

ANT.: Adquisición de control en Inversiones Puerto de Coronel S.A. por parte de Neltume Ports S.A.
Rol FNE F475-2026.

MAT.: Informe de aprobación.

Santiago, 06 de agosto de 2026.

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO

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"**)¹ relativo a la operación de concentración del Antecedente, recomendando su aprobación, de forma pura y simple, por las razones que a continuación se explican.

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 29 de abril de 2026, mediante presentación de ingreso correlativo N°71.919-2026 (**"Notificación"**), por una parte Celulosa Arauco y Constitución S.A. (**"Arauco"** o **"Vendedora"**); y, por la otra, Neltume Ports S.A. (**"Neltume"** o **"Compradora"** y, conjuntamente con la Vendedora, **"Partes Notificantes"**), notificaron a esta Fiscalía Nacional Económica (**"Fiscalía"**) una operación de concentración, consistente en la eventual adquisición de influencia decisiva en Inversiones Puerto Coronel S.A. (**"Entidad Objeto"** o **"Puerto Coronel"**) por parte de Neltume (en conjunto, **"Partes"**, y a todo, **"Operación"**).
2. La Notificación fue presentada conforme al mecanismo de notificación ordinaria contenido 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. Mediante resoluciones de fechas 14 de mayo de 2026 y 11 de junio de 2026 se declaró incompleta la Notificación, lo que motivó las presentaciones de fechas 28 de mayo de 2026, ingreso correlativo N°72.344-2026 (**"Primer Complemento"**), y 17 de junio de 2026, ingreso correlativo N°72.925-2026 (**"Segundo Complemento"**), mediante las cuales las Partes Notificantes complementaron la Notificación, acompañando nuevos antecedentes².

¹ El presente Informe contiene información 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.

² Adicionalmente, junto con la Notificación y el Primer Complemento, las Partes Notificantes solicitaron eximirse de acompañar determinados antecedentes. Mediante resoluciones de fechas 14 de mayo de 2026 y 11 de junio de 2026, la Fiscalía, por un lado, dio lugar parcialmente a la primera solicitud, y por otro, tuvo por no presentada la segunda, debido a que las Partes Notificantes no se encontraban obligadas a entregar la información señalada en ella.

4. Conforme a lo dispuesto en el artículo 50 inciso tercero del DL 211, con fecha 24 de junio de 2026, la Fiscalía instruyó el inicio de la investigación con el propósito de analizar los posibles efectos de la Operación en la competencia, bajo el Rol FNE F475-2026 (“Investigación”).

II. PARTES NOTIFICANTES Y OPERACIÓN

5. La Compradora es una sociedad anónima cerrada constituida conforme a las leyes de la República de Chile. Sus principales actividades económicas consisten en su participación en concesionarios u operadores portuarios que desarrollan, mantienen y explotan puertos o terminales portuarios a lo largo del país³⁻⁴. Actualmente, cuenta con el 25% de la propiedad de Puerto Coronel.
6. A su vez, por medio de sociedades de su grupo empresarial, Neltume participa en los mercados de agenciamiento de naves a través de Ultramar Agencia Marítima Limitada (“**Ultramar**”) y de depósito de contenedores, mediante Servicios Integrados de Transportes Limitada (“**Sitrans**”). Por otra parte, Neltume es titular de una participación minoritaria de un 49% en Mediterranean Shipping Company (Chile) S.A. (“**MSC Agencia**”)⁵, y de un 39,985% en Medlog S.A. (“**Medlog**”), las que también participan en los mercados de agenciamiento de naves y depósito de contenedores, respectivamente⁶.
7. En cuanto a la Vendedora, es una sociedad anónima cerrada constituida conforme a las leyes de la República de Chile. Sus principales actividades son la fabricación de celulosa, papel y sus derivados, la explotación de bienes raíces agrícolas y no agrícolas, entre otras⁷. A su vez, cuenta con el 50% del capital social de Puerto Coronel⁸.
8. La Entidad Objeto es una sociedad anónima cerrada constituida conforme a las leyes de la República de Chile, la cual es titular del 99,999% de las acciones en que se divide el capital social de Compañía Puerto de Coronel S.A., sociedad anónima cerrada que opera Puerto Coronel, terminal portuario privado de uso público, ubicado en la Región del Biobío. Puerto Coronel presta servicios portuarios de carácter multipropósito, y cuenta con infraestructura y equipamiento para atender diversos tipos de cargas, específicamente carga contenerizada, a granel sólido y fraccionada, especializándose en la transferencia de carga contenerizada⁹⁻¹⁰.

³ Notificación, párrafo 92.

⁴ En el desarrollo de su giro, junto con participar de la propiedad de Puerto Coronel a través de Inversiones Puerto de Coronel, Neltume mantiene las siguientes participaciones en otros puertos: (i) directamente el 50% de las acciones de Terminal Puerto Arica S.A., concesionario portuario del Frente de Atraque N°1 del Puerto de Arica, ubicado en la Región de Arica y Parinacota; (ii) directamente el 50% de las acciones de Puerto de Mejillones S.A., operador portuario de Puerto y Terminal Mejillones, ubicado en la Región de Antofagasta; (iii) directa e indirectamente el 50% de las acciones de Compañía Portuaria Mejillones S.A., operador portuario de Puerto Angamos y de Terminal Graneles del Norte, ubicados en la Región de Antofagasta; (iv) directamente el 70% de las acciones de Terminal Puerto Coquimbo S.A., concesionario portuario del Frente de Atraque Multipropósito del Puerto de Coquimbo, ubicado en la Región de Coquimbo; y, (v) directamente el 60,006% de las acciones de Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A., concesionario portuario del Frente de Atraque N°1 del Puerto de Valparaíso, ubicado en la Región de Valparaíso. Véase: Notificación, párrafo 13.

⁵ Según lo informado por MSC Agencia, sus actuales accionistas son United Agencies Limited (“**UAL**”) y Servicios Marítimos y Transportes Limitada (“**SMY TSA**”), esta última parte del grupo empresarial de Neltume. [-]. Véanse: (i) respuesta de MSC Agencia al Oficio Ord. N°1410 de fecha 10 de julio de 2026; y, (ii) anexo “**PACTO ACCIONISTAS MSC 1994**”.

⁶ Notificación, párrafos 42 y 44.

⁷ Notificación, párrafo 9.

⁸ El resto del capital social de Puerto Coronel es de Inversiones y Construcciones Belfi S.A. y Neltume, cada una con un 25%. Véase: Notificación, párrafo 3.

⁹ Notificación, párrafos 17 y 88.

¹⁰ Cabe destacar que, según señalaron las Partes Notificantes, Puerto Coronel no presta servicios de transferencia de graneles líquidos ni cuenta con infraestructura ni equipamiento para atender ese tipo de carga. Véase: Notificación, párrafo 89.

9. En cuanto a la Operación, esta consiste en la adquisición por parte de Neltume de la totalidad de las acciones que Arauco posee en Puerto Coronel –equivalentes al 50% de su capital social–. Por consiguiente, Neltume pasaría a ser titular, directamente, del 75% de las acciones en que se divide el capital social de Puerto Coronel, adquiriendo influencia decisiva exclusiva sobre este. Por lo tanto, la Operación corresponde a aquellas individualizadas en el artículo 47 letra b) del DL 211¹¹.

III. INDUSTRIA Y MERCADO RELEVANTE

10. Conforme fue informado en la Notificación y corroborado por esta División, actualmente las Partes están activas en diversos segmentos de la industria marítima. En particular, Puerto Coronel al igual que Neltume están activos en el segmento de terminales portuarios, y entidades del grupo empresarial de Neltume prestan servicios de agenciamiento de naves y depósito de contenedores. Tanto la Fiscalía como el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“**H. TDLC**”) han analizado en diversas oportunidades la interacción entre estas actividades y los efectos asociados a su integración, conforme será detallado en este Informe.

III.1 Terminales portuarios

11. Los terminales portuarios son parte clave en la cadena logística del comercio internacional, al proporcionar sitios para el atraque de naves y prestar servicios asociados a la movilización, acopio, almacenaje y manejo de la carga transportada¹².
12. En Chile existen puertos públicos y privados¹³. En el caso de los puertos privados –tanto los de uso público como privado– están regulados por el Decreto con Fuerza de Ley N°340, de 1960, del Ministerio de Hacienda, sobre Concesiones Marítimas (“**DFL 340**”) y el Decreto Supremo N°9, de 2018, del Ministerio de Defensa Nacional, que sustituye el Reglamento sobre Concesiones Marítimas, fijado por Decreto Supremo (M) N°2, de 2005, del Ministerio de Defensa Nacional (“**Reglamento de Concesiones Marítimas**”). El DFL 340 define y regula las concesiones marítimas y el Reglamento de Concesiones Marítimas establece el procedimiento para solicitarlas, otorgarlas, modificarlas, transferirlas o renovarlas. Por otra parte, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (“**Directemar**”) emite circulares marítimas que, entre otros temas, regulan asuntos de seguridad, medio ambiente y control de naves¹⁴.
13. En la Región del Biobío existen siete puertos de uso público: (i) San Vicente Terminal Internacional S.A. (“**SVTI**”), y (ii) Huachipato Servicios Logísticos y Portuarios SpA (“**Puerto Huachipato**”), ubicados en la bahía de San Vicente; (iii) Talcahuano Terminal Portuario S.A. (“**Puerto Talcahuano**”), (iv) Muelles de Penco S.A. (“**Muelles de Penco**”), y (v) DP World Lirquén S.A. (“**Puerto Lirquén**”), ubicados en la bahía de Concepción; y, (vi) Portuaria Cabo Froward Coronel (“**Cabo Froward**”) y (vii) Puerto Coronel, que se

¹¹ Notificación, párrafos 5 y 6.

¹² Véase: 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 (“**Informe FNE F332-2022**”), párrafo 28.

¹³ La Ley N°19.542 sobre Modernización del Sector Portuario Estatal (“**Ley de Puertos**”) reformó el sector portuario, reemplazando la Empresa Portuaria de Chile –la cual administraba los puertos nacionales desde el año 1960– por diez empresas portuarias estatales (“**Empresas Portuarias**”), siendo sus continuadoras legales. Según la Ley de Puertos, las Empresas Portuarias tienen por objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales públicos, lo que pueden realizar en forma directa o a través de terceros, mediante el otorgamiento de concesiones portuarias. Véase: artículos 4° y 7° de la Ley de Puertos.

¹⁴ Véase: circulares marítimas en la página web de Directemar. Disponible en: <https://www.directemar.cl/directemar/site/tax/port/fid_adjunto/taxport_27_62_1.html> [última visita: 06.08.2026].

encuentran en la bahía de Coronel¹⁵. Por otro lado, en la región existen tres terminales privados de uso privado, correspondientes a los puertos de Empresa Nacional del Petróleo (“**ENAP San Vicente**”), Abastecedora de Combustibles S.A. (“**Terminal Marítimo Abastible**”), y Oxiquim S.A., los cuales sólo transfieren graneles para sus propios procesos industriales¹⁶.

14. En cuanto a la definición de mercado relevante de producto, las Partes Notificantes consideran aquel constituido por los terminales portuarios de uso público aptos para proveer servicios portuarios para la transferencia de carga contenerizada, fraccionada y a granel sólido, a través de naves portacontenedores y multipropósito¹⁷.
15. Tanto en decisiones anteriores de la Fiscalía como del H. TDLC, se ha reconocido que los terminales portuarios presentan diversas segmentaciones, según: (i) la propiedad de los puertos, distinguiéndose entre puertos públicos y privados, sujetos a regímenes regulatorios diferentes¹⁸; (ii) la apertura del terminal al público general, distinguiéndose entre puertos de uso público y de uso privado; y, (iii) la capacidad de atención de la infraestructura portuaria, según el tipo de carga que se puede transferir en el terminal, entre carga contenerizada, fraccionada, graneles sólidos o líquidos, entre otros, lo que a su vez se encuentra relacionado con el tipo de naves que se pueden atender o la nave de diseño del puerto¹⁹⁻²⁰.
16. La definición de mercado relevante de producto propuesta por las Partes Notificantes es consistente con aquella sostenida por la Fiscalía en decisiones anteriores²¹, considerando aquellos terminales portuarios que puedan proporcionar servicios portuarios similares a los que provee Puerto Coronel. Por tanto, para los efectos del análisis de la Operación, se considerarán como parte del mercado relevante de producto aquellos puertos de uso público –sean de propiedad pública o privada–. Con respecto al tipo de carga que es posible transferir en el terminal, se considerarán tanto aquellos multipropósito –es decir, con infraestructura habilitada para la transferencia de distintos tipos de carga– como aquellos especializados, que cuentan con infraestructura para la transferencia de ciertos tipos de carga, y que por tanto, de igual forma, son una alternativa a Puerto Coronel para dichos tipos de carga. Lo anterior, en atención a que, para cada tipo de carga, se consideran como competidores los puertos de uso público disponibles para dicha carga²².
17. Respecto de la dimensión geográfica del mercado relevante, las Partes Notificantes señalan que tendría alcance a nivel regional, en la Región del Biobío, siguiendo el análisis realizado

¹⁵ Solo SVTI y Puerto Talcahuano son puertos públicos de uso público, el resto de los puertos son privados de uso público. En el caso de Puerto Huachipato, este se encuentra en un proceso de transición para ofrecer sus servicios portuarios a terceros, transitando a operar como puerto privado de uso público. Véase: Aporte de Antecedentes de la Fiscalía en causa Rol NC N°566-2026, párrafo 21, nota a pie de página N°19 y Figura N°1.

¹⁶ Véase: Aporte de Antecedentes de la Fiscalía en causa Rol NC N°566-2026, párrafo 20.

¹⁷ Notificación, párrafo 68.

¹⁸ En los puertos públicos, la concesión recae sobre la administración y explotación de infraestructura portuaria estatal, particularmente terminales y frentes de atraque pertenecientes a las Empresas Portuarias. En los puertos privados, en cambio, la concesión tiene por objeto el uso y ocupación de bienes nacionales de uso público o bienes fiscales sometidos al régimen de concesiones marítimas del DFL 340, sobre los cuales el titular desarrolla y opera la infraestructura portuaria correspondiente.

¹⁹ “*Nave de diseño: es la nave de mayor eslora total, calado máximo y desplazamiento a plena carga que puede operar en un frente de atraque*”. Véase: artículo 53 de la Ley de Puertos. En definitiva, corresponde al buque más grande entre aquellos que se esperan que usen las instalaciones del terminal portuario.

²⁰ Según lo acompañado en la Notificación, la capacidad de un puerto para operar carga contenerizada se determinaría en parte por la eslora máxima de las naves que puede recibir. Véase: Notificación, párrafo 101 y Tabla N°4.

²¹ Véanse: (i) Informe FNE F332-2022, párrafo 78; y, (ii) Informe de aprobación “*Adquisición de las acciones de Grupo Empresas Navieras, SAAM Puertos y Ransa Comercial en Terminal Puerto Inversiones Arica Neltume por e Inversiones y Construcciones Belfi S.A.*”, Rol FNE F135-2018 (“**Informe FNE F135-2018**”), párrafo 54.

²² Al respecto, véanse: (i) competidor activo en el segmento de agenciamiento marítimo; y, (ii) declaración de competidor activo en el segmento de servicios portuarios.

tanto por la Fiscalía como por el H. TDLC²³⁻²⁴. En efecto, mediante decisiones anteriores han señalado que el alcance geográfico del mercado, para aquellos puertos ubicados en la Región del Biobío, correspondería a dicho *hinterland*²⁵. Lo anterior es consistente con los antecedentes de la Investigación²⁶, por lo que dicha definición será adoptada en el presente Informe.

18. En razón de lo anterior, la Operación no daría lugar a traslapes de carácter horizontal entre Puerto Coronel y los otros puertos controlados por Neltume ubicados en los *hinterland* de las regiones de Arica y Parinacota, Antofagasta, Coquimbo y Valparaíso.

III.2 Agentes de naves

19. Los agentes o consignatarios de naves están regulados en el artículo 917 inciso segundo del Código de Comercio, en el cual se indica que son las personas –naturales o jurídicas– chilenas que actúan en nombre del armador, del dueño o del capitán de una nave y en representación de ellos, para todos los actos o gestiones concernientes a la atención de la nave en el puerto de su consignación²⁷⁻²⁸. En suma, tienen funciones de índole administrativa necesarias para la operación de la nave en el puerto²⁹.
20. En Chile, según el Boletín Estadístico Marítimo de la Directemar, al 31 de diciembre de 2025, se encuentran autorizados 51 agentes de naves para operar, y 12 de estos están autorizados para operar en Puerto Coronel³⁰, entre ellos: (i) Ultramar; (ii) MSC Agencia; (iii) Agencias Universales S.A. (“**Agunsa**”); (iv) Ian Taylor Chile S.A. (“**Taylor**”); (v) B&M Agencia Marítima S.A. (“**B&M**”); y, (vi) Agencias Marítimas Agental Limitada (“**Agental**”).
21. Con anterioridad, la Fiscalía ha distinguido entre los servicios de agenciamiento a navieras de línea o *liner* y a navieras *tramp* o *spot*³¹. En el primer caso, la relación comercial se

²³ Las Partes Notificantes destacan que el H. TDLC ha restringido el mercado geográfico de los servicios portuarios a las regiones donde se emplazan los respectivos terminales portuarios de uso público, tal como lo hizo en el Informe N°21/2021 para la Región del Biobío. Véanse: (i) Notificación, párrafos 68 y 73; (ii) Informes N°21/2022, considerandos 39-42; N°20/2021, considerandos 29-30; N°18/2020, considerandos 30-34; N°8/2012, p. 41; N°6/2009, p. 54; N°5/2009, p. 36; y N°3/2009, pp. 26-27, todos del H. TDLC; y, (iii) Dictámenes N°1.045, p. 15, y N°1268, p. 11, de la H. Comisión Preventiva Central.

²⁴ Asimismo, las Partes Notificantes descartan que los servicios portuarios de la Región de Valparaíso formen parte del mismo mercado relevante que Puerto Coronel, ya que si bien son los terminales portuarios de uso público más cercanos a los de la Región del Biobío, al analizar el origen de las cargas, particularmente las cargas de exportación de los puertos de Valparaíso y del Biobío, los primeros concentran su demanda en las Regiones de Valparaíso, Metropolitana, O’Higgins y del Maule, alcanzando un 86% de sus exportaciones del año 2023, mientras que la mayoría de la carga de exportación de los puertos de la Región del Biobío proviene de las Regiones del Biobío, La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos, alcanzando un 93% de sus exportaciones del año 2023, sin que se observe una sustitución suficientemente efectiva entre los terminales portuarios emplazados en dichas regiones que justifique la extensión del mercado geográfico. Véase: Notificación, párrafo 72.

²⁵ Véanse: (i) Aporte de Antecedentes de la Fiscalía en causa Rol NC N°566-2026, párrafos 45-46; (ii) Aporte de Antecedentes de la Fiscalía en causa Rol NC N°491-2021, párrafo 89; (iii) Informe N°21/2022 del H. TDLC, considerandos 42-43. y, (iv) Informe FNE F332-2022, párrafo 96.

²⁶ Véanse: (i) declaración de competidor activo en el segmento de agenciamiento marítimo; (ii) declaración de competidor activo en el segmento de servicios portuarios; (iii) declaración de competidor activo en el segmento de agenciamiento marítimo; y, (iv) declaración de competidor activo en el segmento de servicios navieros.

²⁷ Véase: Informe N°36/2025 del H. TDLC, considerando 21.

²⁸ Existe también la figura de agente general, regulado en el artículo 917 inciso primero del Código de Comercio, que lo define como “*las personas naturales o jurídicas que actúan en nombre de un armador extranjero con el carácter de mandatario mercantil*”. Su labor comprende tanto la atención documental de la nave, como la representación del armador en las actividades comerciales de la naviera. La jurisprudencia del H. TDLC define a los agentes generales como “*los representantes de los armadores extranjeros, o sea quienes explotan las naves o navieras*”. Véanse: (i) Informe FNE F135-2018, nota a pie de página N°72; (ii) Informes N°6/2009, nota al pie N°13, y N°5/ 2009, nota al pie N°11, ambos del H. TDLC.

²⁹ Véase: Informe N°36/2025 del H. TDLC, considerando 41.

³⁰ Directemar. Boletín Estadístico Marítimo (última actualización 24.07.2026). Disponible en: <https://www.directemar.cl/directemar/site/edic/base/port/boletin_maritimo.html> [última visita: 06.08.2026]

³¹ Las navieras o armadores son las empresas encargadas del transporte marítimo de carga. Las navieras de línea o *liner* son aquellas que ofrecen servicios de forma regular, con itinerarios preestablecidos y recaladas en puertos

caracteriza por ser amplia tanto desde un punto de vista geográfico como temporal, extendiéndose a diferentes puertos –a nivel nacional como internacional– y con contratos sostenidos en el tiempo, celebrados en virtud de licitaciones o negociaciones directas³². Además, la atención de navieras de línea implica una mayor complejidad administrativa y documental, debido al volumen documental y de conocimiento de embarque asociados a la carga en contenedores³³. Por su parte, la contratación de servicios de agenciamiento a navieras *tramp* o *spot* se efectúa de manera específica para cada terminal de recale³⁴⁻³⁵, y al transportar carga a granel, suelen generar un volumen documental y de conocimientos de embarque más acotados, implicando por tanto, servicios de menor complejidad³⁶.

22. En cuanto a la definición de mercado relevante de producto, esta División optó, conforme a los lineamientos de la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales de la Fiscalía de mayo de 2022 (“**Guía de Análisis Horizontal**”)³⁷ –y en línea con decisiones anteriores³⁸–, por analizar los efectos de la Operación bajo un enfoque conservador que maximice sus efectos, considerando la prestación de servicios de agenciamiento marítimo, mediante los cuales el agente representa a la naviera en las distintas actuaciones y trámites relacionados con la atención de una nave en un terminal portuario, distinguiendo entre los servicios ofrecidos a navieras de línea y navieras *tramp* o *spot*, sin que resulte necesario definir con precisión el mercado relevante.
23. Respecto al alcance geográfico del mercado de agenciamiento de naves, las Partes Notificantes indican que correspondería a la demanda conformada por las navieras que recalán en los terminales portuarios de la Región del Biobío, incluyendo Puerto Coronel³⁹.
24. En decisiones anteriores, la Fiscalía ha señalado que el mercado relevante geográfico tendría carácter local, sin descartar la dimensión nacional en el caso de las navieras de línea, toda vez que dichas navieras suelen designar un único agente para la totalidad de sus escalas en los puertos del país. Para el caso de las navieras *tramp* o *spot* lo ha restringido al terminal en específico donde se prestan los servicios de agenciamiento, por las características descritas *supra*⁴⁰.
25. Por lo anterior, esta División considera que el mercado relevante geográfico podría tener una dimensión nacional respecto de los servicios de agenciamiento prestados a navieras de línea. En cambio, en el caso de los servicios de agenciamiento a navieras *tramp* o *spot* el ámbito geográfico de competencia podría ser más estrecho y circunscribirse al terminal

predeterminados, que usualmente transportan su carga en contenedores. En cambio, los servicios que ofrecen las navieras *tramp* o *spot* se caracterizan por su carácter ocasional, sin itinerarios predeterminados, y se especializan en el transporte de carga fraccionada o a granel. Véanse: (i) Informe FNE F332-2022, párrafo 20; y, (ii) Informe FNE F135-2018, párrafos 31-32.

³² Véanse: (i) Aporte de Antecedentes de la Fiscalía en causa Rol NC N°566-2026, párrafo 83; (ii) Informe N°36/2025 del H. TDLC, considerando 29; y, (iii) Informe FNE F135-2018, párrafo 27. En línea con lo anterior, véanse: (i) declaración de competidor activo en el segmento de agenciamiento marítimo; (ii) declaración de competidor activo en el segmento de agenciamiento marítimo; y, (iii) declaración de competidor activo en el segmento de servicios navieros.

³³ Véase: Informe FNE F135-2018, párrafo 60.

³⁴ Al respecto, véanse: (i) declaración de competidor activo en el segmento de agenciamiento marítimo; (ii) declaración de competidor activo en el segmento de agenciamiento marítimo; y, (iii) declaración de competidor activo en el segmento de servicios navieros.

³⁵ En cuanto a las modalidades de negocio, por un lado, el consignatario de la carga –correspondiente al exportador o importador– acuerda con una naviera y propone algún agente de naves previamente seleccionado; o la naviera *spot* negocia los servicios de agenciamiento de naves con los diferentes oferentes del puerto de recale.

³⁶ Véase: Informe FNE F135-2018, párrafo 60.

³⁷ Véase: Guía de Análisis Horizontal, párrafo 13. Disponible en: <<https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2022/05/20220531.-Guia-para-el-Analisis-de-Operaciones-de-Concentracion-Horizontales-version-final-en-castellano.pdf>> [última visita: 06.08.2026].

³⁸ Véase: Informe FNE F135-2018, párrafo 59.

³⁹ Primer Complemento, párrafo 21.

⁴⁰ Véase: Informe FNE F135-2018, párrafo 61.

donde se presta el servicio en particular. En consecuencia, y adoptando un enfoque conservador que permita maximizar los eventuales efectos derivados de la Operación⁴¹, para el presente análisis se considerarán las segmentaciones antes descritas, –es decir, distinguiendo entre servicios de agenciamiento prestados a navieras de línea, a nivel nacional, y a navieras *tramp* o *spot*, a nivel de terminal– sin que resulte necesario definir con precisión el mercado relevante.

III.3 Servicios de depósito de contenedores

26. Los depósitos de contenedores son recintos que ofrecen servicios de logística para la recepción de contenedores vacíos, su almacenamiento, reparación, limpieza y preparación para futuros usos⁴². Los principales clientes de estos depósitos son las empresas navieras o armadores⁴³. Este corresponde a un mercado conexo al de servicios portuarios de carga de contenedores, por cuanto constituye el conjunto de servicios requeridos para la reutilización de dichos contenedores vacíos, tras haber sido descargados de la nave y recibidos en puerto⁴⁴. Para las navieras es importante utilizar depósitos que se encuentren en las cercanías de los terminales portuarios, para reducir los costos asociados al transporte terrestre de los contenedores⁴⁵.
27. Con anterioridad, la Fiscalía ha señalado que los servicios de almacenaje de contenedores vacíos son un mercado diferente a los servicios asociados a la administración de contenedores llenos, dado que constituyen servicios independientes, destinados a satisfacer necesidades distintas de sus clientes⁴⁶. Lo mismo ocurre con los servicios de almacenamiento extraportuario, pues estos constituyen recintos de almacenamiento aduaneros que requieren habilitación del Director Nacional de Aduanas para operar como tal, forman parte de la zona primaria para todos los efectos legales y deben reunir ciertas características de infraestructura, estándar de servicio y seguridad para operar⁴⁷. Estas exigencias no aplican para los depósitos de contenedores.
28. En cuanto a la definición de mercado relevante de producto, esta División optó por analizar los efectos de la Operación considerando los servicios de depósitos de contenedores como un mercado en sí mismo, al no existir antecedentes en la Investigación que justifiquen apartarse del criterio adoptado en decisiones anteriores.
29. Respecto a la definición de mercado relevante geográfico, las Partes Notificantes descartan que Sitrans participe del mismo mercado que Puerto Coronel, argumentando que la distancia geográfica entre el depósito de contenedores de Sitrans –emplazado en la comuna de Talcahuano– y el depósito de contenedores de Puerto Coronel –emplazado en

⁴¹ Véase: Guía de Análisis Horizontal, párrafo 13.

⁴² Véanse: (i) Informe de aprobación “Asociación entre Puertos y Logística S.A. y CMA CGM S.A.”, Rol FNE F189-2019 (“Informe FNE F189-2019”), párrafo 15; y, (ii) Informe de archivo “Investigación reservada por denuncia de eventuales prácticas anticompetitivas sobre fijación de precios predatorios a servicios de almacenaje y transporte de contenedores a almacén extraportuario en el Puerto de San Vicente, VIII Región”, Rol FNE 1505-09 (“Informe de archivo FNE 1505-09”), párrafo 7.

⁴³ Lo anterior, debido a que la mayor parte de los contenedores utilizados en transporte marítimo son de propiedad de navieras, o bien operadas por estas en virtud de contratos con empresas de *leasing*. Véase: Informe FNE F189-2019, párrafo 15.

⁴⁴ Véase: Informe de archivo FNE 1505-09, párrafo 17.

⁴⁵ Véase: Informe FNE F189-2019, párrafo 23. En la misma línea, véanse: (i) declaración de competidor activo en el segmento de depósitos de contenedores; (ii) declaración de competidor activo en el segmento de agenciamiento marítimo; (iii) declaración de competidor activo en el segmento de servicios portuarios; (iv) declaración de competidor activo en el segmento de agenciamiento marítimo; y, (v) declaración de competidor activo en el segmento de servicios navieros.

⁴⁶ Véase: Informe FNE F189-2019, párrafo 20.

⁴⁷ Véase: Informe FNE F332-2022, párrafo 98. En el mismo sentido, véase: declaración de competidor activo en el segmento de depósitos de contenedores.

la comuna de Coronel– tiene más de 40 kilómetros de distancia⁴⁸. Además, afirman que existirían dificultades de acceso y conectividad entre ambas comunas⁴⁹. A mayor abundamiento, argumentan que el origen de la carga del depósito de Sitrans llega principalmente de SVTI y Puerto Lirquén (95%), mientras que gran parte de los contenedores del depósito de contenedores de Puerto Coronel fueron movilizados mediante ese puerto (94%)⁵⁰. Lo anterior, afirman estaría en línea con análisis anteriores de la Fiscalía⁵¹.

30. En cuanto a los antecedentes de la Investigación, el depósito de Sitrans no sería una alternativa de servicio de depósito desde Puerto Coronel debido a los altos costos producto de la distancia entre la comuna de Talcahuano y de Coronel, constituyendo una alternativa en casos excepcionales (como si un depósito aledaño a Puerto Coronel no pudiese proveer de contenedores vacíos o no tuviese disponibilidad para ofrecer sus servicios)⁵².
31. Sin perjuicio de lo anterior, esta División estima que no resulta necesario definir con exactitud el mercado relevante para efectos del presente análisis, ya que es posible evaluar los efectos de la Operación bajo un enfoque conservador, orientado a maximizar los eventuales efectos competitivos de la transacción, considerando los depósitos ubicados en la comuna de Talcahuano como una alternativa para la carga transferida en el Puerto Coronel⁵³.

IV. ANÁLISIS COMPETITIVO

32. En la presente sección, en base a lo señalado *supra* y siguiendo los parámetros establecidos en la Guía de Análisis Horizontal⁵⁴, se analizarán los posibles efectos de carácter vertical y de conglomerado que pudieran surgir a raíz de la Operación⁵⁵.

⁴⁸ Notificación, párrafo 81.

⁴⁹ Las Partes Notificantes señalan que existen severas dificultades de acceso a la comuna de Coronel que derivan de la saturación de la Ruta 160, la única vía de acceso terrestre a la misma y que sufre de congestión crónica y constantes accidentes, que determinan que un trayecto terrestre, por ejemplo, entre SVTI o la comuna de Talcahuano y la comuna de Coronel y las instalaciones de Puerto Coronel pueda demorar horas, especialmente en los turnos y horarios en que trabajan los transportistas terrestres. Véase: Primer Complemento, párrafo 78.

⁵⁰ Primer Complemento, párrafo 81.

⁵¹ En el Informe de archivo FNE 1505-09, la Fiscalía incluyó en el análisis a Sitrans, cuyo depósito se emplaza a aproximadamente 5 kilómetros de SVTI, así como otros depósitos de contenedores emplazados al interior de Puerto Talcahuano y en la zona de SVTI, pero no incluyó a Puerto Coronel, cuyo depósito de contenedores se encuentra a poco más de 40 kilómetros de SVTI. Véase: Informe de archivo FNE 1505-09, párrafo 9.

Respecto a su alcance geográfico local, el Informe FNE F332-2022 señaló: “En cuanto a la dimensión geográfica, en línea con lo señalado por la Partes, esta División estima que, atendida la naturaleza de los servicios prestados, el alcance del mercado sería local, limitándose a las zonas aledañas a cada puerto respectivo”. Véase: Informe FNE F332-2022, párrafo 99.

⁵² Véanse: (i) declaración de competidor activo en el segmento de depósitos de contenedores; (ii) declaración de competidor activo en el segmento de agenciamiento marítimo; (iii) declaración de competidor activo en el segmento de servicios portuarios; (iv) declaración de competidor activo en el segmento de agenciamiento marítimo; y, (v) declaración de competidor activo en el segmento de servicios navieros.

⁵³ Dicho enfoque conservador genera, para efectos del análisis de la Operación, una relación de conglomerado entre el depósito de Sitrans ubicado en dicha comuna, y la Entidad Objeto.

⁵⁴ Véase: Guía de Análisis Horizontal, párrafo 28.

⁵⁵ Cabe hacer presente que, con fecha 27 de junio de 2026, ingreso correlativo N°73.165-2026, un representante del Sindicato N°1 de Estribadores del Puerto de Coronel (“Sindicato”) contactó a la Fiscalía con el objeto de aportar antecedentes y preocupaciones en relación con la Investigación, celebrándose una reunión con un representante del Sindicato y funcionarios de la Fiscalía, junto con una presentación escrita complementaria incorporada al expediente de Investigación. Habiéndose dado revisión a los antecedentes y conductas aludidas, en su mayoría estas no resultarían de una mayor concentración horizontal, ni tampoco de traslapes verticales o de conglomerado, ni se encontrarían dentro del ámbito de competencias de la Fiscalía. En cuanto a posibles efectos derivados de un aumento del poder de negociación en virtud de la Operación, las conclusiones arribadas en el presente Informe resultan replicables, al observarse que su perfeccionamiento no resulta en un incremento de la participación de Puerto Neltume ni a nivel comunal ni a nivel regional. Bajo un escenario nacional, la participación de Neltume pre y post Operación no superaría un 20%, existiendo otros operadores alternativos –puertos públicos y privados de uso público y privado– tanto en el *hinterland* del Biobío como a nivel nacional.

IV.1 Análisis vertical - Servicios portuarios y servicios de agenciamiento de naves

33. En el marco de la Investigación, esta División evaluó un potencial riesgo vertical relativo a eventuales estrategias exclusorias que pudieran surgir con el perfeccionamiento de la Operación, en atención a la relación existente entre los servicios portuarios como insumo para los servicios de agenciamiento de naves en puertos⁵⁶. Lo anterior, toda vez que, a pesar de que el agente de nave no es propiamente un cliente del terminal portuario, una parte importante de sus servicios dependen de la coordinación con los terminales portuarios. En este contexto, la disponibilidad de los terminales portuarios para coordinar sus actividades afecta significativamente el desempeño competitivo de las agencias de nave en relación con sus clientes navieros. Por tanto, en la práctica, existe una relación vertical entre ambos eslabones⁵⁷.
34. En particular, esta División evaluó si, como consecuencia de la Operación, las Partes podrían llevar a cabo una estrategia de *bloqueo de insumos*, total o parcial, respecto de los servicios portuarios, restringiendo o impidiendo que los competidores de Ultramar accedan a los insumos necesarios –ofrecidos por Puerto Coronel– para prestar el servicio de agenciamiento de naves. Del mismo modo, se analizó si la entidad resultante de la Operación podría realizar una estrategia de *bloqueo de clientes* a los competidores de Puerto Coronel que se dedican a la prestación de servicios portuarios, restringiendo o impidiéndoles la posibilidad de acceder a una base de clientes para ofrecer dichos servicios.
35. Para el análisis de potenciales riesgos verticales, esta División ha evaluado las siguientes circunstancias: (i) si la entidad resultante de la Operación tendrá la habilidad para bloquear el acceso a insumos o clientes; (ii) si tendrá los incentivos a restringir el acceso a insumos o clientes; y, (iii) los posibles efectos que tendría para la competencia la práctica de bloqueo de insumos o clientes. A continuación, se analizan dichos riesgos respecto a la relación vertical que se generaría producto de la Operación.
36. Así, respecto a un potencial bloqueo de insumos, esta División procedió a estimar las participaciones de mercado según las ventas de servicios portuarios realizadas por puertos públicos y privados de uso público en la Región del Biobío durante el año 2025, segmentando según el tipo de carga. Lo anterior, se observa en la Tabla N°1, a continuación.

Tabla N°1: Participación de mercado de servicios portuarios en Región del Biobío, en toneladas (2025)

Puerto	Carga contenerizada	Carga general	Carga granel líquido	Carga granel sólido	Total
Puerto Coronel	[20-30]%	[10-20]%	[40-50]%	[10-20]%	[20-30]%
Puerto Lirquén	[30-40]%	[50-60]%	-	[40-50]%	[30-40]%
SVTI	[30-40]%	[0-5]%	[30-40]%	[5-10]%	[20-30]%
Puerto Cabo Froward	-	[5-10]%	[10-20]%	[20-30]%	[5-10]%
Muelles de Penco	-	[0-5]%	-	[10-20]%	[0-5]%
Puerto de Talcahuano	-	[10-20]%	-	[0-5]%	[0-5]%
Otros puertos	-	[0-5]%	-	[0-5]%	[0-5]%

Fuente: Elaboración propia según base de datos SEMPAT⁵⁸.

⁵⁶ Adicionalmente, Neltume podría ejercer su influencia decisiva en Puerto Coronel para que éste tome acciones en detrimento de navieras distintas a Mediterranean Shipping Company S.A. (“**MSC Naviera**”), con la finalidad de beneficiar a dicho actor, y en consecuencia, a su relacionada MSC Agencia. En la presente sección, el análisis vertical relativo a un eventual bloqueo de insumos, resulta aplicable tanto a la relación de los servicios portuarios con los agentes de naves, como también, respecto a la relación de los primeros con las navieras.

⁵⁷ Lo anterior, ha sido señalado tanto por esta División como por el H. TDLC. Al respecto, véanse: (i) Informe FNE F135-2018; y, (ii) Informe N°36/2025 del H. TDLC.

⁵⁸ Véase: respuesta de Neltume a Oficio Ord. N°1.373-26 de fecha 8 de julio de 2026.

37. Al respecto, Puerto Coronel tendría una participación de mercado inferior al 30%, tanto a nivel agregado como a nivel de cada tipo de carga, excepto respecto de la carga granel líquido⁵⁹. No obstante, en todas las categorías existen competidores alternativos a Puerto Coronel en cada uno de los tipos de carga que, por su posición en el mercado, pueden ejercer presión competitiva relevante a Puerto Coronel. Este sería principalmente el caso de los puertos multipropósito de Lirquén y SVTI, que a nivel agregado y según tipo de carga (salvo en el caso de carga granel líquido), al menos uno de estos o ambos cuentan con una mayor participación de mercado que Coronel.
38. Adicionalmente, respecto de carga granel líquido, tal como se indicó *supra*, las Partes Notificantes afirmaron que Puerto Coronel no moviliza en la actualidad dicha carga⁶⁰. Sin embargo, considerando la información contenida en la base de datos acompañada por Neltume⁶¹, de manera conservadora de igual manera se analizó un eventual bloqueo de insumos que pueda afectar a otros agentes. Al respecto se consideró que dicha eventual estrategia no generaría efectos relevantes *aguas abajo*, dada su menor importancia relativa respecto de otros tipos de carga que se transfieren en la Región. En efecto, de la totalidad de los productos movilizados en esta categoría en la Región del Biobío, sólo el 2% se moviliza en los puertos de uso público, y el restante 98% es movilizado mediante los puertos de uso privado de la Región, tales como ENAP San Vicente o Terminal Marítimo Abastible. Por otra parte, la carga granel líquido de los puertos de uso público representa el 0,9% del total de carga que movilizan dichos puertos situados en la Región del Biobío⁶². Adicionalmente, ninguno de los actores de la industria portuaria consultados manifestó reparos relativos a este tipo de carga en particular.
39. Junto con ello, se debe tener en consideración que tanto Puerto Lirquén como SVTI cuentan actualmente con capacidad ociosa. Tal como se observa en la Tabla N°2 siguiente, Puerto Lirquén tiene una tasa de ocupación promedio de un [50-60]%, con un [60-70]% de ocupación máxima en el sitio [-] de atraque, mientras que SVTI un [30-40]% de ocupación promedio y un [30-40]% de ocupación en los sitios dedicados a [-]. Esto limita la habilidad de la entidad resultante para desplegar una estrategia de bloqueo de insumos, toda vez que ambos competidores cuentan con capacidad disponible para eventualmente absorber la demanda de navieras que requieran alternativas.

Tabla N°2: Tasa de ocupación promedio y máxima de cada uno los puertos multipropósito de la Región del Biobío (2023, 2024, 2025)

Puerto	Tasa de ocupación					
	2023		2024		2025	
	Promedio	Máximo	Promedio	Máximo	Promedio	Máximo
Puerto Coronel	[10-20]%	[60-70]%	[10-20]%	[30-40]%	[10-20]%	[30-40]%
Puerto Lirquén	[40-50]%	[50-60]%	[40-50]%	[50-60]%	[50-60]%	[60-70]%
SVTI	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[30-40]%	[30-40]%	[30-40]%

Fuente: Elaboración propia en base a respuestas de Oficios⁶³.

⁵⁹ Si bien en la nota a pie de página N°10 se indicó que las Partes Notificantes habían señalado en la Notificación que Puerto Coronel no tendría la capacidad técnica de transferir granel líquido, en la base de datos SEMPAT acompañada por Neltume, se reportó que durante 2025 Puerto Coronel había transferido [-] toneladas de granel líquido. Dado lo anterior, se incluyó dicha carga en el análisis del presente Informe.

⁶⁰ Véase: Notificación, párrafo 89.

⁶¹ Que, tal como se señaló *supra*, indica que Puerto Coronel sí realizó la transferencia de ese tipo de carga durante el año 2025.

⁶² Véase: base de datos SEMPAT acompañado en la respuesta de Neltume a Oficio Ord. N°1.373-26 de fecha 8 de julio de 2026.

⁶³ Véanse: (i) respuesta de Puerto Coronel a Oficio Ord. N°1.444-26 de fecha 20 de julio de 2026; (ii) respuesta de Puerto Lirquén a Oficio Ord. N°1.445-26 de fecha 22 de julio de 2026; y, (iii) respuesta de SVTI a Oficio Ord. N°1.446-26 de fecha 22 de julio de 2026.

40. De esta forma, considerando la participación de Puerto Coronel, junto con la existencia de otros puertos multipropósitos en la Región del Biobío que cuentan con capacidad disponible en el segmento *aguas arriba*, la Operación no otorgaría a la entidad resultante una mayor habilidad de ejercer un eventual bloqueo de insumos, no siendo por tanto necesario profundizar en los requisitos de incentivos y efectos.
41. Luego, respecto a un eventual bloqueo de clientes a los competidores de Puerto Coronel *aguas arriba*, se analizaron las participaciones en el mercado de agenciamiento de naves, *aguas abajo*. Dichas participaciones se presentan en la Tabla N°3 a continuación.

Tabla N°3: Participación de mercado agentes de naves en Región del Biobío, en toneladas (2025)

Agente	Tramp	Liner	Total
Ultramar	[50-60]%	[20-30]%	[30-40]%
MSC Agencia	-	[40-50]%	[30-40]%
Agunsa	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%
Taylor	[0-5]%	[10-20]%	[5-10]%
B&M	[10-20]%	-	[5-10]%
Agental	[5-10]%	-	[0-5]%
Somarco Ltda.	-	[5-10]%	[0-5]%
MTA Agencia Marítima SpA	[0-5]%	-	[0-5]%

Fuente: Elaboración propia según base de datos SEMPAT⁶⁴.

42. Como se observa, Ultramar tendría una participación por sobre el 30%, y, además, MSC Agencia, agente económico en que Neltume posee una participación del 49%, también tendría una participación sobre 30%. Sin embargo, existen ciertos elementos que limitarían la habilidad y los incentivos de Neltume para ejercer un eventual bloqueo de clientes.
43. En el caso de los agentes que prestan servicios a navieras *liner*, en primer lugar, si bien MSC Agencia tendría un [40-50]% de participación de mercado, dicha participación se explica principalmente por el agenciamiento de su propia naviera, siendo equivalente a un [80-90]% del total de toneladas de navieras agenciadas por MSC Agencia. Así, su foco comercial se encuentra en atender mayoritariamente la demanda de su naviera relacionada, MSC Naviera. Con lo anterior, sus incentivos estarían alineados con el objetivo de determinar la mejor alternativa portuaria para dicha naviera, lo que iría en contraposición con un eventual objetivo de Neltume de desviar la totalidad de dicha demanda hacia Puerto Coronel, afectando la habilidad de Neltume para implementar una eventual estrategia de bloqueo de clientes.
44. En segundo lugar, se observa la presencia de, al menos, dos competidores adicionales a Ultramar y MSC Agencia, capaces de ejercer presión competitiva a Neltume: por un lado, Taylor con un [10-20]%, y por otro lado, Agunsa con un [5-10]%. Adicionalmente, según fue señalado *supra*, existe un conjunto de otros agentes de naves que se encuentran inscritos en los puertos de la Región del Biobío, tales como Marítima Valparaíso Chile S.A., o Trust Seapath Agency SpA, que durante 2025 contaron en el segmento de agenciamiento de naves con presencia en [-] y [-] puertos nacionales, respectivamente.
45. Luego, en el caso de los agentes que prestan servicios a las navieras *tramp*, en primer lugar, a pesar de la participación de un [50-60]% de Ultramar⁶⁵, se observa la existencia de

⁶⁴ Véase: respuesta de Neltume a Oficio Ord. N°1.373-26 de fecha 8 de julio de 2026.

⁶⁵ El análisis se enfoca en Ultramar, ya que MSC Agencia no estaría presente en el segmento de agenciamiento a navieras *tramp*.

competidores capaces de ejercerle presión competitiva, como B&M, Agunsa y Agental. Junto con ello, tal como fue señalado *supra*, en los puertos de la Región del Biobío se encuentran inscritos un conjunto de otros agentes de naves, tales como Marítima Valparaíso Chile S.A., o Trust Seapath Agency SpA, que durante 2025 contaron en el segmento de agenciamiento de naves con presencia en [-] y [-] puertos en Chile, respectivamente.

46. Por lo tanto, la Operación no le otorgaría a la entidad resultante la habilidad de ejercer un eventual bloqueo de clientes, en ambos segmentos, no siendo por ende necesario profundizar en los requisitos de incentivos y efectos.
47. Así, se observa que, en relación con posibles hipótesis de bloqueo de insumos o bloqueo de clientes en los mercados de servicios portuarios y servicios de agenciamiento de naves en la Región del Biobío, la Operación no resultaría apta para producir una reducción sustancial a la competencia, considerando la falta de habilidad de la entidad resultante de la Operación para ejecutar dichas estrategias.

IV.2 Efectos de conglomerado respecto de servicios portuarios y servicios de depósito de contenedores

48. En el contexto de una operación de concentración, los efectos de conglomerado pueden ocurrir cuando se concentran empresas cuya relación no es única y estrictamente horizontal o vertical. Estos efectos ocurren respecto de agentes económicos activos en mercados estrechamente relacionados, es decir, que involucran a proveedores de productos complementarios, o bien, de productos que pertenecen a una gama de productos que suele comprar un mismo grupo de clientes⁶⁶.
49. En ese sentido, las Partes comercializan distintos servicios que participan de mercados que pueden ser considerados como estrechamente relacionados entre sí, dado que existiría una base común de consumidores que desde la perspectiva de la demanda podrían considerarlos como complementarios. Dado lo anterior, esta División procedió a evaluar si producto de la Operación se podrían materializar efectos de conglomerado, particularmente a través de la implementación de una eventual estrategia de cierre de mercado mediante prácticas como ventas atadas o empaquetadas, permitiendo a Neltume traspasar poder de mercado desde mercados con menos competencia hacia mercados con mayor competencia, debilitando de esa forma la posición competitiva de sus competidores en los mercados de servicios portuarios y/o servicios de depósito de contenedores en la Región del Biobío.
50. Para evaluar la probabilidad de que una concentración pueda generar efectos de conglomerado que puedan reducir sustancialmente la competencia corresponde analizar los siguientes requisitos copulativos: (i) habilidad de la entidad resultante de incurrir en estas prácticas; (ii) incentivo a hacerlo; y, (iii) efectos en la competencia en el mercado afectado⁶⁷. En dicho contexto, se analizarán los servicios portuarios, ofrecidos por Puerto Coronel, y los servicios de depósito de contenedores en la Región del Biobío, ofrecidos por Sitrans – perteneciente al grupo empresarial de Neltume– y Medlog –entidad en la que Neltume es titular de una participación minoritaria–.

⁶⁶ Véase: Comisión Europea (2018), Directrices para la evaluación de las concentraciones no horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas ("Directrices CE para Análisis No Horizontal"), párrafo 91.

⁶⁷ Véase: Directrices CE para Análisis No Horizontal, párrafo 94.

51. En relación a los servicios portuarios en la Región del Biobío, en base a lo señalado *supra* la Operación no otorgaría a Neltume una mayor habilidad para ejercer alguna estrategia exclusoria mediante Puerto Coronel, dada su participación de mercado y la existencia de otros dos puertos multipropósitos en la Región con capacidad ociosa considerable, como Puerto Lirquén y SVTI.
52. Respecto a los servicios de depósito de contenedores, Sitrans se encuentra en la comuna de Talcahuano, aproximadamente a 40 kilómetros de Puerto Coronel, y a una distancia de 5 kilómetros de SVTI. Esto implica que la mayoría de los contenedores que recibe provienen de SVTI y Puerto Lirquén, recibiendo solamente en torno a un 5% de contenedores desde Puerto Coronel. Lo anterior, implica que el depósito de contenedores de Sitrans es una alternativa de menor relevancia relativa para los usuarios de Puerto Coronel.
53. En este sentido, cabe considerar que la distancia geográfica existente entre el puerto y el depósito impacta directamente en los costos de transporte involucrados⁶⁸. En particular, antecedentes de la Investigación dan cuenta que un depósito situado a más de 20 kilómetros de un puerto no sería económicamente viable debido a los costos de transporte terrestre involucrados, tanto en tiempo de desplazamiento como del gasto del flete asociado⁶⁹. Dado lo anterior, la Operación no le otorgaría a Neltume, a través de Sitrans, una mayor habilidad para condicionar la venta de servicios de depósito de contenedores a la venta de servicios de Puerto Coronel.
54. En el caso de Medlog, se consideró que dicho depósito se encuentra en las cercanías de Puerto Coronel, a menos de 10 kilómetros del mismo. A pesar de ello, esta División consideró que la Operación tampoco otorgaría a Neltume una mayor habilidad para implementar prácticas exclusorias, toda vez que no es titular del control sobre dicha entidad⁷⁰, y el cual, a mayor abundamiento, tiene como único cliente a MSC Naviera⁷¹. Lo anterior limita los incentivos de dicho agente para efectuar una estrategia exclusoria, al considerar que su foco comercial se encuentra en atender la demanda de su propio controlador.
55. Junto con lo anterior, al considerar que la elección del depósito de contenedores involucra ponderar sus costos de transporte terrestre, que dependerían del puerto de origen o destino del contenedor, los demandantes de este servicio tenderían a seleccionar el depósito más cercano al puerto. Así, según los antecedentes acompañados por las Partes Notificantes⁷², durante los últimos tres años, el 94% de los contenedores de Puerto Coronel se han dirigido a depósitos dentro de la comuna de Coronel. Dado lo anterior, la eventual práctica de condicionar la venta de servicios de depósitos de contenedores a la contratación del Puerto de Coronel, no tendría efectos en el mercado afectado, dado que los usuarios de depósitos de esta comuna ya preferirían a este puerto al ser la alternativa más cercana.
56. Consecuentemente, es posible concluir que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia en razón de efectos de conglomerado.

⁶⁸ Véanse: (i) declaración de competidor activo en el segmento de servicios portuarios; y, (ii) declaración de competidor activo en el segmento de agenciamiento marítimo.

⁶⁹ Véase: declaración de competidor activo en el segmento de servicios portuarios.

⁷⁰ Al considerar que su controlador es MSC Naviera, titular de un [-]% de sus acciones.

⁷¹ Véase: declaración de competidor activo en el segmento de depósitos de contenedores.

⁷² Primer Complemento, párrafo 81.

V. CONCLUSIONES

57. En base a los antecedentes expuestos, esta División ha llegado a la convicción de que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia.
58. 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. 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

CSC/FRA/MPD