

ANT.: Adquisición de Alfa Logistics SpA por Salmones Camanchaca S.A., Salmones Blumar S.A. y Australis Mar S.A.
Rol F170-2018.

MAT.: Informe de aprobación.

Santiago, 21 FEB 2019

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO
DE : JEFA DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

De 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 respectivas modificaciones ("**DL 211**"), presento a usted el siguiente informe ("**Informe**") de la División de Fusiones ("**División**") relativo a la operación de concentración del Antecedente ("**Operación**"), recomendando la aprobación pura y simple de la misma, en virtud de las razones que a continuación se exponen:

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 27 de diciembre de 2018, mediante correlativo ingreso N°05616-18 ("**Notificación**"), esta Fiscalía Nacional Económica ("**Fiscalía**" o "**FNE**") fue notificada de la operación relativa a la adquisición de Alfa Logistics SpA ("**Alfa Logistics**") por parte de Salmones Camanchaca S.A. ("**Camanchaca**"), Salmones Blumar S.A. ("**Blumar**") y Australis Mar S.A. ("**Australis**"), junto con Camanchaca y Blumar, las "**Compradoras**", y estas últimas junto con Alfa Logistics, las "**Partes**").
2. Con fecha 11 de enero de 2019, esta Fiscalía instruyó el inicio de la investigación bajo el Rol FNE F170-2018 ("**Investigación**").
3. Posteriormente, con fecha 7 de febrero de 2019, esta FNE dictó la resolución que trae a la vista las piezas del expediente de la investigación Rol FNE F160-2018, relativa a la adquisición de control en AquaChile S.A. por parte de Agrosuper S.A. ("**Expediente F160-2018**").

a. Partes de la Operación

4. Conforme señala la Notificación, las Compradoras son sociedades anónimas dedicadas a la actividad acuícola, específicamente en lo relacionado a la crianza, producción, cultivo y comercialización de salmónidos para su venta a clientes nacionales e internacionales.

5. La entidad objeto de la Operación corresponde a Alfa Logistics, que es una sociedad activa en la prestación de servicios de logística y agenciamiento de carga nacional e internacional, focalizada en el transporte aéreo de mercaderías perecibles, como lo son el salmón y la fruta. En su calidad de operador logístico, Alfa Logistics actúa como un intermediador de la relación comercial entre sus clientes y las aerolíneas que prestan el servicio de transporte de las cargas¹.
6. En dicho sentido, las actividades económicas de las Compradoras y de Alfa Logistics se encuentran verticalmente relacionadas, siendo esta última proveedora de un insumo para la exportación de salmónidos a mercados internacionales.

a. Descripción de la Operación

7. La Operación notificada consiste en la compra de todas las acciones emitidas por Alfa Logistics por parte de Camanchaca, Blumar y Australis. Las etapas previas al perfeccionamiento de la Operación constan en un Memorandum de Entendimiento suscrito con fecha 2 de octubre de 2018 (“Acuerdo”)², y culminarían con el ejercicio de la opción de compra de las acciones en partes iguales por las Compradoras.
8. Conforme señalaron las Partes en su Notificación, se trataría de una operación de concentración de aquellas contempladas en el artículo 47 letra b) del DL 211.
9. El monto de la Operación corresponde a un total de **[2]**.

II. INDUSTRIA

10. Como se ha señalado, las Compradoras y Alfa Logistics participan en dos segmentos verticalmente relacionados: (i) producción y comercialización de salmones, y (ii) agenciamiento de carga para el transporte aéreo de salmónidos. Este último constituye un insumo para la actividad de exportación de dichos productos.
11. Según información tenida a la vista por esta Fiscalía, las Compradoras representaron un [10-20]% del total de toneladas cosechadas el año 2017, con una participación de [0-10]% de Australis³, [0-10]% de Blumar⁴ y [0-10]% de Camanchaca⁵, respectivamente, la quinta, sexta

¹ Notificación pp.15-16.

² Sin perjuicio de las etapas previas a la materialización de la Operación, para efectos del presente caso esta División considera que el Acuerdo, sumado a la declaración acompañada en la Notificación, da cuenta de una intención real y seria de las Partes de perfeccionar la operación de concentración, en los términos que establece la Guía de Competencia de esta Fiscalía Nacional Económica [en línea] <<http://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2017/10/Guia-de-competencia.pdf>> [última visita: 08-02-19]. 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. **[1]**.

³ De acuerdo a la información tenida a la vista, la operación de Australis se realiza por medio de Australis Mar S.A. Expediente F160-2018.

⁴ Conforme a la información disponible, el grupo Blumar estaría conformado por: Salmones Blumar S.A., St. Andrews Smoky Delicacies S.A. Expediente F160-2018.

⁵ De acuerdo a la información disponible, Salmones Camanchaca estaría conformado por: Salmones Camanchaca S.A y Fiordo Blanco S.A. Expediente F160-2018.

y novena salmonera con mayor volumen de cosechas durante ese año⁶. En cuanto a la exportación, el [90-100]% de la producción de salmónidos durante el año 2017 tuvo como destino mercados internacionales⁷. Así, para el año 2018, las Compradoras representaron un 18% de las ventas en valor FOB de exportación de salmones, según se indica en la Tabla 1 [3].

Tabla 1
Valor FOB exportado de salmones, año 2018⁸

| Salmonera | (%) |
|--------------------------------|-------------|
| AquaChile- Los Fiordos | 17.8% |
| Cermaq | 10.7% |
| Multiexport Foods | 8.9% |
| Marine Harvest | 7.3% |
| Salmones Camanchaca | 6.3% |
| Blumar | 5.9% |
| Australis Mar | 5.8% |
| Invermar | 4.0% |
| Productos del mar Ventisqueros | 4.0% |
| Marine Farm | 3.4% |
| Salmones Austral | 3.4% |
| Empresas Yadrán | 3.2% |
| Comercial Austral | 2.4% |
| Cooke Aquaculture | 2.0% |
| Otros | 14.8% |
| Total | 100% |

Fuente: Base de datos del Servicio Nacional de Aduanas.

12. La presente Operación incide en la exportación de salmónidos por vía aérea⁹, cuyos destinos más importantes, en valor FOB para el año 2018, son Estados Unidos (81,3%) y China (11,8%)¹⁰. La cadena de valor de transporte aéreo de salmones comprende los eslabones de: (i) transporte de la carga en cajas herméticamente protegidas desde las plantas de proceso de salmones hacia los distintos aeropuertos¹¹; (ii) almacenamiento de los *pallets* de

⁶ Véase informes de recientes operaciones de concentración en la industria salmonera, Rol FNE F146-2018 [en línea] < http://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2018/10/inap1_F146_2018.pdf>, y F160-2018 [en línea] <http://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2018/12/inap1_F160_2018.pdf>.

⁷ Idem.

⁸ Considerando exportaciones de salmones bajo los siguientes códigos arancelarios: 3021410; 3045200; 3044120; 3021320; 3044110; 3044200; 3021110; 3021430; 3021490; 3021420; 3031310; 3048120; 3049943; 3054190; 3021310; 3054160; 3048200; 3048110; 3021120; 3082110; 3049944; 3039190; 3049951; 3031320; 3031220; y, 3054330.

⁹ La distribución de salmones se realiza por vía terrestre, marítima y aérea, dichos canales se diferencian principalmente en el tiempo de transporte de las cargas. Así, el transporte aéreo puede demorar de 1 a 7 días dependiendo del destino de exportación, mientras que por vía marítima se puede demorar entre 30 y 45 días. En razón de lo anterior, por vía aérea se transportan principalmente productos frescos, mientras que por la vía marítima productos congelados. En cuanto al transporte terrestre, se realizaría principalmente hacia Brasil y Argentina, y corresponde a productos frescos y congelados. Respuesta a Oficio Circ. Ord. N°0011, por parte de salmoneras consultadas en el marco de la Investigación [4].

¹⁰ Según información de exportaciones del Servicio Nacional de Aduanas relativa al año 2018.

¹¹ Según la información tenida a la vista el principal aeropuerto de embarque de salmones sería el Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez de Santiago de Chile. Adicionalmente, conforme a lo señalado

salmónidos en recintos cercanos al aeropuerto; (iii) disposición de las cargas en los espacios acordados por la aerolínea con los agentes de carga o las empresas salmoneras; (iv) envío de las cargas a los distintos mercados internacionales.

13. Los productores contratan los servicios de agentes logísticos o embarcadores para la gestión de las cargas de salmones en el aeropuerto (punto (iii) del párrafo anterior), con el objeto de embarcar un determinado volumen de salmones con cierta frecuencia a un destino en específico. Por regla general, los agentes negocian con las aerolíneas las tarifas de carga y los espacios disponibles¹²⁻¹³, y luego presentan estas ofertas a las salmoneras, incluyendo en el precio la tarifa de la aerolínea y un margen por sus servicios. Dichas variables se negociarían periódicamente entre los distintos actores, advirtiéndose un bajo nivel de formalización de los acuerdos comerciales entre los distintos actores de la cadena de valor.
14. Conforme a los antecedentes tenidos a la vista¹⁴, en la prestación de sus servicios el agente de carga se hace responsable de (i) verificar el estado de los salmónidos en su llegada al aeropuerto, (ii) supervisar el ingreso de los productos a las bodegas de embarque, (iii) tramitar los permisos y certificaciones nacionales e internacionales, (iv) entregar las cargas a la aerolínea respectiva, y (v) realizar el seguimiento y control de las cargas hasta su destino final de exportación.
15. En el agenciamiento de salmónidos exportados desde Chile por vía aérea participan más de 10 actores, siendo los principales –en toneladas exportadas para el año 2018–, Nexus Logistics S.A. (35%), Acosta y Aguayo S.A. (15%), Andes Logistics Limitada (12%), Cargo Net Logistics S.A. (9%) y Alfa Logistics (9%)¹⁵.
16. Es pertinente señalar que las salmoneras generalmente cuentan con más de un embarcador para los servicios de agenciamiento por vía aérea, con el objeto de diversificar sus cargas entre la oferta disponible y acceder a una mayor variedad de tarifas¹⁶. En efecto, para el año 2018, 12 de los 13 productores que aportaron información en el marco de esta investigación informaron que utilizaban los servicios de más de un agente de carga para su transporte aéreo y 11 de 13 reportaron utilizar tres o más agentes para embarcar su carga¹⁷.

por actores de la industria, ciertas cargas de salmónidos serían transportadas en aeropuertos de la ciudad de Buenos Aires, Argentina [5].

¹² Las tarifas dependerían principalmente de los destinos de exportación, de la disponibilidad de espacios en carga en los aviones y de almacenamiento cercano al aeropuerto.

¹³ Excepcionalmente existen productores que negocian estas variables directamente con las aerolíneas, y pagan a los agentes de carga una comisión por la gestión documental de las cargas embarcadas [6].

¹⁴ Respuesta de salmoneras consultadas mediante Oficio Circular Ord. N°0011 (nota confidencial N°4), y declaraciones de agentes de carga en el marco de la Investigación [7].

¹⁵ Según información de exportaciones del Servicio Nacional de Aduanas relativa al año 2018.

¹⁶ Conforme a declaraciones de empresas salmoneras consultadas en el marco de la Investigación [8].

¹⁷ Respuesta de salmoneras a Oficio Circ. Ord. N°0011 y respuestas a los Oficios Ord. N°0147, 0146 y 0145 [9]. Las salmoneras que aportaron información representan el 75% de las toneladas y 73% del valor FOB del salmón exportado desde Chile por vía aérea durante el año 2018, de acuerdo al registro de exportaciones del Servicio Nacional de Aduanas.

III. MERCADO RELEVANTE

17. Conforme a lo señalado por las Partes, el mercado relevante del producto sobre el que incide la Operación correspondería a los servicios de logística y de agenciamiento para el transporte de salmónidos hacia el extranjero por vía aérea. Adicionalmente, los mercados conexos o verticalmente relacionados al de la Operación, serían los de comercialización final de salmónidos en el extranjero¹⁸.
18. Respecto al mercado aguas arriba –de agenciamiento de salmones para transporte aéreo–, esta División considera que el agenciamiento de carga a través de otros canales de transporte (marítimo o terrestre) no forma parte del mismo mercado relevante del producto. Lo anterior, por cuanto variaciones en las tarifas de agenciamiento no generarían que las empresas salmoneras cambien el medio de transporte de sus exportaciones. En efecto, existen requerimientos de tiempo y condiciones de transporte que son distintas según el formato de los productos¹⁹.
19. Por otra parte, los servicios de agenciamiento ofrecidos varían según el transporte utilizado, requiriendo distintas especializaciones por parte de los agentes. Así, se observarían costos de cambio para los servicios de agenciamiento ofrecidos según medio de transporte, por lo que, conforme a la información tenida a la vista, tampoco existiría sustitución por el lado de la oferta²⁰.
20. Adicionalmente, de los antecedentes de la Investigación, a juicio de esta División no correspondería considerar mercados relevantes diferenciados según el destino de la carga agenciada, dado que los servicios que se prestan en cada una de éstas son idénticos, no existiendo especialización de los agentes por rutas específicas²¹. Así, desde una perspectiva teórica bajo la lógica de un monopolista hipotético, no resultaría plausible que un actor que embarque la totalidad de salmones exportados por vía aérea a un destino en particular tenga la posibilidad de aumentar sus tarifas a las salmoneras, sin que los otros agentes que ofrecen servicios en otras rutas comiencen a ofrecer el servicio de agenciamiento en dicho mercado propuesto.
21. En cuanto a la distinción por tipo de carga agenciada, los embarcadores de salmónidos por vía aérea suelen especializarse en la prestación de servicios de agenciamiento de carga perecible²², por lo que para efectos de este Informe, adoptando una definición conservadora, se considerará que esta categoría no pertenece al mismo mercado relevante que el agenciamiento de carga no-perecible.

¹⁸ Notificación, p.32.

¹⁹ De esta forma, por vía aérea se transportarían principalmente productos frescos; por vía marítima productos congelados; y por vía terrestre, ambos formatos, pero de manera limitada a Brasil y Argentina. Véase *supra* nota al pie N°9.

²⁰ Respuesta de salmoneras a Oficio Circ. Ord. N°0011 (nota confidencial N°4), y declaraciones prestadas en el marco de la Investigación [10].

²¹ Respuestas al Oficio Circ. Ord. N°0012 y declaraciones de agentes logísticos en el marco de la Investigación [11].

²² De acuerdo a la base de datos de exportaciones por vía aérea del Servicio Nacional de Aduanas para el año 2018, los embarcadores que participan en la comercialización de salmónidos por vía aérea, agencian principalmente productos perecibles (más de un 95% de las toneladas agenciadas por estos).

Lo anterior concuerda con lo señalado en declaración prestada por agentes logísticos en el marco de la Investigación [12].

22. La categoría de carga perecible transportada por vía aérea, se compone principalmente de salmónidos y frutas. Ahora bien, pese a advertirse ciertas diferencias en la forma en que se transportan estos productos y la estacionalidad de la oferta de esta última, los agentes de salmónes por vía aérea suelen complementar sus operaciones agenciando ambos tipos de productos²³.
23. En cualquier caso, en línea con lo señalado en la Notificación, restringir el mercado relevante al agenciamiento de carga para el transporte aéreo de salmónes resulta una hipótesis más riesgosa para la competencia que otras opciones que consideren un mercado más amplio²⁴. Por consiguiente, ya que bajo tal escenario no se alteran las conclusiones del presente Informe, no resulta necesario delimitar precisamente el nivel de sustitución con el agenciamiento de otras cargas perecibles.
24. En relación con el mercado relevante geográfico, se verificó que las salmoneras cuentan con la alternativa de exportar productos por vía aérea a través de aeropuertos ubicados en Argentina, para enfrentar los problemas de congestión que se producen en períodos de alta demanda de los servicios aéreos en Chile²⁵. Con todo, asumiendo un escenario conservador, este análisis restringe la evaluación de los riesgos a los salmónes exportados desde Chile.
25. Por último, respecto al mercado aguas abajo, en concordancia con lo señalado por las Partes, esta División estima que correspondería a la comercialización de salmónidos desde Chile hacia el extranjero. Cabe señalar que en este Informe no corresponde realizar mayores subdivisiones respecto de mercados intermedios de comercialización de salmónidos, por cuanto los efectos de la Operación se relacionan con las actividades de exportación de las salmoneras²⁶.

IV. ANÁLISIS DE COMPETENCIA

26. Como se ha señalado, los servicios de agenciamiento de carga son un insumo para la exportación, por lo que los riesgos que se analizan son los propios de una operación de concentración vertical, donde el mercado aguas arriba corresponde al de agenciamiento de carga por vía aérea y los mercados aguas abajo, corresponden a los de comercialización de salmónidos en los destinos de exportación.

²³ Respuesta a Oficio Circular Ord. N°0011 y respuestas a los Oficios Ord. N°0147, 0146 y 0145 (nota confidencial N°9).

²⁴ Las Partes adoptan el mismo criterio en la Notificación señalando que: "También podría intentar definirse un mercado relevante más amplio, que incluya la carga de otros productos (perecederos o no perecederos), o bien, la carga a través de otros medios de transporte (marítimo y terrestre), en cuyo caso la participación de mercado de la Agencia se diluiría significativamente. Sin embargo, para efectos del análisis de esta operación hemos preferido adoptar la posición más estricta y conservadora, restringiéndolo a la oferta de servicios de logística y agencia para el transporte de salmónidos hacia el extranjero por vía aérea". Notificación p. 32.

²⁵ Respuesta a Oficio Circular Ord. N°0011 (nota confidencial N°4), y declaración de salmonera en el marco de la Investigación **[13]**.

²⁶ Dichas subdivisiones son realizadas en el análisis de competencia de esta Fiscalía para las operaciones de concentración Rol FNE F146-2018 (Los Fiordos/Friosur) y F160-2018 (Agrosuper/AquaChile), dado que dichas fusiones fueron ejecutadas entre empresas salmoneras.

27. Atendido lo anterior, la Operación presenta los siguientes ámbitos de preocupación desde el punto de vista de la competencia²⁷:

- a. Riesgo de coordinación por parte de las Compradoras, al generarse una plataforma para la coordinación e intercambio de información comercialmente sensible entre competidores.
- b. Riesgo vertical de bloqueo de insumos, consistente en que Alfa Logistics niegue o empeore las condiciones en que presta sus servicios a salmoneras competidoras.
- c. Riesgo vertical de bloqueo de clientes, derivado del hecho de que las Compradoras movilicen la totalidad de su carga aérea con Alfa Logistics, afectando los costos y posibilidades o incentivos de competir de sus rivales en el mercado de agenciamiento de carga.

28. La evaluación de riesgos de naturaleza vertical exige acreditar la existencia copulativa de habilidad e incentivos para ejecutar conductas anticompetitivas, y los efectos que su materialización podría tener en el mercado²⁸. Así, a raíz de su naturaleza copulativa, será suficiente la inexistencia de uno de ellos, para descartar riesgos a la competencia²⁹. Es por ello que el presente Informe se centra en el análisis de habilidad de bloqueo de insumo y bloqueo de clientes, descartándose la existencia de riesgos en un análisis preliminar, sin que sea, por consiguiente, necesario evaluar la totalidad de los elementos propios del análisis de riesgos verticales.

29. En lo sucesivo, se exponen cada uno de los riesgos señalados a la luz de los antecedentes recabados en la Investigación.

a. Riesgo de coordinación por parte de las Compradoras

30. Dada la función que desempeñan los agentes logísticos para transporte aéreo de salmónidos, la Operación permitiría que las Compradoras tuvieran acceso, con cierto período de antelación, a información respecto de los volúmenes, destino y facturación de la carga exportada por vía aérea por parte de los clientes de Alfa Logistics³⁰. El acceso a la información

²⁷ En el marco de la presente Investigación, agentes logísticos han señalado que existirían acuerdos comerciales con las aerolíneas para reservar espacios de carga aérea, los que dificultarían sus posibilidades de operación en períodos de alta demanda. Sin perjuicio de que lo anterior ha sido controvertido por otros actores de la industria, incluso en caso de ser efectivo, dichas conductas corresponderían a una estrategia comercial entre las aerolíneas y las agencias de carga que no son inherentes ni se encuentran relacionadas con la Operación, por lo que exceden el ámbito de control del Título IV del DL 211 [14].

²⁸ Comisión Europea. 2008. Directrices para la evaluación de las concentraciones no horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas. Diario Oficial de la Unión Europea, octubre 2008, [en línea] <[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC1018\(03\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC1018(03)&from=EN)> [última visita: 23-01-2019].

²⁹ En ese sentido, véase otras operaciones de concentración no horizontales donde se replica el análisis antes descrito. Rol FNE F81-2017 (AT&T/Time Warner), F85-2017 (Essilor/Luxottica), F101-2017 (Servipag/Santander), F116-2017 (CDF/Turner), y F135-2018 (TPA/Neltume/Belfi).

³⁰ El acceso a información comercialmente sensible de salmoneras por parte de Alfa Logistics podría implicar otro riesgo adicional, en caso de que dicho agente prestara servicios a salmoneras rivales de las Compradoras con posterioridad a la Operación. En relación con esto, las Partes comunicaron un conjunto

comercialmente sensible entre las Compradoras, en principio, podría implicar un riesgo de coordinación respecto a los mercados finales de exportación en que éstas compitan.

31. Sin perjuicio de lo anterior, a la fecha del presente Informe, las Compradoras no agrupan una cuota de mercado que genere incentivos suficientes para materializar este riesgo. En efecto, de acuerdo a la información tenida a la vista, las Compradoras representan en torno a un [10-20]% de la producción nacional de salmónidos³¹ y un 22% de su exportación por vía aérea³², existiendo además en cada mercado de exportación actores distintos a los nacionales [16].
32. De este modo, la coordinación entre las Compradoras no provocaría un incremento significativo de su capacidad de influir conjuntamente en precios u otras variables competitivas en el eslabón final de comercialización de los productos, ello sumado a los costos de dicha coordinación, permiten a esta División considerar que los incentivos para materializar dichas conductas en un escenario post-Operación serían reducidos.
33. A mayor abundamiento, las Compradoras han señalado en el marco de la presente Investigación que tomarían una serie de resguardos relativos al manejo de información comercialmente sensible por parte de Alfa Logistics³³ que, de ser efectivos, en principio tenderían a disminuir la posibilidad de que esta estrategia se materialice. Lo anterior demuestra la intención de las Compradoras de intentar evitar la ocurrencia de dicho riesgo³⁴.

b. Riesgo de bloqueo de insumos

34. En relación con el riesgo de bloqueo, empeoramiento de los servicios o aumento de las tarifas de Alfa Logistics a salmoneras rivales de las Compradoras, según lo expuesto, resulta poco plausible en cuanto existen numerosas alternativas para el agenciamiento de transporte de salmónes por vía aérea, lo que limita la habilidad de la entidad fusionada para ejercer una estrategia de este tipo.
35. A mayor abundamiento, conforme han señalado diversos actores consultados en el marco de la Investigación, el cambio de embarcador no involucraría costos relevantes³⁵, razón por la

de resguardos para evitar el traspaso de información sensible desde los clientes de Alfa Logistics a la plataforma en que participan las Compradoras, véase *infra* nota al pie N°33. Con todo, aún sin considerar dichos resguardos, en un escenario post-Operación los clientes de Alfa Logistics tendrían incentivos para no contratar los servicios de la entidad fusionada, dado el riesgo de que sus rivales accedan a información estratégica. Lo anterior fue corroborado por parte de una salmonera en la presente Investigación [15].

³¹ Información de cosechas de salmónidos para el año 2017, según consta en el Expediente F160-2018.

³² Información del Servicio Nacional de Aduanas sobre exportaciones de salmón por vía aérea, en base a kilogramos netos transportados durante el año 2018.

³³ Los resguardos que han sido señalados por las Compradoras se encuentran descritos en las respuestas de Camanchaca, Blumar y Australis a los Oficios Ord. N°0147, 0146 y 0145 respectivamente, y se refieren al tratamiento de la información comercialmente sensible de cada una de las Compradoras, señalando que ésta se entregará a Alfa Logistics de manera bilateral y no será intercambiada entre ellas, incluyéndose la obligación de esta última sociedad de no revelar información confidencial de sus accionistas.

³⁴ Lo anterior no obsta a la facultad de esta Fiscalía de perseguir conductas que se enmarquen dentro del artículo 3 del DL 211, cuando ello sea procedente.

³⁵ Respuestas a Oficio Circular Ord. N°0011 de fecha 29 de enero de 2019 (nota confidencial N°4).

cual las salmoneras cambian habitualmente de prestador de servicios logísticos³⁶. Al respecto, el registro de exportaciones de salmónidos por vía aérea para el año 2018, permite observar que en diversas oportunidades una empresa que agenciaba un porcentaje importante de las toneladas de alguna salmonera disminuía drásticamente las toneladas agenciadas y era reemplazada por algún otro embarcador al mes siguiente³⁷.

36. Adicionalmente, cabe señalar que los agentes de carga cumplirían una función de intermediarios entre las salmoneras y las empresas de transporte aéreo, y, según antecedentes de la Investigación, estos actores cuentan con la posibilidad de prescindir de parte de las actividades de intermediación que actualmente realizan los agentes y de negociar directamente las condiciones de movilización de la carga entre ellas. Lo anterior limitaría el poder de mercado que cualquier embarcador pudiera alcanzar en este segmento de la cadena³⁸.
37. En concordancia con lo anterior, las salmoneras consultadas en el marco de la Investigación no manifestaron preocupaciones acerca de la Operación³⁹, principalmente porque contarían con diversos proveedores alternativos en caso de un eventual bloqueo de Alfa Logistics⁴⁰.
38. Por consiguiente, la Operación no dotaría de habilidad a la entidad fusionada para bloquear o dificultar el acceso a servicios de logística y de agenciamiento para el transporte de salmónidos hacia el extranjero por vía aérea, existiendo diversas posibilidades de abastecimiento para las salmoneras rivales.

c. Riesgo de bloqueo de clientes

39. En relación con este riesgo, corresponde evaluar si la Operación otorgaría a las Compradoras la habilidad para debilitar la competencia en los servicios de agenciamiento de carga, y en qué medida ello podría conducir a un incremento en los precios de los salmones en el eslabón final de comercialización. Lo anterior dependerá de la importancia de las Compradoras para los agentes logísticos y de la existencia de economías de escala en la actividad de agenciamiento⁴¹.

³⁶ Respecto a los costos de cambio, un actor de la industria señaló que realiza licitaciones una vez al año para determinar su agente logístico para transporte aéreo, tardando alrededor de dos semanas en traspasar la operación de uno a otro agente, en caso que se produzcan cambios **[17]**.

³⁷ Algunos ejemplos son: (i) Cermaq Chile S.A., en octubre de 2018 movilizó alrededor del 52,74% de su carga exportada por vía aérea con Andes Logistics, a partir del mes siguiente dejó de utilizar a ese agente logístico, absorbiendo la carga adicional los otros dos agentes con los que trabajaba; (ii) Exportadora Los Fiordos Ltda., en septiembre de 2018 movilizaba el 51,5% de las toneladas totales de salmones a través de Nexus, con posterioridad movilizó el 82,19% de las toneladas exportadas por medio de otro embarcador.

³⁸ Actores de la industria consultados en el marco de la Investigación han señalado que existen aerolíneas que negocian directamente volúmenes y tarifas de carga con las salmoneras, lo que reduce las actividades de los agentes logísticos y sus posibilidades de extraer rentas **[18]**.

³⁹ Respuestas a Oficio Circular Ord. N°0011 de fecha 29 de enero de 2019 (nota confidencial N°4).

⁴⁰ Conforme a declaración de empresas salmoneras consultadas en el marco de la Investigación **[19]**.

⁴¹ Al respecto, la guía europea para el análisis de operaciones no horizontales señala: "(...) [c]uando un proveedor se integra con un cliente importante en el mercado descendente (...) la entidad resultante de la concentración puede impedir que sus rivales reales o potenciales en el nivel superior del mercado (el mercado del insumo) accedan a una base suficiente de clientes y reducir su capacidad o incentivo para competir. A su vez, esto puede aumentar los costes de los rivales en sentido descendente al hacer que les sea más difícil obtener suministros del insumo a precios y condiciones similares a los existentes sin la concentración (...)". Comisión Europea. 2008. Directrices para la evaluación de las concentraciones no

40. Al respecto, cabe señalar que la pérdida de las Compradoras como clientes no modificaría significativamente las condiciones de competencia de los embarcadores, dado que con posterioridad a la Operación se advierte que existe una porción importante de clientes salmoneras disponibles para ser atendidas por los agentes, equivalentes al 79% de las toneladas exportadas por vía aérea el año 2018. Asimismo, este segmento es altamente dinámico, no existiendo costos de cambio relevantes, lo que se observa a partir de los cambios en las ventas y participaciones de agentes por la incorporación o pérdida de clientes entre los años 2017 y 2018⁴².
41. Aún sin considerar lo antes descrito, no se observa habilidad de la Operación para empeorar las condiciones competitivas en el segmento de agenciamiento de carga mediante la exclusión total de algunos competidores o por medio el aumento de sus costos⁴³, por cuanto la escala mínima de operación sería menor a la porción de demanda que, con posterioridad a la Operación, quedaría disponible para los agentes logísticos. En efecto, en el marco de esta Investigación se ha verificado la presencia de numerosos agentes con un bajo volumen de ventas⁴⁴.
42. En este mismo sentido, no existirían economías de escala significativas en este negocio, de modo que la pérdida de demanda de las compradoras no sería capaz de generar un aumento relevante en los costos de rivales de Alfa Logistics, conforme a información obtenida en el marco de la presente Investigación⁴⁵⁻⁴⁶.
43. Por consiguiente, esta División no advierte habilidad de la entidad fusionada para materializar un bloqueo de clientes que afecte significativamente los costos de operación de embarcadores rivales en el mercado.
44. En definitiva, a partir de los antecedentes expuestos en el presente Informe, esta División concluye que la Operación no resultaría apta para reducir sustancialmente la competencia en los mercados en que las Partes se encuentran activas.

horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas. Diario Oficial de la Unión Europea, octubre 2008, [en línea] <[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC1018\(03\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC1018(03)&from=EN)> p.16.

⁴² Algunos ejemplos relevantes son: Acosta y Aguayo S.A., quien en octubre de 2018 comienza a embarcar la carga de Exportadora Los Fiordos, lo que aumenta de manera significativa su participación de mercado desde un 13% en 2017 hasta un 21% en diciembre de 2018, y Andes Logistics Ltda., quien en noviembre de 2018 dejó de agenciar carga de su principal cliente, lo que hizo disminuir su participación de mercado desde un 17% en 2017 a un 7% en diciembre de 2018.

⁴³ En este sentido véase: Comisión Europea. 2008. Op.Cit.

⁴⁴ De hecho, se ha corroborado que [-] exhibía utilidades positivas con participaciones de mercado inferiores al [0-5]% de las toneladas agenciadas durante el ejercicio del año 2017 **[20]**.

⁴⁵ Respuesta de agencias de carga a Oficio Circ. Ord. N°0012 (nota confidencial N°11).

⁴⁶ Evaluadas las tarifas para un mismo destino con distintos niveles de toneladas, se observa que no se aplicarían descuentos relevantes para los embarcadores **[21]**.

V. CONCLUSIÓN

45. Conforme a todo lo anteriormente expuesto se recomienda aprobar la Operación en forma pura y simple, salvo el mejor parecer del señor Fiscal, sin perjuicio de la facultad de esta Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia y mantener bajo estricta vigilancia la evolución de los mercados analizados.

GA
GFA




SOEÍA O'RYAN SANDERS
JEFA DIVISIÓN DE FUSIONES (S)