

**ANT.:** Adquisición de activos de Engie Energía Chile S.A por parte de Puerto Ventanas S.A.  
Rol FNE F469-2026.

**MAT.:** Informe de aprobación.

**Santiago, 24 de junio de 2026.**

**A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO (S)**

**DE : JEFE DIVISIÓN DE FUSIONES**

De conformidad con lo establecido en el Título IV del Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2004, del entonces Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N°211 de 1973 (“**DL 211**”), presento a usted el siguiente informe (“**Informe**”) relativo a la operación de concentración del Antecedente, recomendando su aprobación, por las razones que a continuación se explican.

## **I. ANTECEDENTES**

1. Con fecha 31 de marzo de 2026, mediante presentación de ingreso correlativo N°70.219-2026 (“**Notificación**”), por una parte, Puerto Ventanas S.A. (“**PVSA**”); y, por la otra, Engie Energía Chile S.A. (“**Engie Energía**” y, junto con PVSA, “**Partes**”) notificaron a la Fiscalía Nacional Económica (“**Fiscalía**” o “**FNE**”) una operación de concentración consistente en la eventual adquisición de control sobre ciertos activos, propiedad de Engie Energía, correspondientes a la infraestructura portuaria denominada Terminal Marítimo Puerto Andino, ubicados en la Región de Antofagasta (“**Activos Objeto**”), por parte de PVSA (“**Operación**”).
2. La Notificación fue presentada conforme al mecanismo ordinario de notificación contemplado en el artículo 3° del Reglamento sobre la Notificación de una Operación de Concentración, aprobado en el Artículo Segundo del Decreto Supremo N°41, de 2021, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo.
3. En resolución de fecha 15 de abril de 2026, la Fiscalía declaró incompleta la Notificación, y mediante presentación de fecha 28 de abril de 2026, ingreso correlativo N°71.834-2026, las Partes complementaron la Notificación, acompañando nuevos antecedentes (“**Complemento**”).
4. Conforme a lo dispuesto en el artículo 50 inciso tercero del DL 211, con fecha 13 de mayo de 2026, la Fiscalía instruyó el inicio de una investigación bajo el Rol FNE F469-2026 (“**Investigación**”).

## II. PARTES Y OPERACIÓN

5. PVSA es una sociedad anónima abierta constituida conforme a las leyes de la República de Chile, que forma parte del denominado Grupo Sigdo Koppers<sup>1</sup>, cuya matriz es Sigdo Koppers S.A., sociedad anónima abierta constituida conforme a las leyes chilenas, cuyas acciones se cotizan en la Bolsa de Comercio de Santiago<sup>2</sup>. En el país, el Grupo Sigdo Koppers tiene presencia en los sectores de ingeniería y construcción, portuario, representación, distribución y arriendo de maquinaria industrial, fragmentación de roca, producción de bolas de molienda, transporte ferroviario, entre otros<sup>3</sup>.
6. Por su parte, Engie Energía es una sociedad anónima abierta constituida conforme a las leyes de la República de Chile, que forma parte del denominado Grupo Engie, cuya matriz es ENGIE S.A., sociedad anónima constituida conforme a las leyes de la República Francesa<sup>4</sup>, que cuenta con presencia global en el sector eléctrico. En Chile participa, entre otros, en la producción, transporte y suministro de energía eléctrica y en el sector portuario como propietario de los Activos Objeto<sup>5</sup>.
7. Los Activos Objeto corresponden a todos los derechos, títulos e intereses de Engie Energía sobre las instalaciones marítimas y terrestres que forman parte de un muelle mecanizado destinado a la carga y descarga de graneles sólidos y líquidos ubicado en la bahía de Mejillones en la Región de Antofagasta, incluyendo la cesión y transferencia de la correspondiente porción de la concesión marítima<sup>6</sup>. Cabe precisar que los Activos Objeto ya son operados por PVSA, de manera que la Operación busca consolidar la propiedad de estos junto con su operación<sup>7</sup>.
8. La Operación consiste en la eventual adquisición de control sobre los Activos Objeto por parte de PVSA. Los Activos Objeto pueden ser calificados como activos relevantes al comprender la totalidad de derechos sobre la infraestructura portuaria, permitiendo desarrollar la actividad económica portuaria de forma durable y tienen la capacidad de producir un impacto en la competencia, conforme los criterios de la Guía de Competencia

---

<sup>1</sup> Mediante las sociedades SK Inversiones Portuarias, con un 43,03% de participación y Sigdo Koppers S.A., con 6,98%, completando 50,01% de su propiedad. Dichas sociedades suscribieron un pacto de control el 26 de noviembre de 2021, comunicado como hecho esencial a la Comisión para el Mercado Financiero (“CMF”). Al respecto, véase: Memoria Integrada Puerto Ventanas S.A. 2025 (p. 15). Disponible en: <<https://puertoventanas.cl/content/uploads/2026/04/PVSA-Memoria-Integrada-2025.pdf>> [última visita: 24.06.2026].

<sup>2</sup> De acuerdo con lo informado a la CMF, Sigdo Koppers S.A. cuenta con un grupo controlador integrado por socios y/o familias fundadoras, que en conjunto poseen un 70,70% de su participación accionaria. Al respecto, véase: Memoria Anual Sigdo Koppers, 2025 (p. 24). Disponible en: <<http://www.sigdokoppers.cl/content/uploads/memoria-2025-sigdo-koppers-s.a.-2.pdf>> [última visita: 24.06.2026].

<sup>3</sup> Notificación, párrafo 51.

<sup>4</sup> Notificación, párrafo 43.

<sup>5</sup> Notificación, párrafo 6.

<sup>6</sup> Notificación, p. 2.

<sup>7</sup> No obstante las Partes afirman que en la actualidad la operación de los Activos Objeto corresponde a PVSA; Engie, en su calidad de propietario de los mismos, mantiene bajo su control una serie de atribuciones sobre variables competitivas relevantes para el desarrollo del negocio [-]. Al respecto, véase: Notificación, párrafos 6, 8 y 21.

El presente Informe contiene información que forma parte del mismo, pero que es confidencial en los términos del artículo 39 letra a) del DL 211. De esta manera, las referencias a “[ - ]” dicen relación con información censurada y que se encuentra contenida en la versión confidencial del Informe.

de la Fiscalía, de junio de 2017<sup>8</sup>. En consecuencia, ésta corresponde a la hipótesis prevista en la letra d) del artículo 47 del DL 211<sup>9</sup>.

### III. INDUSTRIA Y MERCADO RELEVANTE

9. Con la finalidad de evaluar los posibles efectos que la Operación podría producir en la competencia, en primer término, se describirá la industria involucrada y se determinarán las posibles definiciones de mercado relevante de producto y geográfico que resulten aplicables a las actividades económicas en que participan PVSA y los Activos Objeto.
10. Dicho análisis permitirá concluir la existencia de superposiciones verticales entre PVSA, su grupo empresarial y los Activos Objeto en la prestación de servicios de ingeniería y construcción para el sector portuario y en la comercialización de maquinaria portuaria, aguas arriba, donde participa el Grupo Sigdo Koppers; y, en la prestación de servicios portuarios, aguas abajo, donde participan los Activos Objeto.

#### III.1. Servicios de ingeniería y construcción

11. Los servicios de ingeniería y construcción comprenden el diseño, construcción, operación y mantenimiento de proyectos en diversos sectores productivos, tales como energía, forestal, industrial, inmobiliario, minería, puertos, obras públicas, entre otros<sup>10</sup>. En el sector portuario, en particular, estos servicios comprenden tanto el desarrollo de nuevas instalaciones, como ampliaciones o reparaciones en las instalaciones existentes, incluyendo el diseño y ejecución de obras en elementos estructurales como losas de hormigón, la instalación de equipos especializados y la construcción de sistemas de tuberías destinados a transportar líquidos, pulpas minerales u otros productos entre instalaciones industriales y terminales portuarios<sup>11</sup>.
12. Los señalados servicios suelen ser licitados por los puertos, quienes definen las características técnicas del proyecto y los requisitos que deben cumplir las empresas de ingeniería y construcción, en las cuales se valora, entre otros, la experiencia específica en el sector portuario<sup>12</sup>. La duración de los contratos depende de las características del proyecto; en efecto, ciertas obras de mantenimiento programado serían licitadas anualmente, mientras que proyectos de mayor envergadura, como ampliaciones o modificaciones de la infraestructura existente, tienen una mayor duración con respecto a su

---

<sup>8</sup> En efecto, los Activos Objeto consideran todos los elementos necesarios para desarrollar la actividad portuaria, incluyendo estructuras e instalaciones, equipos, inmuebles, las autorizaciones ambientales y la porción correspondiente de la concesión marítima, otorgada mediante Decreto Supremo N°084/2008, modificado por los Decretos Supremos N°679/2012 y N°384/2018, y cuya última renovación consta en el Decreto Supremo N°448/2019, modificado por el Decreto Supremo N°184/2024, cuyo objeto es otorgar una concesión marítima mayor sobre un sector de terreno de playa, playa y fondo del mar, en el lugar denominado Barrio Industrial, comuna de Mejillones, provincia y Región de Antofagasta. Véase el documento “*Proyecto Caití - Contrato de Promesa de Compraventa [Versión Firmada]*”, acompañado por las Partes a la Notificación.

En cuanto a los criterios de relevancia de los activos, véase: FNE, Guía de Competencia, de junio de 2017, párrafos 100-106. Disponible en: [https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2025/06/FNE\\_Guia\\_Competencia\\_2017.pdf](https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2025/06/FNE_Guia_Competencia_2017.pdf) [última visita: 24.06.2026].

<sup>9</sup> Al respecto, las Partes informan que con fecha 25 de febrero de 2026 suscribieron un contrato de promesa, en virtud del cual Engie Energía prometió vender a PVSA una parte de las instalaciones, estructuras e inmuebles, y ceder y transferir la porción de la concesión marítima que conforma y ampara al Puerto Andino. Véase: Notificación, párrafo 1°.

<sup>10</sup> Véase: FNE, Informe de aprobación, *Adquisición de control en Fleischmann por parte de Dragados*. Rol FNE F425-2025, párrafo 18.

<sup>11</sup> Notificación, párrafo 195.

<sup>12</sup> Véanse: (i) declaración de representante de empresa portuaria ubicada en la Región de Antofagasta; y, (ii) declaración de representante de empresa portuaria ubicada en la Región de Antofagasta.

ejecución. Serían oferentes de estos servicios empresas como Belfi, Echeverría Izquierdo, Besalco, PRDW, Sener y Constructora Las Lilas y Grupo Sigdo Koppers<sup>13-14</sup>.

13. En cuanto a la definición de mercado relevante de producto y geográfico aplicable a estos servicios, las Partes señalan que corresponde a los servicios de ingeniería y construcción de obras públicas y privadas a nivel nacional<sup>15</sup>, segmentando según el sector económico del proyecto<sup>16</sup>. De esta forma, afirman que resulta plausible definir el mercado relevante como la prestación de servicios de ingeniería y construcción de infraestructura portuaria pública y privada a nivel nacional<sup>17</sup>.
14. Con anterioridad, la Fiscalía ha evaluado los servicios de ingeniería y construcción sin emplear segmentaciones adicionales, con un alcance nacional, sin efectuar una definición precisa al respecto<sup>18</sup>. Por su parte, la jurisprudencia comparada ha evaluado las siguientes posibles segmentaciones aplicables a los servicios de ingeniería y construcción: (i) según tipo de proyecto: edificios residenciales (*i.e.* casas, departamentos), edificios no residenciales (*i.e.* oficinas, centros comerciales) y proyectos de infraestructura o ingeniería civil (*i.e.* puentes, carreteras)<sup>19</sup>; y, (ii) según el sector económico del proyecto (*i.e.* aeronáutico, transporte, energía, minería, entre otros)<sup>20</sup>.
15. Para efectos del presente análisis se analizarán los servicios de ingeniería y construcción para el sector portuario como un segmento en sí mismo, al resultar la alternativa más conservadora conforme a las directrices de la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales ("**Guía de Análisis Horizontal**")<sup>21</sup>. Respecto a su alcance geográfico, este se asumirá como nacional, en línea con los precedentes.

### III.2. Provisión de maquinaria industrial

16. El concepto de maquinaria industrial hace referencia a los distintos equipos especializados que son utilizados en los procesos productivos de los sectores de construcción, transporte, minería, portuario, forestal, entre otros<sup>22</sup>. En el sector portuario, por ejemplo, se utilizan distintos tipos de grúas para la manipulación de la carga en puertos, terminales y centros de distribución<sup>23</sup>.

<sup>13</sup> Mediante las sociedades: Ingeniería y Construcción Sigdo Koppers S.A., Construcciones y Montajes COM S.A., KS Construcción SpA, SK Industrial S.A., Dessau Ingeniería SpA y Constructora Consorcio ICSK – Cosapi Ltda. Véase: Notificación, párrafo 56.

<sup>14</sup> Notificación, párrafo 150.

<sup>15</sup> Notificación, párrafo 148.

<sup>16</sup> Notificación, párrafo 151.

<sup>17</sup> Notificación, párrafo 153.

<sup>18</sup> Véase: FNE, Informe de aprobación, *Adquisición de control en Fleischmann por parte de Dragados*. Rol FNE F425-2025, párrafo 22.

<sup>19</sup> Véanse: (i) Comisión Europea (2019), Caso M.9270 Vinci Airports / Gatwick Airport, párrafo 17; y, (ii) Comisión Europea (2021), Caso M.9316 Peab / YIT's Paving and Mineral Aggregates Business, párrafos 102-104.

<sup>20</sup> Véase: Comisión Europea (2024), Caso M.11559 Exyte / Kinetics, párrafos 16-18.

<sup>21</sup> Véase: Guía de Análisis Horizontal, párrafo 13 Disponible en: <[https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2025/06/FNE\\_Guia\\_Analisis\\_Horizontal\\_2022.pdf](https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2025/06/FNE_Guia_Analisis_Horizontal_2022.pdf)> [última visita: 24.06.2025].

<sup>22</sup> Al respecto, véanse: (i) Mordor Intelligence, *Industrial Machinery Market Size & Share*. Disponible en: <<https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/industrial-machinery-market>>; y, (ii) Statista, *Industrial Machinery Manufacturing*. Disponible en: <<https://www.statista.com/markets/407/topic/433/industrial-machinery-manufacturing/?srsltid=AfmBOoqV2kMqATiirhIjDYEIMVHBQ-32udlcHRwZWE9UPEZ2W5gPBjc3#overview>> [últimas visitas: 24.06.2026].

<sup>23</sup> Al respecto, se emplearían distintos tipos de grúa según el tipo de carga y de las necesidades específicas del terminal portuario. Véase: declaración de representante de puerto competidor en la Región de Antofagasta.

17. Estos equipos son fabricados en el extranjero y se comercializan en el país por empresas<sup>24</sup> como Liebherr<sup>25</sup>, Konecranes<sup>26</sup>, XCMG<sup>27</sup> y Grupo Sigdo Koppers<sup>28</sup>, que representa marcas como Kalmar y Toyota. Adicionalmente, los distintos tipos de maquinaria industrial requieren servicios de mantenimiento y reparación, los que involucran la provisión de partes y repuestos especializados<sup>29</sup>.
18. Respecto a la definición de mercado relevante aplicable, las Partes estiman que corresponde distinguir según el tipo de maquinaria<sup>30-31</sup>, señalando los mercados de provisión de grúas horquilla (*forklift trucks*) y cargadores frontales (*wheel loaders*) para el sector portuario, que son aquellas maquinarias comercializadas por SKC que podrían ser utilizadas por los Activos Objeto<sup>32-33</sup>. Las grúas horquilla permiten manipular elementos pequeños o dar asistencia a otras grúas y los cargadores frontales son utilizados para realizar la estiba de las naves en los puertos<sup>34</sup>. Por su parte, en cuanto al alcance geográfico del mercado, sostienen que sería nacional, atendido a que SKC ofrece sus servicios a nivel nacional en condiciones equivalentes<sup>35</sup>.

Figura N°1: Ejemplo grúa horquilla



Fuente: Catálogo web de Kalmar<sup>36</sup>.

Figura N°2: Ejemplo cargador frontal



Fuente: Catálogo web de Caterpillar<sup>37</sup>.

<sup>24</sup> Véanse: (i) declaración de representante de puerto competidor en la Región de Antofagasta; y, (ii) declaración de representante de puerto competidor en la Región de Antofagasta.

<sup>25</sup> Véase: <<https://www.liebherr.com/es-cl/gruas-maritimas/products/equipamiento-de-puerto-5004578>> [última visita: 24.06.2026].

<sup>26</sup> Véase: <<https://www.konecranes.com/es-cl/equipo-y-servicio-portuario>> [última visita: 24.06.2026].

<sup>27</sup> Véase: <<https://xcmg.cl/portuarios/>> [última visita: 24.06.2026].

<sup>28</sup> Mediante las sociedades: SKC S.A. ("SKC"), SK Rental S.A., SK Comercial SpA, Equipos y Soluciones Logísticas SpA, SKC Red SpA y Gestión de Activos Moc SpA. Véanse: Notificación, párrafo 56, y Complemento, párrafos 12 y 19.

<sup>29</sup> Complemento, párrafo 17.

<sup>30</sup> Notificación, párrafo 159.

<sup>31</sup> En la Notificación, las Partes afirman que no corresponde distinguir un mercado relevante separado para los servicios de postventa, reparaciones, servicio técnico y/o repuestos para maquinaria industrial, por cuanto estos podrían o no formar parte del mercado de comercialización o arrendamiento de maquinaria (tratándose de arrendamiento de maquinaria, los servicios de mantención, reparación y provisión de repuestos formarían parte del servicio prestado a clientes), según se defina el mercado de producto, y además aquello no impactaría en el análisis de la Operación. Pese a ello, en el Complemento las Partes reconocen como alternativa plausible la definición de mercados separados para la venta de repuestos para maquinaria y los servicios de mantenimiento y reparación para maquinaria, descartando segmentaciones adicionales por marca y producto específico. Véanse: Notificación, párrafo 161, y Complemento, párrafos 41 y 50.

En el presente análisis no resulta necesario efectuar una definición precisa al respecto, por cuanto con independencia de la aproximación utilizada las conclusiones no se ven modificadas. En efecto, según se explicará *infra*, el análisis de disponibilidad de oferentes alternativos es replicable para el análisis de servicios de postventa.

<sup>32</sup> Notificación, párrafo 159.

<sup>33</sup> Adicionalmente, se refieren a dos posibles segmentaciones adicionales: según el estado de la maquinaria (*i.e.* nueva, usada) y según forma de provisión (*i.e.* comercialización, arriendo). En cuanto a la posible segmentación por estado de la maquinaria afirman que no resulta aplicable, porque tanto la maquinaria nueva como la usada tienen la capacidad de cumplir la misma función. Por otro lado, reconocen que la segmentación según forma de provisión se fundamentaría en el funcionamiento de la industria. Al respecto, véase: Notificación, párrafo 159.

<sup>34</sup> Véanse: (i) declaración de representante de puerto competidor en la Región de Antofagasta; y, (ii) declaración de representante de puerto competidor en la Región de Antofagasta.

<sup>35</sup> Notificación, párrafo 160.

<sup>36</sup> Véase: <<https://www.kalmarglobal.com/equipment/forklift-trucks/>> [última visita: 24.06.2026].

<sup>37</sup> Véase: <[https://www.cat.com/en\\_US/products/new/equipment/wheel-loaders.html](https://www.cat.com/en_US/products/new/equipment/wheel-loaders.html)> [última visita: 24.06.2026].

19. Aunque la Fiscalía no ha analizado en particular las posibles definiciones de mercado relevante aplicables a la provisión de grúas horquilla y/o cargadores frontales, sí se ha evaluado la provisión de ciertos equipos de capital utilizados en la industria minera, distinguiendo según la etapa de la cadena productiva en la que son utilizados, a nivel nacional, sin efectuar una definición precisa al respecto<sup>38</sup>.
20. La jurisprudencia comparada, por su parte, ha considerado que cada tipo de maquinaria portuaria puede constituir un mercado relevante de producto en sí mismo. En efecto, se ha evaluado la provisión de los siguientes tipos de maquinaria portuaria: grúas móviles (*mobile cranes*), grúas sobre cadenas (*crawel cranes*)<sup>39</sup>, grúas pórtico (*gantry cranes*)<sup>40</sup>, grúas apilables (*stacking cranes*), carretilla pórtico (*stranddle carrier*), transportadores de plataforma (*shuttle carrier*), grúas frontales (*reach stackers*), todas con un alcance nacional<sup>41</sup>. A este respecto, se ha estimado que cada tipo de maquinaria portuaria podría constituir un mercado relevante de producto en sí mismo, en atención a que desde el punto de vista de la demanda no existiría sustitución entre ellos, al cumplir cada equipo una función distinta en el proceso productivo<sup>42</sup>.
21. En el presente Informe se analizará la provisión de maquinaria portuaria distinguiendo según el tipo de maquinaria utilizada, al constituir la alternativa que maximiza los posibles efectos de la Operación, con un alcance nacional, limitándose a la provisión de grúas horquilla y cargadores frontales, que son aquellos equipos en los que se produce una superposición vertical entre las actividades de Grupo Sigdo Koppers y los Activos Objeto.

### III.3. Servicios portuarios

22. La infraestructura portuaria permite prestar una serie de servicios tales como movilización, acopio, almacenaje y manejo de la carga transportada. En la industria se suele categorizar a los terminales portuarios bajo las siguientes categorías: (i) según la propiedad de los puertos, en públicos o privados; (ii) según la apertura del terminal a público general, entre terminales de uso público o privado; (iii) según el tipo de nave que pueden atender o la nave de diseño; y, (iv) según el tipo de carga que se puede transferir (*i.e.* contenedores, graneles sólidos, graneles líquidos, carga fraccionada, terminales multipropósito)<sup>43</sup>.
23. En lo relativo a la definición del mercado relevante de producto aplicable a estos servicios<sup>44</sup>, las Partes señalan que corresponde a los servicios portuarios básicos para la transferencia de graneles sólidos<sup>45</sup> ofrecidos en frentes de atraque de uso público, que tengan la capacidad de atender naves de diseño equivalentes a aquellas que atienden los Activos

<sup>38</sup> Véase: FNE, Informe de aprobación, *Fusión de Outotec Oyj con Metso Oyj*. Rol FNE F218-2019, párrafos 74 y 77.

<sup>39</sup> Véase: *Competition & Markets Authority* de Reino Unido (CMA) (2019), *Anticipated acquisition by Tadano Limited of the Demag Brand Crane Business and 8 subsidiaries of Terex Corporation*, párrafo 33.

<sup>40</sup> Véase: CMA (2022), *Anticipated merger between Cargotec Corporation and Koncranes Plc*, párrafo 21.

<sup>41</sup> Véase: CMA (2019), *Anticipated acquisition by Tadano Limited of the Demag Brand Crane Business and 8 subsidiaries of Terex Corporation*, párrafo 50.

<sup>42</sup> Véase: FNE, Informe de aprobación, *Adquisición de control en Peña, Spoerer y Cía. S.A. por parte de Inversiones Kaufmann Chile S.A.* Rol FNE F337-2022, párrafos 25 y 26.

<sup>43</sup> Véase: FNE, Informe de aprobación, *Adquisición de control en SAAM Ports S.A. y SAAM Logistics S.A. por parte de Hapag-Lloyd AG*. Rol FNE F332-2022, párrafos 28 y 29.

<sup>44</sup> Notificación, párrafo 55.

<sup>45</sup> Las Partes indican que, aunque los Activos Objeto cuentan con autorización para la transferencia de graneles líquidos, a la fecha no habrían sido utilizados para la transferencia de dicha carga [-]. Véase: Notificación, párrafo 120.

Objeto<sup>46</sup>. Las Partes indican que su alcance geográfico corresponde a la Región de Antofagasta<sup>47-48</sup>.

24. En decisiones anteriores de la jurisprudencia nacional relativas a procesos de licitación de infraestructura portuaria, a efectos de definir el mercado relevante aplicable, se ha indicado que se debe observar las características de la infraestructura licitada, el tipo de servicios que será prestado, los tipos de carga que se transfieren, la nave de diseño y la zona o área geográfica de influencia<sup>49</sup>.
25. En vista de que el presente análisis concierne específicamente a la relación vertical entre los servicios de ingeniería y construcción para el sector portuario y la provisión de maquinaria portuaria con los servicios portuarios, se considerarán aguas abajo las actividades de todos los puertos, independiente de sus características o los servicios que presten, por cuanto todos ellos requieren o pueden requerir los productos y servicios analizados aguas arriba. Desde el punto de vista geográfico, se considerará el *hinterland* de la Región de Antofagasta, en línea con la jurisprudencia nacional.

#### IV. ANÁLISIS COMPETITIVO

26. En la presente Sección se analizarán los posibles efectos verticales que el perfeccionamiento de la Operación podría producir en los segmentos de servicios de ingeniería y construcción para el sector portuario y provisión de maquinaria portuaria, aguas arriba, donde participa Grupo Sigdo Koppers, y la prestación de servicios portuarios, aguas abajo, donde participan los Activos Objeto.
27. En particular, se evaluará si, a consecuencia del perfeccionamiento de la Operación, la entidad resultante podrá desplegar estrategias de bloqueo de insumos y/o de clientes. Un eventual bloqueo de insumos se refiere a que, aguas arriba, la entidad resultante impida a competidores de los Activos Objeto, aguas abajo, el acceso a servicios de ingeniería y construcción o la maquinaria industrial del Grupo Sigdo Koppers (bloqueo total), o que empeore las condiciones de dicho acceso (bloqueo parcial). Por su parte, un eventual bloqueo de clientes podría consistir en que, aguas abajo, la entidad resultante prive a los competidores de Grupo Sigdo Koppers en los servicios de ingeniería y construcción y de maquinaria industrial, aguas arriba, de la posibilidad de otorgar dichos servicios o productos a los Activos Objeto (bloqueo total), o que empeore las condiciones de dicho acceso (bloqueo parcial).
28. Para evaluar los posibles efectos verticales, tanto la jurisprudencia nacional como la comparada han utilizado un marco de análisis que pondera los siguientes elementos que deben concurrir copulativamente: (i) que la entidad resultante cuente con la habilidad para llevar a cabo las estrategias de bloqueo descritas; (ii) que la entidad resultante cuente con los incentivos dado que dichas estrategias resultan rentables; y, (iii) que lo anterior dé lugar

---

<sup>46</sup> Al respecto, las Partes señalan que los Activos Objeto transportan principalmente carbón, que puede ser transportado en naves de diversos tamaños, tales como Handymax, Supramax y Panamax. De esta forma, considerando que la eslora y calado máximo de los Activos Objeto es de 292 y 17,9 metros, que corresponde a una nave de diseño Capesize. Véase: Notificación, párrafo 124.

<sup>47</sup> Notificación, párrafo 132.

<sup>48</sup> En la Notificación las Partes descartan otras posibles definiciones del mercado geográfico como la Bahía de Mejillones y la macro-zona norte de Chile, esto considerando pronunciamientos previos del H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“**H. TDLC**”). Véanse: (i) Notificación, párrafo 131; y, (ii) H. TDLC, Informe N°25/2022, sobre condiciones de competencia que regulará la licitación bajo un esquema monooperador del Frente de Atraque N°1 del Puerto de Antofagasta, considerandos 43° y 46°.

<sup>49</sup> Véase: H. TDLC, Informe N°25/2022, sobre condiciones de competencia que regulará la licitación bajo un esquema mono-operador del Frente de Atraque N°1 del Puerto de Antofagasta, considerando 15°.

a efectos en la competencia, en detrimento de los consumidores. A continuación, se evaluará si concurren dichos elementos en los segmentos identificados<sup>50-51</sup>.

29. En primer lugar, en relación con una eventual estrategia de bloqueo de insumos, uno de los elementos considerados para evaluar la habilidad es ponderar la importancia del producto o servicio involucrado aguas arriba para los actores en el mercado aguas abajo<sup>52</sup>. Al respecto, fue posible observar que, en general, los servicios de ingeniería y construcción y la provisión de maquinaria industrial son importantes para los puertos<sup>53</sup>. No obstante, el análisis específico de la Operación y los segmentos involucrados evidenció que los puertos competidores de los Activos Objeto reconocen la existencia de múltiples alternativas a la entidad resultante en ambos segmentos.
30. En efecto, para evaluar si la entidad resultante cuenta con la habilidad para desplegar un potencial bloqueo de insumos, se evaluó su posición competitiva en los segmentos involucrados aguas arriba<sup>54</sup>, es decir, los servicios de ingeniería y construcción para el sector portuario y la provisión de maquinaria portuaria (grúas horquilla y cargadores frontales), en ambos casos a nivel nacional.
31. Para el segmento de servicios de ingeniería y construcción para el sector portuario se estimó que Grupo Sigdo Koppers alcanzaría una participación de [10-20]%<sup>55</sup>. Por su parte, en la provisión de grúas horquilla y cargadores frontales, Grupo Sigdo Koppers alcanzaría una participación de [10-20]% en grúas horquilla y [10-20]% en cargadores frontales<sup>56</sup>.

<sup>50</sup> Al respecto, a modo ilustrativo, véanse: (i) FNE, Informe de aprobación con medidas de mitigación, *Adquisición de control en GrandVision N.V. (Rotter & Krauss) por parte de EssilorLuxottica S.A.*, Rol FNE F220-2019, párrafos 308 y siguientes; (ii) FNE, Informe de aprobación, *Adquisición de control en SAAM Ports S.A. y SAAM Logistics S.A. por parte de Hapag-Lloyd AG*, Rol FNE F332-2022, párrafos 93 y siguientes; (iii) FNE, Informe de aprobación, *Adquisición de control en Nuevo Sanatorio Alemán SpA por parte de Empresas Red Salud S.A.* Rol FNE F427-2025, párrafo 97; (iv) FNE, Informe de aprobación, *Adquisición de control en Aligned Data Centers, LLC, Aligned Data Centers REIT, LLC y otros, por parte de Global Infrastructure Management, LLC y otros.* Rol FNE F445-2025, párrafos 25 y 26; y, (v) FNE, Informe de aprobación, *Adquisición de control en Principal Compañía de Seguros de Vida Chile S.A. por parte de Grupo Santander.* Rol FNE F460-2026, párrafo 20.

<sup>51</sup> Véanse: (i) Comisión Europea (2008), *Guidelines on the assessment of non-horizontal mergers under the Council Regulation on the control of concentrations between undertakings* (“**Guía Fusiones No Horizontales CE**”), párrafos 15-19. Disponible en: <[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=oj:JOC\\_2008\\_265\\_R\\_0006\\_01](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=oj:JOC_2008_265_R_0006_01)>; y, (ii) CMA (2021), *Merger Assessment Guidelines*, párrafos 7.30-7.32. Disponible en: <<https://www.gov.uk/government/publications/merger-assessment-guidelines>>; y, (iii) Department of Justice y Federal Trade Commission (2023), *Merger Guidelines*, pp. 13-18. Disponible en: <<https://www.justice.gov/atr/merger-guidelines>> [últimas visitas: 24.06.2026].

A este respecto, cabe tener presente que la Comisión Europea estima que, por regla general, es improbable que una concentración dé lugar a efectos verticales si la participación de mercado de la entidad resultante en cada mercado verticalmente relacionado es inferior al 30% y los índices de concentración son inferiores a 2.000 puntos del Índice de Herfindahl Hirschman. No obstante, reconoce ciertos elementos que, pese a no superarse los referidos umbrales, podrían justificar un análisis en mayor profundidad. Estos son: (a) que la concentración involucre a una empresa que probablemente se expanda significativamente en el futuro próximo; (b) que existan significativas participaciones cruzadas en propiedad o directores en común entre los participantes del mercado; (c) que una de las partes sea una entidad que probablemente podría disrupir una conducta coordinada; y, (d) que existan indicios de coordinación actual o pasada, o se observen prácticas facilitadoras. Al respecto, véase: Guía Fusiones No Horizontales CE, párrafos 25 y 26.

<sup>52</sup> Véase, a modo de referencia: Guía Fusiones No Horizontales CE, párrafo 34.

<sup>53</sup> Véanse: (i) declaración de representante de puerto competidor en la Región de Antofagasta; y, (ii) declaración de representante de puerto competidor en la Región de Antofagasta.

<sup>54</sup> Véase: Guía Fusiones No Horizontales CE, párrafo 35.

<sup>55</sup> Se estimaron las participaciones de mercado considerando los ingresos de Grupo Sigdo Koppers en proyectos de ingeniería y construcción en el sector portuario y el total de proyectos de inversión aprobados por el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental, dentro del segmento de infraestructura portuaria e ingresados entre los años 2022 y 2025. Información disponible en: <<https://seia.sea.gob.cl/busqueda/buscarProyectoResumen.php>> [última visita: 24.06.2026].

<sup>56</sup> Se estimaron las participaciones de mercado según los datos correspondientes al año 2025 de las bases de la Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G. acompañadas por las Partes. Adicionalmente, a partir de dichas fuentes, se estimaron participaciones segmentadas por capacidad de carga, sin que los resultados modificaran las conclusiones del presente Informe. Asimismo, se revisó información de importaciones de cargadores frontales y grúas

32. Adicionalmente, respecto a los servicios de ingeniería y construcción para el sector portuario, se pudo constatar que existen distintas empresas que prestan servicios específicamente para este sector, tales como Belfi, Echeverría Izquierdo, PRDW, Sener y Constructora Las Lilas<sup>57</sup>. Por su parte, en la provisión de grúas horquilla y cargadores frontales para el sector portuario, se identificaron al menos diecinueve (19) proveedores alternativos a Grupo Sigdo Koppers<sup>58</sup>.
33. En definitiva, el análisis anterior muestra que la entidad resultante no contaría con una habilidad para desplegar un potencial bloqueo de insumos. Por tanto, no es necesario pronunciarse sobre los incentivos y efectos de tales conductas, atendido el carácter copulativo de tales criterios.
34. Por otro lado, en relación con un eventual bloqueo de clientes, se evaluó la presencia de los Activos Objeto en el mercado aguas abajo en base a la participación de mercado de los Activos Objeto en la movilización de carga a granel en la Región de Antofagasta, con información de 2025<sup>59</sup>.

**Tabla N°1:** Participaciones en carga granel movilizada en la Región de Antofagasta (en toneladas) (2025)

Empresa	Participación
Puerto Angamos y TGN	[40-50]%
ATI	[10-20]%
<b>Activos Objeto</b>	<b>[10-20]%</b>
EPAN	[10-20]%

Fuente: Elaboración propia en base a información pública<sup>60</sup>.

35. Como es posible observar, en 2025 los Activos Objeto alcanzaron una participación de [10-20]% en la movilización de carga a granel seco, lo cual no le otorgaría la habilidad de desplegar un potencial bloqueo de clientes. Asimismo, teniendo presente el alcance nacional de los segmentos analizados aguas arriba, se observa que existen otros

horquilla proveniente del Servicio Nacional de Aduanas, considerando únicamente registros asociados a algunas de las principales empresas comercializadoras de dichas maquinarias, como ejercicio de robustez, sin que tampoco ello alterara las conclusiones del análisis. Al respecto, véanse los siguientes documentos acompañados por PVSA a la Notificación: (i) “Base Anac.xlsx”; y, (ii) “Calculo Market Share Comercialización Maquinaria SKC.xlsx”.

<sup>57</sup> Véanse: (i) declaración de representante de puerto competidor en la Región de Antofagasta; y, (ii) declaración de representante de puerto competidor en la Región de Antofagasta.

<sup>58</sup> Para identificar dichos actores se utilizó la base de importaciones del Servicio Nacional de Aduanas, considerando registros asociados a los códigos arancelarios de grúas horquillas y cargadores frontales. Sobre dicha base se revisaron las razones sociales de los importadores y se mantuvieron aquellos correspondientes a empresas que se pudo identificar que participan de la comercialización o arriendo de estas maquinarias. Los actores identificados corresponden a: (i) DERCOMAQ SpA; (ii) Equipos y Servicios Trex SpA; (iii) Equipos y Soluciones Logísticas SpA; (iv) Finning Chile S.A.; (v) Haulotte Chile SpA; (vi) Hyundai Doosan Infracore Chile S.A.; (vii) Importadora RC SpA; (viii) JAC Forklift Chile SpA; (ix) Jungheinrich Rentlift SpA; (x) Komatsu Chile S.A.; (xi) Linde High Lift Chile S.A.; (xii) Mateco Chile SpA; (xiii) Multitécnica S.A.; (xiv) Rental Licman S.A.; (xv) Salinas y Fabres Sociedad Anónima; (xvi) SIMMA S.A.; (xvii) Simmacompact SpA; (xviii) Tattersall Maquinarias S.A.; y, (xix) Zoomlion Heavy Industry Chile SpA. El análisis anterior de disponibilidad de oferentes resulta replicable para los servicios de postventa para maquinaria portuaria.

<sup>59</sup> Para estos efectos se utilizó una aproximación aún más conservadora que aquella mencionada *supra*, pues se consideró únicamente a los puertos abiertos al público que movilizaron carga a granel seco en 2025.

<sup>60</sup> Véanse: (i) el documento “20260325 Actividad Puerto Andino + eslora y calado de naves (FN)”, acompañado por PVSA a la Notificación; (ii) Memoria Anual 2025, Antofagasta Terminal Internacional S.A. Disponible en: [https://www.cmfchile.cl/sitio/aplic/serdoc/ver\\_sgd.php?s567=fc843c1352c69456bca777e9e44a48c7VfDwQmVVNXFRVEJOUKvrd1RYcE5lazFSUFQwPQ==&secuencia=-1&t=1781723732](https://www.cmfchile.cl/sitio/aplic/serdoc/ver_sgd.php?s567=fc843c1352c69456bca777e9e44a48c7VfDwQmVVNXFRVEJOUKvrd1RYcE5lazFSUFQwPQ==&secuencia=-1&t=1781723732); (iii) Memoria Anual 2025, Compañía Portuaria Mejillones S.A. Disponible en: <https://www.puertoangamos.cl/puerto-angamos-memorias/>; y, (iv) Puerto de Antofagasta, Análisis Razonado, a diciembre 2025. Disponible en: [https://www.cmfchile.cl/institucional/inc/inf\\_financiera/ifrs/safec\\_ifrs\\_verarchivo.php?auth=YWM0NzJmMzM4ZGU5YjM3ZjkzODE3MmUyNjM4NTc5M2E=&send=B5+icjm9bt+3b+ZeP0AQ2O418N8ahjhm1ts3JdUaSJcHxmZkjsdRhCs6G1X9qDol3Hxc36iREwa7F3v7CvuYqu2V/r78frGNIC4ColxfU9dAe5+Ri8u64XOKcgfog89XbroidP+O8Sfq2W9ExyXaMR+eYJcfeIDw4YM=>](https://www.cmfchile.cl/institucional/inc/inf_financiera/ifrs/safec_ifrs_verarchivo.php?auth=YWM0NzJmMzM4ZGU5YjM3ZjkzODE3MmUyNjM4NTc5M2E=&send=B5+icjm9bt+3b+ZeP0AQ2O418N8ahjhm1ts3JdUaSJcHxmZkjsdRhCs6G1X9qDol3Hxc36iREwa7F3v7CvuYqu2V/r78frGNIC4ColxfU9dAe5+Ri8u64XOKcgfog89XbroidP+O8Sfq2W9ExyXaMR+eYJcfeIDw4YM=>) [últimas visitas: 24.06.2026].

potenciales puertos situados en otros mercados geográficos, que pueden requerir servicios de ingeniería y construcción y/o la provisión de grúas horquilla y cargadores frontales. A mayor abundamiento, cabe mencionar que los servicios de ingeniería y construcción y la provisión de grúas horquilla y cargadores frontales no son productos o servicios demandados exclusivamente por puertos, sino que también por empresas de otros rubros, como construcción o minería, ampliándose significativamente el número de potenciales clientes alternativos a la entidad resultante. De esta forma, habiendo descartado que la entidad resultante cuente con la habilidad suficiente para desplegar un bloqueo de clientes, no resulta necesario pronunciarse sobre la eventual concurrencia de incentivos y efectos, atendido el carácter copulativo de dichos criterios.

36. En definitiva, en base al anterior análisis, esta División pudo descartar que el perfeccionamiento de la Operación tenga la aptitud para reducir sustancialmente la competencia en los segmentos analizados.

## **V. CONCLUSIONES**

37. En base a los antecedentes expuestos, esta División ha llegado a la convicción de que la Operación no cuenta con la aptitud para reducir sustancialmente la competencia en los segmentos verticalmente relacionados de servicios de ingeniería y construcción para el sector portuario y la provisión de maquinaria portuaria, aguas arriba, y la prestación de servicios portuarios, aguas abajo.
38. Por tanto, en atención a los antecedentes y al análisis realizado en el presente Informe, se recomienda aprobar la Operación en forma pura y simple, salvo el mejor parecer del señor Fiscal Nacional Económico (S). Lo anterior, sin perjuicio de la facultad de la Fiscalía de velar permanentemente por la libre competencia en los mercados analizados.

**ANÍBAL PALMA MIRANDA**  
**JEFE DIVISIÓN DE FUSIONES**

EAM/PMZ/LLS