

**ANT.:** Adquisición de control en J.F. Hillebrand Group AG por parte de Deutsche Post Beteiligungen Holding GmbH. Rol FNE F291-2021.

**MAT.:** Informe de aprobación.

**Santiago, 5 de noviembre de 2021**

**A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO (S)**

**DE : JEFA DIVISIÓN DE FUSIONES**

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 22 de septiembre de 2021, mediante presentación de ingreso correlativo N°2438-2021 (“**Notificación**”), J.F. Hillebrand Group AG (“**Hillebrand**”), y Deutsche Post Beteiligungen Holding GmbH (“**DPBH**” y con Hillebrand, “**Partes**”) notificaron a la Fiscalía Nacional Económica (“**Fiscalía**” o “**FNE**”) una operación de concentración relativa a la eventual adquisición, por parte de DPBH del [1]<sup>1</sup>% del capital social de Hillebrand, pasando a controlar de esta forma el 100% del capital social de dicha sociedad (“**Operación**”).
2. Mediante resolución de fecha 4 de octubre de 2021, la Fiscalía ordenó el inicio de la investigación bajo el Rol FNE F291-2021 (“**Investigación**”).
3. DPBH es una compañía de responsabilidad limitada constituida bajo las leyes de la República Federal de Alemania y subsidiaria de propiedad exclusiva de Deutsche Post AG, la entidad matriz del grupo logístico global Deutsche Post DHL (“**DHL**”) con sede en la ciudad de Bonn. DHL está presente en más de 220 países y territorios proveyendo una amplia gama de servicios internacionales de envíos *express*, de *freight forwarding* y transporte de carga, soluciones de *e-commerce*, y servicios de gestión de cadenas de suministro<sup>2</sup>.
4. J.F. Hillebrand Group AG, por su parte, es una sociedad anónima constituida de conformidad con las leyes de la República Federal de Alemania y es la sociedad matriz del grupo logístico internacional Hillebrand.

---

<sup>1</sup> Para los efectos del presente informe, la numeración presentada entre corchetes (“[ ]”) se refiere a información de carácter confidencial de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 39 letra a) del DL 211. Dicha información se presenta en el Anexo N°1.

<sup>2</sup> Notificación, página 3.

5. Hillebrand presta diversos servicios en la industria del *freight forwarding*, en relación con el transporte marítimo, aéreo y terrestre. Adicionalmente, provee servicios de almacenamiento (*warehousing*), seguros y de gestión de inventarios (*inventory management*). Sus servicios abarcan desde cargas en contenedores hasta pequeños envíos<sup>3</sup>.
6. Hillebrand está principalmente activo en la prestación de servicios de *freight forwarding*, transporte y logística de envíos de líquidos a granel y líquidos no peligrosos, incluyendo bebidas y otros productos. Por otro lado, Hillebrand también produce *flexitanks*<sup>4</sup> (sin instalaciones de fabricación en Chile), los que son utilizados en su propia operación y, en menor medida, vendidos a terceros (e.g., clientes finales, *freight forwarders*<sup>5</sup>).
7. En agosto de 2021, DPBH suscribió un contrato de compraventa de acciones con las empresas [2] y otros accionistas minoritarios<sup>6</sup>, el cual establece la adquisición por parte de DPBH del [4]% de las acciones de J.F. Hillebrand Group AG<sup>7</sup>. 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

### A) *Freight forwarding*

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 necesidades”<sup>8</sup>. Un agente económico que presta estos servicios se conoce como *freight forwarder* y su negocio consiste en recibir y embarcar bienes para otros, actuando como un agente de carga que acumula envíos de menor envergadura en envíos mayores, aprovechando así tarifas de transporte más bajas<sup>9</sup>.
9. Los clientes de *freight forwarding* son aquellos agentes económicos que requieren de servicios de transporte internacional de bienes –importadores y/o 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 terrestre.
10. En cuanto a las empresas que ofrecen este servicio, existe una alta diversidad de actores. Cabe señalar que algunos de ellos se encuentran integrados verticalmente

---

<sup>3</sup> Notificación, página 4.

<sup>4</sup> Bolsas desechables utilizadas para el transporte a granel de líquidos tales como aceites, jugos, líquidos alimentarios y químicos no peligrosos.

<sup>5</sup> Notificación, página 4.

<sup>6</sup> Estos accionistas minoritarios representan conjuntamente el [3]% de las acciones de Hillebrand. Notificación, página 14.

<sup>7</sup> La operación de concentración notificada está sujeta a diversas condiciones suspensivas, entre las que se encuentra la aprobación de esta Fiscalía.

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> Informe DSV – Panalpina, párrafo 6. También véase Informe Agility's – DSV, Rol FNE F282-2021, párrafo 8.

con transportistas, como es el caso de ciertas empresas navieras, mientras que otros sólo participan como intermediarios.

## B) *Flexitanks*

11. Los *flexitanks*, según se mencionó *supra*, son bolsas desechables compuestas por una única o hasta seis capas de polietileno y polipropileno<sup>10</sup>. Se utilizan para el transporte a granel de líquidos no peligrosos como aceites, jugos, vino entre otros de similares características. Los *flexitanks* son productos de un solo uso y se pueden clasificar por tamaño en formatos de 17.000 litros 24.000 y algunos de hasta 26.000 litros<sup>11-12</sup>.
12. Las empresas que ofrecen el servicio de *flexitanks*, incluyen en la mayoría de las transacciones solamente el producto y la instalación, es el *freight forwarder* el que generalmente está a cargo del envío según la especificación de los clientes. El proveedor de *flexitanks* vende principalmente al *freight forwarder*, aunque también es factible la venta al cliente final<sup>13</sup>.
13. Los principales productores de *flexitanks* se encuentran ubicados en China y dichos productos son importados a nuestro país. Así, entre los principales actores se encuentran Bulk Liquid Transport SpA (“BLT”), Qingdao LAF Packaging Co. Ltd. (“LAF”) y Hillebrand<sup>14</sup>, entre otros actores de menor entidad.

## III. ANÁLISIS COMPETITIVO

### A) Mercado Relevante

14. Las Partes superponen sus actividades en la industria del *freight forwarding* y a su vez existe una relación vertical respecto del mercado de *flexitanks*, debido a la producción y comercialización de estos últimos que realiza Hillebrand, razón por la cual se analizarán ambos segmentos.
15. 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<sup>15</sup>. No obstante, esta División ha tenido a la vista que, en la jurisprudencia comparada, existe consenso en la segmentación, por un lado, (i) según el medio de transporte empleado, esto

---

<sup>10</sup> Notificación, página 4.

<sup>11</sup> Toma de declaración de ejecutivo de Bulk Liquid Transport SpA de fecha 12 de octubre de 2021 y toma de declaración de ejecutivo de J.F. Hillebrand Chile Ltda., de fecha 13 de octubre de 2021.

<sup>12</sup> Los *flexitanks* serían una alternativa más económica a otros medios de almacenamientos, tales como los ISO tanks, bolsas IBC, barriles y contenedores de cartón reforzado como los octanks u octobins, según Toma de declaración de ejecutivo de J.F. Hillebrand Chile Ltda. de fecha 13 de octubre de 2021, también véase Notificación Anexo 6.1 (1) “Markets & Markets - Flexitank market - Global forecast to 2023”.

<sup>13</sup> Toma de declaración de ejecutivo de Bulk Liquid Transport SpA, de fecha 12 de octubre de 2021 y Toma de declaración de ejecutivo de J.F. Hillebrand Chile Ltda., de fecha 13 de octubre de 2021.

<sup>14</sup>[5]. Toma de declaración con ejecutivo de J.F. Hillebrand Chile Ltda., de fecha 13 de octubre de 2021.

<sup>15</sup> En dichos casos, se ha observado una multiplicidad de oferentes existentes en el mercado y una baja concentración en el mismo, lo cual ha permitido descartar que dichas operaciones generen una reducción sustancial a la competencia. Véase Informe DSV - Panalpina, párrafos 11-20; e Informe CMA CGM – Ceva Logistics, Rol FNE F168-2018, párrafos 12-18. También véase Informe Agility’s – DSV, párrafo 11.

es, marítimo, aéreo o terrestre; y (ii) por otro lado, según la extensión del servicio prestado, pudiendo tratarse de servicios internacionales o domésticos<sup>16</sup>.

16. En cuanto al ámbito geográfico de los mercados relevantes en la industria de *freight forwarding*, esta División lo ha considerado de alcance nacional, atendido que, como se señala en la jurisprudencia comparada, los clientes perciben este servicio como local o nacional dado que las empresas internacionales de *freight forwarding* generalmente cuentan con una red de agencias y sucursales locales establecidas en los diferentes países donde operan y debido también a las diferencias de precios asociados a la prestación de este servicio que existen por país<sup>17</sup>.
17. En relación a la industria de los *flexitanks*, el mercado relevante puede delimitarse como el transporte de líquidos a granel (*bulk liquid*) no peligrosos, como aquellos de origen orgánico, químicos no peligrosos y productos industriales en estado líquido. Respecto a posibles segmentaciones, éstas podrían realizarse (i) respecto de la industria respectiva a la que se sirve -alimenticia, química u otra-; (ii) o bien por capacidad; o incluso (iii) por el número de capas que posee el *flexitank* (unicapa/multicapa)<sup>18</sup>. No obstante, antecedentes de la Investigación dan cuenta que existiría sustitución por el lado de la oferta, ya que el producto no tendría mayores diferencias y los productores sirven a distintos tipos de clientes<sup>19</sup>.
18. En cuanto al mercado geográfico, las Partes señalan que teniendo en cuenta la dinámica del negocio, consideran que una definición geográfica plausible sería una de alcance global<sup>20</sup>. En relación a lo anterior, esta División ha podido constatar aspectos globales del mercado, tales como la presencia de múltiples actores internacionales, principalmente de origen chino y que la adquisición de estos productos puede producirse tanto en Chile como en el extranjero<sup>21</sup>. No obstante, también existen ciertos aspectos locales del negocio, tales como personal de venta y servicios de instalación, sin perjuicio de que el cliente puede decidir no contratarlos<sup>22</sup>.
19. Al respecto, esta División considera que no es necesario definir de forma estricta el mercado relevante debido a que las conclusiones del análisis competitivo no varían de acuerdo a la definición exacta del mercado que se adopte. Sin embargo, se considerará el mercado nacional de *flexitanks* como referencia para el análisis del impacto en la competencia de la Operación, por ser la alternativa que maximiza los efectos de la Operación en el mercado.

---

<sup>16</sup> Véase Informe Agility's – DSV, párrafo 11. 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.

<sup>17</sup> Véase Informe DSV - Panalpina, párrafos 11-20; e Informe CMA CGM – Ceva Logistics, párrafos 12-18. También véase Informe Agility's – DSV, párrafo 12 y COMISIÓN EUROPEA, Caso COMP/M.1794 DEUTSCHE POST / AIR EXPRESS INTERNATIONAL.

<sup>18</sup> Toma de declaración de ejecutivo de J.F. Hillebrand Chile Ltda. de fecha 13 de octubre de 2021 y toma de declaración con ejecutivo de BLT de fecha 12 de octubre de 2021.

<sup>19</sup> Declaración con ejecutivo de BLT de fecha 12 de octubre de 2021.

<sup>20</sup> Notificación, página 24.

<sup>21</sup> Hillebrand señala que más del [6]% de los *flexitanks* que se usan en Chile fueron comercializados en el extranjero. Aporte de información de las Partes de fecha 19 de octubre de 2021, correlativo de ingreso N° 2613-2021.

<sup>22</sup> Declaración con ejecutivo de BLT de fecha 12 de octubre de 2021.

## B) Análisis de riesgos

### B.1) Riesgos horizontales mercado de *freight forwarding* internacional

20. 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 *supra*. En efecto, dicha segmentación refleja las dinámicas competitivas de la industria y, a su vez, resulta ser la definición plausible más conservadora<sup>23</sup>.
21. En Chile, las Partes traslapan sus actividades únicamente en los servicios de *freight forwarding* internacional marítimo, aéreo y terrestre. En cada uno de ellos el mercado relevante se considerará con un alcance geográfico nacional.
22. Con el objeto de dimensionar el impacto que tendría la Operación en los segmentos afectados, esta División consideró las participaciones de mercado de las Partes además del cambio proyectado 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)<sup>24</sup>[7]

Competidor	Marítimo	Aéreo	Terrestre <sup>25</sup>
DPBH	0-10%	0-10%	0-10%
Hillebrand	0-10%	0-10%	0-10%
Conjunto	0-10%	0-10%	0-10%
Cambio HHI	14.44	0.03	0.0

Fuente: Notificación

23. Tal como se indicó en investigaciones anteriores de esta División<sup>26</sup>, es posible dar cuenta de la existencia de un alto número de competidores en cada uno de los segmentos de *freight forwarding*<sup>27</sup>.

<sup>23</sup> Es decir, aquella que maximiza la posibilidad de riesgos derivados de la Operación.

<sup>24</sup> Cabe señalar que esta División realizó su propia estimación de participaciones a partir de información disponible en el sitio web del Servicio Nacional de Aduanas para los segmentos *freight forwarding* marítimo y aéreo. A este respecto, los resultados dieron cuenta de participaciones de las Partes inferiores a aquellas informadas en la Notificación. A fin de utilizar un criterio conservador, se utilizan las participaciones presentadas en ésta última, dado que se maximizan los riesgos. Sin perjuicio de lo anterior, esto no altera las conclusiones del Informe, dado que incluso en este escenario la Operación no implicaría riesgos horizontales en los segmentos de *freight forwarding* marítimo y aéreo, según se presenta a continuación.

<sup>25</sup> Las Partes señalan que no tienen información precisa de las participaciones de mercado en el segmento de *freight forwarding* terrestre. No obstante, estiman la participación de DPBH a través de las toneladas totales movilizadas. Hillebrand, por otra parte, no participa en este segmento salvo casos particulares. Así, sus ventas en 2020 fueron marginales, alcanzando un total de EUR[8]. Aporte de información de las Partes realizado con fecha 19 de octubre de 2021, correlativo de ingreso N° 2613-2021.

<sup>26</sup> Informe DSV – Panalpina, párrafos 22 y siguientes, Informe CMA CGM – Ceva Logistics, párrafo 29 e Informe Agility’s – DSV, párrafo 16.

<sup>27</sup> Esto debido al importante número de actores presentes en la industria, tales como Acosta y Aguayo, Nexus Logistics, Alfa Logistics, Cargo Net, Kuehne & Nagel, Andes Logistics, Geodis Wilson, Blue Anchor Line, Danmar Lines, Schenker, entre otros. Informe Agility’s – DSV, párrafo 16.

24. La Fiscalía ha precisado, en su Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración de octubre de 2012 (“Guía”)<sup>28</sup>, 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.
25. 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 Operación en los segmentos de *freight forwarding* señalados anteriormente<sup>29</sup>. A la luz de lo expuesto es posible concluir que la Operación no resultaría apta para reducir sustancialmente la competencia en este mercado.

## B.2) Riesgos verticales relacionados a *Flexitanks*

26. Dado el carácter vertical que se produce entre los servicios de *freight forwarding* y la comercialización de *flexitanks*, esta División analizó posibles riesgos relacionados a bloqueo de insumos y a bloqueo de clientes.
27. En relación al bloqueo de insumos, se analizó si, de materializarse la Operación, las Partes podrían llevar a cabo estrategias que puedan aumentar significativamente los costos de los competidores en el segmento de *freight forwarding*<sup>30</sup>.

<sup>28</sup> Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración, p. 13.

<sup>29</sup> 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”; y “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”.

<sup>30</sup> Ante este tipo de riesgos, esta División generalmente evalúa: (i) la habilidad de la entidad resultante de la Operación para excluir a los competidores; (ii) el incentivo para hacerlo; y (iii) el efecto general de la estrategia en la competencia. Si al menos uno de estos tres requisitos no se cumple, sería entonces posible descartar que la estrategia de bloqueo de insumos reduzca sustancialmente la competencia. Dicho criterio ha sido utilizado ampliamente en las decisiones administrativas de la Fiscalía Nacional Económica. Véase los siguientes casos: (i) Adquisición de CDF por parte de Turner International Latin America, Inc., Rol FNE F116-2017; (ii) Notificación de la Operación de Concentración entre Essilor International y Luxottica Group, Rol FNE F85-2017; (iii) Adquisición de las acciones de Grupo Empresas Navieras, SAAM Puertos y Ransa Comercial en Terminal Puerto Arica por Inversiones Neltume e Inversiones y Construcciones Belfi S.A., Rol FNE F135-2018; (iv) Adquisición de control de Clínica Iquique S.A. por parte de Redinterclínica S.A., Rol FNE F178-2019; y (v) Adquisición de control en activos de la marca First por parte de Inversiones Mitta SpA., Rol FNE F223-2019, entre otros. Lo anterior, se encuentra en línea con los estándares de evaluación de riegos verticales utilizados por parte de la Comisión Europea. Comisión Europea, Directrices para la evaluación de las concentraciones no horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas, pp. 11 y 17. Disponible vía web en < <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX%3A52008XC1018%2803%29> [fecha de última visita: el 23 de julio de 2021].

28. En primer lugar, se analizaron las participaciones de mercado de *flexitanks*. Según se muestra en la Tabla N°2, existen otros actores a nivel mundial con participaciones relevantes, tales como BLT, LAF, SIA, entre otros.

**Tabla 2.** Participaciones de mercado estimadas para el negocio global de *flexitanks*, en términos de volumen (unidades vendidas), para el año 2020<sup>31</sup>[9]

Empresa	Unidades producidas	Participación estimada
BLT	[-] unidades	0-30%
Hillebrand	[-] unidades	0-30%
LAF	[-] unidades	0-30%
RishiFBC	[-] unidades	0-30%
HX/SIA	[-] unidades	0-30%
BLS	[-] unidades	0-30%
LET Flexitanks	[-] unidades	0-30%
Otros	[-] unidades	0-30%
<b>Total</b>	<b>[-] unidades</b>	<b>100%</b>

Fuente: Notificación.

29. Para Chile, las Partes señalan que no están en posición de proporcionar cifras precisas de participaciones de mercado, pero que, de acuerdo a sus mejores estimaciones, su participación en Chile sería inferior al 20%<sup>32</sup>. Usando datos del Servicio Nacional de Aduanas para el año 2020, esta División ha encontrado datos consistentes con esta aseveración<sup>33</sup>, además de comprobar la presencia en Chile

<sup>31</sup> A fin de comprobar estas cifras, esta División recurrió a información pública de las empresas señaladas. Así, BLT indica que [10] LAF declara que uno de cada ocho *flexitanks* en el mundo es fabricado por ellos, es decir un [11] del total. lo que sería consistente con la participación que le imputan las Partes. Para comprobar el tamaño del mercado global, se recurrió a información interna de Hillebrand. Así, en los estados financieros del grupo para el año 2020 se señala que el número total de *flexitanks* producidos es de [12]: "The number of *flexitanks* produced is reported by the Container Owners Association (COA) at [13]". Estados financieros JF Hillebrand Group AG 2020. Notificación, Anexo 3.5 (3).

Información de BLT, disponible en <<https://www.flexitank.us/html/about/index.html>> [fecha de última visita: 22 de octubre de 2021].

Información de LAF, disponible en <<https://www.lafpac.net/about/about12.html>> [fecha de última visita: 22 de octubre de 2021].

<sup>32</sup> Notificación, página 29.

<sup>33</sup> A fin de hacer este ejercicio, se buscó en la base de aduanas importaciones de productos bajo la denominación "*flexitank*" y se eliminó una observación que en su descripción hacía referencia a un IBC Liner. Las marcas de *flexitank* que posee Hillebrand son: Transocean, Proflex y Braid. Se identificaron las siguientes marcas de Hillebrand: "Transocean" y "Proflex", resultando alrededor del 14% de las importaciones de *flexitanks* (en valor FOB o CIF). Cabe destacar que no se encontraron en la base *flexitanks* de marca Braid (también perteneciente a Hillebrand).

de productos de empresas mencionadas en la Tabla N°2<sup>34</sup>, e identificando otros productores relevantes que podrían disciplinar a las Partes post Operación<sup>35</sup>.

30. Adicionalmente, todos los *flexitanks* ocupados en Chile son importados para su uso, sin que exista fabricación nacional<sup>36</sup>, y son vistos como *commodities*, con poca diferenciación entre sí<sup>37</sup>. Así, la entidad concentrada carecería de habilidad para llevar a cabo un bloqueo de insumos, dada la presencia de otros actores relevantes en el mercado de *flexitanks*, la naturaleza homogénea de este producto y su carácter de bien esencialmente importado.
31. A mayor abundamiento, Hillebrand destina su producción a consumo propio, [REDACTED]. En consecuencia, la Operación no implica una variación en los incentivos de Hillebrand de manera que se induzca el bloqueo a competidores de *freight forwarding*, dado que con anterioridad a la materialización de la Operación no era un proveedor relevante de *flexitanks* para éstos.
32. Respecto a un posible bloqueo de clientes, se analiza la posibilidad de que la entidad resultante de la concentración pueda impedir que productores de *flexitanks* accedan a una base suficiente de clientes, reduciendo así su capacidad o incentivo a competir. Al evaluar la habilidad que tendrían las Partes para realizar dicha conducta, se observa que lo anterior no sería factible, dada la escasa relevancia de DPBH en la demanda mundial de *flexitanks*, - menor al [14]%<sup>39</sup>-. En el mismo sentido, existen otros actores que demandan *flexitanks* en Chile<sup>40</sup>.
33. En conclusión, la Operación no puede generar riesgo de bloqueo de clientes, dado que la entidad concentrada carece de la habilidad para realizarlo. A la luz de lo expuesto, es posible concluir que la Operación no resultaría apta para reducir sustancialmente la competencia en este mercado.

<sup>34</sup> En particular se encuentra la importación de *flexitank* de marcas Qingdao (BLT), Qingdao LAF Packaging (LAF), Qingdao LET *Flexitank* (LET) y SIA.

<sup>35</sup> Como Büscherhoff Packaging Solutions GmbH y Hengxin Plastic Co., Ltd.

<sup>36</sup> Véase toma de declaración con ejecutivo de BLT de fecha 12 de octubre de 2021: [15].

En el mismo sentido, declaración de ejecutivo de J.F. Hillebrand Chile Ltda. de fecha 13 de octubre de 2021: [16].

Finalmente, la base de aduanas, entrega información consistente con lo anterior, en que más del 80% de los *flexitanks* provienen de China (medido en valor FOB y CIF).

<sup>37</sup> Véase declaración de ejecutivo de J.F. Hillebrand Chile Ltda.: [17].

A mayor abundamiento, un informe de mercado señala lo siguiente respecto al grado de diferenciación: [18] Markets & Markets, *Flexitanks* market, Global Forecast 2023, p.35.

<sup>38</sup> Las Partes señalan que: [19] Notificación, página 27.

En el mismo sentido, declaración de ejecutivo de J.F. Hillebrand Chile Ltda.: [20].

<sup>39</sup> Notificación, página 29.

<sup>40</sup> [21]. Además, estudios internos de DPBH indican que a nivel global existirían otros *freight forwarders* que realizan servicios de *flexitanks*, tales como Maersk, Mediterranean Shipping Company, Manuport Logistics y TIBA, algunos de los cuales también tienen presencia en Chile. En efecto, según datos de exportación de Aduanas (en base a glosas descriptivas), tanto Maersk, Mediterranean Shipping Company y TIBA, han realizado exportaciones a través de *flexitanks* durante los años 2019 y 2020. Lo anterior, sin perjuicio que las glosas descriptivas de las bases de datos públicas de Aduanas podrían tener cierto nivel de imprecisión y resultar una aproximación general.

### III. CONCLUSIONES

34. En atención a los antecedentes y análisis realizado en el presente Informe, 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. Lo anterior, sin perjuicio de la facultad de esta Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia en los mercados analizados.

Francisca  
Javiera Levín  
Visic

Firmado digitalmente  
por Francisca Javiera  
Levín Visic  
Fecha: 2021.11.05  
11:29:53 -03'00'

**FRANCISCA LEVIN VISIC  
JEFA DIVISIÓN DE FUSIONES**

LMB

**ANEXO N°1**  
**Notas Confidenciales**