

ANT.: Adquisición de control en Agility's Global Integrated Logistics Division por parte de DSV Panalpina A/S.
Rol FNE F282-2021.

MAT.: Informe de aprobación.

Santiago, 20 de julio de 2021

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO

DE : JEFE DE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

De conformidad a lo dispuesto en el Título IV 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, y sus modificaciones posteriores (“**DL 211**”), presento a usted el siguiente informe relativo a la operación de concentración del antecedente (“**Informe**”), recomendando su aprobación en forma pura y simple en virtud de las razones que a continuación se exponen:

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 2 de junio de 2021, mediante presentación de ingreso correlativo N°09162-2021 (“**Notificación**”), DSV Panalpina A/S (“**DSV**”), Agility Public Warehousing Company K.S.C.P (“**Agility**”) y Agility’s Global Integrated Logistics Division (“**GIL**” y con Agility y DSV, “**Partes**”) notificaron a la Fiscalía Nacional Económica (“**Fiscalía**”) una operación de concentración relativa a la eventual adquisición, por parte de DSV, del 100% del capital de GIL (“**Operación**”).
2. Previo a la Notificación, apoderados de las Partes sostuvieron con esta División reuniones, a fin de realizar consultas previas a la Notificación, conforme establece el Instructivo de Pre-Notificación de Operaciones de Concentración dictado por esta Fiscalía el 12 de mayo de 2021.
3. Mediante resolución de fecha 10 de junio de 2021, la Fiscalía ordenó el inicio de la investigación bajo el Rol FNE F282-2021 (“**Investigación**”).
4. DSV es una sociedad constituida conforme a las leyes de Dinamarca que proporciona y gestiona soluciones de cadena de suministro a nivel global. Está organizada en tres divisiones que ofrecen una gama completa de servicios para respaldar toda la cadena de suministro de sus clientes: *Air & Sea*, *Road* y *Solutions* (servicios de almacenamiento y logística)¹. DSV Air & Sea S.A. (“**DSV Chile**”) es la filial operativa en Chile de DSV, su línea principal de negocios son los servicios de *freight forwarding* aéreo y marítimo para todo tipo de carga. Adicionalmente tiene una pequeña operación de logística, secundaria y accesorio a sus servicios de *freight forwarding* para clientes chilenos. Por último, desde inicios de 2019, ofrece servicios de *courier*

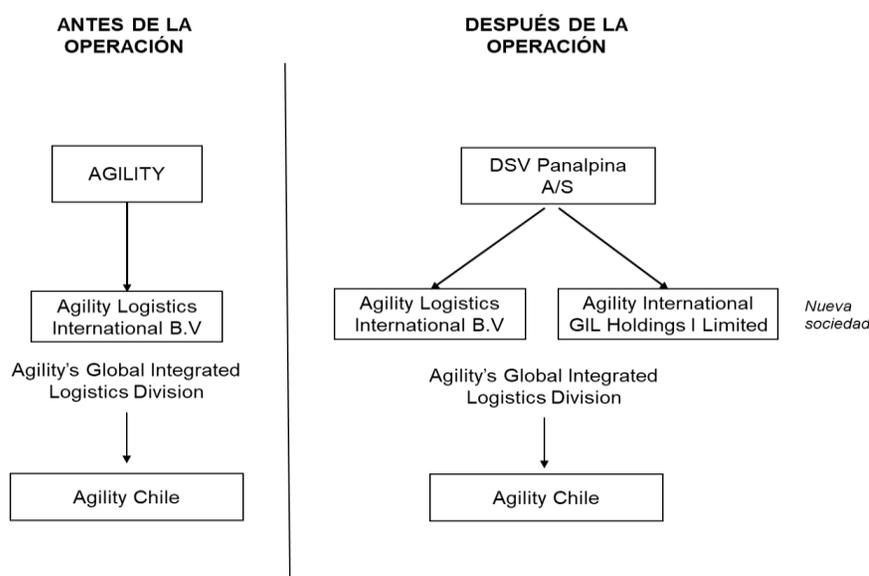
¹ Notificación, p. 3. (Notificación, p.6).

a clientes chilenos. DSV Chile no es propietario de activos operativos en Chile, tales como camiones, buques de carga o bodegas/centros de distribución².

5. Agility, por su parte, es una sociedad por acciones constituida conforme a las leyes del Emirato de Kuwait, dedicada al negocio del *freight forwarding*, con presencia multinacional³. La entidad adquirida, GIL, es un departamento de Agility, dedicado a ser un proveedor global de servicios de *freight forwarding* y servicios logísticos, incluyendo *freight forwarding* aéreo, marítimo y terrestre, así como soluciones logísticas y capacidades especializadas de logística. En Chile Agility tiene dos sociedades constituidas: Agility Logistics Corp Holding SpA, que sirve como vehículo para sus inversiones en el país, y Agility Logistics Chile S.A. ("**Agility Chile**"), que funciona como la entidad operativa de Agility y GIL en el país, ofreciendo los servicios de *freight forwarding*, principalmente por vía aérea y marítima y, en algunos casos, por tierra⁴.

6. Previo al perfeccionamiento de la Operación, GIL sería controlada por Agility a través de sus filiales Agility Logistics International B.V. y Agility International GIL Holdings I Limited (ambas, "**Sociedades Vehículo**"). Esta última entidad no existe actualmente, pero será constituida previo a la materialización de la Operación e incluirá en su patrimonio a la división de logística y *freight forwarding* de Agility⁵. La Operación se materializaría mediante la adquisición, por parte de DSV, de la totalidad de las acciones de las Sociedades Vehículo, pasando en consecuencia a ser el único controlador de GIL. Un esquema simplificado de la estructura de la Operación puede verse en la siguiente imagen:

Imagen 1. Esquema de la Operación



Fuente: Elaboración propia, con información de las Partes.

² Notificación, p.6.

³ Notificación, p.3.

⁴ Notificación, p. 3, 4 y 7.

⁵ Notificación, p.8.

7. La transacción antes descrita corresponde a una operación de concentración en los términos previstos en el artículo 47 letra b) del DL 211.

II. INDUSTRIA

8. En investigaciones anteriores de esta División se ha definido el servicio de *freight forwarding* como la organización del transporte de mercaderías, que puede incluir actividades como despacho aduanero, almacenaje, servicios de tierra, etc., en representación de terceros clientes, de acuerdo a sus necesidades⁶. La determinación precisa de las actividades involucradas en cada servicio es una situación específica, adaptable a las necesidades del cliente⁷. Un agente económico que presta servicios de *freight forwarding* se conoce como *freight forwarder* y su negocio consiste en recibir y embarcar bienes para otros, como un agente de carga que acumula envíos de menor envergadura en envíos mayores, aprovechando así tarifas de transporte más bajas⁸.
9. Los clientes de los *freight forwarders* son aquellos agentes económicos que requieren servicios de transporte internacionales –importadores y exportadores– o aquellos que deben desplazar mercaderías dentro del mismo país. Por otro lado, los principales proveedores de la industria de *freight forwarding* son las empresas de transporte, ya sea marítimo, aéreo o terrestre⁹.
10. En cuanto a las empresas que ofrecen este servicio, existe una alta diversidad de actores. Por ejemplo, algunos se encuentran integrados verticalmente con transportistas, como es el caso de ciertas empresas navieras, mientras que otros sólo participan como intermediarios, como es el caso de las Partes¹⁰.

III. ANÁLISIS COMPETITIVO

11. La Fiscalía se ha pronunciado previamente en relación con operaciones de concentración en la industria del *freight forwarding*, sin que haya resultado necesario delimitar de manera precisa un mercado relevante, atendido principalmente a que la multiplicidad de oferentes existentes en el mercado y la baja concentración en el mismo le ha permitido a la Fiscalía descartar que dichas operaciones generen una reducción sustancial a la competencia¹¹. No obstante, esta División ha tenido a la vista que, en la jurisprudencia comparada, existe consenso en la segmentación, por un lado, según el medio de transporte empleado, esto es, marítimo, aéreo y terrestre, y, por otro lado, y según la extensión del servicio, esto es, internacional y doméstico¹².

⁶ Informe de aprobación de la adquisición de Panalpina Welttransport Holding AG por parte de DSV A/S, rol FNE F197-2019 (“Informe DSV – Panalpina”). La Comisión Europea ha definido el servicio de *freight forwarding* de manera similar. Véase, por ejemplo, COMISIÓN EUROPEA, Caso COMP/M.7268. CSAV/ HGV/ KÜHNE MARITIME / HAPAG LLOYD AG.

⁷ Informe de aprobación de la adquisición de Ceva Logistics AG por CMA CGM S.A., rol FNE F168-2018, párrafo 14 (“Informe CMA CGM – Ceva Logistics”).

⁸ Informe DSV – Panalpina, párrafo 6.

⁹ Informe DSV – Panalpina, párrafo 9.

¹⁰ Informe DSV – Panalpina, párrafo 10.

¹¹ Informe DSV - Panalpina, párrafos 11-20, e Informe CMA CGM – Ceva Logistics, párrafos 12-18.

¹² Loc. Cit. Véase también COMISIÓN EUROPEA, Caso COMP/M.7268. CSAV/ HGV/ KÜHNE MARITIME / HAPAG LLOYD AG. y COMISIÓN EUROPEA, Caso COMP/M.1794 DEUTSCHE POST / AIR EXPRESS INTERNATIONAL.

12. En cuanto al ámbito geográfico de los mercados relevantes en la industria de *freight forwarding*, esta División lo ha considerado de alcance nacional¹³.
13. A la luz de lo anterior, se considerará como marco de referencia, para efectos del análisis de los efectos de esta Operación, la segmentación descrita en el párrafo 11 anterior. En efecto, dicha segmentación refleja las dinámicas competitivas de la industria y, a su vez, resulta ser la definición plausible más conservadora¹⁴.
14. En Chile, las Partes traslapan sus actividades únicamente en los servicios de *freight forwarding* internacional marítimo, aéreo y terrestre¹⁵. En cada uno de ellos el mercado relevante se considerará con un alcance geográfico nacional.
15. Con el objeto de dimensionar el impacto que tendría la Operación en los segmentos afectados, esta División calculó las participaciones de mercado de las Partes además del cambio en el índice de concentración de Herfindhal Hirschman (“HHI”) a propósito de la Operación, para cada uno de los mercados relevantes de referencia descritos *supra*. Los resultados se exponen en la Tabla N°1 a continuación:

Tabla 1. Participaciones de mercado en *freight forwarding* internacional (2020)

Competidor	Marítimo	Aéreo	Terrestre ¹⁶
DSV	3,7%	4,1%	0,2%
Agility	0,4%	2,1%	0%
Conjunto	4,1%	6,2%	0,2%
Cambio HHI	2,96	17,22	0

Fuente: Notificación, en base a información del Servicio Nacional de Aduanas.

16. Tal como se indicó en investigaciones anteriores de esta División¹⁷, es posible dar cuenta de la existencia de un número muy alto de competidores en cada uno de los

¹³ Informe DSV - Panalpina, párrafos 11-20, e Informe CMA CGM – Ceva Logistics, párrafos 12-18.

¹⁴ Es decir, aquella que maximiza la posibilidad de riesgos derivados de la Operación.

¹⁵ Específicamente, DSV Chile participa tanto en *freight forwarding* internacional como nacional, marítimo, aéreo y terrestre en ambos casos. Agility Chile sólo participa en *freight forwarding* internacional marítimo, aéreo y terrestre, por lo que el traslape se produce sólo en los mercados de *freight forwarding* internacional. Respecto a la posibilidad de que Agility Chile sea un competidor potencial en los mercados de *freight forwarding* nacional, de acuerdo a los antecedentes tenidos a la vista por esta División, no existirían indicios de que Agility pudiese ser un competidor potencial más probable o mejor prospectado para competir en dichos mercados que los otros múltiples competidores de *freight forwarding* internacional.

¹⁶ Para el *freight forwarding* internacional terrestre, si bien existe información de Aduanas, esta información muestra el movimiento de carga identificando solo el nombre del transportista, no el de la compañía de *freight forwarding* involucrada en la logística, si es que hubo alguna. Por lo anterior, no fue posible para las Partes - ni para esta División - determinar sus participaciones ni las de sus competidores. No obstante, a modo de estimación, se presentan en la Tabla N°1 las ventas totales de cada una de las Partes en este segmento divididas sobre el número total de *shipments* registrado por Aduanas, considerando además que, en el caso de Agility, el número es extremadamente bajo, aproximándose a cero. Si bien este cálculo podría subestimar las participaciones de las Partes, al considerar importaciones y exportaciones que se realizan sin la intermediación de *freight forwarders*, igualmente, de acuerdo a los antecedentes recabados y a lo observado en investigaciones anteriores de esta División, las participaciones serían muy bajas y existiría un gran número de actores. Véase declaración de doña Elizabeth Cabello, trabajadora de DSV Air & Sea S.A., de fecha 30 de junio de 2021 y Boletín Anual Año 2020 Asociación Logística (ALOG) desarrollado por la Consultora Macroscope Chile y acompañado por las Partes con fecha 30 de junio de 2021.

¹⁷ Informe DSV – Panalpina, párrafos 22 y siguientes, e Informe CMA CGM – Ceva Logistics, párrafo 29.

segmentos de *freight forwarding*, junto a una muy alta dispersión en las participaciones de mercado¹⁸.

17. La Fiscalía ha precisado, en su Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración de octubre de 2012 (“**Guía**”)¹⁹, determinados umbrales basados en el índice HHI que, en el evento de ser sobrepasados a propósito de una operación de concentración, fundamentan la necesidad de realizar un análisis pormenorizado de los efectos de la misma en el mercado afectado.
18. De acuerdo a lo expuesto en la Tabla N°1 *supra*, es posible constatar que la variación proyectada del índice HHI es baja y que los umbrales que establece la Guía no se ven sobrepasados en ninguno de los segmentos en que se traslapan las actividades de las Partes. Por otro lado, tampoco concurrirían circunstancias especiales adicionales, tanto respecto a la estructura del mercado como a la entidad de las Partes que, conforme a la Guía, ameriten o justifiquen un mayor análisis de la Operación²⁰.

IV. CONCLUSIONES

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

VICENTE LAGOS TORO
JEFE DE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

LLS

¹⁸ De acuerdo a información de aduanas y al Boletín Anual Año 2020 Asociación Logística (ALOG) desarrollado por la Consultora Macroscope Chile y acompañado por las Partes con fecha 30 de junio de 2021. Por ejemplo, algunos de los principales competidores de las Partes serían: Acosta y Aguayo, Nexus Logistics, Alfa Logistics, Cargo Net, Kuehne & Nagel, DHL Global Logistics, Andes Logistics, Geodis Wilson, Blue Anchor Line, Blue Eagle, Danmar Lines, Schenker, entre otros.

¹⁹ Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración, p.13.

²⁰ La Guía a este respecto señala: “*Aun cuando una operación de concentración no exceda los umbrales establecidos, la FNE podrá analizarla detenidamente cuando concurren circunstancias especiales, tales como: a. Que una de las Partes involucradas en la operación sea un competidor potencial, o un actor recién ingresado, con una cuota de mercado pequeña que no necesariamente refleje su participación potencial en un futuro razonablemente previsible; b. Que alguna de las Partes de la concentración sea un innovador importante o un competidor especialmente vigoroso e independiente (una empresa maverick), en un sentido que no se refleje en las cuotas de mercado; o, c. Que haya indicios actuales de coordinación, o los haya habido en el pasado reciente*”. “*En general, la FNE utiliza la información estructural del o los mercados involucrados en una operación como un punto de partida en su análisis y evita, en la medida de lo posible, tenerla por un predictor preciso del desempeño competitivo de un mercado. Con todo, y en ausencia de información suficiente para probar de un modo más acabado los efectos competitivos esperables de una operación, la FNE tendrá la estructura como un antecedente calificado para evaluar la operación de que se trate*”.