

ANT.: Asociación entre Puertos y Logística S.A. y CMA CGM S.A. Rol FNE F189-2019.

MAT.: Informe de aprobación.

Santiago, 20 JUN 2019

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO
DE : JEFE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

De conformidad con lo establecido en el Título IV "De las Operaciones de Concentración" del Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2004, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N°211 de 1973, y sus respectivas modificaciones ("DL 211"), presento a usted el siguiente informe ("**Informe**") relativo a la operación de concentración del Antecedente ("**Operación**"), recomendando la aprobación de la misma de forma pura y simple, en virtud de las razones que a continuación se exponen.

I. ANTECEDENTES

a. Investigación

1. Con fecha 27 de marzo de 2019, Correlativo de Ingreso N°01505-19, los apoderados de Puertos y Logística S.A. ("**P&L**") y CMA CGM S.A. ("**CMA CGM**") y, junto a P&L, las "**Partes**", notificaron ("**Notificación**") a la Fiscalía Nacional Económica ("**FNE**" o "**Fiscalía**") la operación de concentración relativa la constitución de un *joint venture* que tendrá como objeto el desarrollo de un terminal de contenedores ubicado en la Región de Valparaíso ("**Operación**").
2. Así, una vez complementada la Notificación con fecha 25 de abril de 2019, mediante correlativo de ingreso N°01912-19, en los términos establecidos por medio de la resolución dictada por esta Fiscalía con fecha 10 de abril de 2019, se ordenó el inicio de la investigación, en conformidad con lo dispuesto en el Título IV del DL 211, bajo el Rol FNE F189-2019 ("**Investigación**").

b. Partes de la Operación

3. P&L es una sociedad constituida bajo las leyes de la República de Chile, filial de DP World Holding UK Ltd., que a su vez es una sociedad filial de DP World Plc., holding activo a nivel mundial en el mercado portuario. Las inversiones principales de P&L se relacionan con Puerto Central S.A. ("**PCE**"), sociedad concesionaria del frente de atraque Costanera Espigón del puerto de San Antonio; y Puerto Lirquén S.A., sociedad propietaria de Bahía de Concepción, puerto privado ubicado en la Región del Biobío. De acuerdo a los antecedentes tenidos a la vista por esta División, DP World Plc. no desarrolla actualmente actividades económicas en Chile, adicionales a las que se relacionan con P&L.
4. En particular, cabe señalar que la concesión de PCE fue otorgada por la Empresa Portuaria de San Antonio, a través de un contrato celebrado el año 2011 con vigencia hasta el año 2031. La principal función de PCE es la transferencia de carga,

representando al año 2018, un 19% del total de los TEUS¹ movilizados de la Región de Valparaíso²⁻³. Adicionalmente, PCE presta servicios especiales dentro de las instalaciones del frente de atraque a los usuarios del mismo.

5. Por su parte, CMA CGM es una sociedad constituida bajo las leyes de la República de Francia, activa a nivel mundial en el mercado naviero. CMA CGM es propietaria indirecta de CMA CGM Chile S.A., sociedad filial que actúa en Chile como agente general de la primera, en virtud de los artículos 917, inciso primero, y 921 del Código de Comercio⁴. A nivel nacional, CMA CGM tiene como principal actividad económica el transporte marítimo de carga, de manera regular, siguiendo distintas rutas comerciales con origen o destino en puertos chilenos.
6. De acuerdo a información proporcionada en el marco de esta investigación, CMA CGM representa el [0-10]% de los TEUS movilizados durante el año 2018 a nivel nacional, siendo la quinta empresa naviera en términos de contenedores movilizados durante ese año. Particularmente en la Región de Valparaíso, dicha naviera representa el [0-10]% de los TEUS movilizados durante el año 2018⁵.

c. Descripción de la Operación

7. De acuerdo con lo indicado por las Partes en la Notificación, la Operación se refiere a la asociación de P&L con CMA CGM para la creación de un *joint venture* (en adelante, "SPV"), cuyo fin sería prestar servicios de depósito de contenedores en la Región de Valparaíso. La Operación sería de aquellas contempladas en la letra c) del Artículo 47 del DL 211⁶.
8. De acuerdo a lo informado por las Partes en la Notificación, la Operación tendría como objetivo el desarrollo conjunto de un depósito de contenedores de [0-10] hectáreas, ubicadas a 11 kilómetros del puerto de San Antonio⁷⁻⁸. Dentro de los servicios que prestaría este depósito, es posible distinguir las actividades referidas a: (i) almacenaje

¹ Corresponde a la unidad de medida estándar para contenedores, que significa capacidad de carga de los contenedores normalizada a 20 pies de largo, 8 pies de anchos y 8,5 pies de alto, lo que equivale a 38,5 metros cúbicos.

² Respectivamente, los otros concesionarios de frentes de atraque de la Región de Valparaíso, San Antonio Terminal Internacional S.A. ("STI") y Terminal Portuario Sur de Valparaíso S.A. ("TPS") movilizaron 41,9% y el 39,1% de los TEUS en esta región.

³ Sobre este punto es importante considerar que, como consecuencia de la decisión de la Comisión Europea en el caso M.8330 de aprobar la adquisición de Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG ("HSDG") por parte de Maersk Line A/S ("Maersk") sujeta a una serie de condiciones, tuvo lugar una serie de cambios en lo que se refiere al mercado de transporte marítimo de carga. Particularmente relevante para los efectos del análisis de la Operación, es la obligación de HSDG de poner fin a su participación en los consorcios Eurosal 1 y 2. Estos servicios, que actualmente están integrados en el servicio Eurosal XL, dejarán de utilizar TPS como frente de atraque en la zona central de Chile, optando por recalar en su lugar en PCE a partir de julio de 2019. Lo anterior modificará los volúmenes de carga movilizada en contenedores en ambos puertos. De este modo, se estima que PCE representaría un [40-50]% de los TEUS movilizados en la Región de Valparaíso, mientras que TPS movilizaría alrededor de un [10-20]%. Al respecto, véase: <https://portalportuario.cl/cma-cgm-anuncia-adicion-de-puertos-de-san-antonio-y-caucedo-al-eurosal-xl/>. Véase **Nota Confidencial N°[1]**. En adelante, los números puestos entre corchetes ("[...]") remiten a información con el carácter de confidencial, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 39 letra a) del DL 211, disponible en el Anexo Confidencial de este informe. Véase el documento Ventas Mensuales 2018 CMA en Chile, aportado como anexo al Complemento de la Notificación.

⁴ Véase Complemento de la Notificación, p. 6.

⁵ Véase **Nota Confidencial N°[2]**. Participación calculada a partir de respuesta de oficio Ord.1046-19, acompañada con fecha 24 de mayo de 2019, mediante correlativo de ingreso N°02433-19, referida a la cantidad de TEUS movilizados por CMA CGM, e información pública respecto de los TEUS movilizados en la Región de Valparaíso, presente en la Memoria Anual 2018 de la Empresa Portuaria de San Antonio.

⁶ Las Partes acordaron constituir una nueva entidad en la que P&L y CMA CGM compartirán propiedad. Véase **Nota Confidencial N°[3]**.

⁷ Véase **Nota confidencial N°[4]**.

⁸ Véase **Nota confidencial N°[5]**.

y reparación de contenedores vacíos; (ii) estaciones de contenedores para consolidación, desconsolidación de carga y otros servicios asociados⁹ ("CFS"); y (iii) depósitos extraportuarios.

II. INDUSTRIA

9. Tal como se señaló en el apartado anterior, las Partes se encontrarían activas en los segmentos de (i) transporte naviero de carga (CMA CGM), (ii) administración de terminales portuarios (P&L, a través de PCE para el caso de San Antonio) y, como consecuencia de la eventual materialización de la Operación, en (iii) depósito de contenedores (SPV). Es por ello que a continuación se presentan las principales características de dichos segmentos, siguiendo el recorrido que realiza el contenedor desde su ingreso a los puertos chilenos hasta su salida hacia los destinos de exportación.
10. Respecto al segmento naviero, esta Fiscalía ha señalado en oportunidades anteriores que las navieras o armadores son las encargadas del transporte de carga vía marítima siguiendo distintas rutas comerciales con origen o destino en puertos chilenos¹⁰. Estos servicios pueden presentar distintas características, por ejemplo, el tipo de itinerarios que ofrecen, pudiendo ser servicios regulares con salidas y recaladas en puertos específicos, conforme a un recorrido prefijado (servicios de línea) o bien servicios esporádicos sin itinerario prefijado (*spot*). El tipo de carga transportada puede ser contenerizada, a granel o fraccionada¹¹. En el mercado chileno, además de CMA CGM, existe una variedad de actores en el transporte marítimo de carga en contenedores, siendo Maersk, Mediterranean Shipping Company (Chile) S.A. ("MSC") y Hapag Lloyd AG ("Hapag Lloyd"), los más relevantes.
11. Luego de que la carga es transportada por las navieras hasta las costas chilenas, ésta debe ser transferida al territorio nacional a través de terminales portuarios, los cuales se encuentran regulados por la Ley N°19.542 de 1997 ("**Ley de Puertos**"), sus respectivos contratos de concesión, y los pronunciamientos correspondientes del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia ("**TDLC**") o la extinta Comisión Preventiva Central¹²⁻¹³.
12. Una vez que arriban los contenedores llenos al puerto, éstos deben ser retirados por los consignatarios, que también tienen la opción de realizar los trámites aduaneros respecto de su carga en el mismo puerto para posteriormente retirarla. En estos casos, el procedimiento de internación del producto al país tiene lugar en las oficinas aduaneras del mismo puerto en que la carga es retirada. Posteriormente, en el caso de consignatarios que sean propietarios de la carga y decidan retirar los contenedores, pueden optar por llevarlos directamente a sus dependencias. Una vez descargados, el consignatario debe devolver los contenedores vacíos a los depósitos indicados por la empresa naviera.

⁹ Según el Manual de Servicios de STI, las actividades de consolidación de carga comprenden el conjunto de actividades que se realizan para llenar un contenedor, acomodar la carga en su interior y sellarlo, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios. Por su parte, la actividad de desconsolidación incluye el conjunto de actividades consistente en la apertura del sello y puertas de un contenedor y el vaciado de su contenido, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios.

¹⁰ Véase, en este sentido, los informes de las investigaciones Rol FNE F27-2014, Rol FNE F82-2017 y Rol FNE F135-2018.

¹¹ Véase, la Investigación Rol FNE F135-2018.

¹² Anteriormente las empresas portuarias debían consultar sobre las licitaciones de frentes de atraque a la Comisión Preventiva Central.

¹³ Cabe señalar que la regulación aplicable al procedimiento de licitación del frente de atraque Costanera-Espigón, que fue posteriormente adjudicado a PCE, corresponde al Informe N°6/2009 del TDLC.

13. También existe la opción de utilizar depósitos ubicados fuera del recinto portuario para almacenar contenedores llenos y decidir posteriormente el momento en que su contenido será internado al país para ser retirado por los dueños de la carga. En estos casos, los servicios aduaneros son prestados en depósitos extraportuarios, que deben estar autorizados por el Director del Servicio de Aduanas, quien fiscaliza la satisfacción de requerimientos de seguridad, estándares de servicio, así como de existencia de oficinas en el depósito para el personal de aduanas¹⁴. Algunas empresas propietarias de depósitos extraportuarios que han sido autorizadas por el Servicio Nacional de Aduanas, incluyen a: Sitrans Limitada ("**Sitrans**"), SAAM S.A. ("**SAAM**"), Puerto Colombo S.A. ("**Colombo**"), Containers Operators S.A. ("**Contopsa**"), Seaport S.A. y Terquim S.A.
14. Luego de internada la carga, los propietarios de la misma, o los *freight forwarders*¹⁵ según sea el caso, pueden contratar servicios de desconsolidación de carga, para entregar la carga correspondiente a cada uno de sus dueños. Estos servicios son prestados en estaciones de contenedores o CFS, los que consisten en bodegas en las que se aglutina¹⁶ o desaglutina¹⁷ la carga de contenedores. Posterior a la desconsolidación, el consignatario debe entregar los contenedores vacíos en alguno de los depósitos indicados por las empresas navieras.
15. En lo que se refiere al almacenaje de contenedores vacíos, dicho servicio comprende la recepción de contenedores, así como también su almacenamiento, reparación, limpieza y preparación para futuros usos. Dado que la mayor parte de los contenedores utilizados en transporte marítimo es de propiedad de navieras, o bien operadas por éstas en virtud de contratos con empresas de *leasing*, los principales clientes de estos depósitos son las empresas navieras¹⁸.
16. Finalmente, los contenedores vacíos pueden ser entregados a exportadores para ser llenados en sus propias bodegas o para ser consolidados junto con otras cargas, por un *freight forwarder*, en depósitos aptos para estos fines. Para las actividades de exportación se debe llevar los contenedores hasta los puertos entregando la debida documentación que indica quién es el consignatario de la carga que debe retirarla en el correspondiente puerto de destino.
17. En caso de existir un desbalance entre el volumen de contenedores importados y los requeridos para exportación, éstos pueden ser transportados vacíos hacia terminales portuarios con déficit.

¹⁴ Ministerio de Hacienda, Decreto N°1.114 de 1997.

¹⁵ Los *freight forwarders* son personas naturales o jurídicas que aglutinan carga de diversos importadores para viabilizar su transporte, actuando como intermediadores entre el propietario de la carga y el prestador del servicio de transporte marítimo.

¹⁶ Para las actividades de exportación, existe la posibilidad de que el dueño de la carga tenga por sí mismo un volumen que le permita embarcar contenedores llenos (*full container load*) o bien, puede ser necesaria la intervención de un operador logístico (*freight forwarders*) que consolide cargas de varios exportadores en un mismo contenedor (*less container load*). Para aglutinar la carga se contratan servicios de consolidación o acopio de las distintas cargas, que son prestados por las mismas estaciones de contenedores (CFS) que se encargan de desconsolidarla, en el procedimiento de importación.

¹⁷ Para las actividades de importación, luego de internada la carga, los *freight forwarders* deben contratar servicios de desconsolidación de carga, que consisten en extraer de los contenedores la carga correspondiente a cada uno de sus dueños y entregarla para su posterior despacho.

¹⁸ Véase Nota Confidencial N°[6].

III. MERCADO RELEVANTE

18. Respecto al segmento naviero, y de acuerdo con lo señalado con anterioridad por la Fiscalía, el mercado relevante incluiría a todas aquellas navieras o armadores con servicios de transporte marítimo de carga, con origen o destino en puertos que compartan la misma zona de influencia¹⁹. Teniendo presente el objeto de la Operación que se analiza, en este caso sólo resultan relevantes aquellas naves que transportan carga en contenedores, que tengan origen o destino en la Región de Valparaíso.
19. En lo que se refiere al segmento portuario, y para efectos de este Informe, esta División estima que el mercado relevante del producto comprende el conjunto de los distintos servicios portuarios ofrecidos por PCE²⁰. Respecto al mercado relevante geográfico al que pertenece esta entidad, es pertinente señalar que tanto el TDLC como la Fiscalía han considerado previamente que los frentes de atraque ubicados en la Región de Valparaíso pertenecen a un mismo mercado relevante, por cuanto comparten una similar área de influencia o "*hinterland*"²¹.
20. En relación con el segmento de depósitos de contenedores, es posible considerar que los servicios de almacenaje de contenedores vacíos son un mercado diferente a los servicios asociados a la administración de contenedores llenos (CFS y servicios extraportuarios), dado que constituyen servicios independientes, destinados a satisfacer necesidades distintas de sus clientes²². Por otro lado, la infraestructura para la administración de depósitos llenos es diferente a la necesaria para depósitos vacíos, la cual consistiría sólo en un terreno sin mayores inversiones adicionales. Lo anterior podría limitar las posibilidades de sustitución por el lado de la oferta²³.
21. Respecto de los servicios de CFS y extraportuarios, esta División ha constatado durante esta Investigación que, en general, participarían los mismos actores en ambos servicios, y en la práctica éstos serían prestados de manera conjunta, sin ser posible para algunos de ellos distinguir entre ambos para efectos de evaluar las participaciones de mercado. En cualquier caso, no resulta relevante profundizar en la pertinencia de dicha distinción ya que las conclusiones de este Informe se mantienen con independencia de si la definición de mercado relevante incluye a ambos servicios, o se opta por una alternativa más estrecha, dado que la estructura de la oferta en ambos segmentos sería similar.

¹⁹ Véase, este sentido, los informes de las investigaciones Rol FNE F27-2014, Rol FNE F82-2017 y Rol FNE F135-2018.

²⁰ Si bien PCE presta servicios que tienen similitudes con aquellos prestados por depósitos de contenedores, también es cierto que tanto el precio como las circunstancias en que dichos servicios son prestados difieren entre sí. Así, en lo que se refiere al depósito de contenedores vacíos, la glosa para el servicio de "Almacenaje de contenedores vacíos en depósito", tendría como única finalidad establecer un cobro a aquellos usuarios que mantengan sus contenedores por más del tiempo libre de cobro, de modo que opere como incentivo al flujo ágil de contenedores, y con ello asegurar una operación eficiente del puerto, considerando que éste no cuenta con un espacio destinado al almacenamiento de contenedores vacíos. Por otro lado, los servicios de CFS son prestados en el puerto únicamente en casos que los clientes requieran transferir carga desde un camión a un contenedor o viceversa, sin ofrecer servicios de almacenaje en bodegas, puesto que PCE no cuenta con estas instalaciones. Por otro lado, tampoco dispone de un sector especial para la provisión de este servicio, lo cual le impediría ofrecer este servicio a la escala de los depósitos de contenedores. Conclusiones obtenidas a partir de respuesta de P&L de fecha 17 de junio de 2019, Correlativo de Ingreso 02906-19, a solicitud de información de fecha 12 de junio de 2019.

²¹ Así, por ejemplo, FNE, Informe de archivo, Rol FNE 2438-17.

²² Al respecto, véase Informe Rol FNE 1505-09.

²³ Sin perjuicio de que las conclusiones de este informe no se verían afectadas en caso de considerar que estos servicios forman parte de un mismo mercado relevante de producto, dado que SPV tendría un [0-10]% de la superficie disponible en la Región Metropolitana y de Valparaíso, y un [10-20]% en la Región de Valparaíso, si se consideran los servicios prestados en depósitos de contenedores vacíos y llenos como un solo mercado relevante del producto. Véase **Nota Confidencial N°[7]**.

22. En cuanto al mercado relevante geográfico, según los antecedentes de la Investigación, éste sería semejante para todos los servicios de depósito de contenedores recién descritos. En este sentido, las Partes sostuvieron que la Operación tendría efectos en la zona central de Chile, lo que incluiría las regiones de Valparaíso, Metropolitana y sectores aledaños, descartando una definición que se limite a la Región de Valparaíso. Lo anterior, principalmente debido a que, a su juicio, existen depósitos de contenedores ubicados en la Región Metropolitana que prestan los mismos servicios que prestaría SPV, y que en la práctica operarían como sustitutos de los depósitos ubicados en la Región de Valparaíso.
23. Sobre este punto, y de acuerdo a los antecedentes tenidos a la vista por esta División, los dueños de la carga que deben retornar los contenedores vacíos, preferirían realizar dichas devoluciones a depósitos ubicados en las cercanías de sus plantas, por lo que aquellos usuarios que se ubican en la Región Metropolitana valorarían más la opción de utilizar depósitos en dicha zona. Por otro lado, las navieras –quienes en definitiva son las que contratan los servicios de depósitos de contenedores vacíos– preferirían utilizar depósitos que se encuentren en las cercanías de los puertos, logrando así reducir el costo asociado al transporte terrestre de dichos contenedores²⁴. Sin perjuicio de lo anterior, no resulta necesario pronunciarse estrictamente sobre la extensión del mercado geográfico en lo relativo a depósitos de contenedores debido a que, aun en el escenario más restringido que maximiza la participación de mercado de SPV, la Operación no daría lugar a problemas de competencia.

IV. ANÁLISIS COMPETITIVO

24. La Operación daría lugar a relaciones verticales y de conglomerado entre las actividades de las Partes y la nueva entidad. De este modo, corresponde evaluar en qué medida dichas relaciones podrían distorsionar la competencia en el segmento de depósitos de contenedores²⁵.
25. Respecto a los eventuales efectos en los mercados de depósitos de contenedores, se analizan dos tipos de riesgos: (i) riesgo vertical de bloqueo de clientes, relacionado con una eventual afectación del potencial competitivo de los depósitos rivales de SPV, por la posibilidad de que CMA CGM deje de demandar sus servicios; y, (ii) si la relación de dicho depósito con PCE, podría entregar ventajas que terminarían excluyendo competidores en el segmento de depósito de contenedores o afectando significativamente su desempeño competitivo²⁶, ya sea por la vía de dificultar el acceso al puerto a los clientes de competidores de SPV, o bien a través del empaquetamiento de los servicios de PCE y SPV²⁷.
26. En cuanto a la relación entre SPV y CMA CGM, de acuerdo a los antecedentes tenidos a la vista, esta última no contaría con habilidad para afectar sustancialmente la competencia en el segmento de depósitos de contenedores. Lo anterior, por cuanto

²⁴ Véase **Nota Confidencial N°[8]**.

²⁵ En relación a hipotéticos riesgos consistentes en que el nuevo depósito pudiera afectar el desempeño competitivo en los segmentos naviero o portuario en el que participan las Partes, esta División descartó que las mismas cuenten con la habilidad para incurrir en tal conducta, atendiendo a que SPV representa una capacidad nueva en el mercado, lo que se suma a la existencia de otros actores relevantes ofreciendo el mismo servicio y que cuentan con mayor capacidad que aquella proyectada para SPV.

²⁶ Por ejemplo, a través de prácticas de empaquetamiento, venta atada u otras prácticas que dificulten el acceso de otros depósitos de contenedores a PCE. Este eventual riesgo también fue identificado por un actor del mercado de depósito de contenedores. Véase **Nota Confidencial N°[9]**.

²⁷ De esta manera, el riesgo de conglomerado se deriva del hecho de que los depósitos de contenedores y los puertos tienen como cliente en común a las empresas navieras.

tendría una participación de [0-10]%²⁸ en el mercado naviero en la Región de Valparaíso, misma participación que en el Puerto de San Antonio, con lo cual, debido a su baja escala relativa, el cese de su contratación con otros depósitos no lograría desestabilizar el mercado aguas arriba lo suficiente como para afectar significativamente el desempeño competitivo de los depósitos rivales.

27. Por otro lado, respecto de la relación entre PCE y SPV, debe considerarse que esta última tendría, post Operación, una capacidad de almacenamiento reducida en relación con la carga servida en la Región de Valparaíso, al igual que si se considera sólo la carga servida en la provincia de San Antonio. De este modo, incluso si PCE llevara a cabo una estrategia que favoreciera el uso de SPV, ya sea a través de prácticas de sabotaje a los depósitos rivales o de empaquetamiento con los servicios portuarios ofrecidos a navieras, ello no podría afectar significativamente la competencia en el segmento de depósito de contenedores, dado que de todos modos existirá un volumen relevante de carga disponible para ser atendida por los rivales de SPV, el cual entregaría a éstos la escala necesaria para mantener su potencial competitivo en el mercado.
28. Lo anterior, da cuenta de que luego de la materialización de la Operación, PCE no contaría con la habilidad de llevar a cabo una estrategia orientada a excluir a otros competidores activos en el segmento de depósitos de contenedores. En efecto, de acuerdo a la información tenida a la vista por esta División, en caso de que SPV lograra ocupar la totalidad de su capacidad de almacenaje, representaría el [0-10]%²⁹ del total de contenedores vacíos movilizados durante 2018 en la Región de Valparaíso, descontando los contenedores destinados a depósitos de la Región Metropolitana. Por último, en caso de que sólo se incluyeran los TEUS movilizados en el Puerto de San Antonio y restando proporcionalmente aquellos que se depositarían en la Región Metropolitana, dicha participación sería de [10-20]%³⁰⁻³¹⁻³².
29. En este mismo sentido, respecto de los servicios extraportuarios y de CFS, se proyecta que SPV tendría menos de un [10-20]% de las hectáreas disponibles para la provisión de éstos en la Región de Valparaíso³³⁻³⁴.

²⁸ Véase **Nota Confidencial N°[10]**.

²⁹ Cabe hacer presente que dicha participación se alcanzaría considerando la totalidad de la superficie que en potencia puede alcanzar el depósito de SPV, de acuerdo con el *Master Plan* acompañando por P&L con fecha 22 de mayo de 2019, mediante ingreso correlativo N°02403-19. Por lo tanto, supone una hipótesis conservadora respecto de los antecedentes aportados en la Notificación de la Operación. Véase **Nota Confidencial N°[11]**.

³⁰ Lo anterior, da cuenta de que luego de la materialización de la Operación, PCE no contaría con la habilidad de llevar a cabo una estrategia orientada a excluir a otros competidores activos en el segmento de depósitos de contenedores. En efecto, de acuerdo a la información tenida a la vista por esta División, en caso de que SPV lograra ocupar la totalidad de su capacidad de almacenaje, representaría el [0-10]% del total de contenedores vacíos movilizados durante 2018 en la Región de Valparaíso descontando los contenedores destinados a depósitos de la Región Metropolitana. Por último, en caso de que sólo se incluyeran los TEUS movilizados en el Puerto de San Antonio y restando proporcionalmente aquellos que se depositarían en la Región Metropolitana, dicha participación sería de [10-20]%. Véase **Nota Confidencial N°[12]**.

³¹ El cálculo se realiza a partir de información entregada por las Partes sobre la capacidad total estimada de TEUS de SPV, e información pública en la Memoria Anual 2018 de la Empresa Portuaria de San Antonio sobre los TEUS movilizados en la Región de Valparaíso, durante ese año. Si se considera el total movilizado en la Región de Valparaíso, vale decir, si se incluyen los depósitos de la Región Metropolitana, este porcentaje sería de [0-10]%. Véase **Nota Confidencial N°[13]**.

³² La estimación respecto a la capacidad del depósito de contenedores vacíos de SPV se realizó considerando una estadía promedio de 25 días por cada contenedor, lo cual estaría por debajo del promedio, según la información entregada por otros actores de la industria, de modo que la participación de SPV estaría siendo sobreestimada en el presente análisis.

³³ Véase **Nota confidencial N°[14]**.

³⁴ La participación de SPV para los servicios de CFS y extraportuario en la provincia de San Antonio, si se considera la totalidad de su capacidad, no superaría el [20-30]%. Véase **Nota confidencial N°[15]**.

30. En vista de lo anterior, es posible concluir que la participación potencial de SPV en las diversas actividades del segmento de depósitos de contenedores no sería suficiente como para que PCE pueda llevar a cabo con éxito estrategias orientadas a afectar el potencial competitivo de otros depósitos de contenedores, por lo que es posible descartar este riesgo³⁵.

V. CONCLUSIONES

31. En atención a los antecedentes y análisis expuestos, se recomienda aprobar la presente operación de concentración de manera pura y simple, por no resultar apta para reducir sustancialmente la competencia, salvo el mejor parecer del señor Fiscal. Ello sin perjuicio de la facultad de esta Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia en los mercados.

Saluda atentamente a usted,


MPH





FERNANDO COLOMA RÍOS
JEFE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

³⁵ A pesar de que las condiciones en que son prestados los servicios CFS y extraportuario impiden recabar información de participaciones desagregadas para cada uno de ellos, es posible suponer que las participaciones de SPV en cada servicio por separado, no deberían diferir de manera que alteren las conclusiones de este Informe, atendido que los principales actores de la industria ofrecen estos servicios conjuntamente, sin observarse que exista una clara especialización en alguno de éstos.