

**ANT.:** Adquisición del control en Schenker AG por parte de DSV A/S.  
Rol FNE F409-2024.

**MAT.:** Informe de aprobación.

**Santiago, 3 de enero de 2025.**

**A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO**

**DE : JEFE DIVISIÓN DE FUSIONES**

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

## **I. ANTECEDENTES**

1. Con fecha 15 de octubre de 2024, mediante documento de ingreso correlativo N°56.837-2024 (“**Notificación**”), DSV A/S (“**DSV**”) por una parte y, por la otra, Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (“**DB**”) y, conjuntamente con DSV, “**Partes Notificantes**”), notificaron a esta Fiscalía Nacional Económica (“**Fiscalía**”) una operación de concentración, consistente en la eventual adquisición de control en Schenker Aktiengesellschaft (“**Schenker**” o “**Entidad Objeto**”, y junto a DSV, “**Partes**”) por parte de DSV Holding Germany GmbH (“**DSV Holding**”), filial de DSV, y solicitaron exención de acompañar determinados antecedentes a la Notificación.
2. La Notificación fue realizada conforme al mecanismo de notificación simplificada contenido en el artículo 6° del Reglamento sobre la Notificación de una Operación de Concentración, aprobado en el Artículo Segundo del Decreto Supremo N°41, de 2021, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo.
3. Con fecha 29 de octubre de 2024, la Fiscalía emitió resoluciones declarando la falta de completitud de la Notificación y, a su vez, acogiendo parcialmente su solicitud de eximir las de presentar ciertos antecedentes. Mediante presentación de fecha 14 de noviembre de 2024, ingreso correlativo N°58.441-2024 (“**Complemento**”), las Partes subsanaron los errores y omisiones detectados en la Notificación.
4. Con fecha 25 de noviembre 2024, la Fiscalía instruyó el inicio de la investigación de la Operación, conforme al artículo 50 inciso tercero del DL 211, bajo el Rol FNE F409-2024 (“**Investigación**”).
5. DSV es una sociedad de origen danés, matriz del grupo DSV. Este último se dedica a nivel mundial a la provisión de servicios de *freight-forwarding*, logística y *courier*. En Chile, DSV participa de dichas actividades a través de las siguientes filiales: (i) DSV Air & Sea (Latin America) Holding S.A.; (ii) DSV Air & Sea S.A.; y, (iii) DSV Holding Corp. SpA<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Notificación, párrafo 56.

6. DB es una sociedad de origen alemán, matriz del grupo DB<sup>2</sup>. Sus actividades principales se refieren a la operación de la infraestructura ferroviaria alemana, el transporte de pasajeros por ferrocarril y autobús, el transporte de carga por ferrocarril y servicios auxiliares<sup>3</sup>. En Chile, sus actividades se limitan a las realizadas por la Entidad Objeto.
7. Schenker es una sociedad de origen alemán, con operaciones a nivel mundial. En específico, sus actividades se refieren a la prestación de servicios de *freight-forwarding* y logística de contratos. En Chile, ofrece ambos servicios a través de su filial Schenker Chile S.A.
8. La Operación notificada consiste en la eventual adquisición de la totalidad de las acciones de Schenker, actualmente de propiedad de DB, por parte de DSV Holding, filial de DSV. En consecuencia, la Operación corresponde a la hipótesis descrita en los términos de la letra b) del artículo 47 del DL 211, al adquirir DSV derechos que le permitirán influir decisivamente en la administración de Schenker.

## II. INDUSTRIA Y MERCADO RELEVANTE

9. En base a las actividades enunciadas *supra*, es posible apreciar que las Partes traslapan horizontalmente sus actividades en la provisión de servicios de *freight-forwarding* y logística de contratos, los que serán analizados a continuación.

### II.1. Servicios de *freight-forwarding*

10. Los servicios de *freight-forwarding* consisten en la organización del transporte de mercaderías, que puede incluir actividades como despacho aduanero y servicios de tierra, entre otras, en representación de terceros clientes<sup>4</sup>. En la Investigación fue posible confirmar el alcance de dichos servicios<sup>5</sup>.
11. En la provisión de estos servicios se encuentran activos diversos oferentes con diferentes modelos de negocio<sup>6</sup>. Algunos están integrados verticalmente con empresas de transporte<sup>7</sup>, y otros participan solo en calidad de intermediarios, sin contar con medios de transporte propios<sup>8</sup>. De tal forma, estos últimos no requieren de activos o inversiones relevantes<sup>9</sup>,

<sup>2</sup> Véase: Informe Integrado de 2023 de DB, p.41. Disponible en: [https://ibir.deutschebahn.com/2023/fileadmin/downloads/db\\_ib23\\_e\\_web\\_01.pdf](https://ibir.deutschebahn.com/2023/fileadmin/downloads/db_ib23_e_web_01.pdf) [última visita: 03-01-2025].

<sup>3</sup> Notificación, párrafo 21.

<sup>4</sup> Lo anterior, en línea con jurisprudencia nacional, comparada, y antecedentes de la Investigación. Véanse: (i) Informe de aprobación, Adquisición de control en Bolloré Logistics SE por parte de CMA CGM S.A., Rol FNE F357-2023 (“Informe F357-2023”), párrafo 11; (ii) Informe de aprobación, Adquisición de control en J.F. Hillebrand Group AG por parte de Deutsche Post Beteiligungen Holding GmbH, Rol FNE F291-2021 (“Informe F291-2021”), párrafo 8; (iii) Informe de aprobación, Adquisición de control en Agility’s Global Integrated Logistics Division por parte de DSV Panalpina A/S, Rol FNE F282-2021 (“Informe F282-2021”), párrafo 8; (iv) Informe de aprobación, Adquisición de Panalpina Welttransport Holding AG por parte de DSV A/S, Rol FNE F197-2019 (“Informe F197-2019”), párrafo 6; y, (v) Informe de aprobación, Adquisición de CEVA Logistics AG por CMA CGM S.A., Rol FNE F168-2018 (“Informe F168-2018”), párrafo 12.

Con respecto a lo establecido por la Comisión Europea, véanse, entre otros: (i) Resolución de fecha 23 de febrero de 2024 de la Comisión Europea en Caso M.11143 – CMA CGM / Bolloré Logistics (“Resolución CE M.11143”), párrafo 55; (ii) Resolución de fecha 6 de febrero de 2019 de la Comisión Europea en Caso M.9221 – CMA CGM / CEVA (“Resolución CE M.9221”), párrafo 10; y, (iii) Resolución de fecha 21 de marzo de 2011 de la Comisión Europea en Caso M.6059 – Norbert Dentressangle / Laxey Logistics (“Resolución CE M.6059”), párrafo 17.

<sup>5</sup> En cuanto a los antecedentes de la Investigación, a modo de ejemplo, véanse: Respuestas de proveedores de servicios de *freight-forwarding* al Oficio Circ. Ord. N°102-2024.

<sup>6</sup> En el buscador de “Consulta Operadores Vigentes” del Servicio Nacional de Aduanas en la categoría “Forwarder” existen más de 450 razones sociales inscritas. Disponible en: <http://sistemas.aduana.cl/pls/htmldb/f?p=149:25:1758865398369717::NO::>> [última visita: 03-01-2025].

<sup>7</sup> Algunas empresas navieras, como Maersk y CMA CGM S.A., proveen servicios de *freight-forwarding* bajo dicha modalidad.

<sup>8</sup> Informe F282-2021, párrafo 10.

<sup>9</sup> Véanse: (i) Notificación, párrafo 42; (ii) Declaración de representante de DSV; y, (iii) Declaración de representante de Schenker.

operando bajo un modelo *asset-light*, agregando demanda y subcontratando servicios de transporte a terceros<sup>10-11</sup>. Por su parte, los clientes serían empresas de diversos rubros que optan por tercerizar el transporte de sus productos<sup>12</sup>.

12. Las Partes Notificantes plantean, basando sus afirmaciones tanto en jurisprudencia nacional como comparada, que el mercado relevante de producto estaría compuesto por la provisión de servicios de *freight-forwarding*, segmentándolo entre: (i) internacional aéreo; (ii) internacional marítimo; (iii) internacional terrestre; y, (iv) nacional terrestre<sup>13</sup>.
13. En línea con lo afirmado por las Partes Notificantes, esta División pudo confirmar que tanto jurisprudencia nacional<sup>14</sup> como comparada<sup>15</sup> ha distinguido según: (i) el alcance geográfico de los servicios, entre nacional e internacional<sup>16</sup>; y, (ii) el medio de transporte utilizado, entre aéreo, marítimo o terrestre. Lo anterior es consistente con antecedentes de la Investigación<sup>17</sup>. En atención a lo señalado, sin que ello signifique una definición precisa de mercado relevante, para efectos del análisis del presente Informe, se utilizarán las segmentaciones de producto planteadas por las Partes Notificantes, al ser el escenario más conservador, maximizando la participación de mercado de las Partes, en línea con la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales de la Fiscalía, de mayo de 2022 (“**Guía de Análisis Horizontal**”)<sup>18</sup>.
14. Respecto al mercado relevante geográfico, las Partes Notificantes señalan que este tendría un alcance nacional<sup>19</sup>. En pronunciamientos anteriores esta División ha delimitado el mercado relevante de provisión de servicios de *freight-forwarding* a nivel nacional, en atención a la existencia de agencias locales de *freight-forwarders* internacionales<sup>20</sup>. Al no existir antecedentes en la Investigación que justifiquen modificar lo establecido previamente, para efectos del presente Informe, se considerará un alcance geográfico nacional.

## II.2 Servicios de logística de contratos

15. En casos anteriores, esta División ha señalado que los servicios de logística de contratos se refieren a “*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*”<sup>21</sup>.

<sup>10</sup> Tanto DSV como Schenker operan este modelo de negocios. Véase: Notificación, párrafos 15 y 23.

<sup>11</sup> Véanse: (i) Informe F168-2018, párrafo 16; y, (ii) Notificación, párrafo 78.

<sup>12</sup> Al respecto, se ha señalado que no existiría mayor especialización por parte de los proveedores de servicios de *freight-forwarding*, pudiendo proveer sus servicios en las diversas industrias. Véase: Resolución CE M.11143, párrafo 60.

<sup>13</sup> Notificación, párrafo 84. Se excluye la provisión de servicios de *freight-forwarding* nacionales aéreo y marítimo, debido a que Schenker no tendría actividades en dichos segmentos. Véase: Complemento, párrafo 6.

<sup>14</sup> Véanse: (i) Informe F357-2023, párrafo 12; (ii) Informe F282-2021, párrafo 11; (iii) Informe F291-2021, párrafo 15; y, (iv) Informe F197-2019, párrafo 12 a 14.

<sup>15</sup> Véanse: (i) Resolución CE M.11143, párrafo 56; (ii) Resolución CE M.9221, párrafo 11; y, (iii) Resolución CE M.6059, párrafo 18.

<sup>16</sup> Se considera como internacional aquel servicio que traspasa bordes fronterizos.

<sup>17</sup> Véanse: (i) Notificación, párrafos 66 y siguientes; (ii) Respuestas de proveedores de servicios de *freight-forwarding* a los Oficios Circ. Ord. N°102-2024 y N°106-2024.

<sup>18</sup> Véase Guía de Análisis Horizontal, párrafo 13. Disponible en: <<https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2022/05/20220531.-Guia-para-el-Analisis-de-Operaciones-de-Concentracion-Horizontales-version-final-en-castellano.pdf>> [última visita: 03-01-2025].

<sup>19</sup> Notificación, párrafo 85. Para dichos efectos, las Partes Notificantes se limitaron a citar pronunciamientos previos de esta División: (i) Informe F357-2023, párrafo 13; (ii) Informe F291-2021, párrafo 16; (iii) Informe F282-2021, párrafo 12; y, (iv) Informe F197-2019, párrafo 13.

<sup>20</sup> Véase: Informe F291-2021, párrafo 16.

<sup>21</sup> Véanse: (i) Informe de aprobación, Adquisición de control en Logística Industrial S.A. por parte de Ransa Chile SpA, Rol FNE F371-2023, párrafo 11; (ii) Informe F357-2023, párrafo 14; y, (iii) Informe de aprobación,

16. Si bien la jurisprudencia comparada ha reconocido que la línea que diferencia los servicios de logística de contratos de los *freight-forwarding* sería difícil de trazar<sup>22</sup>, esta ha optado reiteradamente por analizarlos como dos mercados diferentes. Lo mismo ha ocurrido en informes previos de esta División<sup>23</sup>.
17. A juicio de esta División, y conforme los antecedentes recopilados en la Investigación<sup>24</sup>, el principal valor agregado para ambos servicios se refiere a la provisión de servicios de intermediación en la cadena de suministro de sus clientes<sup>25</sup>. Sin perjuicio de ello, existiría una diferenciación relevante entre ambos al considerar que los servicios de *freight-forwarding* tendrían como foco primordial el transporte de bienes y servicios, mientras que la logística de contratos se referiría principalmente a la gestión del flujo de bienes, y en específico, a su almacenamiento y distribución<sup>26</sup>.
18. Respecto a la definición de mercado relevante, las Partes Notificantes sostienen que no debería subsegmentarse el mercado de la provisión de servicios de logística de contratos, atendiendo pronunciamientos anteriores de esta División, así como también a que no se justificaría desde la perspectiva de la oferta ni desde la demanda<sup>27</sup>. Señalan que una potencial segmentación por tipo de bien o industria ha sido descartada por esta División previamente, en atención a que no sería una práctica común entre los proveedores de este tipo de servicios<sup>28</sup>.
19. Para efectos del presente Informe, esta División considerará para su análisis como segmento de producto la provisión de servicios de logística de contratos, sin segmentaciones adicionales, debido a que no habría antecedentes de la Investigación que justifiquen una segmentación adicional.
20. Por otro lado, en relación con la delimitación del mercado relevante geográfico, las Partes Notificantes señalaron que aun cuando este podría ser más amplio que el nacional, para efectos de la Notificación, se presentaría como nacional. Esto es consistente con lo señalado por esta División en ocasiones anteriores<sup>29</sup> y con antecedentes de la Investigación<sup>30</sup>. Así, al no existir razones que justifiquen una modificación de lo señalado previamente, y sin que ello signifique una definición de mercado relevante geográfico, para efectos del presente Informe, se considerará un alcance geográfico nacional.

---

Adquisición de control en SAAM Ports S.A. y SAAM Logistics S.A. por parte de Hapag-Lloyd A.G., Rol FNE F332-2022, párrafo 59.

<sup>22</sup> Véanse: (i) Resolución CE M.11143, párrafo 77; y, (ii) Resolución de fecha 3 de mayo de 2000 de la Comisión Europea en Case M.1895 – OCEAN GROUP / EXEL (NFC), párrafo 7 (“**Resolución CE M.1895**”).

<sup>23</sup> Véanse: (i) Informe F168-2018, párrafos 13-18; y, (ii) Informe F357-2023.

<sup>24</sup> Véanse: (i) Respuestas de proveedores de servicios de logística de contratos al Oficio Circ. Ord. N°102-2024; y, (ii) Notificación, párrafos 61 y siguientes.

<sup>25</sup> Véanse: (i) Informe F168-2018, párrafo 16; y, (ii) Respuestas de proveedores de servicios de *freight-forwarding* y logística de contratos a los Oficios Circ. Ord. N°102-2024 y N°106-2024.

<sup>26</sup> Véanse: (i) Declaraciones de representantes de las Partes; (ii) Respuestas de proveedores de servicios de logística de contratos a los Oficios Circ. Ord. N°102-2024 y N°106-2024.

<sup>27</sup> Notificación, párrafo 79.

<sup>28</sup> Véase: Informe F357-2023, párrafo 16.

<sup>29</sup> Véanse: (i) Informe F357-2023, párrafo 17; y, (ii) Informe F371-2023, párrafo 14.

<sup>30</sup> Véanse: Respuestas de proveedores de servicios de logística de contratos a los Oficios Circ. Ord. N°102-2024 y N°106-2024.

### III. ANÁLISIS COMPETITIVO

21. Esta División analizó los efectos de la Operación en cada uno de los segmentos de la provisión de servicios *freight-forwarding*: (i) internacional aéreo; (ii) internacional marítimo; (iii) internacional terrestre; y, (iv) nacional terrestre; así como también respecto a la provisión de servicios de logística de contratos. Para cada uno de ellos se efectuó un análisis estructural, de acuerdo con lo establecido en la Guía de Análisis Horizontal, calculando las participaciones de mercado y la variación proyectada de la concentración utilizando el Índice de Herfindahl – Hirschman (“IHH”)<sup>31</sup>. El análisis estructural consideró cifras relativas a las ventas del año 2023 para cada mercado.

#### III.1 Servicios de *freight-forwarding*

22. Las participaciones de mercado para los servicios de *freight-forwarding*, segmentando por medio de transporte y alcance geográfico, se representan en la Tabla N°1<sup>32</sup>, a continuación.

**Tabla N°1:** Participaciones de mercado de servicios de *freight-forwarding* (ventas, 2023). [Nota Confidencial N°1]<sup>33</sup>.

Empresa	Freight-Forwarding			
	Internacional			Nacional
	Aéreo	Marítimo	Terrestre	Terrestre
<b>DSV</b>	[5-10]%	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%
<b>Schenker</b>	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
<b>Partes</b>	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%
Acosta & Aguayo SpA	[0-5]%	[0-5]%	-	[0-5]%
Agencias Universales S.A. (AGUNSA)	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
Alfa Logistics SpA	[10-20]%	-	-	-
Andes Logistics de Chile S.A.	[0-5]%	[10-20]%	[5-10]%	[0-5]%
Cargo Net Center S.A.	[10-20]%	-	-	[0-5]%
Ceva Freight Management Logística de Chile Ltda.	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-5]%
CH Robinson Worldwide Chile S.A.	[0-5]%	[0-5]%	[10-20]%	[0-5]%
DHL Global Forwarding (Chile) S.A.	[5-10]%	[5-10]%	[10-20]%	[0-5]%
Geodis Chile, Soluciones Integrales de Logística Ltda.	[0-5]%	[10-20]%	-	[5-10]%
JAS Forwarding Transporte Internacional Limitada	[0-5]%	[0-5]%	-	[0-5]%
J.F. Hillebrand Gori Chile Ltda.	[0-5]%	[10-20]%	[5-10]%	[0-5]%
Kuehne + Nagel Ltda.	[5-10]%	[10-20]%	-	[10-20]%
Nexus Logistics S.A.	[10-20]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
Noatum Logistics Chile Limitada	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-5]%
ULOG Soluciones Logísticas Integrales Ltda.	[0-5]%	[0-5]%	[20-30]%	[40-50]%
Otros <sup>34</sup>	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
<b>IHH Pre-Operación</b>	<b>1.196</b>	<b>1.114</b>	<b>1.394</b>	<b>2.294</b>
<b>Variación IHH</b>	<b>43</b>	<b>76</b>	<b>80</b>	<b>104</b>
<b>IHH Post-Operación</b>	<b>1.239</b>	<b>1.189</b>	<b>1.474</b>	<b>2.398</b>

**Fuente:** Elaboración propia en base a Notificación y respuestas de competidores a los Oficios Circ. Ord. N°102-2024, N°106-2024 y N°118-2024.

<sup>31</sup> Guía de Análisis Horizontal, párrafo 33.

<sup>32</sup> Para la construcción de las participaciones fueron oficiados más de cincuenta (50) actores de la industria. De estos, treinta y cuatro (34) dieron respuesta a la solicitud, y solo veintidós (22) consideraban ventas en servicios de *freight-forwarding*. Por lo anterior, y considerando lo señalado en el pie de página N°6 *supra*, las participaciones exhibidas son estimaciones conservadoras del tamaño real del mercado, viéndose sobreestimadas las cuotas de cada actor de la Tabla N°1 en cada uno de los segmentos.

<sup>33</sup> Esta información entre corchetes y su enumeración correlativa se refiere a información de carácter reservada o confidencial, conforme a lo dispuesto en el artículo 39 letra a) del DL 211. Dicha información se encuentra contenida en el Anexo A de Notas Confidenciales.

<sup>34</sup> Se incluyen dentro de “Otros” los siguientes proveedores de servicios de *freight-forwarding*: (i) FTS Logistics Ltda.; (ii) Humboldt Cargo S.A.; (iii) IB Chile SpA; (iv) Lamaignere Chile S.A.; (v) Magnum Logistics S.A.; (vi) Megacarrier Transport Ltda.; (vii) Over Chile SpA; y, (viii) Servicios de Carga y Logística Limitada.



23. En la Tabla N°1 se puede observar que en todos los segmentos de *freight-forwarding* analizados no se sobrepasarían los umbrales establecidos en la Guía de Análisis Horizontal a consecuencia de la Operación<sup>35</sup>. Sumado a aquello, en dichos mercados no concurrirían ninguna de las circunstancias especiales del párrafo 36 de la Guía de Análisis Horizontal, por lo que no se requeriría un mayor análisis<sup>36</sup>.
24. Por tanto, esta División pudo descartar que la Operación tenga la aptitud para reducir sustancialmente la competencia en los mercados de provisión de servicios de *freight-forwarding* internacional marítimo, aéreo y terrestre, y nacional terrestre.

### III.2 Servicios de logística de contratos

25. Respecto al mercado de servicios de logística de contratos, también se realizó un análisis estructural, considerando las ventas anuales del año 2023 para el cálculo de las participaciones de mercado, las que se pueden apreciar en la Tabla N°2<sup>37</sup> siguiente.

**Tabla N°2:** Participaciones de mercado de logística de contratos (ventas, 2023). [Nota Confidencial N°2].

Empresa	Logística de contratos
DSV	[0-5]%
Schenker	[0-5]%
Partes	[0-5]%
Agencias Marítimas Agental Ltda.	[0-5]%
Ceva Freight Management Logistica De Chile Limitada	[5-10]%
Geodis Chile, Soluciones Integrales de Logística Ltda.	[0-5]%
Inversiones y Servicios Comerciales Transwarrants S.A.	[10-20]%
J.F. Hillebrand Gori Chile Ltda.	[0-5]%
Kuehne + Nagel Ltda.	[0-5]%
Logística Industrial S.A.	[10-20]%
Marítima Valparaíso-Chile SpA	[0-5]%
Megacentro Chile SpA	[10-20]%
Noatum Logistics Chile Limitada	[0-5]%
Sitrans Servicios Integrados de Transporte Ltda.	[10-20]%
Transportes Simunovic Ltda.	[0-5]%
ULOG Soluciones Logísticas Integrales Ltda.	[20-30]%
Quality Services Logistics Ltda.	[0-5]%
<b>IHH Post-Operación</b>	<b>1.369</b>
<b>Variación IHH</b>	<b>0,4</b>
<b>IHH Post-Operación</b>	<b>1.370</b>

**Fuente:** Elaboración propia en base a la Notificación y respuestas de competidores a los Oficios Circ. Ord. N°102-2024, N°106-2024 y N°118-2024.

26. Como se puede observar en la Tabla N°2, los índices de concentración tampoco superarían los umbrales establecidos en la Guía de Análisis Horizontal en el mercado de logística de contratos producto de la Operación. Adicionalmente, durante el transcurso de la Investigación no se constataron circunstancias especiales que motivaran un análisis en

<sup>35</sup> Guía de Análisis Horizontal, párrafo 35.

<sup>36</sup> Específicamente, de acuerdo a los antecedentes de la Investigación, ninguna de las Partes constituye un entrante reciente, ni un competidor potencial o especialmente vigoroso e independiente –*maverick*–.

A mayor abundamiento, Schenker Chile S.A. se constituyó el año 1991, definiendo como objeto: “*el transporte y comercio terrestre, aéreo, lacustre, ferroviario y marítimo, nacional e internacional...*”. Por otro lado, DSV Air & Sea S.A. fue constituida el año 1989, estableciendo como objeto: “*la dirección, administración y representación en el país de sociedades nacionales y extranjeras dedicadas al negocio del transporte marítimo, aéreo o terrestre...*”. Véase: Índice del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago. Disponible en: <[https://conservador.cl/portal/indice\\_comercio](https://conservador.cl/portal/indice_comercio)> [última visita: 03-01-2025]. De esta forma, es posible afirmar que no son entrantes recientes, sino competidores con más de 30 años de experiencia.

<sup>37</sup> Para la construcción de las participaciones se ofició a más de 50 actores del mercado. De estos, se recibieron 34 respuestas, de las cuales 14 consideraban ventas en servicios de logística de contratos. Así, las participaciones demostradas son estimaciones conservadoras del tamaño real del mercado, sobreestimándose las cuotas de cada actor de la Tabla N°2 en cada uno de los segmentos.

mayor profundidad<sup>38</sup>. Lo anterior permite a esta División descartar que la Operación resulte apta para reducir sustancialmente la competencia en el mercado de logística de contratos.

#### IV. CONCLUSIONES

27. A la luz de los antecedentes expuestos en los párrafos anteriores, esta División ha podido constatar que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia en los mercados analizados.
28. Por tanto, en atención a los antecedentes y al análisis realizado en el presente Informe, se recomienda aprobar la Operación de forma pura y simple, salvo el mejor parecer del señor Fiscal Nacional Económico. Lo anterior, sin perjuicio de la facultad de la Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia en los mercados analizados.

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

MGB/MAA/MPD/AA

---

<sup>38</sup> Véase párrafo 36 de la Guía de Análisis Horizontal. En efecto, ninguna de las Partes involucradas en la Operación constituye un competidor potencial o un entrante reciente –ambos participan de los segmentos analizados hace al menos cinco años–, ni un competidor especialmente vigoroso e independiente -*maverick*-.

A mayor abundamiento, véase declaración de representante de DSV.