ANT.: Adquisición de control en Bolloré Logistics SE por parte de CMA CGM S.A.

Rol FNE F357-2023.

MAT.: Informe de aprobación.

Santiago, 28 de noviembre de 2023

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO

DE : JEFE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

De conformidad a lo dispuesto en el Título IV del Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2004, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N°211 de 1973 ("**DL 211**"), presento a usted el siguiente informe relativo a la operación de concentración del antecedente ("**Informe**"), recomendando su aprobación en forma pura y simple en virtud de las razones que a continuación se exponen:

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 2 de agosto de 2023, mediante documento correlativo de ingreso N°41.884-2023 ("**Notificación**"), CMA CGM S.A. ("**CMA CGM**" o "**Compradora**"), por un lado, y Bolloré S.E. ("**Bolloré**") y Tamaris Finances S.A.R.L. ("**Tamaris**" y, junto con Bolloré, los "**Vendedores**") (y, en conjunto con CMA CGM, las "**Partes**"), por el otro, notificaron a esta Fiscalía Nacional Económica ("**Fiscalía**") la operación de concentración consistente en la eventual adquisición de control en Bolloré Logistics S.E. y sus filiales ("**Bolloré Logistics**" o "**Entidad Objeto**") por parte de CMA CGM ("**Operación**").

2. Mediante resoluciones de fecha 17 de agosto de 2023, esta Fiscalía dio lugar parcialmente a las solicitudes de exención realizadas por las Partes ("**Resolución de Exención**") y, a su vez, declaró incompleta la Notificación de conformidad al artículo 50 inciso final del DL 211 ("**Primera Resolución de Incompletitud**").

3. Mediante presentación de fecha 31 de agosto de 2023, ingreso correlativo N°43.514-2023, las Partes acompañaron nuevos antecedentes con el objeto de subsanar los errores y omisiones de la Notificación identificados en la Primera Resolución de Incompletitud, así como también se proporcionaron los antecedentes exigidos en la Resolución de Exención ("**Primer Complemento**").

4. Mediante resolución de fecha 13 de septiembre de 2023, se declaró incompleta la Notificación y su Primer Complemento ("**Segunda Resolución de Incompletitud**"). Luego, mediante presentación de fecha 29 de septiembre de 2023, ingreso correlativo

N°45.999-2023, las Partes subsanaron los errores y omisiones identificados en la Segunda Resolución de Incompletitud ("**Segundo Complemento**").

5. Mediante resolución de fecha 16 de octubre de 2023, esta Fiscalía ordenó el inicio de la investigación de la Operación, de conformidad a lo señalado en el artículo 50 inciso tercero del DL 211, bajo el Rol FNE F357-2023 ("**Investigación**").

6. La Compradora es una sociedad constituida de conformidad con las leyes de Francia, matriz del grupo empresarial CMA CGM, el que se dedica principalmente al transporte de contenedores y a la prestación de servicios portuarios. En Chile, el grupo CMA CGM opera en el transporte marítimo de línea mediante contenedores a través de su filial CMA CGM Chile S.A., y la provisión de servicios de *freight forwarding* y de logística de contratos a través de su filial CEVA Logistics S.A.[1] ("**CEVA**"). Además, el Grupo CMA CGM recientemente lanzó CMA CGM Air Cargo ("**CCAC**"), ingresando al mercado de servicios de transporte aéreo de carga[2].

7. Por el lado de los Vendedores, Bolloré es una sociedad constituida de conformidad con las leyes de Francia, matriz del grupo empresarial Bolloré con presencia internacional y dedicado a diversas actividades económicas, entre las que se encuentran: (i) comunicaciones; (ii) transporte y logística; (iii) actividades industriales; e (iv) inversiones financieras. En Chile, a través de la Entidad Objeto, se encuentra activo en la provisión de servicios de *freight forwarding* y de logística de contratos a través de su filial Bolloré Logistics Chile S.A ("**Bolloré Logistics Chile**"). Por su parte, Tamaris es una sociedad constituida de conformidad con las leyes francesas que opera como un holding de inversiones perteneciente al grupo Bolloré.

8. Finalmente, la Entidad Objeto, Bolloré Logistics, es una sociedad constituida de conformidad con las leyes francesas activa en la provisión de servicios de *freight forwarding* y de logística de contratos.

9. La Operación consiste en la adquisición del 100% de las acciones de Bolloré Logistics y sus filiales por parte de CMA CGM. Consecuentemente, la Operación corresponde a la hipótesis descrita en los términos de la letra b) del artículo 47 del DL 211, al adquirir CMA CGM derechos que le permitirán influir decisivamente en la administración de Bolloré Logistics.

II. INDUSTRIA Y MERCADO RELEVANTE

10. Según se señaló *supra*, producto de la Operación se observa la existencia de un traslape horizontal en (i) *freight forwarding* y (ii) logística de contratos, puesto que tanto la Compradora como la Entidad Objeto participan de estos mercados. Del mismo modo, se observa la existencia de una relación vertical entre las actividades de la Compradora y de la Entidad Objeto, puesto que: (i) aguas arriba, CMA CGM

[1] En Chile, CEVA Logistics S.A. **[Nota confidencial 1]**. Notificación, p.8.

[2] A partir de abril de 2023, el Grupo CMA CGM celebró con Air France-KLM un acuerdo de cooperación estratégica de largo plazo para el transporte de carga aérea, **[Nota confidencial 2]**. Notificación, p.8.

desarrolla actividades en el mercado de (a) transporte marítimo de línea mediante contenedores y (b) servicios de transporte aéreo de carga; y (ii) aguas abajo, Bolloré Logistics desarrolla actividades de *freight forwarding* aéreo y marítimo.

II.1 *Freight forwarding*

11. En investigaciones anteriores de esta División[3], consistente con jurisprudencia comparada[4], se ha señalado que la prestación de servicios de *freight forwarding* corresponde a aquella "*organización del transporte de mercaderías, que puede incluir actividades como despacho aduanero, almacenaje, servicios de tierra, etc., en representación de terceros clientes, de acuerdo a sus necesidades*". De este modo, mientras que, por un lado, los agentes económicos que prestan dichos servicios –a los que se conoce como *freight forwarders*– son actores que reciben y embarcan bienes por cuenta de terceros en calidad de intermediarios; por otro lado, los clientes corresponden a agentes económicos que requieren de servicios de transporte –internacional o doméstico– de bienes.

12. Del mismo modo, existe la posibilidad de subsegmentar dicho mercado relevante de producto distinguiendo (i) según el medio de transporte utilizado (marítimo, aéreo o terrestre); y (ii) según la extensión geográfica del servicio prestado (internacional o doméstico)[5]. De este modo, de manera conservadora, el análisis de los efectos de la Operación en la competencia considerará los segmentos delimitados según el medio de transporte utilizado y la extensión geográfica de los servicios prestados.

13. En cuanto al mercado relevante geográfico, con anterioridad se ha considerado de alcance nacional, segmentación que se utilizará en el presente Informe, sin que esto constituya necesariamente una definición precisa del mercado relevante, dado que las conclusiones del análisis competitivo *infra* no variarían de adoptarse una segmentación diferente[6].

---

[3] Véanse informe de aprobación sobre Adquisición de Panalpina Welttransport Holding AG por parte de DSV A/S, Rol FNE F197-2029 ("**Informe DSV – Panalpina**"); informe de aprobación sobre Adquisición de control en Agility's Global Integrated Logistics Division por parte de DSV Panalpina A/S, Rol FNE F282-2021 ("**Informe DSV – Agility**"); e informe de aprobación sobre Adquisición de control en J.F. Hillebrand Group AG por parte de Deutsche Post Beteiligungen Holding GmbH, Rol FNE F291-2021 ("**Informe Hillebrand – DHL**").

[4] Véase, por ejemplo, COMISIÓN EUROPEA, Caso COMP/M.7268, CSAV/ HGV/ KÜHNE MARITIME / HAPAG LLOYD AG.

[5] Véanse COMISIÓN EUROPEA, Caso COMP/M.7268, CSAV/ HGV/ KÜHNE MARITIME / HAPAG LLOYD AG.; y COMISIÓN EUROPEA, Caso COMP/M.1794, DEUTSCHE POST / AIR EXPRESS INTERNATIONAL.

[6] Véanse Informe DSV – Panalpina, Informe DSV – Agility e Informe Hillebrand – DHL.

II.2 Logística de contratos

14. Por su parte, los servicios de logística de contratos han sido definidos como aquellos comprendidos en la planificación, implementación y control de flujo de bienes transportados, abarcando labores de recepción, almacenaje, distribución, despacho y otros servicios de valor adaptables a las necesidades específicas de cada cliente[7].

15. Adicionalmente, durante la Investigación, se evaluaron posibles segmentaciones del mercado relevante del producto, según (i) logísticas domésticas o transfronterizas; y (ii) por tipo de bien o industria a la cual se ofrece el servicio.

16. En relación con las segmentaciones mencionadas *supra*, los resultados de la Investigación indican que los servicios de logística de contratos involucran mayoritariamente operaciones de escala nacional[8]. Con respecto a realizar una segmentación de servicios logísticos según industria o tipo de bien, los resultados de la Investigación sugieren que no es común que los proveedores de servicios de logística de contratos restrinjan sus servicios a clientes pertenecientes a industrias o tipos de bien específicos[9]. En vista de lo anterior, se considerará para el análisis de la Operación, los servicios de logística de contratos segmentados según la extensión geográfica de los servicios logísticos, y sin considerar una segmentación por tipo de bien o industria, sin que lo anterior constituya una definición precisa del mercado relevante de producto, debido a que las conclusiones vislumbradas en el presente Informe no varían de acuerdo con la adopción de una segmentación más estrecha.

17. En cuanto al mercado relevante geográfico, la Comisión Europea ha considerado que es al menos nacional[10]. Sin perjuicio de lo anterior, tampoco resulta necesario definir de forma precisa la dimensión geográfica del mercado relevante, por cuanto ello no haría variar las conclusiones de la Investigación. De manera conservadora, el análisis de los efectos de la Operación considerará el mercado relevante geográfico de alcance nacional.

II.3 Transporte marítimo de línea mediante contenedores

18. En investigaciones anteriores de esta División, se ha definido el mercado relevante de producto del servicio de transporte de línea en contenedores como el "*transporte marítimo de carga, prestado de manera regular, a través de rutas preestablecidas y empleando buques portacontenedores*"[11]. Esta definición excluye otras formas de

[7] Véase informe de aprobación sobre Adquisición de CEVA Logistics AG por CMA CGM S.A., Rol FNE F168-2018 ("**Informe CMA – Ceva**"), párr. 14.

[8] Respuesta a la pregunta 2.b) del OCO N°080-23, realizado a actores pertenecientes a las industrias de *freight forwarding* y logística de contratos.

[9] Respuesta a la pregunta 2.c) del OCO N°080-23, realizado a actores pertenecientes a las industrias de *freight forwarding* y logística de contratos.

[10] Véanse COMISIÓN EUROPEA, Caso COMP/M.10733. CMA CGM/GEFCO y COMISIÓN EUROPEA, CASO COMP/M.9221. CMA CGM/CEVA.

[11] En este sentido, véanse informe de archivo relativo a la operación de concentración entre Cía. Sud Americana de Vapores S.A. y Hapag-Lloyd A.G., Rol FNE F27-2014; Informe de aprobación relativo a la operación de concentración entre NYK, MOL y KL, Rol FNE F82-2017 ("**Informe NYK-MOL-KL**"); Informe de aprobación relativo a la operación de concentración entre Maersk Line y Hambug Süd, Rol FNE 83-2017;

comercio marítimo, distintas del transporte de línea mediante contenedores, debido a que se caracteriza por la regularidad y frecuencia del servicio –teniendo un programa establecido, que incluye la fecha de salida, puertos de recaladas, duración del viaje, tiempos de tránsito–, y la aptitud de la naviera para transportar carga de distintos consignatarios en un mismo buque –sin necesidad de que un mismo cliente ocupe la totalidad de ésta, sino sólo algunos contenedores o, incluso, volúmenes menores a un contenedor–[12].

19. Adicionalmente, se ha señalado que existe la posibilidad de realizar una segmentación más estrecha del mercado relevante de producto, al distinguir entre (i) carga seca y (ii) carga refrigerada, en aquellos mercados donde ésta última supere el 10% de los contenedores transportados[13].

20. Con respecto a lo anterior, las Partes señalan que, de la oferta existente, los portacontenedores están equipados para transportar contenedores refrigerados y no refrigerados y, además, que cuando la demanda de portacontenedores refrigerados no es suficiente, las escasas plazas o espacios para contenedores refrigerados pueden utilizarse para contenedores no refrigerados y viceversa[14]. En razón de la baja participación de la entidad resultante aguas abajo, se considera posible dejar abierta esta definición, ya que dicha segmentación no influye en las conclusiones de la Investigación. Por lo que, en el marco de este Informe, el análisis de los efectos de la Operación considerará el transporte marítimo de carga, prestado de manera regular, a través de rutas preestablecidas y empleando buques portacontenedores.

21. Respecto al mercado relevante geográfico, de acuerdo con investigaciones anteriores de esta División[15], y en relación con las actividades descritas en la Notificación, se define en base a las rutas comerciales, siendo la ruta de ida y la de vuelta, mercados diferentes. Para el análisis de los efectos de la Operación, se considerará esta segmentación. Sin embargo, esto no resulta una definición precisa del mercado

---

Informe CMA – Ceva; informe de aprobación relativo a la Asociación entre CMA CGM, COSCO SHIPPING Lines, COSCO SHIPPING Ports, SIPG, Hapag-Lloyd, PSA, Hutchinson Ports, OOCLy Qingdao Port Lines, Rol FNE 243-2020; e informe de aprobación relativo a la operación de concentración entre SAAM Ports S.A, SAAM Logistics S.A y Hapag-Lloyd AG , párrafo 71, Rol FNE 332-2022. En el mismo sentido, la Comisión Europea ha definido el servicio de transporte de línea mediante contenedores de manera similar. Véase, por ejemplo, COMISIÓN EUROPEA, Caso M.10733. CMA CGM / GEFCO.

[12] Véase Informe CMA – Ceva. La Comisión Europea ha realizado esta exclusión respecto a otras formas de comercio marítimo. Véase, por ejemplo, COMISIÓN EUROPEA, COMP/M.7268. CSAV/ HGV/ KÜHNE MARITIME / HAPAG LLOYD AG.

[13] Véanse Informe NYK-MOL-KL, párr. 14; e Informe CMA – Ceva, párr. 10.

[14] Véase COMISIÓN EUROPEA, Caso COMP/M.7268, CSAV/ HGV/ KÜHNE MARITIME / HAPAG LLOYD AG., párr. 21, nota al pie N°9. Traducción libre: "*Más concretamente, la inmensa mayoría de los buques portacontenedores disponen de una determinada asignación de tomas eléctricas y enchufes frigoríficos para la generación de energía eléctrica, con el fin de transportar tanto contenedores frigoríficos como no-refrigerados. En caso de que la demanda del mercado de contenedores frigoríficos sea insuficiente, una compañía naviera puede utilizar plazas para contenedores no frigoríficos y viceversa. De hecho, MSC opina que la mayoría de los buques modernos de transporte marítimo de contenedores ya están bien equipados con los enchufes necesarios. En los buques más antiguos, se pueden añadir enchufes a un coste razonable con el fin de corresponder y acomodar de manera oportuna una demanda de mercado para el transporte frigorífico que exceda de sus respectivas plazas asignadas a los buques frigoríficos, mediante el uso de unidades generadoras móviles instaladas en contenedores de tamaño estándar que se colocan en la cubierta entre el resto de la carga*".

[15] Informe CMA – Ceva, párr. 11.

relevante geográfico, en vista de que las conclusiones del presente Informe no varían ante la adopción de una definición más estrecha.

22. Al respecto, las rutas comerciales en las cuales CMA CGM ofrece sus servicios de transporte, corresponden a las siguientes:

Tabla N°1: Rutas comerciales CMA CGM *freight forwarding* marítimo

N°	Rutas Comerciales
1.	Costa oeste de Sudamérica – Australia, Asia del Sur y Oceanía
2.	Costa oeste de Sudamérica – Lejano oriente
3.	Costa oeste de Sudamérica – Norteamérica
4.	Costa oeste de Sudamérica – Centroamérica y el Caribe
5.	Costa oeste de Sudamérica – Costa este de África e Islas del Océano Índico
6.	Costa oeste de Sudamérica – Costa este de Sudamérica
7.	Costa oeste de Sudamérica – Mediterráneo
8.	Costa oeste de Sudamérica – Subcontinente indio
9.	Costa oeste de Sudamérica – Medio Oriente
10.	Costa oeste de Sudamérica – Norte de Europa
11.	Costa oeste de Sudamérica – Sudáfrica
12.	Costa oeste de Sudamérica – Costa oeste de Sudáfrica

Fuente: Elaboración propia en base a información obtenida en la Investigación.

II.4 Transporte de carga aérea

23. En decisiones previas, esta División y la Comisión Europea han señalado que el mercado relevante del producto incluye todos los tipos de transporte aéreo de carga sin segmentar por tipo de producto ni transportista[16]. En la Notificación, las Partes proponen esta misma definición del mercado relevante de producto. Para efectos del análisis de los efectos de la Operación, se considerará el transporte aéreo de carga excluyendo cualquier otro tipo de modo de transporte, por ser el escenario más conservador, esto es, aquel que maximiza los riesgos de la Operación.

24. Respecto al mercado relevante geográfico, se ha señalado en investigaciones anteriores de esta División, que la carga puede ser transportada con una o más paradas intermedias, o mediante transporte intermodal. Debido a lo anterior, el transporte aéreo de carga sería más amplio que el par origen-destino (O&D) a nivel ciudad-ciudad, considerándose en su lugar el transporte aéreo de carga a país-país o país-continente, de manera unidireccional, incluyéndose vuelos con y sin escalas[17]. En la Notificación, las Partes también proponen esta definición del alcance geográfico

[16] Véase Informe de aprobación de la adquisición de control en JetSMART Holdings Limited por parte de American Airlines, INC., Rol FNE F327-2022 ("**Informe JetSMART – American Airlines**"), párr. 14. En el mismo sentido, véase: Informe AE Rol N°2585-19 FNE, párr. 272; COMISION EUROPEA, Caso COMP/M.3280 AIR FRANCE/KLM, párr. 37.; COMISION EUROPEA, Caso COMP/M.6828 – DELTA AIR LINES/VIRGIN GROUP/VIRGIN ATLANTIC LIMITED, párr .74.

[17] Véanse Informe JetSMART – American Airlines, párr. 14. y COMISION EUROPEA, Caso COMP/M.3280 AIR FRANCE/KLM, párr. 36.

del mercado relevante. En vista de los resultados de la presente Investigación, existiría una amplia sustituibilidad de los vuelos directos, por alternativas indirectas[18], por ende, se considerará para el análisis de la Operación el transporte aéreo de carga a nivel de país-continente, sin que esto constituya una definición precisa del mercado relevante, dado que la adopción de segmentaciones más estrechas no causaría un cambio en las conclusiones del presente Informe.

III. ANÁLISIS COMPETITIVO

25. Según fue señalado *supra*, la presente Operación genera una superposición horizontal en los mercados de (i) *freight forwarding*; y (ii) logística de contratos. Además, existe una relación vertical dadas las actividades aguas arriba de CMA CGM en transporte marítimo de línea mediante contenedores y transporte aéreo de carga, y las actividades aguas abajo de Bolloré en los mercados de *freight forwarding* marítimo y aéreo.

26. De este modo, en primer lugar, se evaluó si la Operación puede generar efectos unilaterales horizontales en los segmentos de *freight forwarding* internacional, *freight forwarding* doméstico y logística de contratos[19].

27. En segundo lugar, dada la relación vertical entre los servicios de *freight forwarding* provistos por Bolloré Logistics y los servicios de transporte marítimo de línea mediante contenedores y transporte aéreo de carga provistos por las sociedades del grupo empresarial de CMA CGM en Chile, se evaluó si la entidad fusionada tendría la habilidad y el incentivo para bloquear insumos y/o clientes, siendo determinante en relación con la habilidad para desplegar tales conductas que la entidad resultante tenga poder de mercado suficiente, aguas arriba y/o aguas abajo[20].

III.1 Riesgos horizontales en *freight forwarding* internacional

28. En Chile, existe un gran número de actores en el mercado de *freight forwarding* marítimo, aéreo y terrestre. De acuerdo con el registro de operadores vigentes del Servicio Nacional de Aduanas, hay un total de 461 agentes de tipo *freight forwarder* registrados en el país[21].

29. En el mismo sentido, de acuerdo con información proveída por las Partes, durante el año 2022, la cuota de mercado promedio corresponde a [0-10]% y [0-10]% para *freight*

---

[18] Respuesta a la pregunta 1.c) del OCO N°080-23 a actores de la industria de *freight forwarding* y logística de contratos.

[19] En cuanto a riesgos coordinados, es posible descartar que la Operación incida en aumentar sustancialmente la probabilidad de coordinación entre las Partes y terceros en los mercados analizados, atendidos los mismos argumentos expuestos en relación con el análisis de los efectos unilaterales horizontales.

[20] COMISIÓN EUROPEA, Directrices para la evaluación de las concentraciones no horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX%3A52008XC1018%2803%29> [última visita: 16-11-2023].

[21] Registro de Operadores Vigentes del Servicio Nacional de Aduanas. <http://sistemas.aduana.cl/pls/htmldb/f?p=149:25:2600108673390020::NO:::> [última visita: 17-11-2023].

forwarding internacional marítimo y aéreo respectivamente[22], lo que da cuenta del nivel de atomización de los actores en estos mercados. **[Nota confidencial 3]**.

30. En la presente Investigación, se extrajo un sub-conjunto del total de operadores *forwarders* en Chile para la construcción de las participaciones de mercado en cada segmento de *freight forwarding*. Este escenario, al incorporar un número limitado de actores, genera una sobre estimación de las cuotas de mercado de cada uno de los actores y, por lo tanto, una alternativa más conservadora para analizar los efectos de la Operación[23].

31. Con el objeto de dimensionar el impacto que tendría la Operación en los segmentos involucrados, esta División calculó las participaciones de mercado en base a lo expuesto *supra* para cada uno de los segmentos indicados y luego se calculó el cambio proyectado en el índice de concentración Herfindhal Hirschman ("**HHI**") y la proyección del índice de concentración post operación.

32. En el segmento de *freight forwarding* nacional, las Partes superponen sus actividades por medio de transporte terrestre. El índice de concentración, así como su variación proyectada con posterioridad a la Operación, se muestra junto a las participaciones de mercado de cada actor en la Tabla N°2.

Tabla N°2: Participaciones de mercado en *freight forwarding* nacional 2022 y primer semestre del año 2023. **[Nota confidencial 4]**.

Freight Forwarder	Terrestre 2022	Terrestre 2023
CEVA	[0-10]%	[0-10]%
Bolloré Logistics	[0-10]%	[0-10]%
Conjunto	[0-10]%	[0-10]%
DHL	[0-10]%	[0-10]%
Nexus	[0-10]%	[0-10]%
CH Robinson	[0-10]%	[0-10]%
JF Hillebrand	[0-10]%	[0-10]%
Schenker	[30-40]%	[10-20]%
DSV	[10-20]%	[0-10]%
Ulog	[20-30]%	[50-60]%
Megacarrier	[0-10]%	[0-10]%
Rohling	[0-10]%	[0-10]%
HHI previo	[2.000-3.000]	[3.000-4.000]
Cambio HHI	2,67	0,90
HHI post	[2.000-3.000]	[3.000-4.000]

Fuente: Elaboración propia en base a información obtenida en la Investigación.

[22] Véase en el Primer Complemento de la Notificación la base de datos acompañada denominada "*Freight Forwarding Full Ranking Chile.xlsx*", que contiene un registro de 161 y 156 actores que participan en *freight forwarding* marítimo y aéreo respectivamente.

[23] Relativo a cualquier escenario que incluya a un mayor número de actores que el utilizado en la presente Investigación.

33. De acuerdo con lo expuesto en la Tabla N°2, es posible constatar que la variación proyectada del índice HHI no sobrepasa los umbrales que establece la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales de esta Fiscalía de mayo de 2022 ("**Guía**")[24]. Adicionalmente, es posible constatar que efectivamente existe un número significativo de actores, algunos de ellos relevantes en términos de participación de mercado, y que serían capaces de disciplinar competitivamente a las Partes.

34. Las participaciones de mercado estimadas para cada uno de los segmentos dentro del mercado relevante de producto *freight forwarding* internacional, se exponen en la Tabla N°3 a continuación.

Tabla N°3: Participaciones de mercado en *freight forwarding* internacional 2022 y primer semestre del año 2023. **[Nota confidencial 5]**.

Freight forwarding	Aéreo 2022	Aéreo 2023	Marítimo 2022	Marítimo 2023	Terrestre 2022	Terrestre 2023
CEVA	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Bolloré Logistics	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[10-20]%
Conjunto	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[10-20]%
Magnum	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
DHL	[0-10]%	[10-20]%	[0-10]%	[10-20]%	[0-10]%	[0-10]%
Agunsa	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Nexus Logistics	[20-30]%	[20-30]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Kuehne & Nagel	[10-20]%	[0-10]%	[20-30]%	[10-20]%	[0-10]%	[0-10]%
Alfa Logistics	[20-30]%	[10-20]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
CH Robinson	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[10-20]%	[20-30]%
Geodis	[0-10]%	[0-10]%	[20-30]%	[10-20]%	[20-30]%	[10-20]%
JF Hillebrand	[0-10]%	[10-20]%	[0-10]%	[10-20]%	[0-10]%	[0-10]%
Schenker	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[40-50]%	[20-30]%
DSV	[10-20]%	[0-10]%	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%
Ulog	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Megacarrier	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Acosta y Aguayo	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
Rohling	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%

[24] Guía, párr. 35.

HHI previo	[1.000-2.000]	[1.000-2.000]	[1.000-2.000]	[1.000-2.000]	[2.000-3.000]	[2.000-3.000]
Cambio HHI	28,20	7,55	26,66	17,38	0,56	30,01
HHI post	[1.000-2.000]	[1.000-2.000]	[1.000-2.000]	[1.000-2.000]	[2.000-3.000]	[2.000-3.000]

Fuente: Elaboración propia, en base a información obtenida en la Investigación.

35. De acuerdo con los resultados obtenidos durante la Investigación, es posible constatar que, en ninguna de las segmentaciones plausibles se ven sobrepasados los umbrales establecidos en la Guía. También es posible constatar que en cada segmento existe un número significativo de actores alternativos a las Partes, que serían capaces de disciplinarlas competitivamente.

36. En efecto, tal como se ha indicado en investigaciones anteriores a esta División[25], se hace presente que cada segmento de *freight forwarding* se encuentra altamente fragmentado, donde participan actores relevantes tales como DHL Global Forwarding, DSV, Nexus Logistics, Alfa Logistics, Kuehne & Nagel, Schenker y Geodis.

37. Por otro lado, tampoco concurrirían circunstancias especiales, tanto respecto a la estructura de mercado como a la entidad de las Partes, que, conforme a la Guía, ameriten o justifiquen un mayor análisis de la Operación en los segmentos de *freight forwarding*[26]. Por lo tanto, es posible concluir que la Operación no resultaría apta para reducir sustancialmente la competencia en este segmento.

III.2 Riesgos horizontales en logística de contratos

38. Debido a que las estimaciones de las participaciones de mercado son calculadas por un sub-conjunto del universo de operadores logísticos en Chile, las estimaciones que se presentan a continuación en la Tabla N°4, son una alternativa conservadora y que por lo tanto maximizan los riesgos de la Operación.

Tabla N°4: Participaciones de mercado en logística doméstica 2022 y primer semestre del año 2023. **[Nota confidencial 6]**.

Actor	2022	2023
CEVA	[10-20]%	[10-20]%
Bolloré Logistics	[0-10]%	[0-10]%
Conjunto	[10-20]%	[10-20]%
DHL[27]	[0-10]%	[0-10]%
Nexus Logistics	[0-10]%	[0-10]%
Kuehne & Nagel	[0-10]%	[0-10]%

[25] Véase Informe Hillebrand – DHL, párrafo 23, e Informe DSV – Agility, párrafo 16.

[26] En particular, de los antecedentes analizados no se desprende que alguna de las Partes constituya un competidor potencial o un entrante reciente, ni un competidor especialmente vigoroso e independiente −*maverick*−, entre otras. Véase Guía, párrafo 36.

[27] Corresponden a las ventas reportadas por DHL Global Forwarding (Chile) S.A en logística de contratos en respuesta al OCO N°080-23.

JF Hillebrand	[0-10]%	[0-10]%
Schenker	[0-10]%	[0-10]%
Sitrans	[10-20]%	[10-20]%
DSV	[0-10]%	[0-10]%
Loginsa	[10-20]%	[10-20]%
Ulog[28]	[20-30]%	[20-30]%
TW Logística SpA	[0-10]%	[0-10]%
Goldenfrost S.A.	[0-10]%	[0-10]%
HHI previo	[1.000-2.000]	[1.000-2.000]
HHI Post	[1.000-2.000]	[1.000-2.000]
Cambio HHI	22,59	19,66

Fuente: Elaboración propia en base a información obtenida en la Investigación.

39. De acuerdo con los resultados obtenidos, la variación proyectada del HHI no supera los umbrales establecidos en la Guía para efectuar un análisis de competencia en profundidad.

40. Sin perjuicio de lo anterior, en primer lugar, según lo notificado por las Partes, no es común realizar segmentación por industria, por tipo de bien ni tampoco por la extensión geográfica del servicio[29]. CMA CGM informó que la mayoría de sus clientes de logística de contratos se encuentran situados en Chile, y no hacen un seguimiento interno de los datos de mercado a lo largo de una hipotética delimitación entre logística doméstica y transfronteriza[30].

41. Además, CMA CGM señala que, debido a la naturaleza de los servicios de logística de contratos, estos son orientados al cliente y no son servicios específicos de un sector en particular[31]. Lo anterior es consistente con investigaciones pasadas de esta División[32]. En complemento con lo anterior, la información recabada en la presente Investigación a través de los principales actores de la industria de logística de contratos es consistente con la información entregada por las Partes[33], donde la mayoría de los operadores logísticos no restringen sus servicios a un subconjunto de clientes pertenecientes a industrias ni a cierto tipo de bienes específicos.

42. En segundo lugar, no se identifican barreras de entrada o impedimentos para prestar servicios en alguna industria o tipos de bienes, excepto en el caso de servicios de almacenamiento de productos farmacéuticos, donde se debe cumplir con exigencias regulatorias emanadas del Instituto de Salud Pública para poder desarrollar

[28] En vista de que ULOG Soluciones Logísticas Integrales LTDA informó para el año 2023 las ventas acumuladas hasta septiembre, se utilizó el 66% de sus ventas reportadas en este año para la construcción de las cuotas de mercado. Sin perjuicio de lo anterior, aun cuando se excluyeran las ventas de ULOG para el año 2023, no cambiarían las conclusiones del presente Informe.

[29] Respuestas de CMA CGM y Bolloré a Oficio Ord. N°1643-2023 y Oficio Ord. N°1639-2023, respetivamente, de fecha 25 de octubre de 2023.

[30] Respuesta de CMA CGM al Oficio Ord. N°1643-2023 de fecha 25 de octubre de 2023.

[31] *Íbidem.*

[32] Véase Informes de aprobación F332-23, párrafo 59; F197-19, párrafo 7; párrafo; F168-18 párrafo 14.

[33] **[Nota confidencial 7]**.

actividades de almacenamiento[34]. Sin embargo, ninguna de las Partes desarrolla actividades en este segmento en particular[35].

43. En conclusión, dada la baja participación de Bolloré en el mercado de servicios de logística de contratos, en conjunto con la presencia de operadores logísticos relevantes[36], es posible concluir que la Operación no resultaría apta para reducir sustancialmente la competencia en este segmento.

III.3 Riesgos verticales relacionados con transporte marítimo de línea mediante contenedores

III.3.a) Bloqueo de insumos

44. Dada la relación vertical entre los servicios de transporte marítimo de línea mediante contenedores aguas arriba por parte de CMA CGM y los servicios de *freight forwarding* marítimo aguas abajo de Bolloré y CEVA, se evaluó la habilidad e incentivos de la entidad resultante para ejecutar estrategias exclusorias, ya sea que deterioren o impidan el acceso a servicios de transporte marítimo de línea mediante contenedores, a competidores aguas abajo de la entidad resultante en el segmento de *freight forwarding* marítimo.

45. En la Tabla N°5, se observan las participaciones de CMA CGM en cada una de las rutas comerciales según su origen/destino.

Tabla N°5: Participaciones de mercado de CMA CGM en transporte marítimo de línea mediante contenedores (2022). **[Nota confidencial 8]**.

Origen o Destino	Origen - Costa oeste de Sudamérica	Destino - Costa oeste de Sudamérica
Australia, Asia del Sur y Oceanía	[0-10]%	[0-10]%
Lejano oriente	[10-20]%	[10-20]%
Norteamérica	[0-10]%	[0-10]%
Centroamérica y el Caribe	[10-20]%	[10-20]%
Costa este de África de Islas del Océano Índico	[10-20]%	[10-20]%
Costa este de Sudamérica	[0-10]%	[0-10]%
Mediterráneo	[20-30]%	[20-30]%
Subcontinente indio	[20-30]%	[10-20]%
Medio Oriente	[0-10]%	[0-10]%

[34]Respuesta a la pregunta 2.c.ii) del OCO N°080-23. A actores de *freight forwarding* y servicios de logística de contratos.

[35] Respuesta a la pregunta 3.c) del oficio ORD N°1639-23 y ORD N°1643-23. CMA CGM informa que los principales sectores industriales a los cuáles presta servicios corresponden a: consumo y venta al por menor (productos perecibles, moda, lujo, cosméticos), vehículos terminados, e-commerce, repuestos de automóviles, otros. Por parte de Bolloré, los sectores industriales informados a los cuáles prestan servicios corresponderían a telecom y consumer retail.

[36] DHL, Nexus Logistics, Kuehne & Nagel, Geodis, Schenker, Sitrans, DSV, Loginsa, Ulog, entre otros.

Norte de Europa	[10-20]%	[10-20]%
Sudáfrica	[0-10]%	[0-10]%
Costa oeste de Sudáfrica	[0-10]%	[20-30]%

Fuente: Notificación, en base a información de *Container Trade Statistics*.

46. Los antecedentes de la Investigación permiten descartar que CMA CGM tenga la habilidad de ejecutar una estrategia de bloqueo de insumos, en atención a que: (i) CMA CGM no posee una participación de mercado suficiente en ningún tramo comercial que le otorgue la habilidad de implementar una estrategia de bloqueo de insumos; y (ii) en cada tramo comercial donde CMA CGM se encuentra activa, también se encuentran activos otros oferentes de servicios de transporte marítimo relevantes[37].

47. En complemento con lo anterior, los resultados de la Investigación sugieren que, los *freight forwarders* no son dependientes de un único proveedor, en donde la contratación de múltiples proveedores de servicios de transporte marítimo de línea mediante contenedores para un mismo tramo comercial sería una práctica común dentro de la industria[38]. Además, los *freight forwarders* que contratan actualmente servicios de transporte marítimo de CMA CGM, informan a esta División que, en un escenario hipotético en donde CMA CGM decidiera ejercer una estrategia de bloqueo de insumos, los servicios de CMA CGM podrían ser sustituidos por los de otros oferentes[39].

48. En complemento con lo anterior, los incentivos de ejecutar una estrategia de bloqueo de insumos por parte de CMA CGM, se ven atenuados dada la baja participación de la entidad resultante aguas abajo, lo que provoca que sea poco probable una recaptura de clientes aguas abajo que mitigue las pérdidas de CMA CGM aguas arriba.

III.3.b Bloqueo de clientes

49. En línea con lo mencionado *supra*, dada la presencia menor de la entidad resultante aguas abajo, resulta poco probable ejecutar una estrategia de bloqueo de clientes, debido a que dicha entidad carecería de poder de mercado suficiente para ello. Además, dado que los *freight forwarders* necesitan adecuarse a los diferentes requerimientos logísticos de sus clientes –entre ellos, distintas fechas de salida, tiempos de traslado y precios[40]–, los incentivos a restringir la contratación de espacios de carga de otros proveedores de transporte marítimo de línea se verían atenuados.

[37] Entre los cuáles se encuentran otras empresas de transporte marítimo relevantes como Hapag-Lloyd, Maersk Line, MSC y NCL, COSCO Shipping, Hamburg Sud, HMM, ONE Line, OOCL.

[38] Respuesta a la pregunta 1.b.i) del OCO N°080-23 enviado a actores de la industria de *freight forwarding*.

[39] Respuesta a la pregunta 1.b.iii) del OCO N°080-23 enviado a actores de la industria de *freight forwarding*. Actores que declaran poder realizar sustitución de servicios de CMA CGM en relación al transporte marítimo de línea mediante contenedores son: **[Nota confidencial 9]**.

[40] Véase Comisión Europea, Caso M.10733, CMA/GEFCO.

50. En conclusión, en virtud de los resultados indicados anteriormente, se considera un escenario improbable que la entidad resultante tenga la habilidad y los incentivos para ejecutar estrategias exclusorias a causa de la Operación.

III.4 Riesgos verticales relacionados con transporte aéreo de carga

III.4.a Bloqueo de insumos

51. En abril de 2023, el grupo CMA CGM celebró con Air France-KLM un acuerdo de cooperación estratégica de largo plazo, cuya duración inicial es de 10 años[41]. En el marco de la presente Investigación, esta División constató que las aeronaves que actualmente se encuentran dentro del acuerdo y cubren la zona geográfica de Chile, corresponden a los aviones de carga completa, desplegadas por Martinair. Por lo tanto, las aeronaves de Air France-KLM de tipo "*belly aircraft*" desplegadas en las rutas entre Chile y el Espacio Económico Europeo compiten con las capacidades aéreas de CMA CGM[42].

52. Dada la relación vertical entre el mercado aguas arriba de transporte aéreo de carga en el cual opera CMA CGM y el mercado aguas abajo de *freight forwarding* aéreo en el cual opera CEVA y Bolloré Logistics, se evalúa bajo un marco conservador –aunque, sin embargo, poco plausible–, en el cual se le asigna a CMA CGM la participación de mercado de la aeronave *full freight* de Martinair que se encuentra dentro del marco del acuerdo de cooperación: (i) un potencial riesgo de bloqueo de insumos, es decir, si con ocasión de la Operación, las Partes podrían denegar o dificultar el acceso o disponibilidad de espacio de carga en los vuelos incluidos en el ámbito de cooperación con Air France-KLM a sus competidores aguas abajo; y (ii) un potencial riesgo de bloqueo de clientes, esto es, si aguas abajo la entidad resultante deja de contratar espacio de carga en aviones de terceros.

53. En base a los datos de la Junta Aeronáutica Civil, se observan las participaciones de mercado por línea aérea, en la ruta Chile-Ámsterdam sin distinguir según la direccionalidad de la ruta, el cual corresponde al enfoque más conservador para analizar los efectos de la Operación.

Tabla N°6: Participación de mercado por línea aérea en ruta aérea Chile-Ámsterdam (2022). **[Nota confidencial 10]**.

Línea Aérea	Participación
Latam Cargo	[10-20]%
KLM	[20-30]%
Martinair Holland	[50-60]%
Total Ruta	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Junta Aeronáutica Civil[43].

[41] Notificación, párrafo 10.
[42] Segundo Complemento de la Notificación.
[43] La Junta Aeronáutica Civil utiliza el concepto origen-destino que determina la Organización de Aviación Civil Internacional, el cual corresponde al tramo que recorre el tráfico sin cambio de número de vuelo.

54. Sin embargo, incluso adoptando este escenario conservador, en donde se maximizan los riesgos de la Operación, los antecedentes de la Investigación muestran que aun cuando CMA CGM tuviera la habilidad de privar de acceso a la capacidad de los aviones que se encuentran dentro del marco de cooperación, actores *freight forwarders* que actualmente contratan servicios de transporte aéreo de carga entre Santiago y Ámsterdam, declaran poder sustituir a sus proveedores de servicios de transporte aéreo de carga a través de rutas indirectas o alternativas[44].

55. Lo anterior es consistente con investigaciones anteriores de esta División[45], en donde dada la interconectividad de los países dentro de Europa, se ha señalado que la carga puede ser transportada con una o más paradas intermedias, o mediante transporte intermodal. Debido a lo anterior, el transporte aéreo de carga sería más amplio que el par origen-destino (O&D) a nivel ciudad-ciudad, considerándose en su lugar el transporte aéreo de carga a país-continente, de manera unidireccional, incluyéndose vuelos con y sin escalas. En la Tabla N°7 se pueden observar las participaciones de mercado en el transporte aéreo de carga según línea aérea, considerando como referencia para el análisis el segmento Chile-Espacio Económico Europeo.

Tabla N°7: Participación de mercado transporte aéreo de carga, entre Chile y países del Espacio Económico Europeo (2022). **[Nota confidencial 11]**.

Línea aérea	País	Participación
Martinair Holland	Holanda	[10-20]%
Latam Airlines Group	España	[10-20]%
Iberia	España	[10-20]%
Latam Cargo	Alemania	[10-20]%
Qatar Airways	Luxemburgo	[0-10]%
Air France	Francia	[0-10]%
KLM	Holanda	[0-10]%
Latam Cargo	Holanda	[0-10]%
Latam Cargo	España	[0-10]%
Latam Airlines Group	Francia	[0-10]%
Total		100%

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Junta Aeronáutica Civil.

56. De este modo, la posibilidad de sustituir los servicios ofrecidos por la entidad resultante aguas arriba, en conjunto con la baja participación de mercado de la entidad resultante aguas abajo, resta incentivos económicos a desarrollar una estrategia de bloqueo de insumos a competidores aguas abajo, dado que difícilmente

Por lo que, cuando se realizan cambios de avión en uno o más aeropuertos, el tráfico por lo general no refleja los orígenes y destinos efectivos. <http://www.jac.gob.cl/estadisticas/estadisticas-historicas/> [última visita: 22-11-2023].

[44] Respuesta a la pregunta 1.c) del OCO N°080-23. Actores como **[Nota confidencial 12]**, declaran poder sustituir proveedores de servicios de transporte aéreo de carga entre Santiago-Ámsterdam.

[45] Véanse Informe JetSMART – American Airlines, párr. 14. Véase también, Informe AE Rol N°2585-19 FNE, párr. 272.

la entidad resultante sería capaz de realizar una captura de clientes que resulte suficiente para compensar las pérdidas aguas arriba de CMA CGM.

III.4.b Bloqueo de clientes

57. Del mismo modo, la presencia menor de la entidad resultante aguas abajo, dificulta la ejecución de una estrategia de bloqueo de clientes. En complemento con lo anterior, agentes de carga como Bolloré y CEVA compran capacidad que mejor responda a las necesidades de sus clientes finales en términos de destino, limitaciones de tiempo y precio[46]. Lo anterior contribuye a disminuir los incentivos económicos a desarrollar una estrategia de bloqueo de clientes a empresas que ofrecen destinos, tiempos de traslado y precios que pueden adecuarse a los requerimientos de los clientes de la entidad resultante aguas abajo.

58. En conclusión, dadas las características de la Operación, se considera improbable la ejecución de estrategias exclusorias por parte de CMA CGM como consecuencia de la presente Operación.

III. CONCLUSIONES

59. En atención a los antecedentes tenidos a la vista y al análisis realizado en el presente Informe, se recomienda aprobar la presente operación de concentración de manera pura y simple por no resultar apta para reducir sustancialmente la competencia, salvo el mejor parecer del señor Fiscal. Lo anterior, sin perjuicio de la facultad de esta Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia en los mercados analizados.

Vicente Lagos Toro
Firmado digitalmente por Vicente Lagos Toro
Fecha: 2023.11.28 10:14:01 -03'00'

VICENTE LAGOS TORO
JEFE DE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

FGV/ARC

[46] Primer Complemento de la Notificación.