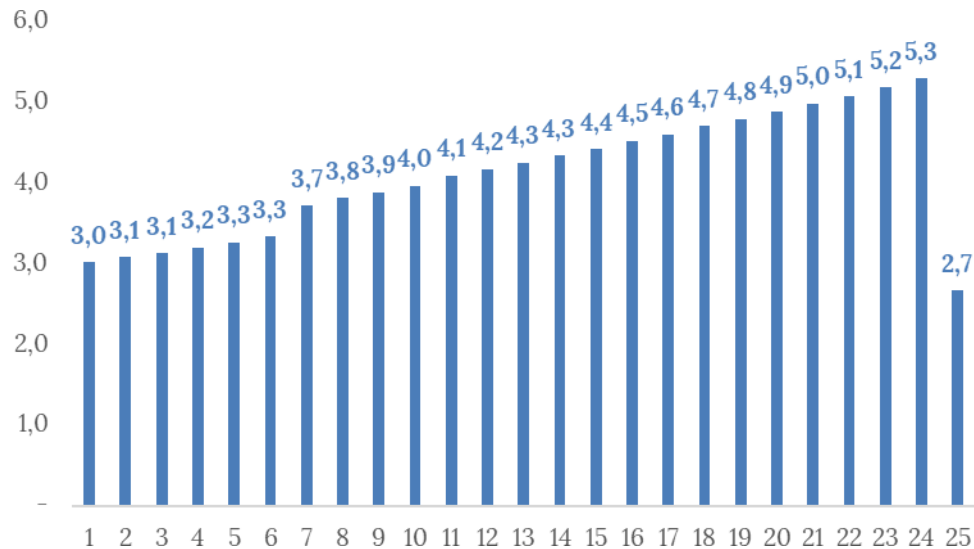
*Asimismo, el mantenimiento especializado de las ayudas a la navegación y de las boyas multiparamétricas muestra un comportamiento incremental que acompaña el desgaste material y asegura la tasa de reposición de los componentes de telemetría en el entorno fluvial.*

*En conclusión, la propuesta técnica presenta coherencia interna al reflejar las inversiones de capital iniciales para el equipamiento de la vía y el posterior soporte continuo necesario para asegurar la operatividad y la fiscalización del sistema digital de la traza durante los años que abarca el proyecto a lo largo de todo el período de la concesión”.*

*Provisión para el balizamiento:*

Incluye boyas plásticas II-B, boyas plásticas IV-B y linternas. La inversión total se estimó en 102.3 Millones, mismo monto que el previsto en el modelo de referencia. La misma se realiza de manera continua a lo largo de la concesión y considera el reemplazo de los bienes.

**Gráfico N° 8: Provisión para balizamiento en millones de dólares**



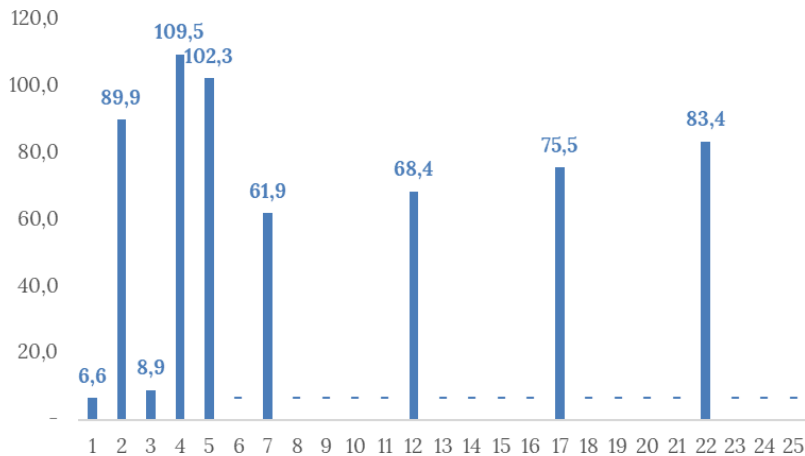
Con respecto a estos puntos, la Dirección de infraestructura y Desarrollo Portuario en su nota NO-2026-54089279-APN-DIYDP#AGP manifestó lo siguiente:

*“Asimismo, contempla inversiones vinculadas al balizamiento (boyas plásticas II-B, boyas plásticas IV-B y linternas) y a la modernización (estaciones de base AIS, equipos VHF DSC, Radares, estaciones meteorológicas, conexiones satelitales, cámaras, olígrafos, caudalímetros, botas de monitoreo, centros de monitoreos grandes y centros de monitoreo chicos), a lo largo de todo el periodo de concesión que se corresponden a lo indicado en su Memoria Técnica y Plan de Trabajos.”*

**Profundización:**

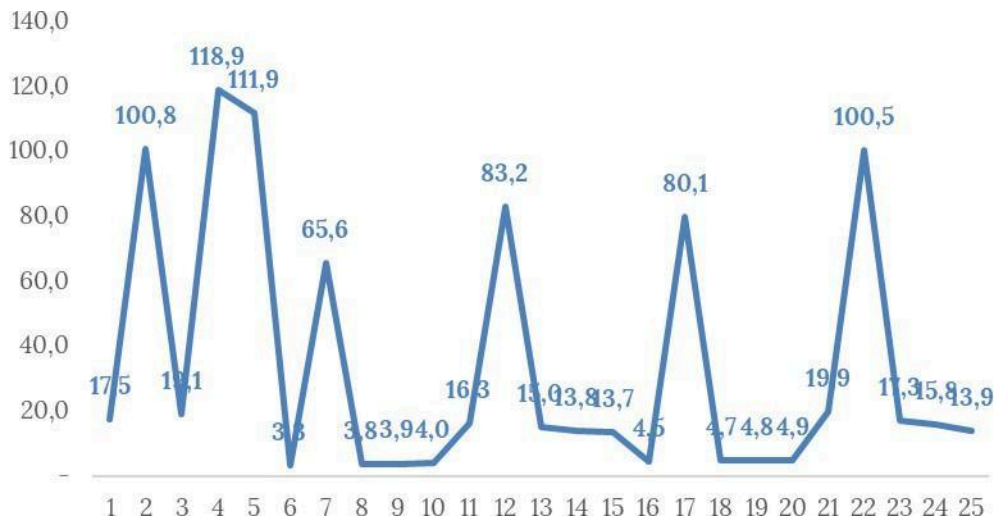
Para la profundización de la primera etapa, se declara una inversión de 40,4 millones de dólares y para la segunda etapa 220,7 millones de dólares, ascendiendo a un total de 261,1 millones de dólares en profundización. A su vez declara una inversión de 345,3 millones de dólares en el dragado de los pozos del Canal Mitre. La cual realiza a lo largo de 5 campañas distribuidas en los 25 años de la concesión.

**Gráfico N° 9: Profundización en millones de dólares**



Todo esto suma un total de inversiones por 606,4 millones de dólares en profundización a lo largo de los 25 años de la concesión, manifestando sus picos en los periodos de profundización de cada etapa y en los momentos donde se realizan los pozos del canal mitre. El monto total es un 17,5% menor al estimado en el modelo de referencia.

**Gráfico N° 10: Total inversión VNT en millones de dólares**



Según lo informado por la Dirección de infraestructura y Desarrollo Portuario en su nota NO-2026-54089279-APN-DIYDP#AGP el plan declarado en el PEF resultaría consistente con el plan de trabajo manifestado en el sobre dos:

“En relación a los momentos en los que se observan inversiones en profundización, se corresponden a lo indicado en su Memoria Técnica y Plan de Trabajos.”

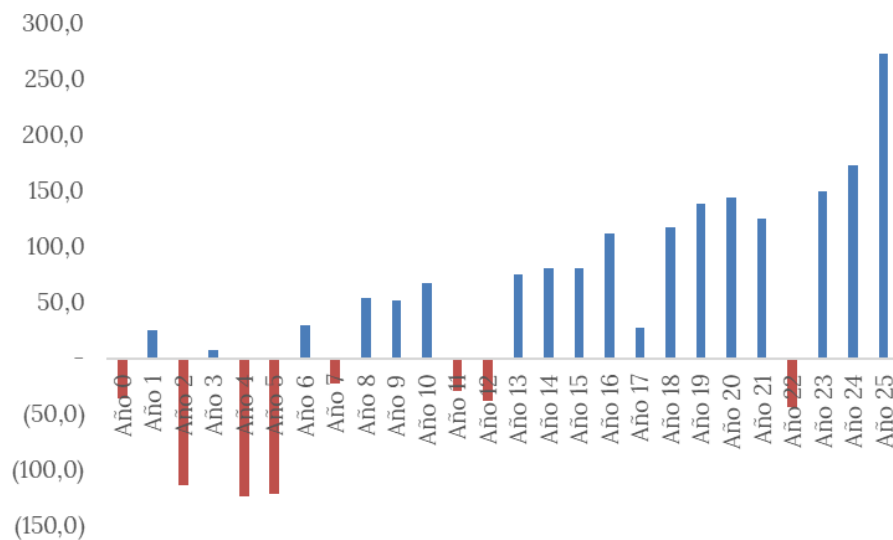
#### 1.4 Amortizaciones y depreciaciones

En lo que respecta a los activos, se observa que los bienes de uso en cuanto a su depreciación totalizan la suma de 250,6 millones de dólares, reflejando una diferencia nominal de 645,5 millones de dólares equivalentes a  $-72\%$ . Para el caso de los activos intangibles, las amortizaciones propuestas totalizan la suma de 606,3 millones de dólares, reflejando una diferencia nominal de 571,30 millones de dólares equivalentes a un  $1.632,3\%$  con respecto al PBC. La suma de depreciaciones y amortizaciones que impactan en el EBIT del oferente totalizan 856,9 millones de dólares, un  $7.97\%$  por debajo de los 931,15 Millones de dólares del modelo de referencia,

#### 1.5 Resultado y TIR

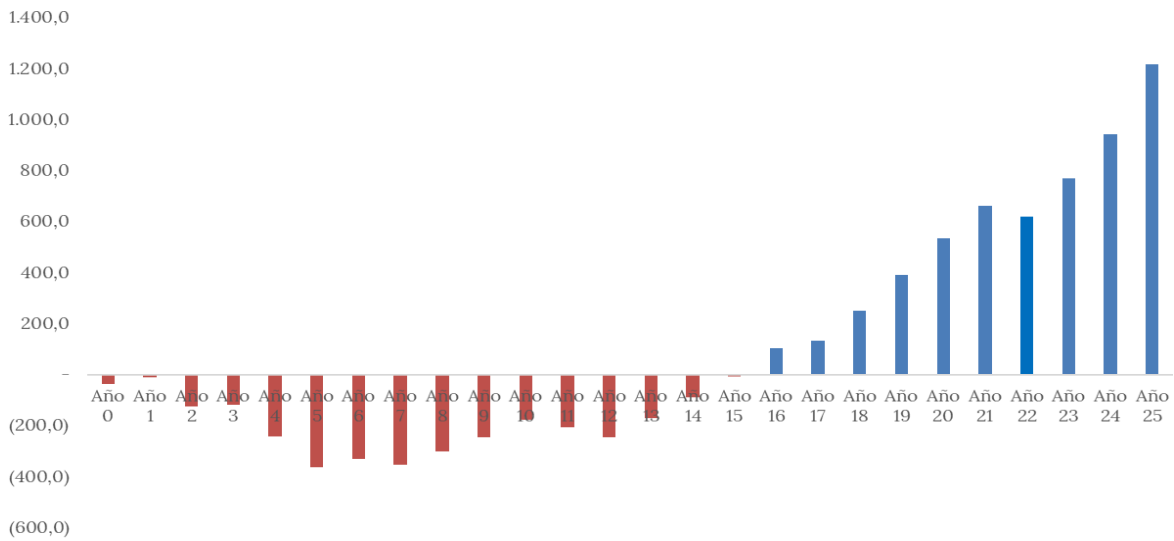
Analizado el modelo económico, procedemos a analizar el flujo de fondos sobre el cual se calcula la TIR. El mismo manifiesta años negativos hasta el séptimo año a excepción del año uno, tres y seis, lo cual se corresponde al periodo más considerable de inversiones. Luego presenta periodos negativos en año 7, 11, 12 y 22, correspondiente a los periodos con mayor dragado.

**Gráfico N° 11: FCFF (Free Cashfiow for the Firm) en millones de dólares**



En el acumulado se observa que el oferente realizará el esfuerzo grande de inversiones en los años 1 a 7, y comenzaría a recuperar en los años 8 a 15, con su respectiva toma de ganancias a partir del año 16.

**Gráfico N° 12: FCFA (Free Cashfiow Acumulado) en millones de dólares**



Asimismo, respecto del flujo económico-financiero presentado por Jan De Nul NV – Servimagnus S.A., se observa que el oferente incorporó dentro de su modelo de proyección los principales conceptos que impactan sobre la generación y disponibilidad de fondos de la concesión, contemplando expresamente las inversiones proyectadas (CAPEX); el costo asociado al tratamiento del IVA y créditos fiscales en el marco de la Ley N° 26.453; la pérdida estimada derivada del Impuesto sobre los Débitos y Créditos Bancarios; el pago de deuda correspondiente al dragador anterior; y los efectos vinculados a la inmovilización de capital de trabajo.

Corresponde señalar, dado su magnitud, que el oferente habría contemplado para el período concesional de 25 años un impacto asociado al tratamiento del IVA del orden de 1.651,5 millones. Dicho valor presenta una diferencia del 8,9% respecto del modelo de referencia elaborado por el PBC, el cual estimaba un impacto de 1.516,4 millones de dólares.

El modelo económico-financiero presentado proyecta un Cash Flow acumulado positivo de 1.177,8 millones de dólares, mientras que en el modelo del PBC arroja un total positivo de 709,1 millones de dólares. Se observa que el oferente no detalla la TIR resultante del free cashflow. A partir de la información expuesta en la línea “FCFF (Free cashflow para la firma)” del modelo presentado, esta instancia estimó una TIR aproximada del orden del 9,7% la cual coincidiría con su Costo Promedio Ponderado de Capital declarado de 9,7% lo que implicaría que el proyecto tendría la rentabilidad suficiente para solventar el costo de oportunidad y de financiamiento manifestado.

**Tabla N°4: Flujo de Fondos JAN DE NUL NV- SERVIMAGNUS S.A. en millones de dólares**

<b>Flujo de Fondos</b>	<b>Total</b>	<b>PBC</b>	<b>Dif en USD</b>	<b>%Var vs PBC</b>
<b>EBITDA (Resultado operativo de la explotación del proyecto)<sup>4</sup></b>	<b>3.867,6</b>	<b>3.351,3</b>	<b>516,30</b>	<b>15,4%</b>
(-) Inversiones proyectadas (CAPEX)	857,1	-986,9	129,8	-13,2%
(-) Costo de IVA – créditos fiscales (ley 26.453)	1651,5	-1.516,4	-135,10	8,9%
(-) 67% pérdida Impuesto a débitos y créditos	146,1	-105,6	-40,5	38,4%
(-/+) Pago de deuda Dragador Anterior	35,0	-35	0	0,0%
(-/+) Inmovilización en Capital de Trabajo	0,1	1,7	-1,8	- 105,9%
<b>FCFF (free cashflow para la firma) (USD MILL)</b>	<b>1.177,8</b>	<b>709,1</b>	<b>468,7</b>	<b>66,1%</b>
<b>Free Cash Flow Acumulado</b>	<b>1.177,8</b>	<b>709,1</b>	<b>468,7</b>	<b>66,1%</b>

(\*) Las diferencias que pudieran observarse entre los totales y la sumatoria de los componentes obedecen exclusivamente a redondeos de decimales acumulados a lo largo del período de proyección de 25 años.

<sup>4</sup> El EBITDA expuesto en la presente tabla corresponde al flujo económico utilizado para la determinación del FCFF y no al EBITDA contable presentado en la cuenta de resultados.

## **DEME (DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV)**

### *Plan económico financiero:*

#### **2.1 Ingresos**

El oferente declara ingresos anuales promedio por 628,2 millones de dólares, lo que representa un incremento del 10,6% respecto de los 567,8 millones de dólares proyectados en el modelo de referencia elaborado bajo las tarifas de USD 3,80; USD 4,65 y USD 5,78.

Asimismo, los ingresos totales proyectados al término de la concesión ascenderían a 15.707,3 millones de dólares, evidenciando un incremento del 10,6% en comparación con los 14.196,3 millones de dólares contemplados en el modelo.

**Tabla N° 5: Ingresos por tramo en millones de dólares**

<b>Ingresos</b>	<b>Oferente</b>	<b>PBC</b>	<b>Dif nominal USD</b>	<b>%Var porcentual</b>
Ingresos SFO	15.475,5	13.459,7	2.015,8	15,0%
Ingresos SFN	143,8	682,5	-538,7	-78,9%
Ingresos Cabotaje	88	54,1	33,9	62,6%
<b>Total Ingresos</b>	<b>15.707,3</b>	<b>14.196,3</b>	<b>1.511</b>	<b>10,6%</b>

(\*) Las diferencias que pudieran observarse entre los totales y la sumatoria de los componentes obedecen

exclusivamente a redondeos de decimales acumulados a lo largo del período de proyección de 25 años.

Como punto a destacar, se observa que el oferente declara una recaudación inusualmente baja asociada al tramo Santa Fe al Norte, tanto en el documento de ingresos como en determinados apartados del documento correspondiente al Plan Económico Financiero (PEF).

En efecto, mientras la hoja de ingresos presenta para el tramo Santa Fe – Océano una distribución de tráfico que resulta razonablemente consistente con los antecedentes históricos de navegación y facturación, los valores asignados al tramo Santa Fe al Norte no presentan relación con los registros históricos de tráfico observados para dicho sector.

Además, se advierte una inconsistencia interna entre las distintas hojas del documento que integran el modelo económico-financiero presentado. En particular, en el documento PDF folio 0005862 de flujo de fondos, en los renglones donde se identifican las tarifas de SFO, SFN y cabotaje, así como los TRN simplificados, se reproducen los valores expuestos en la hoja de ingresos; sin embargo, posteriormente, en el apartado “Ingresos”, donde se discriminan los ingresos por sección/tramo, los valores allí consignados no guardarían correspondencia con la distribución previamente informada.

Ello adquiere especial relevancia considerando que, conforme lo establecido en el Anexo IV “detalle de secciones” del Pliego, la Sección/Tramo Santa Fe – Océano comprende las secciones 1 a 2.1, mientras que el tramo Santa Fe al Norte corresponde a las secciones 2.2 a 2.3, por lo que la asignación de ingresos efectuada en el modelo no resultaría consistente con la definición de tramos prevista en la documentación licitatoria.

**Tabla N° 6: Periodos y generación flujo de fondos 25 años**

Millones de USD	Año 1	Año 2
<b>Tarifas y TRN</b>		
Tarifa SFO	3,80	3,80
TRN Simplificado SFO	66,98	67,45
Tarifa SFN	1,30	1,30
<b>TRN Simplificado SFN</b>	<b>1,80</b>	<b>1,99</b>
Tarifa Cabotaje	0,56	0,56

TRN Simplificado		
Cabotaje	3,73	3,86
<b>Ingresos</b>		
Sección 1.1	0,98	1,00
Sección 1.2	85,88	87,45
Sección 1.3	159,46	158,54
Sección 2.0	0,39	0,39
Sección 2.1	0,07	0,07
<b>Sección 2.2</b>	<b>2,62</b>	<b>2,57</b>
<b>Sección 2.3</b>	<b>8,47</b>	<b>9,69</b>
Sección 3.0	1,05	1,26
<b>Ingresos totales</b>	<b>258,91</b>	<b>260,97</b>

En el apartado "ingresos", los ingresos especificados para el año 1 para las secciones 2.2 a 2.3 ascienden a 11,09 millones de dólares, lo que, considerando una tarifa de USD 1,30, arrojaría un TRN aproximado de 8,59 millones. Dicho valor, si bien continúa ubicándose por debajo de los antecedentes históricos de tráfico observados para el tramo, resulta significativamente más razonable que el consignado en la hoja de ingresos y en el apartado "Tarifas y TRN" del modelo presentado.

DEME (DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV) proyecta un crecimiento acumulado del tráfico internacional del 59,64% para el período concesional de 25 años, aplicando idéntica previsión de crecimiento para el tráfico de cabotaje. A continuación, se expone el crecimiento por año:

**Gráfico N° 13: Variación porcentual acumulada de tráfico**



*El oferente no declara en su modelo el impacto que tendría sobre los TRN la bonificación a los cruceros establecida en el "ANEXO IV - DETALLE DE SECCIONES", el cual tendría un efecto negativo sobre la previsión de ingresos. En el modelo de referencia se preveía una caída del 4,65% de los TRN facturables por este efecto. Tampoco declara un efecto positivo por el cobro del 30% de la tarifa de la CARP, sobre el cual el modelo de referencia estimaba una mejora del 1,30%.*

*A su vez, se observa que el oferente prevé una caída de tráfico del 5,6% en el año 3 (tres) y de 3,14% en el año 5 (cinco) al finalizar cada etapa de profundización, previendo una disminución del tráfico facturable asociada a la mayor profundidad. Mientras que el modelo de referencia proyectaba un crecimiento del 6,63% en el año 7, (siete) debido al efecto combinado del mayor incentivo por las mejoras y la disminución por la mayor capacidad de carga en bodega.*

*Al observar la evolución de los TRN declarados, que incorporarían estas variables sobre el tráfico, el oferente arribaría a una tasa de crecimiento anual acumulada (CAGR por sus siglas en inglés) de 1,46%, contra los 0,93% del modelo de referencia.*

*Sin perjuicio de lo expuesto, se observa que el monto total de ingresos proyectados a lo largo de la concesión coincide en términos globales, independientemente de la composición o mix de tramos que lo conforman, resultando en términos generales consistente con la información histórica sobre la recaudación disponible.*

*Por otro lado, se observa que al aplicar el crecimiento declarado sobre los TRN declarados, se arriba a valores muy similares, pero no exactos, presentando variaciones decimales que generan una diferencia poco significativa en el total de los 25 años, probablemente producto de decimales no visibles en los documentos presentados.*

*No obstante, considerando los valores expresados y finalmente utilizados en la cuenta de resultados, los cuales constituyen la base para la determinación de la TIR, se observa que la variación de ingresos proyectada respecto del modelo base asciende aproximadamente al 10,3%.*

*Con respecto a la evolución de las tarifas, el oferente presenta un escenario que contempla una variación acumulada del 80,87% a lo largo del período concesional, aplicando el mecanismo de ajuste en doce oportunidades durante la concesión, lo cual refleja el mismo criterio que el tomado en el modelo de referencia.*

*En particular, el modelo considera un incremento del 5,06% para el primer ajuste tarifario y del 5,05% para los restantes ajustes sucesivos, configurando así una trayectoria de actualización tarifaria sostenida a lo largo de la vida del contrato.*

*Por otro lado, según las tarifas ofertadas de 3,80, 4,65 y 5,78 para cada etapa, se debería aplicar a la tarifa básica un salto de 0,85 USD al iniciar la etapa 1 y 1,13 USD al iniciar la etapa dos, sin embargo, se detectó una diferencia de aplicación en el modelo. El oferente comienza con una tarifa inicial de 3,80 y manifiesta que en el año 3 (tres) tendrá un ajuste por fórmula polinómica. Eso llevaría la tarifa a 3,99 USD sobre los cuales debería adicionarse los 0,85 USD, dejando el valor en 4,84 USD, sin embargo, el oferente manifiesta que la tarifa para el año 3 (tres) será de 3,89 USD, 5 centavos más de lo que sería según la metodología aclarada en las consultas al pliego donde se establece que:*

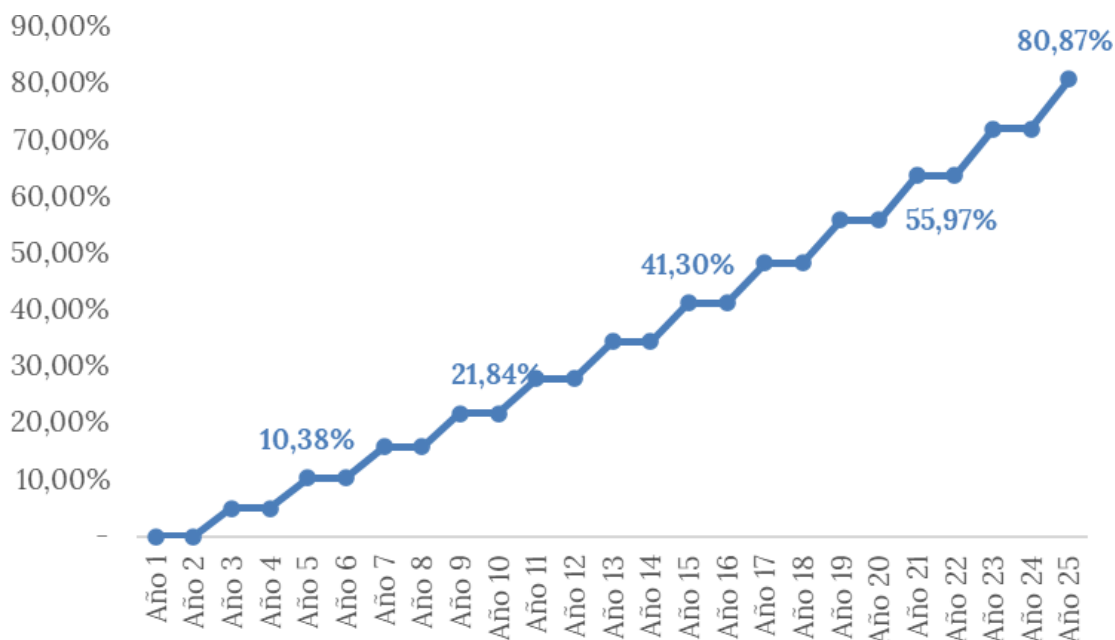
*“Se aclara que al momento de aplicar la tarifa de la etapa 1 y de la etapa 2, a la tarifa básica vigente de la etapa anterior (ajustada por las variaciones que pudieran corresponder por la aplicación del ANEXO 2 "PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DEL CUADRO TARIFARIO"), se le adicionará el valor correspondiente a la diferencia entre el valor ofertado para cada etapa, tal como está reflejado en el ANEXO VI – PLAN ECONOMICO FINANCIERO DE LA CONCESIÓN. Para la etapa 1 será la diferencia entre el valor de oferta de la etapa 1 y el valor de oferta de la etapa 0. Para la etapa 2 será la diferencia entre el valor de la oferta etapa 2 y el valor de la oferta etapa 1. En el modelo, esto se observa en la fila "AUMENTO DE TARIFA INVERSIONES DE PROFUNDIZACIÓN"*

*Por el valor declarado, se deduce que el oferente primero aplicó el salto de la tarifa y luego al resultado, el ajuste de fórmula polinómica. Este ajuste incide sobre la evolución de las tarifas a lo largo de la concesión. Independientemente de la diferencia en el año 3 (tres), al momento del salto de tarifa del año 6 también se detecta un ajuste que no se corresponde con la metodología establecida: el oferente declara una tarifa de 5,13 para el año 5 (cinco) y estipula la adición de 1,13 por la nueva etapa para el año 6 (seis), declarando una tarifa de 6,38. Sin embargo el resultado de la suma de 5,13 más la adición de 1,13 daría un valor de 6,26 USD.*

*A su vez, si se hubiera calculado el salto de la etapa 1 conforme a la metodología del pliego, arribando a 4,84, el valor correspondiente al año 6 (seis) aplicando las polinómicas declaradas y adicionando el salto de la etapa 2, arrojaría un valor de 6,22*

USD. Al aplicar esta metodología y resultando en menores tarifas, se generaría una disminución en los ingresos proyectados en torno a los 375 Millones de dólares en los 25 años del modelo, teniendo un efecto negativo en la TIR.

**Gráfico N° 14: Fórmula polinómica sobre tarifas**



## 2.2 Costos directos, otros costos y cuenta de resultados

Los costos directos asociados al dragado y balizamiento de la operación VNT presentados por DEME NV (DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV) totalizan un monto de 7.209,7 millones de dólares durante el plazo de la concesión, observándose una diferencia de 663,9 millones de dólares con respecto al PBC, equivalente a un 8,4% menos. Asimismo, el rubro “Otros costos” dentro de los cuales consideramos además los rubros declarados como “sistema de gestión de tráfico de buques y respuesta de derrames de petróleo” presenta una variación de 638,8 millones de dólares equivalentes a un 38,3%, más de los 1.668,2 millones del modelo de referencia.

La cuenta de pérdidas y ganancias presentada por DEME NV (DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV), arroja un EBITDA de 6.187,4 millones de dólares, reflejando una diferencia nominal de 1.533 millones de dólares equivalentes a 32,9 % con respecto de los 4.654,4 millones del modelo de referencia

En cuanto al EBIT, se observa un total para el periodo de concesión de 5.866,9 millones de dólares, con una diferencia nominal de 2.143,6 millones de dólares, equivalentes a un 57,6% más respecto al PBC.

Por último, frente al resultado final esperado después de impuestos, se observa un total para todo el periodo de 3.813,5 millones de dólares frente a los 2.420,1 del modelo de referencia, lo que significa una diferencia de 1.393,4 millones de dólares equivalentes a un 57,6% más.

**Tabla N°7: Cuenta de resultados en millones de dólares**

Concepto   DEME NV	Total	PBC	Dif en USD	%Var vs PGO
<b>EBITDA</b>	<b>6.187,4</b>	<b>4.654,4</b>	<b>1.533</b>	<b>32,9%</b>

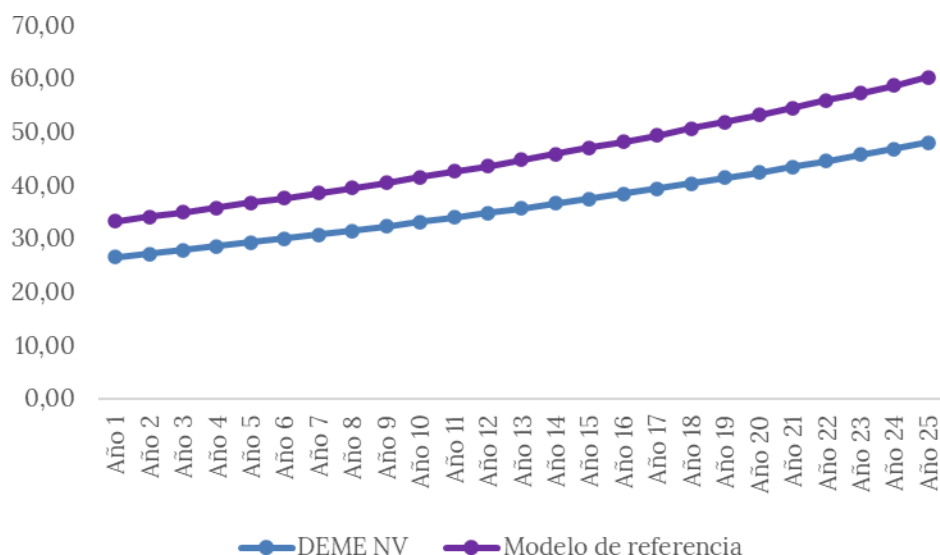
Concepto   DEME NV	Total	PBC	Dif en USD	%Var vs PGO
(-) Depreciaciones de Bienes de Uso	285,45	896,1	-610,65	-68%
(-) Amortizaciones de Bienes Intangibles	35	35,0	0	0
<b>EBIT</b>	<b>5.866,9</b>	<b>3.723,3</b>	<b>2.143,6</b>	<b>57,6%</b>
(-) Impuesto a las Ganancias	1.876,9	1.623,3	253,6	15,6%
<b>RESULTADO FINAL</b>	<b>3.813,5</b>	<b>2.420,1</b>	<b>1.393,4</b>	<b>57,6%</b>

(\*) Las diferencias que pudieran observarse entre los totales y la sumatoria de los componentes obedecen exclusivamente a redondeos de decimales acumulados a lo largo del período de proyección de 25 años.

#### Costo de balizamiento.

El mismo se puede observar en la línea correspondiente al balizamiento del modelo económico (folio 005862), tal como se refleja en el gráfico N°15 el oferente acusa menores costos anuales a lo largo de los 25 años.

**Gráfico N° 15: Total Opex Balizamiento en millones de dólares**



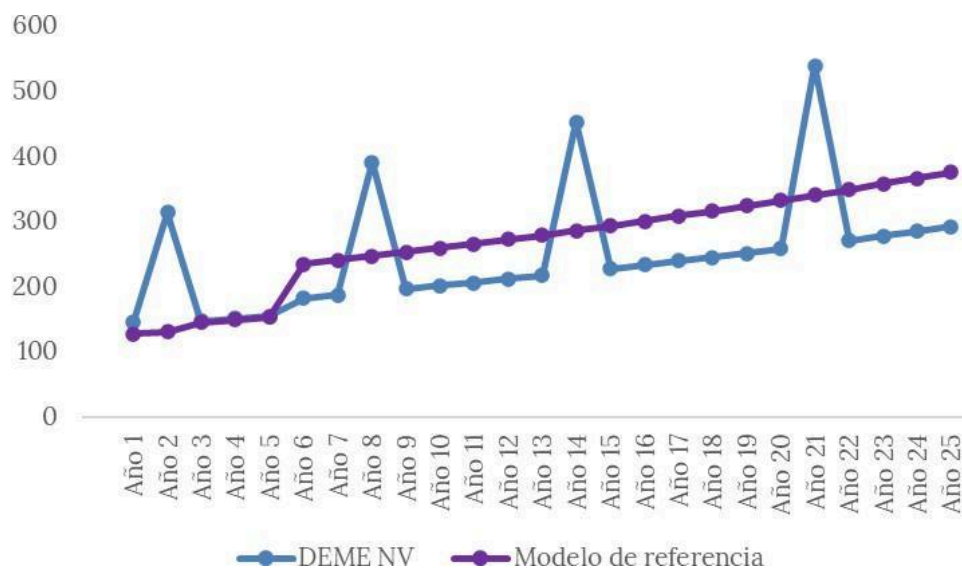
En total se proyecta un gasto de 910,3 millones de dólares, frente a 1.140,4 millones de dólares del modelo de referencia, significando una variación porcentual de – 20,2%, circunstancia que evidenciaría una mejora de costos en el mantenimiento del balizamiento con respecto al modelo de referencia, Cabe señalar que el modelo de referencia preveía una variación porcentual del 2,5% anual de los costos, observando que el oferente mantiene tal previsión, declarando una variación del 2,5% anual.

#### Costo de dragado

Con respecto al dragado de mantenimiento el oferente manifiesta un total de 6.299,3 millones de dólares contra los 6.733,1 millones de dólares del modelo de referencia, equivalentes a un –6,4%.

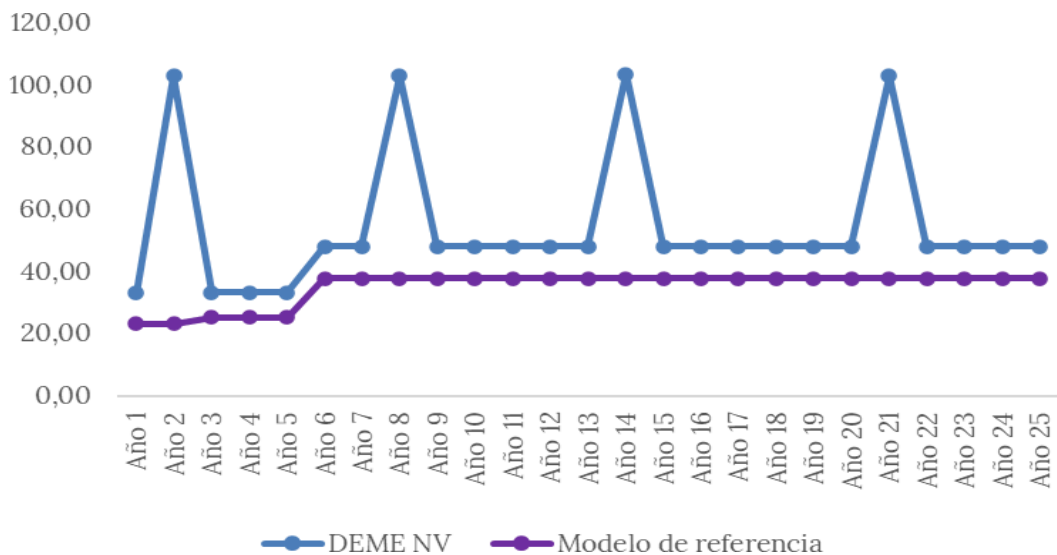
Como se observa en el gráfico N°16 el costo anual de dragado se ubica por debajo del modelo de referencia, salvo en los años 2, 8; 14 y 21 donde se manifiestan picos de dragado consecuencia de posibles “Niños”.

**Gráfico N° 16: Costo de dragado de mantenimiento en millones de dólares**



Presenta diferencias tanto en el precio del mtr3 de dragado el cual sería de 4,42 para el año 1 (-17% menos respecto de los 5,36 del modelo de referencia) y, como se verá en el gráfico N°17, en la cantidad de metros cúbicos a dragar.

**Gráfico N° 17: Mtrs3 a dragar**



*DEME NV (DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV) proyecta dragar un total de 1.366,4 Millones de mtr3 contra los 881,49 millones de mtr3 del modelo de referencia, modelando cuatro picos: en el año 2 (dos); 8 (ocho) año 14 (catorce) y año 21 (veintiuno), equivalentes a una variación porcentual de 55%.*

*Con relación a este punto, la Dirección de infraestructura y Desarrollo Portuario en su nota NO-2026-54089279-APN-DIYDP#AGP generó las siguientes observaciones:*

*“En relación con los volúmenes a dragar en el escenario medio expuestos en el folio 5866, se observa que los mismos no guardan relación con los volúmenes informados en su Plan de Trabajos a folio 3400 a 3442 (Sobre N°2). En particular, durante los años 2, 8, 14 y 21 el volumen se ve incrementado en más de 50 millones de metros cúbicos, que, según surge del cuadro a folio 5866, respondería a previsiones asociadas al efecto El Niño. Cabe mencionar que, a priori, dicho efecto parecería encontrarse sobreestimado, dado que, para el caso del año 2, el volumen triplica el correspondiente al escenario medio. No obstante, considerando que en la Memoria Técnica el Oferente no incluyó cálculos ni estimaciones de volúmenes asociados a ese fenómeno, no resulta posible verificar su exactitud.*

*En correspondencia con dichos volúmenes, si bien resultaría coherente que los gastos de dragado expuestos en el cuadro a folio 5862 se vean incrementados,*

*dicho incremento no encuentra respaldo en su Memoria Técnica, ya que no declara ese volumen ni una consecuente mayor cantidad de equipos involucrados.”*

#### *Otros costos de operación.*

*En relación con los otros costos de operación, se observan diferencias en la clasificación y presentación de la información respecto del modelo de referencia previsto en el PBC, lo que requiere efectuar determinadas reclasificaciones a efectos de posibilitar una adecuada comparación.*

*En particular, el concepto “Respuesta ante derrames de hidrocarburos”, que en el modelo de referencia se encontraba incluido dentro del rubro “Otros costos”, ha sido incorporado por el oferente dentro de los costos directos de operación. Asimismo, dentro de dicho grupo el oferente incorpora una partida denominada “Sistema de Gestión de Tráfico de Buques”, concepto que no posee una correspondencia directa con la estructura de costos prevista en el PBC.*

*Por otra parte, mientras que el modelo de referencia contempla partidas específicas para mantenimiento de puntos remotos, mantenimiento del sistema de pronóstico de niveles, mantenimiento del centro de monitoreo y monitoreo hidrometeorológico, la proyección presentada por el oferente no expone erogaciones individualizadas para dichos conceptos.*

*A efectos exclusivamente comparativos, se procedió a reclasificar los conceptos “Respuesta ante derrames de hidrocarburos” y “Sistema de Gestión de Tráfico de Buques” dentro del rubro “Otros costos.*

*Respecto del sistema de atención de derrames de hidrocarburos, el oferente proyecta erogaciones por USD 481,8 millones durante los 25 años de concesión, frente a los USD 239,50 millones contemplados en el modelo de referencia, lo que representa una diferencia superior al 101,1%.*

*En cuanto al concepto denominado “Sistema de Gestión de Tráfico de Buques”, el oferente proyecta un gasto total de USD 332,61 millones. Dado que dicho rubro no se encuentra previsto expresamente en la estructura del PBC y que, conforme surge*

*de la Nota NO-2026-54089279-APN-DIYDP#AGP del área de Infraestructura, tampoco se identifica bajo esa denominación en la propuesta técnica presentada, no resulta posible determinar con precisión los costos y actividades comprendidos dentro de dicha partida ni efectuar una comparación directa con el modelo de referencia.*

Sin perjuicio de ello, podría inferirse que dicho concepto engloba, total o parcialmente, actividades vinculadas al software de monitoreo y gestión, mantenimiento de puntos remotos, mantenimiento del sistema de pronóstico de niveles, mantenimiento del centro de monitoreo y monitoreo hidrometeorológico. No obstante, al no existir una apertura suficiente de la información, dicha vinculación no puede ser verificada. Cabe señalar que el modelo de referencia contempla para el conjunto de estos conceptos un total de USD 169,6 millones.

En línea con la mayor previsión de ingresos declarada por el oferente, las partidas correspondientes a la Tasa de Control y Fiscalización, el Fondo de Imprevistos y Contingencias y el Fondo de Inversiones en Seguridad presentan valores aproximadamente 10,7% superiores a los proyectados en el modelo de referencia. Asimismo, se verificó que los importes fueron calculados aplicando correctamente los porcentajes establecidos en el PBC, equivalentes al 2,00%, 1,50% y 2,50%, respectivamente.

Por su parte, los gastos administrativos muestran una reducción respecto del modelo de referencia, alcanzando un total proyectado de USD 324,90 millones, frente a los USD 407,40 millones contemplados en el PBC.

Como resultado del análisis efectuado, se observa que el total de "Otros costos" proyectado por el oferente asciende a USD 2.037,0 millones para el período concesional de 25 años, mientras que el modelo de referencia elaborado en el marco del PBC contempla USD 1.668,20 millones. Ello representa una diferencia nominal de USD 638,8 millones, equivalente a aproximadamente 38,2% por encima del valor de referencia.

**Tabla N° 8: Egresos de DEME NV (DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV) en millones de dólares**

<b>Egresos DEME NV</b>	<b>Total</b>	<b>PBC</b>	<b>Dif en USD</b>	<b>%Var vs PBC</b>
Costo de dragado	6.299,3	6.733,10	-433,24	-6,44%
Costo de balizamiento	910,3	1.140,40	-230,09	-20,18%
<b>Costos de la operación VNT</b>	<b>7209,6</b>	<b>7.873,60</b>	<b>-663,43</b>	<b>-8,43%</b>
Tasa control y fiscalización	314,1	283,9	30,2	10,64%
Fondo imprevistos y contingencias	235,6	212,9	22,7	10,66%
Sistema de atención de derrames de H.	481,8	239,5	242,3	101,17%
Gastos administrativos	324,9	407,4	-82,5	-20,25%

Mantenimiento de puntos remotos	-	100,1	-100,1	-100,00%
Mantenimiento de pronóstico de niveles	-	11,4	-11,4	-100,00%
Mantenimiento y eventuales de centro de monitoreo	-	4,2	-4,2	-100,00%
Monitoreo hidrometeorológico	-	30,6	-30,6	-100,00%

Egresos DEME NV	Total	PBC	Dif en USD	%Var vs PBC
Fondo de inversiones en seguridad	392,7	354,9	37,8	10,65%
Mantenimiento de software de monitoreo y gestión	332,6	23,3	309,3	1327,47%
Seguros (**)	62,9	-	62,9	100%
Otros costos (**)	162,4	-	162,4	100%
<b>Otros costos</b>	<b>2037,0</b>	<b>1.668,20</b>	<b>638,8</b>	<b>38,2%</b>
<b>Total</b>	<b>9.516,6</b>	<b>9.541,80</b>	<b>-25,2</b>	<b>-0,26</b>

(\*) Las diferencias que pudieran observarse entre los totales y la sumatoria de los componentes obedecen exclusivamente a redondeos de decimales acumulados a lo largo del período de proyección de 25 años. (\*\*) Conceptos no discriminados en el modelo.

### 2.3 Inversiones

La información sobre inversiones se puede observar en el cashflow presentado. Con respecto a la profundización, plantea una inversión de 179,2 millones de dólares a lo largo de 5 años. El resto de las inversiones las agrupa en “Sistema de gestión de tráfico de Buques”, no distinguiendo entre lo que sería hidrómetros, tecnificación y provisión para el balizamiento.

Dado que todas las inversiones se concentran en los primeros 5 años, se entiende que no contempla reposición de los bienes de capital al fin de su vida útil, tal como se observa luego en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Según Nota N° NO-2026-53476441-APN-DS#AGP, la Dirección de Sistemas, competente en la materia procedió a analizar la correlación de la documentación correspondiente al Sobre N° 3 con la propuesta presentada en el Sobre N° 2. En la nota, se menciona que “aspectos mencionados en su Memoria Técnica presentada en el Sobre N° 2 que podrían influir en el análisis económico financiero, así como también ciertas inconsistencias detectadas respecto a dicha Memoria”

*En ese sentido, el área técnica sostiene que:*

*“En relación con las fases del proyecto descritas en el folio 4569, se describe que entre los años 11 a 15 se realizará una “renovación completa del equipamiento, actualización tecnológica y ampliación y actualización de la capacidad tecnológica”.*

*Asimismo, en el folio 4104, particularmente en el punto 1.7 Ingeniería e innovación del valor añadido, se declara que más allá de los requisitos de servicio obligatorios especificados en la licitación, con el fin de alcanzar la excelencia operativa y la evolución tecnológica a lo largo de la vigencia de la concesión, el concesionario se compromete a aportar valor añadido mediante innovaciones tecnológicas específicas y mejoras operativas.*

*Estas propuestas se organizan en dos categorías de soluciones de ingeniería de valor:*

- Corto plazo*
- Medio y largo plazo*

*Las soluciones de ingeniería de valor a corto plazo identificadas son mejoras fácilmente implementables que el concesionario proporcionará, como parte de la prestación del servicio básico, demostrando su compromiso con la excelencia operativa y la transparencia desde el principio.*

*Las soluciones a medio y largo plazo son conjuntos de innovaciones identificadas de forma preliminar, que incluyen cambios tecnológicos importantes, como la solución integrada, los sistemas mejorados con inteligencia artificial, el modelado de gemelos digitales y los procesos basados en cadenas de bloques.*

*Sin embargo y contradictoriamente, en el modelo que describe el flujo económico financiero del sobre 3, se detalla que la inversión se corta por completo en el año 5, al dejar el ítem del Sistema de Gestión de Tráfico en cero desde el año 6 hasta el año 25 asumiendo un escenario estático sin prever fondos para el recambio tecnológico profundo (hardware de radares, sensores meteorológicos, estaciones AIS, etc) que inevitablemente sufrirán obsolescencia en un ciclo de un cuarto de siglo”.*

*El área técnica interviniente observa que las inversiones, en el plan de trabajo, prevén una “renovación completa del equipamiento, actualización tecnológica y ampliación y*

*actualización de la capacidad tecnológica” mientras que, en el PEF, no se sustenta dicha previsión. La falta de sustento no sería por diferencias nominales, sino por ausencia total de erogaciones a tal fin. lo cual también se ve reflejado en el monto de amortizaciones presentados en el PEF.*

*Las inversiones en hidrómetros, tecnificación y provisión para el balizamiento no pueden ser identificadas al detalle en base a la información presentada por el oferente.*

#### *Profundización:*

*En su cashflow manifiesta inversiones de profundización para las etapas 1 y 2 por un total de 179,27 millones de USD, un 75,6% menos que las proyectadas en el modelo de referencia. Al respecto, la Dirección de infraestructura y Desarrollo Portuario en su nota NO-2026-54089279-APN-DIYDP#AGP, manifiesta lo siguiente:*

*“Por otro lado, se observa que en la Memoria Técnica se adoptan volúmenes de profundización para las Etapas 1 y 2 relativamente bajos. Asimismo, la tabla presentada correspondiente a la producción de la Etapa 1 considera concentraciones de cántara inusualmente elevadas, mientras que para la Etapa 2 la planilla presenta errores de tipeo. En conjunto, ello podría derivar, a priori, en una subestimación de los costos de profundización.*

*Asimismo, se observa que el hecho de que los costos asociados al mantenimiento de los pozos del Mitre no se encuentren contemplados en la propuesta económica resulta consistente con la propuesta técnica presentada, dado que, conforme a esta última, DEME (DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV) no considera conveniente mantener dichos pozos, lo que eventualmente podría traducirse en menores costos en ese aspecto.”*

*Con relación al resto de las inversiones, tal como manifiesta la Dirección de infraestructura y Desarrollo Portuario en su nota NO-2026-54089279-APN-DIYDP#AGP, no resulta posible determinar precisamente donde encuadra las inversiones en hidrómetros, tecnificación y provisión para balizamiento:*

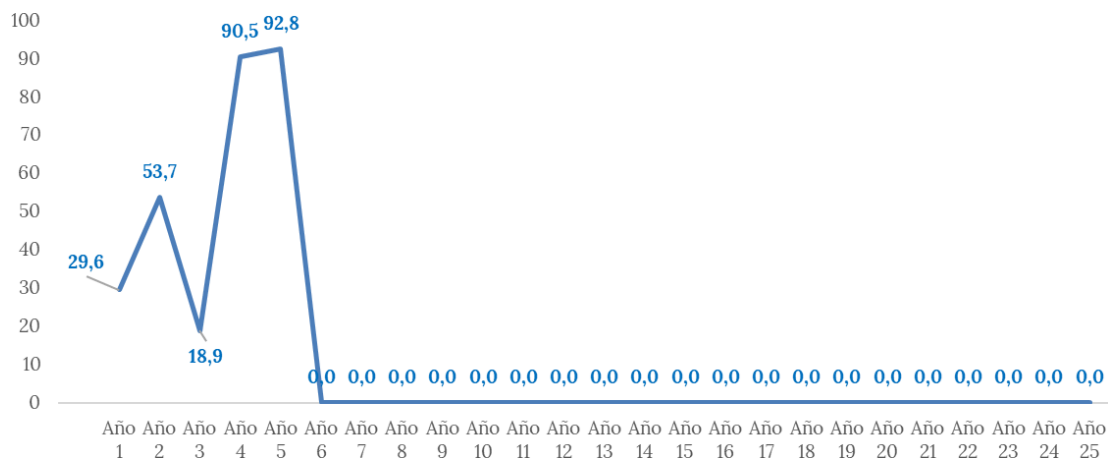
*“Por último, no resulta posible identificar en qué fila de la tabla obrante a folio 5862 fueron consideradas las inversiones destinadas al recambio de materiales de balizamiento, incorporadas al plan de trabajos a folios 3441 y 3442, tales como la “sustitución de todas las boyas metálicas” ( jun26 a jun36), “segunda sustitución de todas las boyas metálicas” -lo cual no se alinea a lo establecido en el PBYC- ( jun36 a jun51), “sustitución de la iluminación” ( jun26 a jun36), “segunda sustitución de la iluminación” ( jun36 a jun44), “tercera sustitución de la*

iluminación” ( jun44 a jun51) y la “renovación/actualización técnica del sistema SiMon existente” ( jun31 a jun51). Tampoco resulta posible determinar el alcance de las filas identificadas como “Sistema de Gestión de Tráfico de Buques”, ya que en su Memoria Técnica no existe definición del mismo.”

Solo a fines de volver comparable el documento presentado con respecto al modelo de referencia, es que se consideró como inversiones también a los rubros “Estudios”, “Obra de Profundización etapas 1 y 2”, “Sistema de gestión del tráfico de buques”, “Respuesta a derrames de petróleo” que figuran en el cashflow. Estas inversiones en su conjunto sumarían 106,28 millones, un 61,3% menos que el resto de las inversiones en el modelo de referencia.

Como se observa en el Gráfico N°18, el nivel de inversiones se concentra en los primeros años, siendo nulo del año 6 (seis) al 25 (veinticinco).

**Gráfico N° 18: Total inversión VNT**



### 2.3 Amortizaciones y depreciaciones

Se observa también, que el nivel de depreciaciones dista de lo reflejado en el PBC. Para el caso de las depreciaciones de bienes de uso, la diferencia es de 610,65 millones de dólares, equivalentes a -68%; esto significaría que el oferente proyectaría menores inversiones en bienes de uso depreciables que las reflejadas en el PBC, ello se evidenciaría con la ausencia del documento Anexo de inversiones requerida para el análisis de tal fin.

Cabe señalar que, para el caso de activos intangibles, la diferencia es cero. El PBC preveía inversiones por 35 millones de dólares, siendo que el oferente propone también 35 millones de dólares, equivalentes a un 0% más por sobre el PBC.

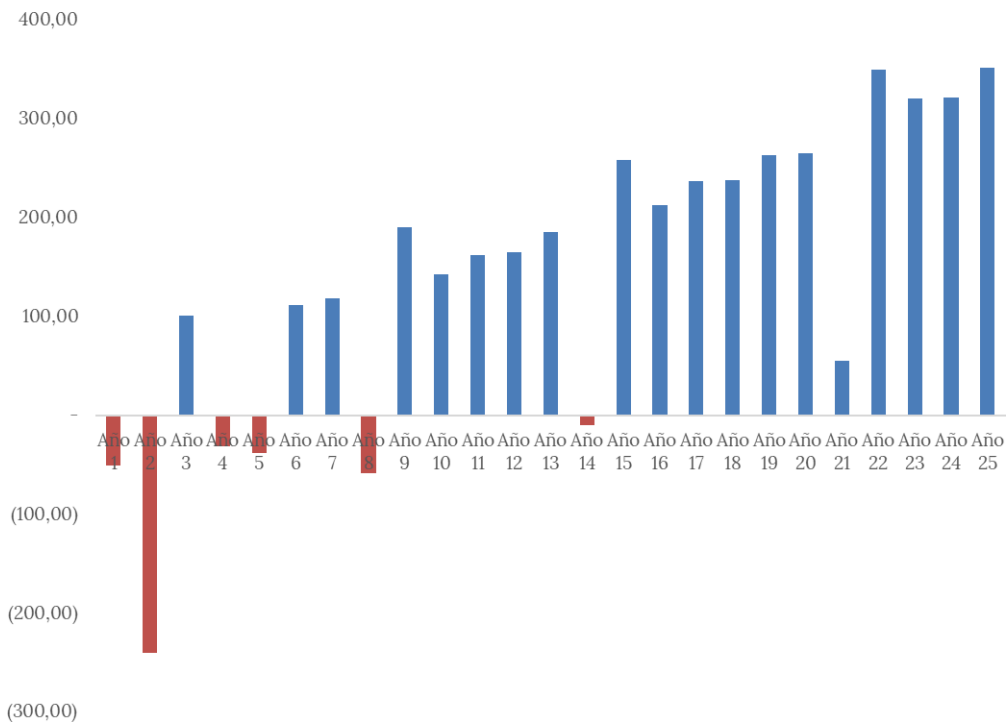
## 2.4 Resultado y TIR

Analizado el modelo económico-financiero presentado, corresponde efectuar el análisis del flujo de fondos utilizado como base para el cálculo de la Tasa Interna de Retorno (TIR).

En tal sentido, se observa que el flujo proyecta resultados negativos hasta el quinto año de la concesión, con excepción del año 3 (tres), situación que resultaría consistente con el período de mayor intensidad de inversiones previsto en el modelo.

Asimismo, posteriormente se verifican nuevos períodos de flujo negativo en los años 8 (ocho) y 14 (catorce), los cuales se encontrarían asociados a etapas de mayores erogaciones en dragado.

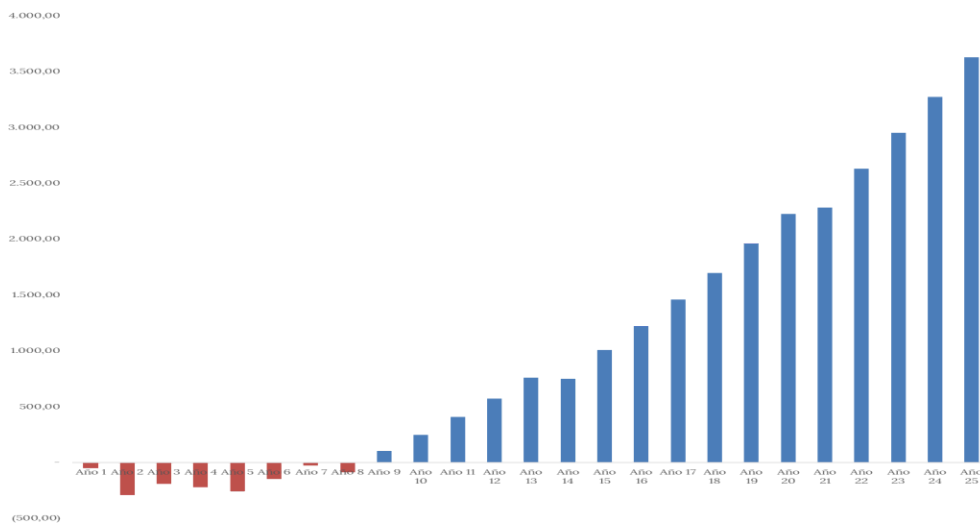
**Gráfico N° 19: FCFF (Free Cashfiow for the Firm) en millones de dólares**



En términos acumulados, se observa que el oferente proyecta un flujo negativo acumulado hasta el año 8 (ocho) de la concesión, concentrándose durante dicha etapa los principales desembolsos asociados al desarrollo e implementación del proyecto.

Asimismo, el modelo prevé la consolidación de flujos acumulados positivos a partir del año 9 (nueve), evidenciando una recuperación gradual de las inversiones efectuadas durante las etapas iniciales de la concesión.

**Gráfico N°20: FCFA (Free Cashfiow Acumulado) en millones de dólares**



**Tabla N°9: Flujo de Fondos DEME NV en millones de dólares**

<b>Flujo de Fondos</b>	<b>Total</b>	<b>PBC</b>	<b>Dif en USD</b>	<b>%Var vs PBC</b>
<b>EBITDA (Resultado operativo de la explotación del proyecto)</b>	<b>4.134</b>	<b>3.351,3</b>	<b>782,70</b>	<b>23,4%</b>
(-) Inversiones proyectadas (CAPEX)	-286	-986,9	700,9	-71,0%
(-) Costo de IVA – créditos fiscales (ley 26.453)	-95	-1.516,4	1.421,40	-93,7%
(-) 67% pérdida Impuesto a débitos y créditos	-126	-105,6	-20,5	19,4%
(-/+) Pago de deuda Dragador Anterior	-35	-35	0	0,0%
(-/+) Inmovilización en Capital de Trabajo	0	1,7	*	0,0%
<b>FCFF (free cashflow para la firma) (USD MILL)</b>	<b>3.626,97</b>	<b>709,1</b>	<b>2882,97</b>	<b>387,5%</b>
<b>Free Cash Flow Acumulado</b>	<b>3.627,0</b>	<b>709,1</b>	<b>709,1</b>	<b>411,5%</b>

(\*) Las diferencias que pudieran observarse entre los totales y la sumatoria de los componentes obedecen exclusivamente a redondeos de decimales acumulados a lo largo del período de proyección de 25 años.

Respecto del flujo económico-financiero presentado por DEME (DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV), se observa que el oferente incorporó dentro de su modelo de proyección los principales conceptos que impactan sobre la generación y disponibilidad de fondos de la concesión, contemplando Estudios; Obra de Profundización etapas 1 y 2; Sistema de gestión del tráfico de buques; Respuesta a derrames de petróleo; Movimientos IVA; Impuesto sobre las transacciones financieras y Regularización de activos de capital. De la información provista, se observa que el oferente declara una TIR de 22,08%.

Es importante señalar que, del análisis efectuado, se observa una diferencia relevante

*entre los valores considerados por DEME NV (DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV) y las estimaciones efectuadas en el pliego respecto del tratamiento del IVA vinculado a las inversiones y gastos operativos de la concesión.*

*En efecto, del análisis surge que el oferente habría estimado un impacto total asociado a dicho concepto del orden de 95,16 millones de dólares para el período concesional de 25 años, mientras que, de acuerdo con las previsiones contenidas en el Pliego y la normativa tributaria aplicable, dicho impacto ascendería aproximadamente a 1.516 millones de dólares.*

*Ello representa una diferencia aproximada del -93,7%, lo que evidencia una divergencia sustancial entre los valores proyectados por el oferente y aquellos que surgirían de la aplicación de la normativa vigente.*

*En tal sentido, cabe recordar que el Pliego establecía expresamente la necesidad de considerar el tratamiento previsto en el artículo 23 de la Ley de Impuesto al Valor Agregado, el cual dispone que las obras, locaciones y prestaciones de servicios realizadas sobre inmueble ajeno se encuentran alcanzadas por el gravamen, con el tope de la aplicación del artículo 1° de la Ley N° 26.453, mediante la cual se estableció que, en las concesiones de obra pública vinculadas al dragado, señalización y mantenimiento de vías navegables, el débito fiscal correspondiente se considera cancelado mediante los créditos fiscales facturados al concesionario por las adquisiciones, locaciones y prestaciones gravadas vinculadas a la actividad concesionada.*

*En consecuencia, si bien el régimen previsto por la Ley N° 26.453 reconoce un tratamiento específico para este tipo de concesiones, del análisis efectuado se desprende que la incidencia económica y financiera del IVA considerada por el oferente resultaría significativamente inferior a la que surgiría de la aplicación integral de las previsiones establecidas en el Pliego y la normativa tributaria aplicable durante el plazo total de la concesión.*

*Con respecto al Free cashflow acumulado se observa que la firma no incluyó en la suma el pago inicial de 35 Millones de dólares; asimismo, también se observa que no sería incluido en el año 0 (cero), el coeficiente correspondiente al impuesto a los débitos y créditos para ese mismo pago inicial.*

### **Consideraciones finales**

*Sin perjuicio de las consideraciones efectuadas precedentemente, corresponde señalar que las proyecciones económicas, financieras, tributarias y operativas*

*incorporadas en las ofertas responden a estimaciones, metodologías y criterios propios del oferente, elaborados bajo su exclusiva responsabilidad y en el marco del riesgo empresario inherente al régimen concesional objeto de la presente licitación.*

*En consecuencia, el análisis efectuado por esta instancia técnica se limita a verificar la consistencia y adecuación de la información presentada respecto de las exigencias previstas en el Pliego y documentación licitatoria aplicable, sin que ello implique convalidación absoluta de las proyecciones formuladas ni garantía respecto de su efectiva materialización durante la ejecución contractual.*

*En comparación al modelo de referencia, Jan de Nul/Servimagnus presentan un 10,3% más de ingresos por una mayor previsión de tráfico, pero considerando una menor evolución de la tarifa por ajustes de formula polinómica. En cuanto a los costos, presenta menores montos proyectados de balizamiento, pero mayores en el dragado de mantenimiento debido a una mayor previsión de mtrs3. A su vez estima una variación de la evolución de los costos por inflación del 2% contra los 2,5% del modelo de referencia. La previsión de gasto vinculada a otros costos es un 6,6% mayor. Finalmente, su previsión de inversiones en profundización es un 17,5% menor mientras que para el resto de las inversiones considera montos similares.*

*De cumplirse las proyecciones vinculadas a los ingresos, costos e inversiones, la TIR calculada por esta instancia en base al cashflow (ya que el oferente no la detalló en la documentación) sería de 9,7%, la cual se alinearía a su costo promedio ponderado de capital presentado, lo cual significa que el negocio tendría la rentabilidad suficiente para solventar el costo de oportunidad y de financiamiento manifestado.*

*Por su parte, la oferta de DEME (DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV), en comparación al modelo de referencia presenta un 10,6% más de ingresos por una mayor previsión de tráfico, con una evolución de la tarifa por ajustes de formula polinómica similar. En cuanto a los costos, presenta menores montos proyectados en balizamiento y en dragado, aun con una mayor previsión de mtrs3 a dragar. A su vez estima una variación de costos de 2,5% al igual que el modelo de referencia. Con respecto a la previsión de gasto vinculada a otros costos esta resultaría un 38,2% mayor. Finalmente, su previsión de inversiones en profundización es un 75.6% menor a la proyectada, mientras que el resto de las inversiones son un 61% menor.*

*De cumplirse las proyecciones vinculadas a los ingresos, costos e inversiones, el oferente obtendría una TIR 22,08%. Si bien manifiesta una TIR considerablemente más elevada que la del modelo de referencia, situación que sugeriría teóricamente una*

mayor capacidad de absorber desvíos negativos de las variables proyectadas, cabe mencionar que del análisis integral efectuado sobre el modelo económico- financiero presentado, se detectaron diversos hallazgos, inconsistencias y diferencias metodológicas respecto del modelo de referencia elaborado por esta Agencia, los cuales podrían impactar sobre la rentabilidad efectivamente proyectada. En particular, se observaron diferencias relevantes vinculadas a las previsiones de tráfico y distribución de ingresos por tramos; inconsistencias internas dentro Plan Económico Financiero; ausencia de determinados impactos considerados en el modelo de referencia, tales como la bonificación aplicable a cruceros y el efecto asociado al cobro parcial de la tarifa CARP. Asimismo, se advierten diferencias significativas respecto de las previsiones vinculadas al tratamiento del IVA asociado a las inversiones y gastos operativos de la concesión, así como en la composición y exposición de determinados costos operativos y de mantenimiento. En consecuencia, si bien el oferente declara una TIR del 22,08%, corresponde señalar que las observaciones e inconsistencias detectadas podrían incidir **significativamente** sobre dicha rentabilidad proyectada.

Más allá de las observaciones realizadas sobre las ofertas, el artículo 30 del pliego evalúa la admisibilidad y el puntaje solamente con relación a las tarifas ofertadas en cada etapa. En este sentido, se observa que ambos oferentes presentaron tarifas dentro del rango establecido, siendo estas las mínimas posibles: 3,80; 4,65 y 5,78. Al aplicar las fórmulas de puntaje para cada etapa, se arriba a que ambos oferentes obtendrían 120 puntos.”

En consecuencia, del análisis efectuado se obtiene los siguientes resultados:

OFERENTE	ORDEN DE MÉRITO	PUNTAJE TECNICO	PUNTAJE ECONÓMICO	PUNTAJE FINAL
JAN DE NUL- SERVIMAGNUS	1°	66,20	120	<b>186.2</b>
DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV	2°	42,14	120	<b>162.14</b>

#### **IV - SOBRE ANEXO II - DRAGADO EN ACCESO A PUERTOS**

A continuación, se expone cuadro comparativo elaborado sobre la base de las cotizaciones presentadas por las firmas JAN DE NUL NV - SERVIMAGNUS S.A. y DEME (DREDGING, ENVIRONMENTAL &

MARINE ENGINEERING NV) para los distintos tramos de dragado de acceso a puertos previstos en el ANEXO II – Trabajos Complementarios, con el objeto de visualizar comparativamente los valores unitarios ofertados por cada empresa para cada uno de los renglones comprendidos.

Cabe destacar que dichas cotizaciones fueron requeridas en cumplimiento de lo establecido en el punto 4) “Por planilla separada y no vinculante se deberá cotizar el servicio de dragado en acceso a puertos según ANEXO II – Trabajos Complementarios”, motivo por el cual su presentación reviste carácter meramente informativo y no vinculante.

En consecuencia, los valores aquí expuestos tienen exclusivamente fines comparativos y de análisis referencial, no integran la oferta económica evaluable correspondiente al objeto principal de la licitación, ni producen efectos sobre la determinación de la oferta más conveniente, la adjudicación o las obligaciones contractuales derivadas del procedimiento en curso.

Renglón	Descripción	Jan de Nul / Servimagnus (USD/m3)	DEME (USD/m3)
1.1	Canal Punta Indio	6,5	2,61
1.2	Canal Intermedio	6,5	1,9
1.3	Paso Banco Chico	6,5	2,56
1.4	Rada Exterior	6,5	2,36
1.5	Canal Brown	6,5	3,11
1.6	Canal Ing. Emilio Mitre	6,5	12,79
1.7	Río Paraná de las Palmas	6,5	4,07
1.8	Río Paraná	6,5	6,44

## **V- CONCLUSIÓN DE LA EVALUACIÓN**

Por lo expuesto y en función de lo establecido en el artículo 30 del Pliego de Bases y Condiciones se establece el puntaje total obtenido por cada oferente, en virtud del análisis de las Etapas N° 1, 2 y 3:

- 1) Otorgar el primer lugar en el orden de mérito a la firma JAN DE NUL N.V. Y SERVIMAGNUS S.A. (CUIT 30717268640) con una puntuación total de CIENTO OCHENTA Y SEIS CON 20/100 (186,2) puntos.
- 2) Otorgar en segundo lugar en el orden de mérito a la firma DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV (CUIT 20206170108) con una puntuación total de CIENTO SESENTA Y DOS CON 14/100 (162,14) puntos.

Con sustento en las consideraciones anteriormente vertidas, en uso de las facultades conferidas por la Resolución 67 del 18 de diciembre de 2025 de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, de

conformidad con lo establecido en el artículo 31 del Pliego de Bases y Condiciones y a efectos de proporcionar las herramientas necesarias que servirán como fundamento para la suscripción del pertinente acto administrativo de adjudicación y atento a la evaluación que precede, esta Comisión Evaluadora de Ofertas concluye por unanimidad de sus miembros lo siguiente:

- 1) Recomendar la adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1, Proceso N° 508-0002-LPU25 a la oferta presentada por JAN DE NUL N.V. Y SERVIMAGNUS S.A. (CUIT 30717268640) por resultar la más conveniente en términos técnicos y económicos a lo solicitado, en un todo de acuerdo con el Pliego de Bases y Condiciones y Especificaciones Técnicas que rigen la presente Licitación Pública.
- 2) Determinar el segundo lugar en el orden de mérito a la oferta presentada por DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING NV (CUIT 20206170108).
- 3) Rechazar la oferta de DTA ENGENHARIA LTDA (CUIT 30718833481) por no cumplir con los requisitos establecidos en el Pliego de Bases y Condiciones Particulares de acuerdo a lo expresado en el Acta N° de Evaluación de Ofertas (IF-2026-35609039-APN-GCLYA#ANPYN e IF-2026-36277707-APN-GC#ANPYN), aprobado por Resolución N° 21/2026 de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación

#### ***VI- PUBLICACIÓN Y PLAZO DE IMPUGNACIÓN.***

El presente dictamen será notificado a través del sistema CONTRAT.AR y publicado conforme a la normativa vigente, otorgándole un plazo dentro de los siete (7) días corridos posteriores a su notificación para la presentación de observaciones o impugnaciones, en caso de corresponder, en concordancia con el artículo 32 del Pliego de Bases y Condiciones.

Se da por finalizado el acto, firmando los presentes en prueba de conformidad.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
Año de la Grandeza Argentina

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Acta Importada de Firma Conjunta**

**Número:**

**Referencia:** Dictamen de Preadjudicación .-

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 47 página/s.