

ANT.: Adquisición de control en Servicios Aeroportuarios Aerosan S.A., Aerosan Airport Services S.A., Servicios Logísticos Limitada y Servicios de Aviación Limitada por parte de SAAM Logistics S.A. y SAAAM Inversiones SpA. Rol FNE F248-2020.

MAT.: Informe de aprobación.

Santiago, 14 de octubre de 2020

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO (S)

DE : JEFE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

En conformidad con lo establecido en el Título IV “De las Operaciones de Concentración” del Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2004, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N°211 de 1973, y sus modificaciones posteriores (“**DL 211**”), presento a usted el siguiente informe relativo a la operación del Antecedente, solicitando su aprobación pura y simple por las razones que a continuación se exponen:

I. ANTECEDENTES

a. Investigación

1. Con fecha 1 de septiembre de 2020, correlativo ingreso N°03077-2020, se notificó a la Fiscalía (“**Notificación**”) la operación consistente en la eventual adquisición de control sobre Servicios Aeroportuarios Aerosan S.A., Aerosan Airport Services S.A., Servicios Logísticos Limitada y Servicios de Aviación Limitada (todas ellas, “**Entidades Objeto**” o “**Aerosan**”), por parte de SAAM Logistics S.A. (“**SAAM Logistics**”) y SAAM Inversiones SpA (“**SAAM Inversiones**”, junto con SAAM Logistics, “**SAAM**” o “**Compradores**”) al adquirir la totalidad de la participación en propiedad de American Airlines, Inc. (“**American Airlines**” o “**Vendedor**”, junto con los Compradores, las “**Partes**”) en las Entidades Objeto (“**Operación**”).
2. Con fecha 14 de septiembre de 2019, esta División notificó a las Partes de la completitud de los antecedentes presentados respecto de los requisitos indicados en el Decreto Supremo N°33 del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, que Aprueba el Reglamento sobre Notificación de una Operación de Concentración (“**Reglamento**”), instruyéndose por tanto el inicio de la investigación correspondiente al Rol FNE F248-2020.

b. Partes de la Operación

3. American Airlines es una sociedad estadounidense cuya principal actividad es la prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga¹, en los distintos ámbitos geográficos donde se encuentra presente a nivel mundial.

¹ Notificación, p.4.

4. SAAM, por su lado, es una empresa chilena activa en la industria de transporte marítimo a través de la prestación de servicios portuarios, de muellaje, logísticos y de almacenamiento y distribución de toda clase de productos²⁻³.
5. Las Entidades Objeto de la Operación corresponden a las siguientes:
 - i. Servicios Aeroportuarios Aerosan S.A., sociedad anónima cerrada constituida bajo las leyes chilenas que se dedica a la actividad de gestión de la carga como almacén aduanero para la exportación e importación, o '*landside cargo handling*'⁴. Su propiedad se compone por 30.000 acciones ordinarias repartidas equivalentemente entre SAAM Logistics y American Airlines, y por una única acción preferente de la compañía de la cual American Airlines es titular⁵.
 - ii. Aerosan Airport Services S.A., sociedad anónima cerrada constituida bajo las leyes chilenas, activa en servicios de atención a aeronaves en tierra o '*ground cargo handling*', que comprende servicios de carga, descarga, limpieza de aeronaves, servicios a pasajeros y tripulantes, entre otros⁶. A su vez, Aerosan Airport Services S.A. controla a las sociedades Servicios Logísticos Limitada y Servicios de Aviación Limitada, también comprendidas dentro de las Entidades Objeto. La propiedad de Aerosan Airport Services S.A. se compone por 30.000 acciones ordinarias repartidas equivalentemente entre SAAM Logistics y American Airlines, y por una única acción preferente de la compañía de la cual American Airlines es titular⁷.
 - iii. Servicios Logísticos Limitada, corresponde a una sociedad de responsabilidad limitada constituida bajo leyes chilenas presente en el manejo documental de liberación y desconsolidación de guías de importación, recolección de cobros propios de aerolíneas y gestión de la cartera de las aerolíneas⁸. En cuanto a su composición accionaria, la mitad de su propiedad se encuentra controlada por SAAM Logistics⁹, mientras la mitad restante por American Airlines¹⁰.
 - iv. Servicios de Aviación Limitada, sociedad de responsabilidad limitada chilena dedicada a prestar servicios aeroportuarios de personal, pero que, según lo indicado por las Partes, actualmente no desarrolla actividades económicas¹¹. En cuanto a su

² Notificación, p.4., y Anexo "SAAM-05", acompañado en la Notificación.

³ En este sentido, según se indica en su sitio web, SAAM contaría con presencia en diez terminales portuarios, contaría con 153 remolcadores y servicios logísticos en cuatro países. Véase: <<https://www.saam.com/#>> [última visita: 13-10-20].

⁴ Notificación, p.4. Declaración de Eric Lobo González, en su calidad de Gerente General de Aerosan Airport Services S.A., de fecha 22 de septiembre de 2020.

⁵ Según lo indicado por las partes, la acción preferente referida no tiene derecho a voto ni a veto alguno, sino que sólo otorga preferencia sobre las ordinarias al tiempo de la liquidación de la sociedad. Notificación, pp.5, 6, y 12.

⁶ Notificación, p.4. Declaración de Eric Lobo González, en su calidad de Gerente General de Aerosan Airport Services S.A., de fecha 22 de septiembre de 2020.

⁷ Según lo indicado por las partes, la acción preferente referida no tiene derecho a voto ni a veto alguno, sino que sólo otorga preferencia sobre las ordinarias al tiempo de la liquidación de la sociedad. Notificación, pp.5 y 6.

⁸ Anexo "P-03", acompañado en la Notificación.

⁹ En efecto, SAAM Logistics es propietaria directamente de un 1% e indirectamente de un 49% de las acciones de Servicios Logísticos Limitada. Notificación, p.5.

¹⁰ Por su parte, American Airlines es propietaria directamente de un 1% e indirectamente de un 49% de las acciones de Servicios Logísticos Limitada. Notificación, p.5.

¹¹ Notificación, p.5.

composición accionaria, la mitad de su propiedad se encuentra controlada por SAAM Logistics¹², mientras la mitad restante por American Airlines¹³.

c. Descripción de la Operación

6. Las Partes indican que la Operación consiste en un contrato de compraventa mediante el cual SAAM adquirirá –a través de sí misma o de las sociedades designadas para tal efecto– el 100% de las acciones, del interés y de la participación social de propiedad del Vendedor en las Entidades Objeto. De esta manera, la Operación se comprendería en la hipótesis descrita en la letra b) del artículo 47 del DL 211, dado que SAAM Logistics pasará de tener un control conjunto de las Entidades Objeto a tener control individual de las mismas. Por otro lado, el monto de la operación alcanza [1]¹⁴.
7. En cuanto a los motivos económicos de la Operación, las Partes señalan que para SAAM le permitiría aumentar su nivel de inversión en las actividades de servicios logísticos dedicados a la carga aérea y servicios aeroportuarios¹⁵; American Airlines señala que buscaría [REDACTED]¹⁶.

II. ANÁLISIS COMPETITIVO

8. La Notificación indica que la Operación no supondría una restricción sustancial a la competencia, dado que no da lugar a traslapes horizontales ni verticales entre las actividades económicas de las Partes¹⁷.
9. Sin perjuicio de ello, es posible observar que en el escenario previo a la Operación, las Entidades Objeto son conjuntamente controladas por American Airlines y SAAM, mientras que con posterioridad a ésta Aerosan pasaría a ser controlada individualmente por parte de SAAM, lo que podría dar lugar a un cambio en la habilidad e incentivos de la entidad fusionada para desenvolverse en los mercados en que participa. De esta manera, el escenario posterior a la Operación permite alinear las decisiones competitivas que se adopten respecto de las Entidades Objeto con aquellas que sean adoptadas respecto a las unidades de negocio de SAAM.
10. En este sentido, en casos anteriores esta División ha considerado desde la perspectiva de la oferta, que el mercado donde participa Aerosan se encontraría estrechamente ligado a los mercados de transporte aéreo de pasajeros y carga¹⁸⁻¹⁹, sin que éste se

¹² En efecto, SAAM Logistics es propietaria directamente de un 1% e indirectamente de un 49% de las acciones de Servicios Logísticos Limitada. Notificación, p.5.

¹³ Por su parte, American Airlines es propietaria directamente de un 1% e indirectamente de un 49% de las acciones de Servicios Logísticos Limitada. Notificación, p.5.

¹⁴ En adelante, los números puestos entre corchetes ("[]") remiten a información con el carácter de confidencial, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 39 letra a del DL 211, disponible en el Anexo Confidencial de este informe.

¹⁵ Notificación, p.7.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ Notificación, pp. 6, 7, 9, 13 y 16.

¹⁸ Véase Informe de aprobación de adquisición de Andes Airport Services S.A., Rol FNE F104-2017, p.3.

¹⁹ Adicionalmente, en cuanto a los servicios de *ground handling*, la jurisprudencia comparada ha definido el mercado relevante del producto comprendiendo en un mismo mercado los distintos servicios de *ground handling*. Véase Comisión Europea, Ferrovial/Quebec/ GIC/BAA, COMP/M.4164, párr. 14; Aviapartner/Maersk/Nova, COMP/M.2254, párr. 15 y 16; LBO France/Aviapartner, COMP/M.6671;

encuentre vinculado a los servicios de logística prestados en el mercado de transporte marítimo, en los que participa SAAM²⁰.

11. No obstante lo anterior, desde la perspectiva de la demanda podrían existir clientes que requieran tanto de servicios de logística de transporte tanto aéreo como marítimo. Así, los principales clientes de Aerosan corresponden a aerolíneas y, [REDACTED] embarcadores o *freight forwarders*, que serían intermediarios entre la aerolínea y el dueño de la carga a ser transportada²¹ que consolidan carga de diversos exportadores²². Por su parte, los principales clientes de SAAM son dueños de la carga, los que corresponden a importadores y exportadores de distintos tipos de productos que pueden requerir servicios logísticos y, [REDACTED] embarcadores o *freight forwarders*²³.
12. De tal manera, según los antecedentes tenidos a la vista, el segmento de demanda que corresponde a clientes embarcadores o *freight forwarders* podrían requerir servicios de gestión logística de transporte tanto aéreo como marítimo. Al respecto, fue posible verificar que dichos clientes corresponden a un porcentaje menor de la demanda actual de Aerosan y de SAAM, y adicionalmente, no suelen coincidir entre ellos²⁴.
13. De esta manera, esta División evaluó si las Compradoras contaban con la habilidad e incentivos para materializar un eventual riesgo de conglomerado²⁵⁻²⁶, consistente en la

Lufthansa/Menzies/LCC, COMP/M.1165; Swissport/Servisair. En cuanto a los servicios de *landside cargo handling* véase COMP/M.7021, HNA Group/Aguila, COMP/M. 7766 y CMA, Anticipated acquisition by Menzies Aviation plc and Menzies Aviation Inc. of ASIG Holdings Limited and ASIG Holdings Corp., ME/6639/16.

²⁰ Según declaración de Javier Olivos, en su calidad de Gerente de Desarrollo de SAAM S.A., de fecha 21 de septiembre de 2020.

²¹ Los principales clientes de Aerosan corresponden a aerolíneas, entre las que destacan [2] Mientras que los principales clientes *freight forwarders* corresponden a [3]. Declaración de Eric Lobo González, en su calidad de Gerente General de Aerosan Airport Services S.A., de fecha 22 de septiembre de 2020; y respuesta a solicitud realizada por medio de correo electrónico, correlativo de ingreso N°03395-20, acompañada por Aerosan con fecha 24 de septiembre de 2020.

²² Informe de aprobación de la asociación entre Puertos y Logística S.A. y CMA CGM S.A., Rol FNE F189-2019, p.4.

²³ Según fuera indicado en declaración de Javier Olivos, en su calidad de Gerente de Desarrollo de SAAM S.A., de fecha 21 de septiembre de 2020.

²⁴ Conforme fue verificado en respuesta de Aerosan a solicitud realizada por medio de correo electrónico, correlativo de ingreso N°03395-20, acompañada por Aerosan con fecha 24 de septiembre de 2020; y respuesta de SAAM a solicitud realizada por medio de correo electrónico, correlativo de ingreso N°03392-20, acompañada por Aerosan con fecha 24 de septiembre de 2020. Adicionalmente, véase declaración de actor de la industria [4].

²⁵ Según indica la Comisión Europea, en su guía del año 2008 "Directrices para la evaluación de las concentraciones no horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas". ("Guía de la Comisión Europea concentraciones no horizontales"), las operaciones de conglomerado son aquellas "entre empresas cuya relación no es ni es ni estrictamente horizontal (como competidores en el mismo mercado de referencia) ni vertical (como proveedor y cliente). En la práctica, el interés se centra en las concentraciones entre empresas activas en mercados estrechamente relacionados" (párrafo 91). En dicho sentido, el análisis de competencia relevante se dará cuando existan proveedores de bienes o servicios complementarios o que pertenecen a una gama de productos que suele adquirirse por un mismo grupo de clientes para un mismo uso final. Disponible en: <[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC1018\(03\)&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC1018(03)&from=ES)> [última visita: 13-10-20].

²⁶ Los requisitos copulativos de habilidad, incentivos y efectos para la materialización de estrategias no horizontales se encuentran reconocidos en jurisdicciones comparadas. En ese sentido véase Guía de la Comisión Europea concentraciones no horizontales. párrafos 31-57.

Asimismo, esta División ha evaluado riesgos de conglomerado aplicando dicho criterio de análisis en los siguientes informes de aprobación: operación de concentración entre Essilor International y Luxottica Group, Rol FNE F85-2017; operación de concentración entre Henkel Ireland Operations and Research Ltd. e Inversiones Tetrápolis S.A. para la adquisición de Aislantes Nacionales S.A., Rol FNE F156-2018; adquisición de control en Red Hat, Inc. por parte de International Business Machines Corporation (IBM), Rol FNE F188-

vinculación o comercialización conjunta de los servicios ofrecidos por Aerosan y SAAM a sus clientes comunes, dando lugar a potenciales efectos anticompetitivos consistentes en afectar a sus clientes y/o excluir a sus competidores.

14. Respecto a la habilidad de las Entidades Objeto luego de la Operación para materializar alguna estrategia no-horizontal en relación a los *freight forwarders*, cabe señalar que los servicios logísticos prestados por Aerosan y por SAAM Logistics no serían susceptibles de ser atados o empaquetados, considerando que [REDACTED]

A mayor abundamiento, no se advierte que los servicios logísticos que prestan Aerosan y SAAM Logistics sean contratados por [REDACTED]²⁷, considerando que los mismos difieren en relación a los productos que son objeto del servicio –según sean aéreo o marítimo– en relación con los tiempos de transporte²⁸, a los diferentes costos que asumen²⁹, y a los distintos volúmenes transportados³⁰, lo que permite afirmar a esta División que no se tratarían de productos complementarios³¹. Ello es consistente con otras gestiones de investigación desarrolladas por esta División³².

15. Por último, en los mercados donde participan las Partes permanecen actores alternativos en la provisión de servicios logísticos para el transporte marítimo y aéreo³³.

16. Conforme a lo anteriormente expuesto, no se advierte que la Operación implique una reducción sustancial a la competencia.

III. CONCLUSIÓN

17. Considerando lo expuesto anteriormente, salvo el mejor parecer del señor Fiscal, se sugiere aprobar la Operación de forma pura y simple, por no resultar apta para reducir sustancialmente la competencia. Lo anterior, sin perjuicio de la facultad de esta Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia en los mercados.

Saluda atentamente a usted,

Firmado digitalmente por
Aníbal Enrique Palma Miranda
Fecha: 2020.10.14 15:30:00 -03'00'

ANÍBAL PALMA MIRANDA
JEFE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

CGD

2019; adquisición de Cornershop por parte de Uber Technologies, Inc., Rol FNE F217-2019; y fusión entre Warrior Merger Sub, Inc. y Anixter International Inc., Rol FNE F232-2020, entre otros.

²⁷ Según criterios de la Guía de la Comisión Europea de concentraciones no horizontales, párrafo 100.

²⁸ De esta manera, mientras que los productos que son transportados vía marítima asumen tiempos de traslado de larga duración, aquellos transportados vía aérea demoran menos tiempo en llegar a su destino. Declaración de Javier Olivios, en su calidad de Gerente de Desarrollo de SAAM S.A., de fecha 21 de septiembre de 2020, y declaración de un actor de la industria [5].

²⁹ Por un lado, los productos transportados por vía aérea enfrentan un costo de transporte elevado, mientras que, por otro, el transporte marítimo ofrece costos menos elevados. Declaración de Javier Olivios, en su calidad de Gerente de Desarrollo de SAAM S.A., de fecha 21 de septiembre de 2020, y declaración de un actor de la industria [6].

³⁰ En cuanto al volumen transportado, el transporte aéreo ofrece una capacidad acotada, mientras que el transporte marítimo cuenta con una mayor capacidad disponible. Declaración de Javier Olivios, en su calidad de Gerente de Desarrollo de SAAM S.A., de fecha 21 de septiembre de 2020.

³¹ Según criterios de la Guía de la Comisión Europea de concentraciones no horizontales, párrafo 100.

³² Declaración de un cliente de la industria. [7]. En su calidad de cliente común de Aerosan y SAAM Logistics, identificó una baja relación entre los servicios ofrecidos por ambas entidades.

³³ Declaración de un cliente de la industria. [8].