Informe Anual

2021

EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.

LRQA CERTIFIED
ISO 9001 · ISO 14001
ISO 45001 · ISO 50001
UKAS MANAGEMENT SYSTEMS
0001

Informe anual 2021

EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.

Elcano fue constituida en 1943 por el Instituto Nacional de Industria (INI) con la denominación de Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, S.A y debe su nombre al navegante español Juan Sebastián Elcano que en el año 1522 fue el primer marino en completar una vuelta al mundo. Si bien Elcano fue constituido con la doble vocación de constructor naval y empresa naviera, en el año 1964 escindió su actividad y desde entonces se centró en exclusiva en la actividad de transporte marítimo.
La empresa permaneció en el sector público hasta el año 1997, en el que fue íntegramente privatizada. Desde entonces, la estructura accionarial permanece estable.

Indice

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN EMPRESA NAVIERA ELCANO	7
CARTA A LOS ACCIONISTAS	9
FLOTA GRUPO ELCANO	10
1. PANORAMA GENERAL DE LA ECONOMÍA Y DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL	12
2. ACTUACIONES DE LA FLOTA DEL GRUPO	15
3. ACTIVIDAD DE LA FLOTA	18
4. INFORMACIÓN NO FINANCIERA	19
CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS	43
INFORME DE AUDITORÍA	86

A lo largo de su trayectoria de más de 70 años Elcano ha sido propietaria y ha operado más de 230 buques de todo tipo: cargueros, cableros, madereros, bulkcarriers, frigoríficos, petroleros, quimiqueros, LPG, LNG, etc, habiéndose labrado un reconocido prestigio como armador y operador de buques y una excelente reputación como transportista marítimo.

Consejo de Administración

Presidente

D. José Silveira Cañizares

Vicepresidente y Consejero Delegado

D. Juan M. Cordeiro Rodríguez

Vocales

D. Juan Manuel Arana Arechabala

Dª Rosario Martín Alonso

D. Constantino Méndez Martínez

D. Julio César Silveira Martín

Torre de Hércules Inversiones Corporativas S.L.U
(representada por D. Nemesio Vázquez- Monjardin Fernández)

Secretario (no Consejero)

D. Jesús Rayón Gutiérrez

Vicesecretario (no Consejero)

D. Máximo Gutiérrez Hurtado

En 2001 Elcano reforzó su presencia internacional con el establecimiento de empresas filiales en Argentina y Brasil.
En el año 2000 inició un proceso de diversificación con la entrada en nuevos sectores (LNG, LPG).
Elcano se ha posicionado como el primer grupo español en transporte de carga, operando una flota de 23 buques y con una capacidad de carga total de 1.885.563 dwt.
Elcano Brasil es la principal naviera del país en carga seca y la segunda en volumen de tonelaje.

Carta a los Accionistas

Tras más de dos años de pandemia, existen todavía muchas incertidumbres sobre la recuperación de la economía mundial, pero también podemos encontrar algunas certezas esperanzadoras. Así, la mortalidad vinculada a la Covid-19 ha disminuido significativamente en todo el mundo, y los signos de recuperación que empezaron hace más de un año, con independencia de los efectos adversos sufridos con motivo de la aparición de nuevas cepas del virus, permiten prever que la economía global recupere a finales de este año los niveles de PIB previos a la pandemia. De concretarse estas estimaciones, será sin duda alguna, una muy buena noticia para todos.

No obstante las buenas perspectivas, en todo caso fijadas especialmente para el próximo año, el ritmo de recuperación global se ha ralentizado; especialmente durante el último trimestre del 2021. Las nuevas mutaciones de la Covid-19 a las que me he referido anteriormente todavía pueden deparar incertidumbre e inestabilidad; la inflación derivada de los altos precios de la energía y de los cuellos de botella en las cadenas de suministro sigue siendo un tema de gran preocupación. Las tensiones geopolíticas tampoco ayudan a una recuperación rápida. Aunque todo apunta a que la mejoría en la situación global va a continuar, no podemos descartar el riesgo de una mayor ralentización del crecimiento a nivel mundial. El entorno sigue siendo complicado y desafiante.

A pesar del entorno, sigo siendo optimista. La pandemia ha mostrado un año más la resiliencia y la capacidad de gestión del Grupo y la de sus clientes. Los últimos años han mostrado cómo el mundo, y en concreto las empresas, han sido capaces de superar retos no imaginados apenas hace un par de años.

Mientras la pandemia sigue teniendo un impacto en todo el mundo, nuestra contribución al progreso de las personas y las empresas con las que interactuamos está más vigente que nunca. Seguimos centrándonos diariamente en dar un excelente servicio a nuestros clientes, sin perder de vista la responsabilidad hacia nuestros equipos, las comunidades en las que operamos y nuestros accionistas, para los que seguimos generando valor.

El otro pilar fundamental de nuestra estrategia, en el que también hemos sido pioneros, es la sostenibilidad, que representa una palanca de crecimiento y de oportunidades clave para el Grupo. El proceso de descarbonización de la economía es quizá la disrupción más relevante de los últimos años y queremos ayudar a nuestros clientes en la transición hacia un futuro sostenible.

En definitiva, hemos cerrado un gran año en un entorno complejo y encaramos 2022 confiados en nuestras fortalezas. Partimos de una posición inigualable por la solidez de nuestras relaciones comerciales y el grado de compromiso de nuestros empleados y accionistas. El Grupo sigue demostrando su solidez y hemos obtenido unos buenos resultados en 2021 a pesar del complicado contexto.

En este sentido, los ingresos netos del Grupo ascendieron a 907,5 millones de USD (moneda funcional del Grupo), el EBITDA fue de 74 millones de USD y el EBIT (Resultado Neto de Explotación) alcanzó los 23,2 millones de USD. Todo ello supuso un resultado final consolidado equivalente a 9,5 millones de USD después de impuestos. El año está especialmente influenciado por los mayores gastos operativos que han sido denominador común del sector naviero a nivel mundial. El descenso en el volumen de cargas transportadas y en la cifra de ingresos netos no ha afectado a nuestros márgenes, lo cual pone de manifiesto la gran capacidad de gestión del Grupo.

Afrontamos este año 2022 esperanzados en cuanto a que las estimaciones de superación de la pandemia a final de año se concreten efectivamente. Por parte del Grupo, tenemos además que destacar la entrega de dos nuevos buques del tipo bulk carrier. El primero de ellos, el Forte São Marcelo, entregado en diciembre de 2021, está ya siendo operado comercialmente por nuestra filial brasileña. El segundo, el Forte dos Reis Magos, entregado en febrero 2022 comenzará próximamente su actividad comercial en Brasil una vez finalice su proceso de incorporación a la bandera brasileña para prestar sus servicios. Con estas nuevas incorporaciones de buques de última generación se pone fin al proceso de renovación de flota que iniciamos en 2015 y que tanto esfuerzo y dedicación nos ha supuesto, habiendo logrado culminar exitosamente el mismo dando cumplimiento al plan propuesto a nuestros accionistas y financiadores.

Todo ello nos sitúa en una privilegiada situación para afrontar los nuevos retos que sin duda están por venir. Con un gran equipo humano y profesional, unos clientes de la máxima confianza y unos financiadores sólidos, no podemos sino mirar al futuro con ilusión y optimismo.

José Silveira Cañizares
Presidente

Flota Grupo Elcano

LAURIA SHIPPING, S.A. (Portugal)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m	Año
“Castillo de Catoira”	Bulkcarrier	173.586	2005
“Castillo de Valverde”	Bulkcarrier	173.764	2005
“Castillo de Maceda”	Chemical/Product Tanker	15.160	2007
“Castillo de Herrera”	Chemical/Product Tanker	15.077	2008

EMPRESA DE NAVEGAÇAO ELCANO, S.A. (Brasil)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m_3	Año
“Forte de São Luiz”	LPG Carrier	7.866 m^3	2000
“Forte de São Marcos”	LPG Carrier	8.787 m^3	2003
“Forte de Copacabana”	LPG Carrier	8.834 m^3	2004
“Forte de São Felipe”	Bulkcarrier	83.486	2012
“Forte de São Jose”	Bulkcarrier	78.384	2013
"Forte São Marcelo"	Bulkcarrier	121.669	2021
“Forte dos Reis Magos”	Bulkcarrier	121.659	2022

ELCANO PRODUCT TANKERS 2, S.A.U. (España)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m^3	Año
“Castillo de Trujillo”	Product/Tanker	33.610	2004

EMPRESA NAVIERA PETROLERA ATLÁNTICA, S.A. (ENPASA) (Argentina)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m^3	Año
“Recoleta”	Oil Tanker	69.950	2005
“Caleta Rosario”	Chemical/Product	15.110	2008

ELCANO GAS TRANSPORT, S.A.U. (España)

Nombre	Tipo de buque	TPM	Año
“Castillo de Villalba”	LNG Carrier	138.162 m^3	2003

JOFRE SHIPPING LTD (Malta)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m^3	Año
“Castillo de Santisteban”	LNG Carrier	173.887 m^3	2010

OJEDA SHIPPING LTD (Malta)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m^3	Año
“Castillo de Pambre”	Asphalt Carrier	7.222	2013

IBERIAN BULKCARRIERS LIMITED (Malta)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m^3	Año
“Castillo de Malpica”	Bulkcarrier	119.612	2015
“Castillo de Navia”	Bulkcarrier	119.611	2015

IBERIAN TANKERS 2 LIMITED (Malta)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m^3	Año
“Castillo de Arteaga”	Chemical/Product	37.538	2019

IBERIAN TANKERS 3 LIMITED (Malta)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m^3	Año
“Castillo de Tebra”	Chemical/Product	13.021	2017

MERIDA LNG SHIPPING LIMITED (Malta)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m^3	Año
“Castillo de Merida”	LNG Carrier	178.818 m^3	2018

CALDELAS LNG SHIPPING LIMITED (Malta)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m^3	Año
“Castillo de Caldelas”	LNG Carrier	178.804 m^3	2018

1. Panorama general de la economía y del transporte marítimo internacional

Durante el año 2021 la economía mundial se recuperó con fuerza de la importante desaceleración sufrida el año anterior, como consecuencia de las restricciones impuestas para controlar la pandemia COVID-19. Sin embargo, esta recuperación global, estimada en un 5,3%, no fue ni constante a lo largo del año, ni homogénea entre los distintos países y economías.

Durante el primer semestre del año el crecimiento fue más consistente y robusto que en la segunda mitad, donde el ritmo de la recuperación disminuyó progresivamente. Esta tendencia a la baja continúa moderando también las previsiones para el año 2022. Las razones para este cambio de evolución son principalmente:

- La aparición de nuevas variantes del virus COVID-19, especialmente de ómicron, que hicieron necesarias la implantación de nuevas restricciones de movilidad.

- El encarecimiento de los precios, destacando los energéticos, generando una inflación mayor, continua y generalizada.

- Trastornos en las cadenas de suministro generados por ineficiencias y bloqueos logísticos.

- Lenta recuperación del consumo.

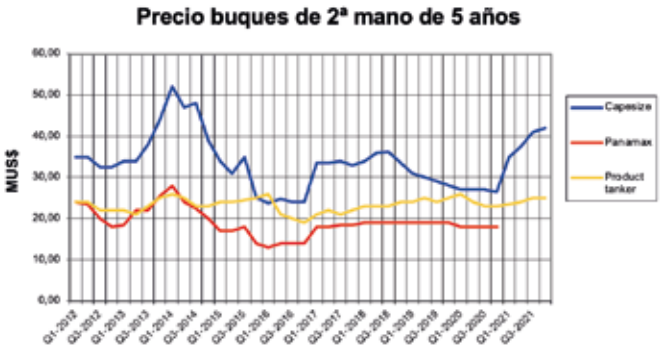
El comercio mundial se recuperó en 2021 entorno a un 5,3%, pero quedando las cifras globales aún por debajo de las registradas antes de la pandemia. Sin embargo, el comercio de mercancías, tuvo un crecimiento considerablemente más sólido, estimado en un 8%, mientras que el comercio de servicios sigue en valores deprimidos.

En relación al transporte marítimo, podemos destacar que el año 2021 fue un año de recuperación fuerte, debido principalmente al aumento de los volúmenes transportados y de las congestiones en puertos, con la consecuente reducción de la capacidad de transporte e incremento de los fletes.

Sin embargo, esta recuperación no ha sido homogénea entre los distintos sectores del transporte marítimo. Por el lado positivo destacan los portacontenedores y en menor medida, los buques de carga seca y gaseros. Por otra parte, los buques petroleros han tenido un mercado muy débil.

Las previsiones económicas globales para el año 2022 mantienen una tendencia de crecimiento, aunque a un menor ritmo. Se espera que las tasas de inflación persistan, pero vayan moderándose progresivamente. No se pueden olvidar los riesgos asociados, que según sea su evolución, condicionarán el desarrollo de la economía mundial y del transporte marítimo tales como incremento de las tensiones financieras internacionales con deudas públicas elevadas y costes financieros más altos, la evolución de las ineficiencias en las cadenas de suministro, la aparición de los cada vez más normales desastres naturales, de la evolución de la pandemia COVID-19, pero muy especialmente de la evolución que pueda tener el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania que ha comenzado en febrero de 2022 y sus posibles consecuencias a nivel global.

Como consecuencia del consenso político de la inmensa mayoría de las autoridades nacionales y supranacionales, el transporte marítimo deberá continuar, durante los próximos años, con su transformación para adaptarse a los nuevos requerimientos ambientales. A las regulaciones ya en vigor a nivel mundial, de manera más inmediata y concreta habrá que añadir nuevos requerimientos exigibles para favorecer la descarbonización en Europa y del resto de áreas desarrolladas. Esta transformación requerirá el esfuerzo, compromiso y determinación de todos los agentes del mercado y la satisfactoria adaptación será estratégica para el desarrollo durante las próximas décadas.

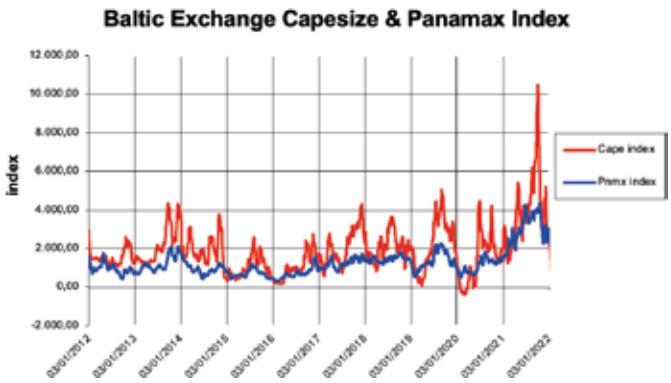


MERCADO DE CARGA SECA

Tras un año 2020 marcado por la pandemia mundial, y por ello con un conjunto de desafíos operativos complejos, así como, tras la entrada en vigor de las normativas de emisiones IMO-2020, el año 2021 ha sido un año más tranquilo y de recuperación de niveles anteriores. Incluso por momentos, las ganancias de los graneleros se impulsaron hasta los niveles más altos de la ultima década.

El comercio de graneles secos a lo largo de 2021 creció un 4,2% en términos de toneladas-milla. Además de haber sido un buen año, incluso se superaron las expectativas iniciales, puesto que las previsiones para el año eran ligeramente inferiores. En total fueron 5.369 millones de toneladas de granel seco transportado en 2021.

En cuanto al rendimiento medio de los buques graneleros en 2021 se ha alcanzado un nivel más alto de la última década. Respecto al año 2020, el aumento de este rendimiento ha sido incluso más destacable, ya que el año 2020 estuvo muy deprimido, mostrándose claramente el cambio de tendencia tras los peores momentos de la pandemia y la recuperación del mercado.

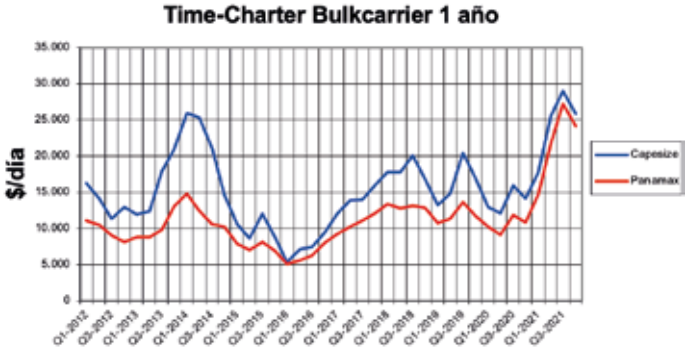


La capacidad de carga de la flota mundial aumentó un 3,6% en este pasado año, en menor medida que el propio comercio, permitiendo equilibrar más fácilmente el mercado tras la contracción sufrida en 2020. El año acabó con un total de 944 millones de toneladas de peso muerto, y se espera que en 2022 siga aumentando a un ritmo parecido, superando los 960 millones. Durante 2021, debido en parte a las restricciones impuestas para luchar con la pandemia, se produjeron importantes esperas de buques en puertos, reduciendo la oferta de capacidad de transporte.

La flota total de graneleros se situó en 12.693 buques, de los cuales 429 fueron nuevas entregas en 2021, y teniendo una edad promedio de 11 años. Mientras tanto, se desguazaron 56 graneleros, un 66% menos que el año anterior. En cuanto a la cartera de pedidos, esta se sitúa en el 7% de la capacidad de la flota, un valor moderado con respecto a los últimos años. También se vaticina un pequeño aumento de los desguaces a lo largo del año 2022 y de 2023. Las regulaciones ambientales tendrían un impacto en ello, al quedarse los buques más antiguos obsoletos por ineficiencia tecnológica y por sus mayores tasas de emisiones.

Tras un año 2021 de recuperación y equilibrio, y a pesar de los niveles bajos de la primera parte de año, las previsiones sobre la evolución del mercado de carga seca mundial para este 2022 son positivas. Se espera que siga la tendencia de crecimiento vista en este pasado año, y se estima un crecimiento anual del 2,2% para el comercio (toneladas-milla) y del 2% para la capacidad de la flota (peso muerto total). Esto es, un crecimiento más regular tras el gran repunte del año pasado, posterior a la contracción del COVID-19.

Se espera que el crecimiento del comercio de mineral de hierro desacelere a lo largo de los próximos dos años, debido a una demanda china más débil, mientras que el comercio de granos y graneles menores crezcan a mayores ritmos.



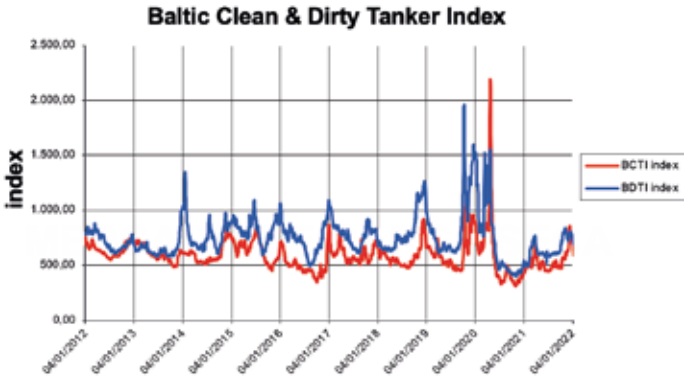
MERCADO DE CARGA LÍQUIDA

La demanda de global de crudo en 2021 fue de 96,6 millones de barriles por día, un incremento del 5,7% sobre el año anterior, pero lejos de los niveles previos a la pandemia por Covid-2019.

En relación con la demanda de productos, hubo una clara recuperación sobre los niveles de 2020, al transportarse 21,8 millones de barriles por día, un 5,3% por encima de 2020, pero todavía distante de los 23,4 millones de barriles de 2019.

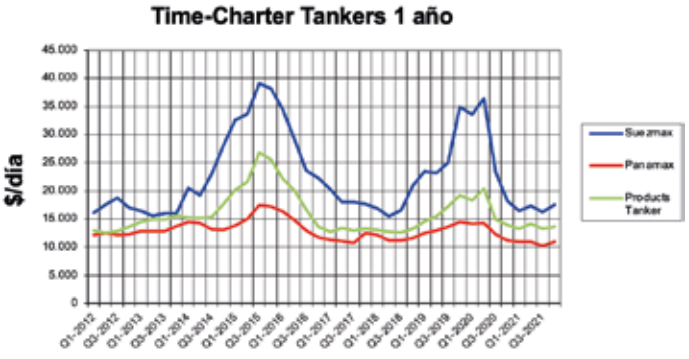
La demanda de flota en el transporte de crudo se redujo un 2,7% anual, consecuencia de la disminución de flota empleada como

almacenamiento, que fue tan relevante en 2020. Por el contrario, la demanda de tanques de productos en 2021 fue un 8,3% superior a 2020 y muy cercana a los niveles previos a la pandemia por Covid-19.



Por el lado, en la oferta hubo un aumento en la flota de petroleros del 3,3%. Este incremento de oferta se produjo a pesar de que el volumen de petroleros de crudo y productos desguazados en 2021 fue cuatro veces superior al desguazado en el año anterior.

En este entorno de recuperación de la demanda de crudo y de aumento de la oferta de buques, los niveles de fletes fueron extremadamente débiles durante todo el año, siendo especialmente significativo en el segmento de los grandes buques de transporte crudo. Por su parte, los tanques de productos, dentro de la crisis generalizada de la carga líquida, han tenido un comportamiento algo mejor que la flota de crudo.



Las expectativas para 2022 son positivas, esperándose una recuperación de la demanda de crudo de un 3,4%, niveles muy próximos ya a los de 2019. Para los tanques de productos se prevé un crecimiento mejor, entorno al 6,3%, pese a no alcanzar todavía los niveles previos a la pandemia. Con ello se estima que el mercado debería mejorar a partir de la segunda mitad de este año; siendo la recuperación de los tanques de productos anterior y más rápida que la de los buques de crudo.

Se prevé que la oferta de buques de crudo llegue hasta los 421,2 millones de toneladas de peso muerto, un 3,9% superior a 2021; para los tanques de productos se espera que la oferta alcance los 172,7 millones de toneladas de peso muerto, un 1,3% más que en 2021.

En estos primeros meses de 2022 los precios de desguace están subiendo acusadamente, situándose por encima de los 650 dólares por tonelada de peso en rosca. Este factor podría acelerar el volumen de tonelaje desguazado, tan necesario para que los fletes se recuperen.

La posibilidad de un acuerdo con Irán sobre su programa nuclear, podría a corto plazo terminar con las sanciones y acelerar el desguace de la flota subestándar dedicada a mover el crudo iraní.

Este entorno positivo para 2022 tiene no obstante incertidumbres; la principal es el conflicto Rusia-Ucrania que no sabemos que efectos podrá tener. Rusia supone un 10% del transporte de crudo y productos, por lo que las sanciones que se puedan imponer afectarán a los flujos tradicionales de crudo. Además, si EE.UU. aumentase sus exportaciones para compensar la pérdida de crudo ruso en el mercado, habría un aumento en las toneladas-milla, lo que empujaría a los fletes al alza. No obstante, con un crudo que ya ha superado los 100 dólares por barril y el precio del gas multiplicándose por encima de los 30 dólares por millones de btu, la recuperación económica podría verse afectada, ya que las tensiones inflacionistas serían un freno a la recuperación del mercado de fletes.

MERCADO DE GAS NATURAL LICUADO (GNL)

Se estima que la demanda global de gas natural aumentó un 5% en 2021, reanudándose la senda de crecimiento previa a la pandemia, a un ritmo regular y con un enfoque particular en China, que pasó a ser el primer importador mundial. De esta manera se espera que las importaciones chinas de GNL superen los 85 millones de toneladas en 2022, lo que representa casi el 20% de la producción mundial.

La oferta de GNL a nivel mundial sigue la previsión de crecimiento a largo plazo, respaldado por proyectos muy avanzados en Qatar, Mozambique, Canadá, EE.UU. y Rusia.

Además, los proyectos a pequeña escala y el abastecimiento de GNL se están expandiendo en todo el mundo, ya que el GNL puede actuar como una solución puente en la transición verde y para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones carbono.

En 2022, se prevé que las exportaciones de gas natural continúen creciendo entorno al 10%, soportado principalmente por el aumento del consumo de China y Europa.

La flota de buques metaneros creció un 8% en 2021, se entregaron 52 buques y solo 7 fueron desguazados. Hay que destacar que todos los pedidos de buques nuevos están equipados con tecnología GTT.

2. Actuaciones de la flota del Grupo

Desde marzo de 2020 se implantó un estricto protocolo interno para proteger a nuestras tripulaciones de verse afectadas por el COVID-19 durante sus operaciones. Este protocolo ha venido siendo adaptado periódicamente para dar respuesta al cambiante entorno al que nos hemos venido enfrentado. En todo momento se han aplicado criterios para el reemplazo de tripulaciones, aplicando cuarentenas u otras medidas no sólo para cumplir con las regulaciones e instrucciones de las autoridades sanitarias pertinentes, sino especialmente tratando de salvaguardar la salud y seguridad de las tripulaciones, lo cual ha conllevado el poder seguir operando y dando cumplimiento a nuestros contratos a satisfacción de nuestros clientes.

El ejercicio 2021 ha seguido viéndose afectado por el COVID-19 especialmente a nivel de incremento de costes operativos con motivo de la implementación de los referidos protocolos (que por otra parte nos han permitido seguir operando y garantizando la salud de las tripulantes de la flota) y por el incremento de costes logísticos que la operación ordinaria precisa: incremento en el precio de los vuelos, tanto para tripulantes como para envío de repuestos, asistencias técnicas externas, limitaciones de stocks que generan retrasos y sobreprecios, mayor gasto en salarios para compensar mayores periodos de embarque, cuarentenas en hoteles, realización de test de antígenos, PCRs, etc.

ACTUACIONES DE LA FLOTA CAPESIZE

Durante el año 2021, nuestros buques capesize “Castillo de Valverde” y “Castillo de Catoira” han estado operando principalmente en viajes de mineral de hierro de cabotaje brasileño. En el último trimestre del año, ambos buques hicieron viajes de larga duración de Brasil a Egipto y a China para optimizar los niveles del mercado spot de ese momento del año.

ACTUACIONES DE LA FLOTA MINI-CAPE

El buque “Castillo de Navia” ha continuado con el cumplimiento de los compromisos de transporte adquiridos, combinando viajes de abastecimiento de mineral de hierro de Brasil y Canadá a Estados Unidos, para continuar cargando en el mismo puerto briquetas de mineral de hierro para ser exportadas a China, Vietnam y Europa. Mientras tanto, su gemelo “Castillo de Malpica” se empleó principalmente en cargas de cabotaje brasileño.

En diciembre el astillero de Shanhaiguan (China) nos entregó el buque “Forte Sao Marcelo”, que será empleado a largo plazo en viajes de cabotaje brasileño transportando mineral de hierro. En febrero de 2022 el mismo astillero nos entregó el buque gemelo, el “Forte dos Reis Magos”, que será empleado en el mismo contrato.

ACTUACIONES DE LA FLOTA PANAMAX

Nuestras dos unidades panamax, “Forte de Sao Felipe” y “Forte de Sao José” siguen prestando servicios en nuestro contrato de larga duración para el transporte de bauxita en el Amazonas en régimen de cabotaje brasileño.

ACTUACIONES DE LA FLOTA DE TANQUES DE PRODUCTOS

De nuestros tres petroleros de productos operados en Europa, dos han continuado siendo operados en el mercado spot, el “Castillo de Trujillo” en productos limpios y el “Castillo de Monterreal” en tráficos de productos sucios. Por su parte el “Castillo de Arteaga” continúa prestando sus servicios en España, conforme a su contrato de fletamento en time-charter a largo plazo.

El 2021 ha sido un año muy complicado para los petroleros de productos limpios y sucios, por los efectos de la pandemia, al igual que lo fue el año 2020 desde el segundo semestre, ya que se redujo significativamente la demanda de transporte de productos derivados del petróleo. La reducción que se ha venido produciendo en el tráfico aéreo y también en el de carretera, ha repercutido en los volúmenes a transportar, muy por debajo de las cifras pre-pandemia. Ante la falta de expectativa realista de recuperación a corto plazo en este tipo de buques en el mercado spot, el Grupo adoptó la decisión estratégica de vender el buque “Castillo de Monterreal”, el cual precisaba pasar varada quinquenal durante la primera mitad del año 2022, siendo requerida una importante inversión en dicho buque para cumplir con los requisitos legales de aplicación para poder operar el mismo. La inversión propia de una varada de un buque de 20 años, más la reglamentaria inversión a llevar a cabo para instalar un sistema de tratamiento de aguas de lastre, hacían absolutamente inviable continuar con la explotación comercial del mismo, centrada en fletamentos por viajes con clientes de primer orden, que requieren de unos estándares onerosos que difícilmente iban a tener una recuperación en el periodo de vida útil comercial del citado buque.

Por su parte, el buque “Caleta Rosario” continúa operando en Argentina bajo su contrato de time charter.

ACTUACIONES DE LA FLOTA DE QUÍMICOS

Los buques químicos, “Castillos de Maceda”, “Castillo de Herrera” y “Castillo de Tebra” continuaron cumpliendo con normalidad con sus contratos de time charter a largo plazo en tráficos de cabotaje brasileño, sin mayores contratiempos, que alguna avería técnica resuelta con prontitud.

ACTUACIONES DE LA FLOTA DE TANQUES DE GRUPO

El “Recoleta” sigue prestando sus servicios en cabotaje en Argentina, cumpliendo con su contrato de time charter a plazo.

ACTUACIONES DE LA FLOTA DE ASFALTEROS

El “Castillo de Pambre” sigue empleado en su fletamento a largo plazo a plena satisfacción del cliente.

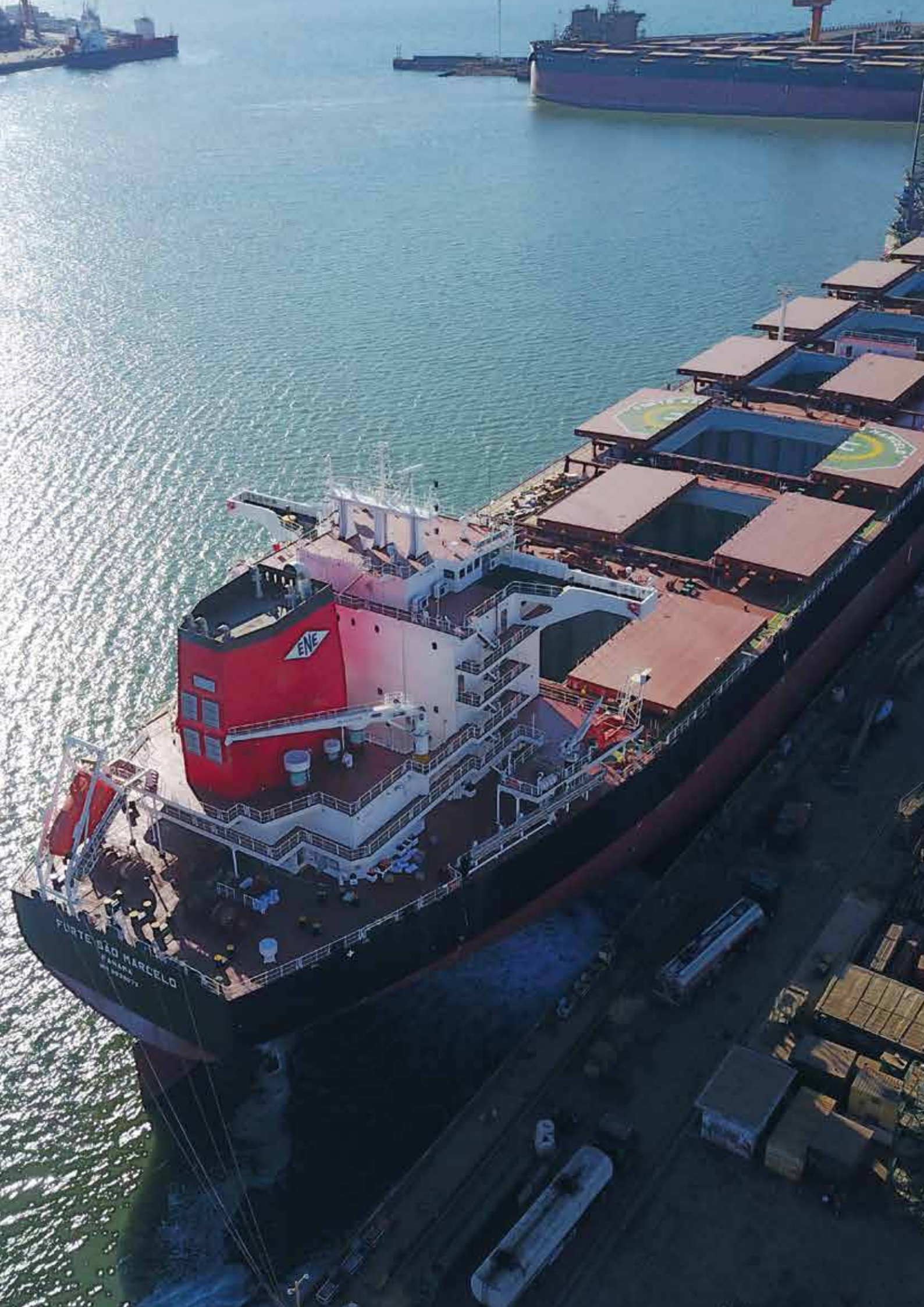
ACTUACIONES DE LA FLOTA LPG

Consecuencia de un incidente, responsabilidad de la terminal portuaria, el “Forte de Sao Marcos” sufrió ligeros daños que fue necesario reparar hasta su vuelta a operación con normalidad.

Mientras, el “Forte de Copacabana” y el “Forte de Sao Luis” continúan operando en aguas brasileñas, conforme a sus contratos de time charter a plazo, y a satisfacción de los fletadores.

ACTUACIONES DE LA FLOTA GNL

La flota de cuatro buques GNL (todos con tecnología GTT), “Castillo de Villalba”, “Castillo de Santisteban”, “Castillo de Merida” y “Castillo de Caldelas”, han continuado cumpliendo con sus fletamentos a largo plazo, operando a satisfacción de los fletadores. Destacamos la operación del “Castillo de Villalba” en aguas de Méjico, abasteciendo GNL a pequeña escala en una operación novedosa y que concluyó con total éxito.


ENE
FORTE SÃO MARCELO

3. Actividad de la Flota 2021

Durante el año 2021 se han transportado 58,6 millones de toneladas. Esta cifra es muy similar a la de los ejercicios anteriores. Pese a que este volumen es un 4% menor que el año anterior, supone la consolidación del importante crecimiento registrado durante el ultimo lustro. El volumen total transportado de 2021 es casi un 60% superior al de 5 años atrás.

El comercio y el tráfico marítimo mundial ha seguido afectado por las restricciones y efectos del Covid. Pese a crecer, no se han alcanzado todavía los niveles anteriores a la pandemia.

Por una parte los volúmenes transportados en carga seca han descendido algo cercano al 5% frente al año anterior, lo que tiene su explicación principal en pequeños ajustes de producción de nuestros fletadores y a una mayor congestión en puertos.

En lo referente al tráfico de carga liquida, ha sido de 43,7 millones de toneladas. Apenas representa una variación anual del 2%, siendo ligeramente menor el transporte de crudo, pero compensado parcialmente por el incremento del transporte de productos derivados del petróleo.

Destacable es el importante incremento en el volumen transportado de productos químicos, cerca de doblar las cifras del ejercicio anterior, al reactivarse la actividad de la industria que emplea nuestra flota en este sector. Los volúmenes de 2021 son similares a los registrados en años previos a la pandemia.

Por último y en relación al transporte de gas, si bien el volumen de gas transportado ha registrado un descenso de mas de medio millón de toneladas, este se ha debido en gran medida a que nuestros buques han sido empleados en rotaciones de mayor duración, y a que uno de nuestros buques metaneros fue empleado una buena parte del año como almacenamiento para carga en buques menores.

4. Información no financiera

INTRODUCCIÓN

El presente apartado recoge con relación al ejercicio 2021 la información requerida por la Ley de Información no Financiera y Diversidad, de 28 de diciembre de 2018, y detalla los principales aspectos del modelo de negocio y gestión de riesgos de Grupo Elcano, los planes de sostenibilidad, las cuestiones ambientales, sociales y laborales, la política de respeto y promoción de los Derechos Humanos, los asuntos relacionados con la prevención de la corrupción y el soborno, y la gestión de la relación que se establece con la sociedad y sus grupos de interés.

Además, se reporta un resumen del modelo de negocio del Grupo, una descripción de las políticas en relación a las cuestiones anteriores y medidas adoptadas, los resultados de esas políticas, los principales riesgos relacionados con estas cuestiones vinculados a las actividades del Grupo, la gestión de dichos riesgos e indicadores clave de resultados no financieros.

La información del ejercicio 2021 incluye no sólo a Empresa Naviera Elcano S.A. (en adelante Elcano), como cabecera de Grupo Elcano, sino también a sus filiales operativas a través de las cuales desarrolla su actividad naviera en Argentina y Brasil (Empresa Naviera Petrolera Atlántica S.A. (en adelante Enpasa) y Empresa de Navegaçao Elcano S.A. (en adelante Elcano Brasil), respectivamente, así como los datos de las tablas de cuestiones medioambientales, cuestiones sociales y relativas a su personal.

El estado de información no financiera ha sido elaborado conforme al estándar internacional Global Reporting Initiative en su versión Esencial, y a todos sus principios, siendo un marco de reporte recomendado por la Ley de Información no Financiera de 2018. Además, es verificado externamente por la firma independiente Moore Ibérica de Auditoria, S.L.P., entidad que también audita las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo.

1. MODELO DE NEGOCIO

a) DESCRIPCIÓN

No se han producido cambios con respecto al modelo de negocio por lo que podemos mantener la misma descripción e información proporcionada en ejercicios previos. Así, Grupo Elcano es un grupo empresarial especializado en el transporte marítimo internacional de materias primas a granel. Para ello gestionamos y operamos flotas de buques especializados, tanto en propiedad como contratados por tiempo o por viaje.

Transportamos principalmente materias primas, destacando en cargas líquidas el transporte de crudo y sus derivados y de productos químicos, en gases tanto gas natural licuado (GNL) como gases licuados derivados del petróleo (GLP), y por último en carga seca se realizan cargas de mineral de hierro, carbón o bauxita, entre otros.

La sede administrativa y operativa del Grupo se encuentra en Madrid, teniendo también en las compañías filiales de Brasil y Argentina centros de administración y de gestión operacional, ubicados en Rio de Janeiro y Buenos Aires, respectivamente.

Grupo Elcano opera a nivel internacional y específicamente en mercados donde aplica la protección de bandera al tráfico marítimo, como es el caso de Brasil y Argentina.

El principal objetivo de Grupo Elcano es prestar servicios de transporte marítimo a sus clientes, con el máximo nivel de seguridad tanto para los trabajadores y tripulantes como para los buques y los bienes transportados, así como con el máximo respeto al medioambiente y buscando la excelencia en la eficiencia energética.

En cuanto a los ejes de la estrategia de Grupo Elcano, podríamos identificar los siguientes:

- Seleccionar y formar a los mejores profesionales para formar parte de nuestro equipo humano, tanto en tierra como a bordo de los buques.

- Invertir en buques que incorporen los últimos avances y diseños para garantizar una máxima eficiencia y mantenerlos en perfecto estado operativo a lo largo de su vida útil.

- Selección de clientes de prestigio, siendo todos ellos grupos industriales con alta reputación, así como proveedores solventes y altamente capacitados.

- Buscar compromisos comerciales a largo plazo, que permitan la correcta planificación de los recursos para garantizar la calidad del servicio a prestar, además de evitar riesgos de la volatilidad de los mercados industriales y financieros.

Para desarrollar esta estrategia Grupo Elcano cuenta con una flota de veintitres buques a 31 de diciembre de 2021, con una plantilla a final de año de 593 empleados, entre personal de tierra y personal de flota.

Los pilares en los que Grupo Elcano basa su estrategia son: un crecimiento prudente basado en contratos de largo plazo, la diversificación (especialización en el comercio marítimo internacional de productos a granel), los servicios orientados al cliente (conservando la excelente reputación con la que cuenta por su calidad, fiabilidad y ejecución); la aplicación de rigurosos estándares y conformidad medioambiental cuando se incorporan nuevos buques a la flota; y la consolidación del crecimiento del negocio, sin que ello no obste a que el Grupo pueda realizar inversiones estratégicas para extenderse a sectores en expansión que considere de interés.

b) POLÍTICAS Y RIESGOS

Durante el ejercicio 2021 se ha llevado a cabo la revisión periódica de su mapa de riesgos al objeto de evaluar, prevenir y/o atenuar los riesgos más relevantes a los que puede enfrentarse el Grupo en su actividad ordinaria. En el mismo sentido, se han adaptado procedimientos, elaborado y revisado mapas de procesos, fijando indicadores (más de 100 KPIs) y establecidos planes de acción para reducir el número y/o el impacto de las incidencias producidas, todo ello con vistas a continuar con el plan de mejora continúa exigido por una organización que lleva operando más de 75 años en un entorno sumamente competitivo y regulado.

El trabajo desarrollado permitió que, en 2017 Elcano, en 2019 Elcano Brasil y en 2021 Enpasa obtuvieran la certificación ISO 14.001 de Gestión Ambiental, la cual implica para estas compañías su compromiso con los siguientes indicadores:

• Reducir los costes: la norma ISO 14.001 exige un compromiso con la mejora continua del Sistema de Gestión Ambiental, el establecimiento de objetivos de mejora, la ayuda a la organización de un uso más eficiente de las materias primas.

• Gestión del cumplimiento de la legislación: la certificación ISO 14.001 ayuda a reducir el esfuerzo necesario para gestionar el cumplimiento legal y a la gestión de los riesgos ambientales.

• Reducir la duplicación de esfuerzos: el sistema de gestión permite integrar los requisitos de ésta y otras normas de gestión en un único sistema de negocio para reducir la duplicidad de esfuerzos y de costes.

• Gestionar nuestra reputación: la certificación ISO 14.001 ayuda a reducir los riesgos asociados a cualquier coste o daño a nuestra reputación asociada a sanciones, y contribuye a mejorar nuestra imagen pública hacia nuestros clientes, nuestros proveedores, organismos reguladores y principales partes interesadas.

• Aumentar nuestra ventaja competitiva: permitiendo trabajar con las compañías que valoran a las organizaciones que son respetuosas con el medio ambiente, pudiendo ofrecer en determinados puertos reducciones de las tasas portuarias al ostentarse dicha certificación, lo que redunda en un beneficio económico directo tanto para nuestros clientes como en algunos casos para nuestro propio Grupo.

De la misma forma, en febrero de 2019, Elcano obtuvo la certificación ISO 9.001, acreditando de esta forma estar en posesión y actuar conforme a un auditado y aprobado Sistema de Gestión de Calidad (SGC), el cuál comprende un conjunto de normas y estándares a nivel internacional. Éstos están interrelacionados entre sí con la finalidad de cumplir las expectativas en materia de calidad que una empresa como la nuestra debe tener en cuenta para satisfacer a sus clientes. De esta forma, las actividades se planean y se controlan de modo que se trate de lograr la mayor calidad posible para satisfacer a nuestros clientes.

Con el objetivo de profundizar en el apartado de certificaciones ISO que generen valor y pongan de manifiesto, tanto interna como externamente, el buen hacer de Grupo Elcano, con su matriz a la cabeza, en diciembre de 2019 se finalizó el proceso para disponer de un Sistema Integrado de Gestión que aglutina no sólo las certificaciones ISO 14.001 y 9.001 anteriormente citadas, sino que se incorporaron las certificaciones ISO 45.001 (Sistema de Gestión y Seguridad y Salud en el Trabajo) e ISO 50.001 (Sistema de Gestión de la Energía). Por lo que respecta a la ISO 45.001, la misma busca reducir los 2,78 millones de muertes relacionadas con el trabajo y los 374 millones de lesiones no mortales ocurridos en el ámbito laboral que se producen cada año, según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), fomentando el compromiso de nuestros empleados con la prevención de los accidentes, las enfermedades y la mejora del bienestar. De esta forma, maximizamos la productividad gestionando los perfiles de riesgo en constante evolución mediante un proceso sistemático que

mantenga la salud de nuestra plantilla, reduciendo los periodos de inactividad y tratando de evitar en lo posible los accidentes.

Por último, en cuanto a la norma ISO 50.001, con ella se reduce el consumo mediante un control estructurado del uso de la energía, que mejore la eficiencia energética y, por lo tanto, nos ayude a ahorrar, no sólo a nosotros, sino también a nuestros clientes. De esta forma, demostramos nuestro compromiso con la responsabilidad medioambiental mediante la garantía del cumplimiento de la legislación local en materia de energía para continuar mejorando la reputación de nuestra marca, asegurándonos que nuestro negocio funciona con una eficiencia máxima a largo plazo.

Durante el ejercicio 2021 Elcano, al objeto de consolidar su sistema integrado de gestión que aglutina todas las normas en las que había sido certificado, volvió ser auditado de todas ellas con la finalidad mantener las certificaciones obtenidas en su día. Adicionalmente, destacar que se han iniciado los trabajos previos para tratar de obtener durante el ejercicio 2021 la certificación ISO 9.001 en Elcano Brasil, cuya obtención se está demorando con motivo de la situación de pandemia que llevamos atravesando durante los dos últimos años.

El objetivo de estos estándares y las normas internacionales es simplificar los procesos de las empresas e incrementar la calidad de los servicios y productos de uso cotidiano. A través de la mejora continua de nuestros sistemas de producción y trabajo, nos aseguramos que los servicios prestados cumplen los requisitos establecidos y son adecuados para nuestros clientes.

• Obviamente, por la propia configuración y naturaleza del negocio en el que desempeña su actividad el Grupo, con independencia del gran número de potenciales riesgos identificados en nuestra matriz, es fácil destacar que los principales riesgos a los que se enfrenta vienen vinculados a un potencial siniestro en cualquiera de nuestros buques que genere daños medioambientales graves, suponga daños severos a la carga o al buque y todo aquel que ponga en riesgo la salud e integridad de nuestros tripulantes. Con el objetivo de reducir al mínimo posible cualquiera de estos riesgos, nuestro Sistema Integrado de Gestión se centra principalmente en estos aspectos, dando como resultado unos ratios en cuanto al número de accidentes, incidentes y daños medioambientales significativamente mejores con relación a periodos anteriores y dentro de los estándares de la ILO (International Labour Organization), Intertanko (International Association of Independent Tanker Owners), OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) and SIGTTO (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators), entre otros.

• Las fluctuaciones en el sector del transporte marítimo internacional, que históricamente ha mostrado un comportamiento cíclico y volátil, es uno de los riesgos a los que se enfrenta el Grupo, al igual que el resto de sus competidores en el sector marítimo.

• El sector del transporte marítimo internacional de mercancías es cíclico y volátil en lo que respecta a las tarifas de flete y a la rentabilidad. Las fluctuaciones de las tarifas de flete y de los valores de los buques se deben a cambios en la oferta y la demanda de capacidad de transporte de mercancías y a cambios en la oferta y la demanda de petróleo, derivados del petróleo, minerales y gas, así como de otras cargas secas y líquidas transportadas en buques. Para reducir su exposición a las fluctuaciones en los mercados de transporte marítimo, el Grupo trata de generar la mayoría de sus flujos de efectivo mediante contratos a largo plazo con fletadores de primer orden.

• Obviamente existen otra serie de riesgos, inherentes a toda actividad empresarial, especialmente la llevada a cabo en entornos internacionales que afectan al Grupo, tales como la evolución de los tipos de cambio, la inflación de los países en los que opera, las tasas de crecimiento a nivel internacional, la evolución de los precios de los combustibles y tasas portuarias, cambios regulatorios, por citar unos ejemplos, a los que el Grupo hace frente con políticas y estrategias específicas, como parte del know-how propio que le ha permitido llevar a cabo una actividad empresarial exitosa a lo largo de sus más de 75 años de historia.

Para la identificación de los riesgos de la Empresa, se han tenido en cuenta las cuestiones tanto internas como externas previamente definidas en nuestro Sistema Integrado de Gestión.

• Cuestiones internas identificadas:

  o Compromiso y Liderazgo.
  o Planificación de las estrategias de la Compañía.
  o Organización y cultura de la Compañía.
  o Definición de competencias y responsabilidades.
  o Lealtad de los empleados. Estabilidad y niveles de permanencia.
  o Cumplimiento de todos los requisitos y expectativas del cliente.
  o Gestión de cambios.

- o Calidad del servicio.
- o Consumo de materiales.
- o Gestión de la energía.
- o Gestión de la seguridad.

- Cuestiones externas identificadas:

o Obligaciones de cumplimiento (requisitos legales y normativos), relativas a la estrategia empresarial como se define en la correspondiente Política de Gestión.
- o Cambios tecnológicos
- o Competencia a nivel internacional
- o Condiciones del mercado
- o Recursos naturales

o Necesidades potenciales de recursos humanos y conocimiento adicionales.
o Variaciones del coste económico de las materias primas (tanto los que la empresa consume como los que transporta).
o Riesgos de seguridad que afectan a la estrategia empresarial de la Compañía.
o Pandemia Covid-19 que requiere redefinir sistemas de actuación a muy diferentes niveles

Por otra parte, la compañía ha determinado las partes interesadas, así como sus necesidades y expectativas y estableciendo un sistema de gestión que incluye los procedimientos necesarios y su interacción. En este sentido, entre las partes de interés más significativas, podemos destacar las siguientes: gobierno, estados de abanderamiento y sociedades de clasificación, accionistas e inversores, clientes, proveedores, astilleros, agencias de gestión de tripulaciones, brokers marítimos, miembros de la tripulación, empleados y familiares de empleados y tripulantes, competidores, aseguradoras, brokers de seguros, mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, servicios de prevención ajenos, entidades financieras y sociedad en general junto con grupos de presión.

El marco definido tiene en cuenta estos aspectos relevantes y las obligaciones de cumplimiento de acuerdo con las normas ISO y el sistema de cumplimiento normativo de la empresa.

La Compañía ha identificado los procesos necesarios para garantizar que puede alcanzar los objetivos y resultados de su Sistema de Gestión, con el objetivo de evitar efectos indeseados y de lograr una mejora continua.

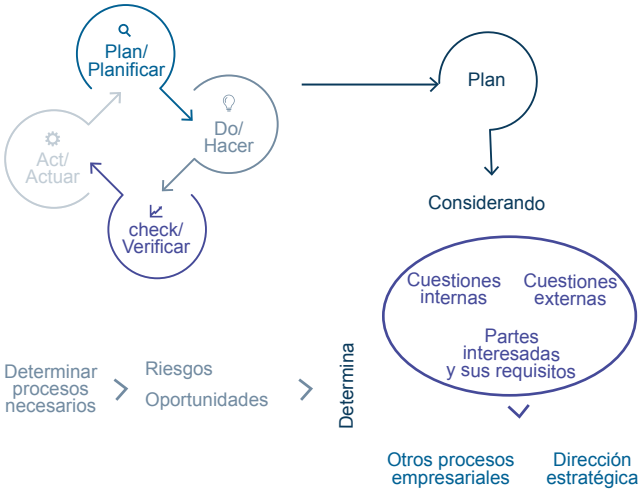
Para ello se ha tenido en cuenta la consideración de riesgos según los siguientes criterios:

- Riesgo (R):

o Consecuencia (C): Lo que sucederá si el riesgo de convierte en un problema.
o Probabilidad (P): La probabilidad de que el riesgo se convierta en un problema.

- Oportunidad (O):

o Valor (V): Lo que sucederá si la oportunidad se hace realidad.
o Probabilidad (P): La probabilidad de que la oportunidad tenga lugar.



2. ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES

a) INTRODUCCIÓN

En su Política de Gestión, Grupo Elcano manifiesta su compromiso con la protección del medio ambiente, estableciendo entre sus objetivos:

- La prevención de la contaminación del medio ambiente, y en especial del medio marino, y la mitigación de los aspectos adversos de su actividad sobre el medio ambiente.

- Una adecuada gestión de residuos, reduciendo su producción y promoviendo la reutilización y el reciclado.

- Una adecuada gestión de los recursos energéticos para minimizar nuestro impacto sobre el medioambiente

- El compromiso de todo el personal con la política ambiental del Grupo, mediante acciones de sensibilización, comunicación y formación.

Elcano mantiene un Sistema de Gestión Ambiental, conforme a la norma ISO 14.001 y un Sistema de Gestión de la Energía, conforme a la norma ISO 50.001. Los Sistemas de Gestión Ambiental y de Gestión de la Energía de Elcano han sido certificados por una entidad certificadora

externa. En el caso de Elcano Brasil la empresa de certificación externa ha certificado el Sistema de Gestión Ambiental.

El Sistema de Gestión Ambiental y Energética está integrado en los procesos empresariales del Grupo y sus objetivos alineados con los objetivos estratégicos del mismo. Se han identificado los aspectos ambientales y de desempeño energético, a través del análisis de los procesos y actividades de la Compañía, evaluándose la significancia de los impactos que puedan tener en el medio ambiente. Los riesgos ambientales se han considerado y gestionado dentro de la gestión global de riesgos del Grupo.

b) MEDIDAS PARA REDUCIR EL IMPACTO AMBIENTAL, USO SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS, CAMBIO CLIMÁTICO Y PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD

Entre las medidas que Grupo Elcano toma para cumplir con lo mencionado anteriormente destacan:

Contaminación y cambio climático:

- Monitorización del estado de los equipos y parámetros del buque que más afectan al rendimiento energético del buque.
- Mantenimiento eficiente de los equipos de a bordo enfocado a mejorar la eficiencia del buque en su conjunto, reduciendo así las emisiones.
- Aplicación de mejoras en la fase de diseño enfocadas a la eficiencia energética.
- Monitorización y análisis de los posibles modos de operación del buque de cara a la optimización energética del mismo.
- Control y seguimiento de nuestro impacto y eficiencia ambiental referente a gases de efecto invernadero (IMO DCS – MRV).
- Instalación de equipos de última generación en cuanto a rendimiento energético y profundo estudio de nuevas tecnologías.
- Minimización del uso de equipos que generen emisiones contaminantes.
- Optimización logística de cara a reducir la carga de trabajo generada por envío de repuestos y/o técnicos.
- Recuperación de energía de las fuentes térmicas del buque: Cogeneración energética.
- Análisis y viabilidad de implementar motores que quemen combustibles alternativos (Metanol, LNG , Anmonia, H2)
- Análisis y viabilidad para implementar tecnologías alternativas: propulsión aisitida por el viento (velas), lubricación por burbujas de aire (disminuir resistencia al avance del casco)
- Estudio y actualización respecto a la elaboración de la futura normativa.

Durante los últimos años la Organización Marítima Internacional está desarrollando y definiendo una ambiciosa estrategia para lograr la reducción y desaparición de las emisiones de gases de efecto invernadero producidos por el transporte marítimo, Empresa Naviera Elcano forma parte activa de dicha estrategia.

Economía circular:

- Optimización del packaging para reducir la cantidad de residuos derivada de nuestra actividad.
- Uso de compactadoras a bordo de los buques.
- Indicadores, seguimiento y optimización del gasto en alimento por persona y día. (Y otros consumibles).
- Política de reciclaje plenamente implementada en nuestra actividad.

Uso sostenible de recursos:

- Reducción del tóner e impresiones llevadas a cabo en la empresa.
- Filosofía “paperless” en proceso de implementación, mediante programas de gestión documental como DOCMAP, AMOS, PERAMA, …
- Implementación de publicaciones digitales
  - Reg4Ships
  - ADP y AENP (a través de NAVTOR/NAVBOX)
  - Admiralty Digital Catalogue
- Uso racional de los sistemas de climatización de la oficina.
- Generación de agua dulce a bordo mediante recuperación de la energía de máquinas térmicas.
- Optimización de la logística asociada a provisiones/consumibles.
- Elección de suministradores locales y que cumplan con ciertos requerimientos medioambientales (ISO 14.001, por ejemplo).
- Implementación de políticas de gestión medioambiental y medición de ruidos.
- Sistema plenamente implementado de contabilidad energética.

Biodiversidad:

- Instalación de sistemas a bordo para evitar el transporte de especies invasoras (Ballast Water Treatement System).
- Realización de estudios técnicos en la fase de diseño y construcción del buque para minimizar ruidos y vibraciones durante la operación del buque.
- Operativa del buque adaptada en función de las características ambientales de las zonas de tránsito (p.e. reducción de la velocidad del buque en zonas de protección ambiental por la presencia de cetáceos).

• Implementación de procedimientos (procedimientos asociados al ISM) para evitar cualquier contaminación al medio ambiente y garantizar la mejor respuesta en caso de accidente.
• Simulacros de escenarios de crisis de cara a mejorar la respuesta en caso de emergencia (derrames, accidentes, incidentes, …).
• Implementación de estándares de calidad no obligatorios en nuestros buques, que certifican la ausencia de elementos contaminantes a bordo de nuestros buques (Clase ECO LR, Green Passport, IHM, …).

Desde 2008, Elcano reforzó su política de seguridad y sostenibilidad e introdujo el concepto de "Ecotype" en todos los buques de nueva construcción encargados. Esto significa que todos los nuevos diseños del Grupo a partir de esa fecha satisfacen las normas de diseño de "Cleanship" (clasificación para la prevención de la contaminación) y "Greenship" (clasificación para normas de reciclaje sostenible y conforme al Derecho Internacional).

c) MONITORIZACIÓN DE LAS EMISIONES E IMPACTO AMBIENTAL

En base a la filosofía de trabajo y compromiso medioambiental expuesto en este mismo documento, Elcano monitoriza de manera continua las emisiones de gases de efecto invernadero y demás gases nocivos:

	2019	2020	2021
Emisión gases efecto invernadero (toneladas métricas)	433.542	417.366	407.860
Media por buque (toneladas métricas)	36.112	34.780	33.983
KPI CO2 (g/ton*miles)	19,19	22,7	21.98
Emisión Gases SOx (toneladas métricas)	2.847	385	402
Media por buque (toneladas métricas)	237	32,1	33,5
KPI SOx (g/ton*miles)	0,225	0,5	0,040
Emisión Gases NOx (toneladas métricas)	9.419	8.241	8.122
Media por buque (toneladas métricas)	784	687	676
KPI NOx (g/ton*miles)	0,460	0,039	0,46
Transport work de la Flota (ton*milla)	53.223.349.777	47.142.058.194	46.691.905.706

• El Transportwork de la flota continua en niveles del 2020. Las razones principales, que afectan igualmente a otros indicadores, se centran en el impacto del Covid en el transporte marítimo internacional, con especial incidencia en el mercado spot habiéndose reducido el nivel de cargas a transportar tanto de hidrocarburos como de minerales,
• De igual manera, la reducción en la emisión de gases SOx debido al uso de combustibles con un menor contenido en azufre continua en niveles tan bajos como en 2020. De acuerdo con la entrada en vigor de la IMO 2020, a partir del 1 de enero de 2020 el límite mundial de contenido en azufre pasa del 3,5% al 0,5%.

Por último, mencionar que la participación que en situación prepandemia se había llevado a cabo por Elcano en el programa "Bluebizz CO2ZERO Servicie", habiendo obtenido en diciembre de 2019 la certificación acreditativa de Cero emisiones de CO2 en la utilización de los servicios de transporte ofrecidos por diferentes aerolíneas (Air France, KLM, Air Europa…), contribuyendo en diferentes proyectos de reforestación en nuestro planeta, no se ha podido mantener durante el año 2021 debido al impacto del Covid-19, que ha conllevado que los viajes en avión efectuados hayan sido totalmente residuales por razones obvias, estando prevista la reactivación de programas similares una vez la situación de la pandemia remita y se reanuden los viajes corporativos.

d) ECONOMÍA CIRCULAR, PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS

La norma ISO 50.001 que se obtuvo inicialmente en el ejercicio 2019 y que ha sido reauditada en 2021 como anteriormente se ha comentado, es la nueva norma internacional de Sistemas de Gestión de la Energía (SGEn). Es la primera norma de sistemas de gestión de la energía internacional tras un amplio número de normas nacionales y regionales, como la norma EN 16.001. La norma ISO 50.001 de SGEn se basa en el modelo de sistema de gestión que ya está asimilado e implantado por organizaciones en todo el mundo. El ciclo de mejora de Deming "plan-do-check-act" sustenta la norma, como en el caso de la norma ISO 9.001 e ISO 14.001, con las que ya contamos desde el ejercicio 2017 y 2018 respectivamente (habiendo sido reauditados en 2021), y otras normas de sistemas de gestión establecidos.

Se estima que esta norma ISO podría influir hasta en un 60% del consumo mundial de energía, por cuanto ayuda a un consumo más eficiente de los recursos. De la misma forma, facilita la transparencia y la comunicación en la gestión de los recursos energéticos y promueve las mejores prácticas de gestión energética, ayudando a evaluar y priorizar la implementación de nuevas tecnologías de eficiencia energética y proporciona el marco de eficiencia energética a lo largo de toda la cadena de suministro, facilitando la mejora de la gestión energética de los proyectos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Debido a la naturaleza de la actividad principal del Grupo, que es el transporte marítimo de diferentes productos, sin implicar transformación de materias primas, no se hace referencia en este informe al consumo de tales materias primas. Lo que vulgarmente podría considerarse como consumo de materias primas se correspondería en todo caso con el consumo del combustible

destinado a la propulsión de nuestros buques. Para mejorar la eficiencia de este uso, es por lo que implantamos en 2019 la norma ISO 50.001 referida, logrando con ello principalmente los siguientes objetivos:

- Reducir el consumo de combustible y emisiones asociadas.
- Reducir el uso de equipos de combustión y por tanto reducir su mantenimiento con el gasto de materiales asociados, además de reducir indirectamente los recursos energéticos para el transporte de dichos materiales, etc.
- Optimizar el uso de agua dulce utilizada y generada a bordo.

Durante el primer año de implementación de la norma se observó una mejora considerable en la energía consumida por unidad de trabajo. En el año 2020 a pesar de consumir un 2% menos de energía, con la consiguiente reducción de emisiones asociadas a dicho consumo energético, la energía consumida por unidad de trabajo aumentó. En 2021 podemos volver a observar tanto una mejora en el indicador global como una reducción del consumo total de energía.

Este hecho puede explicarse por numerosos factores como puede ser el impacto de la pandemia, los periodos de mantenimiento de nuestros buques, o por estrategias comerciales e instrucciones recibidas de los diferentes fletadores en cuanto a las velocidades a las que los buques son instruidos para navegar.

En las siguientes tablas se muestran las cifras comentadas en los párrafos anteriores:

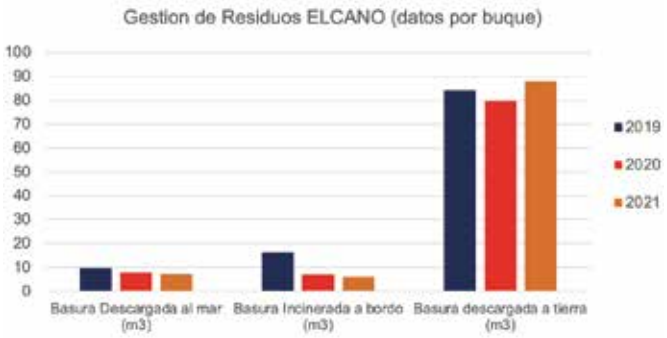
Indicador Global de Eficiencia Energética (MJ/millas*tonelada)	
Promedio 2019	0,344
Promedio 2020	0,393
Promedio 2021	0,359

Consumo de Energía (GJ)	
2019	6.762.578
2020	6.622.639
2021	6.262.020

Por lo que respecta a la Gestión de Basuras, como parte de la estrategia de reducción del impacto ambiental implementada por Elcano, y en línea con lo expuesto anteriormente, se realizan numerosos esfuerzos para reducir la basura generada a bordo de nuestros buques, que han resultado, otro año consecutivo, en una reducción significativa de la cantidad de residuos generados.

A continuación, se exponen los resultados asociados al ejercicio 2020 y su comparativa con años anteriores:

	2019	2020	2021
Basura descargada al mar (orgánica)(m³)	109,20	95,79	86,80
Por buque (m³)	9,70 (+9%)	7,98 (-18%)	7,23 (-10%)
Basura incinerada a bordo (m³)	184,52	84,32	73,16
Por buque (m³)	16,40 (-10%)	7,03 (-57%)	6,09 (-14%)
Basura descargada a tierra (m³)	948,70	950,62	1054,85
Por buque (m³)	84,30 (+31%)	79,81 (-5%)	87,90 (+10%)



Como se desprende de los cuadros anteriores, se ha producido una reducción significativa en las basuras gestionadas, sobre todo en la orgánica y la incinerada, sin que haya aumentado demasiado la descargada a tierra. En cómputo global, la reducción ha alcanzado cerca de un 7% en toda la basura generada.

Durante el año 2021 se ha mejorado significativamente el desempeño ambiental en las *oficinas centrales*:

Así, el consumo de electricidad del año 2021 ha disminuido un 10,23% respecto al año anterior, pasando en 2020 de 219.829 kWh consumidos, a un consumo de 2021 de 197.350 kWh. El impacto del Covid-19 en general ha supuesto una reducción del consumo, al disminuirse la actividad y presencia física de los empleados en las oficinas, pero el comparable con 2020, donde los tres primeros meses hubo una presencia física en la oficina del 100%, también tuvo una serie de meses con una presencia física muy inferior al 30% que se tuvo a partir de julio de ese mismo año. En este sentido, la asistencia física a la oficina en 2021 está en términos generales algo por debajo de la del 2020, donde se viene manteniendo un 25% de asistencia fisica. Además, es importante destacar que las oficinas han permanecido abiertas en todo momento, al ser considerada su actividad como esencial. Las principales fuentes de consumo eléctrico han seguido funcionando: luz, climatización, etc. Se ha reducido el consumo de los ordenadores al haber menos usuarios y se ha reducido sustancialmente el consumo en algunos de los despachos individuales y salas de reuniones. Sin embargo, se han realizado actividades de protección de la salud que han tenido un consumo de electricidad que no se daba en años anteriores: máquinas de ozono, purificadores de aire, etc.

En cuanto al consumo de papel, no existen datos específicos de consumo, sino únicamente de las çcompras realizadas, lo que puede llevar a disfunciones dependiendo de la fecha del pedido de papelería correspondiente. En 2021 se ha incrementado un 100% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior. Hay que tener en cuenta que en 2020 habían disminuido un 67% respecto al año anterior. Esto indica que estamos midiendo compras y no consumos, y que las oscilaciones se explican al momento en que se realizan las compras. Es por ello que siendo el principal destino del papel adquirido la realización de copias en las correspondientes impresoras, los datos relevantes a efectos de comparación son las 138.092 copias realizadas en 2021, frente a las 134.272 realizadas en 2020, lo que supone un incremento del 2,8%. Para evaluar este dato hay que tener en cuenta que previamente en 2020 el número de copias se había reducido un 46,4% respecto al año 2019 y que la asistencia física a las oficinas en 2021 ha sido algo inferior a la del 2020. Estas impresiones realizadas en 2021, equivalen al consumo de 13,09 árboles, de 86.717 horas de consumo eléctrico y a la emisión de 1.385 kg de CO2.

Por lo que hace al consumo de vasos de plástico, aunque no existen datos específicos de consumo, sino únicamente de las compras realizadas, en 2021 las compras se han mantenido en el mismo nivel que en el año anterior. Hay que tener en cuenta, que en 2020 éstas se habían reducido un 60% respecto a 2019.

Finalmente, en cuanto al consumo de pilas, a pesar de no existir tampoco datos específicos de consumo, sino únicamente de las compras realizadas, en 2021 éstas se han reducido un 25% respecto al año anterior. Hay que tener en cuenta que en 2020 éstas se habían reducido un 36,5% respecto a 2019.

De esta forma, consideramos que durante el año 2021 el desempeño ambiental en las oficinas centrales ha sido satisfactorio. Estos resultados han sido logrados en buena medida gracias al sistema de teletrabajo establecido a raíz de lapandemia por Covid-19, si bien también hay que destacar el compromiso ambiental de todos los miembros de la organización.

Por lo que respecta al consumo de agua, no se considera un aspecto ambiental significativo, teniendo en cuenta la actividad del Grupo, el mismo resulta totalmente residual y accesorio, siendo utilizado principalmente este recurso para las necesidades de consumo diario para necesidades vitales y de aseo por parte de los tripulantes de nuestros buques, contando además los propios buques con sistemas propios de desalación para generar en determinadas circunstancias (en navegación, principalmente) su propio agua. Con relación al consumo de agua en las oficinas centrales, el mismo es igualmente despreciable sin que haya datos reales del mismo, por cuanto la repercusión de este consumo es proporcional a los metros cuadrados ocupados en los edificios de oficinas en los que están ubicadas las diferentes sedes sociales.

Se presta asimismo una atención especial a la gestión de residuos, tanto mediante la segregación por tipos de residuo, como contratando la gestión de residuos con agentes autorizados cuando se requiere (por ejemplo, tóners de impresoras, etc.).

Durante el año 2021 se han realizado en distintas zonas del edificio y específicamente en las oficinas de Elcano, un Diagnóstico e Inspección de la Calidad Ambiental en Interiores. Dicho estudio, realizado de acuerdo a lo establecido en la UNE 171330 parte 2, lleva a cabo una medición de los niveles de dióxido de carbono, monóxido de carbono, partículas y microorganismos en suspensión (hongos y bacterias), partículas por conteo y temperatura y humedad relativa. Las conclusiones del estudio han sido satisfactorias.

3. RECURSOS HUMANOS

a) EMPLEO Y ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

Los grandes retos de la actividad naviera, entre los que se encuentran la digitalización, el desarrollo e implementación de las nuevas tecnologías, la mejora de la eficiencia y la rentabilidad, exigen una profunda transformación de la forma de trabajar.

Grupo Elcano, consciente de esta necesidad, lleva implantando un nuevo modelo de relación y gestión de personas, que acerca la función de Recursos Humanos no solamente al negocio sino también a los empleados, con el fin de aprovechar las oportunidades que brindan los nuevos tiempos.

En materia de formación, en 2021 Grupo Elcano dio respuesta a las necesidades derivadas de la mayor regulación normativa y los avances técnicos en materias náuticas, principalmente.

La distribución de la formación proporcionada a nivel de grupo es congruente con la distribución de la plantilla por categorías y género sin que se pueda apreciar ningún tipo de perjuicio o discriminación para ningún tipo de categoría o género:

		2021	
	Unidad	Hombre	Mujer
Cantidad de horas de formación por categorías profesionales			
Directivos	Horas	22	-
Mandos intermedios	Horas	440	244
Técnicos	Horas	519	196
Administrativos	Horas	272	464
Personal auxiliar	Horas	2	144

En materia de tripulaciones, todos los años se evalúa el desempeño de los profesionales marinos, con independencia del puesto y antigüedad en el mismo, midiendo su desempeño y contribución, identificando sus puntos fuertes y áreas de mejora y facilitando un feedback de calidad y potencial promoción.

En los procesos de selección en todo el Grupo Elcano se reconocen y aplican como principios generales el respeto a la igualdad de oportunidades y la no discriminación por cualquier causa.

En el ámbito de los planes de salud y bienestar, durante el ejercicio 2021 se siguió desarrollando el objetivo de promover una cultura de salud, bienestar y seguridad en el trabajo, teniendo en cuenta siempre los riesgos asociados a la actividad del Grupo. En las diferentes sedes administrativas de Madrid, Río de Janeiro y Buenos Aires, el personal adscrito a dichos centros cuenta como beneficio social con seguros médicos para ellos y sus familiares directos, así como seguros de vida y accidentes.

En el mismo sentido, los empleados que prestan sus servicios en las oficinas del Grupo, cuentan con medidas de conciliación de vida profesional y familiar, como son, el horario flexible de entrada y salida dentro de la jornada laboral y con una serie de límites de jornada y jornada intensiva durante diferentes períodos a lo largo del año, así como otra serie de beneficios sociales tales como el disfrute de tickets restaurante, días de vacaciones adicionales a los mínimos establecidos legalmente, excedencias, licencias y permisos, así como otros contemplados en los convenios colectivos de aplicación.

La representación de los trabajadores en Elcano se ejerce a través de la representación unitaria, sobre la base de las candidaturas presentadas libremente, las cuales son votadas por los empleados, contándose en 2021 con un Delegado de Personal con el que se tratan y se canalizan las cuestiones de índole laboral y sindical. Adicionalmente, la empresa cuenta con un Comité de Seguridad y Salud, con representación paritaria de trabajadores y empresa que tiene también conferidas labores de canal de consultas y participación de los trabajadores en base a su propio reglamento de funcionamiento.

Por lo que respecta al personal embarcado, dicha representación viene ejercida, tanto en Brasil como en Argentina, a través de los diferentes sindicatos de representación nacional, con los que se lleva a cabo la misma actividad.

Con esta estructura sindical, que es la que contempla el Estatuto y la Ley Orgánica de Libertad Sindical (LOLS) se considera que el 100% de los trabajadores (excluido personal directivo) del Grupo quedan cubiertos por la correspondiente representación sindical.

Por lo que respecta a los diferentes convenios colectivos, el 98% de los empleados del Grupo se encuentran adscritos al convenio colectivo que resulta de aplicación en cada uno de los centros de trabajo de las empresas que lo componen, con la única exclusión del personal directivo.

Es importante destacar que el porcentaje de empleados con contrato por tiempo indefinido que prestan sus servicios en las oficinas de Madrid, Río de Janeiro y Buenos Aires es del 100%. Por otra parte, este mismo porcentaje referido al personal que presta sus servicios a bordo de los buques operados por el Grupo es del 100% en Brasil y superior al 70% en Argentina.

Se da cumplimiento a estas obligaciones de acuerdo con lo previsto en la normativa vigente, según las circunstancias de cada compañía del Grupo.

b) SALUD Y SEGURIDAD

Elcano, además de obtener las certificaciones ISO 14.001 en 2017 e ISO 9.001 en 2018, como anteriormente se ha comentado, durante el 2019 obtuvo las certificaciones correspondientes a las normas ISO 45.001 y 50.001, habiendo sido reauditadas en 2021 por la totalidad de ellas. En este apartado es de especial aplicación la primera de ellas (ISO 45.001).

La ISO 45.001 es la nueva norma de Sistemas de Gestión de la Seguridad y la Salud en el Trabajo, que sustituyó a la OHSAS 18.001. El Grupo entiende que disponer de un Sistema de Gestión de la Seguridad y la Salud en el Trabajo robusto y eficiente le aporta un enfoque más holístico en la gestión de los riesgos de Seguridad y Salud y le permite una mayor previsión de cara a nuestros trabajadores y organización. Dicho proyecto busca:

1.- Mejorar la protección de los trabajadores con un enfoque estructurado para la identificación de peligros y la gestión de riesgos que contribuye a

mantener un ambiente de trabajo más saludable y seguro, así como a reducir el número de accidentes y los problemas de salud producidos en el lugar de trabajo. Este enfoque debería ayudar a reducir las lesiones y las bajas por enfermedad de los empleados.

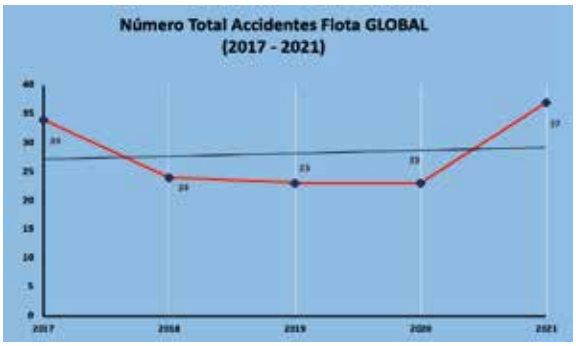
2.- Reducir riesgos con el enfoque global de ayuda a traducir los resultados de riesgo en planes de acción adecuados para la evaluación, verificación, inspección, revisión legal e investigación de accidentes, con el objetivo de reducir los riesgos, proteger a los trabajadores y controlar las amenazas en infraestructura que causan accidentes.

3.- Apoyo al cumplimiento legal que proporciona un mecanismo para la identificación de la legislación vigente y la implementación de los requisitos aplicables. Mantenerse conforme a la ley puede ayudar a reducir las quejas, pagar primas de seguro más bajas, evitar consecuencias financieras, y paliar el estigma de la publicidad negativa derivada de problemas vinculados a la salud y seguridad en el trabajo, siendo una manera más de demostrar a nuestras partes interesadas nuestra responsabilidad y compromiso en materia de Seguridad y Salud en el trabajo.

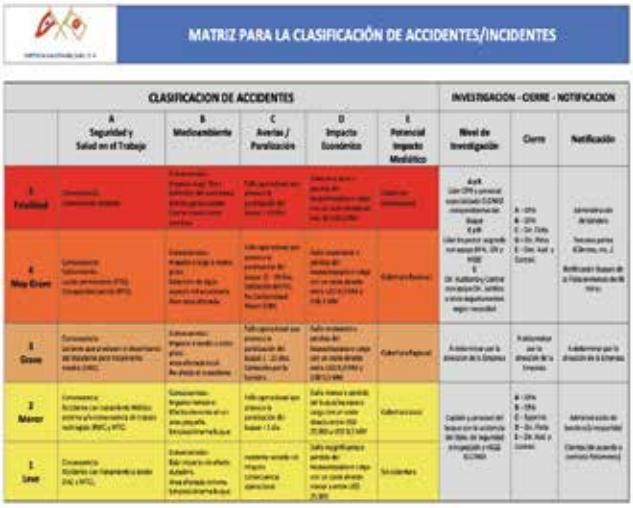
Por lo que respecta a un tema tan relevante como el de los accidentes laborales y enfermedades profesionales, es destacable que en el Grupo no se ha producido ningún supuesto de enfermedad profesional (frente a un caso en los dos años anteriores) y el nivel de accidentes de trabajo ha sufrido un aumento, desde los 23 accidentes en 2020 a los 37 correspondientes al 2021. A la vista de los análisis llevados a cabo, es importante destacar que la totalidad de los accidentes han tenido lugar durante la realización de trabajos con riesgo de accidente bajo y las consecuencias de los mismos han sido en un 97% de los casos, accidentes leves o menores.

Por la propia política del Grupo, cada accidente es analizado individualmente, al objeto de elaborar un informe identificando la causa raíz del mismo y las medidas correctoras a implantarse para evitar recurrencias o minimizar consecuencias. En el mismo sentido, los informes sobre accidentes, incidentes y hechos o situaciones potencialmente peligrosos se valoran teniendo en cuenta el área en la cual se producen, la experiencia del personal afectado, la parte del cuerpo expuesta, el horario de producción, etc. A bordo de cada uno de los buques de la flota se celebran con periodicidad mensual reuniones de seguridad y salud al objeto de mejorar los ratios de accidentes y velar por la integridad y bienestar de los tripulantes.

A continuación, se indican los datos consolidados más relevantes en cuanto a los accidentes sufridos:



Al objeto de un mejor entendimiento de la categorización y clasificación de los accidentes e incidentes producidos, se acompaña la matriz utilizada:



MATRIZ PARA LA CLASIFICACIÓN DE ACCIDENTES/INCIDENTES

	CLASIFICACION DE ACCIDENTES					INVESTIGACION - CIERRE - NOTIFICACION		
	A Seguridad y Salud en el Trabajo	B Medioambiente	C Averías / Paralización	D Impacto Económico	E Potencial Impacto Mediático	Nivel de Investigación	Cierre	Notificación
5 Fatalidad								
4 Muy Grave								
3 Grave								
2 Menor								
1 Leve								

No se lleva a cabo análisis alguno diferenciando el sexo de los accidentados con relación al personal de flota por no aportar absolutamente nada al análisis del potencial accidente. En este sentido, teniendo en cuenta que nos encontramos con un sector en el que a nivel mundial la mujer se encuentra subrepresentada, ya que las mujeres oficiales no alcanzan el 15% de los puestos totales y ni siquiera el 3% en puestos de marinería y maestranza, que es donde se produce un mayor número de incidentes y accidentes, cualquier análisis de este tipo resulta inane.

Por lo que respecta a las oficinas centrales del Grupo y a las correspondientes a las filiales operativas brasileña y argentina, destacar que un año más no se ha producido ningún accidente de trabajo en las mismas.

En cuanto a la tasa de absentismo, la media del Grupo, considerando no sólo Elcano, sino también las dos filiales operativas de Brasil y Argentina, ascendió al 4,78% durante el año 2021, lo cual supone incremento con relación al ejercicio anterior (un 2,49% en 2020). Dicho incremento viene derivado principalmente por el impacto de la variante Omicron del Covid-19 que especialmente en el último trimestre del año impactó severamente a nivel mundial.

Como anteriormente se ha avanzado, cumpliendo con lo exigido por la normativa sobre seguridad en el trabajo, Elcano cuenta con un Comité de Seguridad y Salud, que es el órgano de participación interno para la consulta regular y periódica de la política de prevención.

El Comité de Seguridad y Salud se destina a la consulta regular y periódica de las actuaciones preventivas de la empresa y debe reunirse trimestralmente como mínimo, o cuando lo solicite alguna de las dos partes que lo componen.

Al Comité de Seguridad y Salud se le atribuyen las siguientes funciones y facultades:

- Participar en la elaboración, desarrollo y evaluación de los planes y programas de prevención.
- Discutir, antes de su puesta en práctica, los proyectos en materia de organización del trabajo e introducción de nuevas tecnologías, en lo referente a su incidencia en la prevención de riesgos.
- Debatir y en su caso acordar los criterios a tener en cuenta para la selección del Servicio de Prevención Ajeno, así como las características técnicas del concierto.
- Promover iniciativas de prevención y mejora de las condiciones de trabajo, así como informar la memoria y programación anual de los Servicios de Prevención.
- Visitar el centro de trabajo, para conocer directamente la situación relativa a la prevención de riesgos y acceder a toda la información y documentación necesaria para el desarrollo de sus funciones.
- Analizar los daños a la salud con el fin de valorar sus causas y proponer medidas preventivas.

Obviamente este año es preciso realizar una mención especial a la situación generada por el impacto del Covid-19. Así, en cuanto a la Operatividad de la Flota, a día de hoy la totalidad de la misma, tanto del Grupo Internacional como en Brasil y Argentina, se encuentra totalmente operativa.

Desde la aparición de la pandemia, el Grupo ha llevado a cabo inversiones y gastos con el objetivo principal de preservar la salud y seguridad de sus marinos y personal de oficina, así como mantener la actividad comercial demandada por nuestros clientes. Se ha contratado en España y en las filiales brasileña y argentina a asesores médicos especialistas, creando los comités de crisis correspondientes y articulado una serie de procedimientos para regular la actividad ordinaria del Grupo, tanto en oficinas como en buques. Conforme ha ido avanzando el año, el Grupo ha ido reforzando y adaptando sus protocolos a lo largo de estos últimos meses de cara a ir mejorando en la eficacia de sus controles. En este sentido, se han articulado nuevas medidas para la asistencia de terceras personas a bordo cuando fueran indispensables (especialmente reparaciones) o legal/contractualmente inevitables (vettings, prácticos, renovaciones de certificados estatutarios, …). En todo caso, en la mayor parte de los casos, se ha podido desarrollar un sistema de avance de información, revisión y control en

remoto con objeto de evitar en lo posible y en todo caso reducir al máximo el tiempo y el número de personas externas a bordo.

Por lo que respecta a las oficinas centrales de Madrid, Río de Janeiro y Buenos Aires, se han adaptado lo protocolos de reincorporación a la vista de las nuevas olas de infección en los diferentes países, siendo más cautelosos en cuanto al porcentaje de personas asistiendo físicamente a sus puestos de trabajo y aumentando la distancia de seguridad y frecuencia de tests rápidos a los trabajadores. De la misma forma, se han llevado a cabo la revisión y mejora de los sistemas de refrigeración/calefacción de las oficinas, cambiando filtros, adquiriendo purificadores, ionizadores, etc.

Con relación a los relevos de tripulaciones, se han ido adaptando los protocolos que empezaron a adoptarse a lo largo de 2020, y cuya aplicación sigue siendo de estricto cumplimiento. A destacar:

1.- Antecedentes: con anterioridad a la declaración del estado de alarma por parte del Gobierno español el Grupo puso en marcha (desde los primeros días de marzo de 2020), dos protocolos de actuación claramente diferenciados: uno con relación a los buques y su personal embarcado y otro con relación a las oficinas, tanto en España como en Brasil y Argentina. Estos protocolos tenían como objetivos no sólo el garantizar la integridad física de nuestro marinos y empleados, sino el de mantener la operatividad del Grupo a todos los niveles, en nuestra condición de operador crítico.

2.- Medidas implantadas: desde el mes de febrero de 2020 se tomó la decisión de no llevar a cabo relevos en los buques, al objeto de evitar contagios a bordo. Para ello se contactó directamente con todos y cada uno de los buques de la flota para explicar el razonamiento que subyacía en tal medida, la cual fue bien acogida por los marinos embarcados. Igualmente se implantaron medidas al objeto de limitar al máximo posible la interacción con personal ajeno al buque (personal de las terminales, asistencias técnicas, prácticos, etc.). Actualmente se hace un seguimiento periódico de la situación a bordo. En Brasil y Argentina, donde por razones de proteccionismo laboral en ambos países, resulta imposible no llevar a cabo relevos de tripulación durante periodos largos, se han articulado protocolos especiales que pasan por el confinamiento previo de los marinos a embarcar y la realización de test antes del embarque.

3.- Efectividad de las medidas: los protocolos implantados por Grupo Elcano desde el inicio de la crisis han sido validados por nuestros clientes, haciendo de esta forma posible la entrada y salida de nuestros buques en las diferentes terminales portuarias del mundo en las que venimos operando. Además, las medidas implantadas en nuestra flota están dando como resultado el poder desarrollar nuestra operativa diaria hasta la fecha, detectándose los casos de personas contagiadas con carácter previo al embarque.

Con relación a las oficinas del Grupo, tanto en Madrid, como en Brasil y Argentina, se primó el teletrabajo en la medida de lo posible. Para ello se dotó de equipos informáticos a más personal del que ya disponía de medios técnicos para poder trabajar en remoto y se habilitaron desde el departamento de IT sistemas y aplicaciones que facilitaran este tipo de operativa. En todo momento, incluso en la fase más dura de la pandemia (meses de marzo y abril de 2020) hubo un grupo reducido de trabajadores que han estado acudiendo recurrentemente a las oficinas para llevar a cabo sus tareas diarias y dar soporte in situ al resto de personal que trabajaba desde sus domicilios. Durante el 2021 se ha ido adaptando el porcentaje de personal acudiendo físicamente a las oficinas a trabajar en función de la situación epidemiológica de cada momento. Dicho porcentaje ha oscilado entre el 25 y el 40%.

c) RELACIONES SOCIALES

El Grupo dispone de procedimientos de información, negociación y consulta en los diferentes países en los que dispone de filiales operativas, cumpliendo de esta forma con los requisitos legalmente establecidos en cada país en cuanto a la organización del diálogo social y los derechos de representación de los trabajadores.

En este sentido, además de los habituales planes de prevención de riesgos laborales con que se cuentan en las diferentes oficinas, la totalidad de los buques propiedad y operados por el Grupo disponen de la correspondiente certificación de cumplir con la Maritime Labour Convention de 2006 (MLC), normativa internacional aplicable al trabajo en el mar, siendo auditados externamente con carácter periódico por las autoridades gubernamentales autorizadas, dependiendo del país de bandera del buque de que se trate, o bien por Sociedades de Clasificación en caso de países que hayan delegado en este tipo de instituciones la labor auditora.

En la actualidad, la OIT (Organización Internacional del Trabajo) ha registrado la ratificación del Convenio por parte de 82 Estados miembros de esta organización, responsables de la regulación de las condiciones de marinos y marineros en más del 90 por ciento del arqueo

bruto de la flota mercante mundial.

Este Convenio, conocido como “MLC, 2006” entró en vigor el 20 de agosto de 2013 y establece unas condiciones mínimas de trabajo y de vida para todos los trabajadores de los buques de la flota mercante mundial. Además, constituye un paso esencial para garantizar condiciones de competencia leal para los armadores de calidad que enarbolan pabellones de los países que lo han ratificado.

El MLC, 2006 fue adoptado por los representantes de gobiernos, empleadores y trabajadores en una Conferencia Internacional del Trabajo de la OIT extraordinaria, en febrero de 2006, a fin de fijar estándares internacionales para la primera industria verdaderamente global. Conocida como la “Carta de Derechos de los Marineros”, el Convenio es único en su incidencia tanto para los marineros como para los armadores de calidad.

El exhaustivo Convenio fija en un sólo instrumento el derecho de marinos y marineros a condiciones de trabajo decentes en casi todos los aspectos de su entorno laboral y vital, incluyendo, entre otros, la edad mínima, los acuerdos laborales, las horas de descanso, el pago de salarios, las vacaciones anuales pagadas, la repatriación a término de contrato, la atención medica a bordo, el uso de servicios privados autorizados de contratación y colocación, el alojamiento, la alimentación y el servicio de comidas, la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes, y los procedimientos de tramitación de quejas de los marineros.

El instrumento fue concebido para ser aplicado globalmente, siendo de fácil comprensión y actualización y de aplicación uniforme, para convertirse en el “cuarto pilar” del régimen normativo internacional garante de un transporte marítimo de calidad y para complementar los convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional (OMI), que tratan de la seguridad y protección de los buques y de la protección del medio ambiente marino.
Como anteriormente se ha mencionado, todos los buques del Grupo cuentan con la certificación de cumplir los requisitos y condiciones laborales establecidas por el MLC, 2006.

Adicionalmente, es importante destacar que todo el personal contratado por el Grupo tanto a nivel nacional como internacional está amparado por algún tipo de convenio colectivo de trabajo, bien sea de carácter sectorial o de empresa, por lo que la cobertura a estos efectos es de prácticamente el 100 por 100, tanto por lo que respecta al personal embarcado como al que presta servicios en las sedes administrativas de cada país. El único personal del Grupo Elcano no sometido a convenio colectivo, por la propia definición del ámbito de aplicación personal establecido en todos ellos, es el personal directivo.

d) FORMACIÓN

Grupo Elcano entiende que el desarrollo del personal humano es central para alcanzar la competitividad necesaria en el mercado. A partir de ahí entendemos la importancia que tiene fomentar el desarrollo de las capacidades y habilidades del personal a través de la formación continuada.

Elcano y cada una de las sociedades operadoras directas de buques tanto en Brasil como en Argentina, cuentan con un plan de formación anual para su personal de oficina. Con relación al personal que presta sus servicios a bordo de los buques del Grupo, el plan de formación se encuentra incorporado a través del Sistema de Gestión de cada empresa, siendo a cargo del Responsable de Personal de Flota de cada una de ellas la elaboración de un plan anual de formación atendiendo como prioridades los requisitos del País de Bandera, de las legislaciones internacionales, necesidades de adaptación a nuevas tecnologías y normativas, necesidades identificadas por los diferentes Capitanes y/o Jefes de Máquinas o el personal de gestión de la Compañía. Las horas totales invertidas en formación para todo el colectivo de personal del Grupo ascendieron durante el 2021 a 2.303 horas (los hombres realizaron 1.255 horas y las mujeres 1.048 horas), mientras que durante 2020 a 2.358 horas (los hombres realizaron 1.375 horas y las mujeres 983 horas, dato que hay que poner en perspectiva, teniendo en cuenta que hay un significativo mayor número de personal masculino). Las horas de formación realizadas durante los ejercicios 2019 y 2020 se han visto reducidas con relación a las llevadas a cabo durante el ejercicio 2019 (24.645 horas, 20.799 horas los hombres y 3.846 horas las mujeres) debido principalmente al impacto del Covid-19.

Los planes de formación del Grupo vienen determinados por las necesidades identificadas por cada responsable de departamento en cuanto a los servicios centrales. Por lo que respecta al personal de flota, las necesidades formativas están regladas internacionalmente o por el país de la bandera del buque en cuestión, llevándose a cabo actividades adicionales de formación en función de las necesidades específicas que se pudieran detectar. La casi totalidad de las acciones formativas vinculadas a personal de flota han sido suspendidas por las autoridades de bandera de los buques, por lo que se ha

procedido por la mayor parte de las Administraciones Marítimas del mundo a extender la validez de los certificados y títulos profesionales que deberían haberse renovado en el periodo marzo a diciembre de 2020 al no poder efectivamente llevar a cabo los cursos y acciones formativas correspondientes.

e) PLANES DE IGUALDAD Y MEDIDAS ADOPTADAS PARA PROMOVER LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

El Grupo está desarrollando un procedimiento que recoge las políticas que rigen el día a día en lo que, a igualdad, no discriminación y acoso de todo tipo se refiere. Los principales compromisos de este procedimiento son:

- Respeto al principio de no discriminación por razón de raza, sexo, edad, ideología, nacionalidad, religión, orientación sexual o cualquier otra condición personal, física, psíquica o social de nuestros empleados, y promoción de la igualdad de oportunidades entre los mismos, incluidas la igualdad de género y la integración de los empleados de otras nacionalidades. Este compromiso comporta remover cualquier obstáculo que pueda provocar el no cumplimiento del derecho de igualdad de trato y de oportunidades.

- De la misma forma, el Grupo rechaza cualquier manifestación de violencia o acoso físico, sexual, psicológico o moral en el ámbito laboral, así como cualesquiera conductas ofensivas o abusivas que generen un entorno intimidatorio hacia los derechos personales de los empleados.

El Grupo rechaza las discriminaciones laborales contrarias a los derechos fundamentales de las personas que lo integran. La igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres es imperativa por razones de justicia y equidad, pero además se ha convertido en una condición de progreso económico y en una necesidad para las empresas que quieran competir eficazmente por atraer y retener el talento.

En este sentido, se ha procedido a adaptar nuestras reglas internas de funcionamiento vinculadas al cumplimiento del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), al objeto de implementar las recientes modificaciones al apartado 4.3 del referido Convenio, que recomienda que “También debería tenerse en cuenta la versión más reciente del documento "Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying." (Directrices sobre la eliminación del acoso y la intimidación a bordo de los buques), publicado conjuntamente por la International Chamber of Shipping y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte.”

En el mismo sentido, y por lo que respecta a las oficinas centrales del Grupo, de conformidad con el Real Decreto Legislativo 1/1995 de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, y la Ley Orgánica 3/2007 de 22 de marzo para la Igualdad efectiva de mujeres y hombres, se está elaborando un Protocolo Anti-acoso para prevenir en el ámbito laboral las posibles conductas de acoso en el trabajo, a través de la información y la responsabilidad, de cara a canalizar y resolver en lo posible las potenciales reclamaciones relativas al acoso que pudieran producirse, con las debidas garantías de confidencialidad y protección de todos los intervinientes, con el firme propósito de procurar un comportamiento ético, profesional y responsable de toda la plantilla, basado en el compromiso de la Compañía recogido en su política de cumplimiento normativo.

En consonancia con lo expuesto, en aras a alcanzar el objetivo que fundamenta la Ley Orgánica 3/2007 y el desarrollo de esta norma llevado a cabo por el Real Decreto Ley 6/2019, de 1 de marzo, la Dirección de Elcano, llevó a cabo la redacción de un plan de igualdad ajustado a dicha normativa. No obstante lo anterior, ante la publicación en fecha 14 de octubre de 2020 de los Reales Decretos 901/2020 y 902/2020, de 13 de octubre, que establecen requisitos adicionales y contemplan un modelo de plan de igualdad totalmente diferente al vigente hasta la fecha, la dirección de Elcano se encuentra en proceso de desarrollar un nuevo plan de igualdad acorde a la nueva normativa y que le será de aplicación a partir del 7 de marzo de 2022. En este sentido, destacar que, en todo caso, desde tiempos realmente históricos, las decisiones que tienen que ver con la gestión de las personas que forman parte de la organización se han venido adoptando con criterios objetivos y en ningún caso discriminatorios.

Adicionalmente, los planes de formación buscan sensibilizar a los gestores de personas sobre la necesidad de tratar de igual forma a todos sus colaboradores. Durante el año 2021 se ha llevado a cabo una actividad formativa en materia de igualdad, no discriminación y políticas anti-acoso con relación a personal clave de la organización (comenzando por los propios miembros del Comité de Seguridad y Salud), formación que se prevé ampliar a toda la Compañía a lo largo del ejercicio 2022.

Una evidencia del resultado de las políticas que el Grupo ha venido aplicando desde muchos años atrás lo constituye el dato vinculado a la brecha salarial entre hombres y mujeres. La misma es

del 9,66% (8,79% en el ejercicio anterior) a nivel de Grupo por lo que respecta al colectivo de oficinas y del 6,39% (6,88% en el ejercicio anterior) por lo que respecta al colectivo de personal de flota. Desglosado por países merece la pena destacar que en España y en Argentina no existe como tal brecha salarial (de hecho, los salarios percibidos por mujeres superan a los percibidos por los hombres en un pequeño porcentaje). De esta forma, la brecha salarial que se pone de manifiesto en los datos consolidados viene derivado de la filial brasileña, donde nos encontramos con que principalmente en el personal de flota, que es el que mayor número supone, a pesar de que la mujer se ha ido incorporando al sector marítimo en los últimos años, el componente de antigüedad supone una distorsión importante al calcular las cifras. Además, a consecuencia de lo anterior, nos encontramos que la mayor parte de las mujeres oficiales incorporadas en la flota brasileña, al tener menos antigüedad, como antes se ha referido, ocupan los puestos más junior de la oficialidad (segundos y terceros oficiales), por lo que al realizarse el análisis distinguiendo únicamente entre oficialidad y subalternos, se produce la comentada distorsión. Analizado en la flota puesto a puesto, el resultado sería igualmente del 0% en cuanto a brecha salarial en Brasil. Asimismo, hay que tener en cuenta que las retribuciones en Brasil y Argentina se realizan en su moneda local (Real Brasileño y Peso Argentino) por lo que cuando elevamos los datos a Euros el efecto tipo de cambio genera distorsiones en los datos de brecha salarial sobre todo cuando los comparamos entre ejercicios.

De esta forma, si entendemos como brecha salarial a los menores sueldos de las mujeres frente a los hombres con una idéntica categoría profesional, dicha brecha salarial en el personal embarcado no existe como tal, por cuanto los salarios por categorías son exactamente los mismos con independencia de si el marino es hombre o mujer, mientras que en el personal de oficinas la misma viene dada por motivos de antigüedad. Por tanto, los resultados de brecha salarial referidos al 9,66% para personal de oficina y al 6,88% para personal embarcado equivaldrían al 0%, si la brecha salarial se calculara tomando en cuenta categorías profesionales equivalentes sin el componente de antigüedad.

f) DERECHOS HUMANOS

Grupo Elcano no ha identificado riesgos relevantes de sus operaciones en materia de derechos humanos, dado que su actividad se circunscribe al ámbito naviero, donde las obligaciones legales, tanto internacionales como en los países donde se enclavan las principales compañías filiales operativas (Brasil y Argentina), cubren este tipo de riesgos, especialmente en lo referido a la abolición del trabajo infantil, que se encuentra especialmente recogido en nuestro Manual de Gestión de Seguridad. En el mismo sentido, por la propia aplicación del Convenio Marítimo Internacional MLC, 2006, aplicable en la totalidad de buques que opera el Grupo, el disponer de prácticas y procedimientos que garanticen el respecto por los Derechos Humanos y la Salud y Seguridad de los trabajadores. Todos los buques de la flota del Grupo disponen de la certificación correspondiente que manifiesta que dispone de dichas prácticas y procedimientos. Adicionalmente, nuestro Manual de Gestión de Seguridad, en su Capítulo 08.03.5.6, da cumplimiento a la normativa emitida por la International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) relativa a los procedimientos de rescate de grupos en riesgo vital en la mar.

g) PRINCIPALES INDICADORES EN MATERIA LABORAL

A 31 de diciembre de 2021 y de 2020 los principales resultados e indicadores no financieros de Grupo Elcano en materia de Empleo son los siguientes:

Nota: En los datos referidos a número de empleados y remuneraciones medias no se incluyen las referidas a la Alta Dirección y miembros del Consejo de Administración por estar incluida la misma en las Cuentas Anuales.

		2021		2020	
	Unidad	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
EMPLEO Y ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO					
Número total y distribución por sexo, edad y categoría profesional					
PERSONAL DE OFICINA					
Categoría profesional					
Directivos	Personas	10	2	10	2
Mandos intermedios	Personas	22	4	24	4
Técnicos	Personas	26	17	27	14
Administrativos	Personas	22	27	24	27
Personal auxiliar	Personas	5	1	5	2
Edad					
Menos de 30 años	Personas	9	6	9	4
Entre 30 y 50 años	Personas	32	36	41	36
Más de 50 años	Personas	44	9	40	7
PERSONAL DE FLOTA					
Categoría profesional					
Oficiales	Personas	153	26	145	30
Subalternos	Personas	268	10	246	10
Edad					
Menos de 30 años	Personas	44	18	34	20
Entre 30 y 50 años	Personas	247	17	243	19
Más de 50 años	Personas	130	1	114	1
Número total y distribución por modalidades de contrato					
PERSONAL DE OFICINA					
Contratos indefinidos	Personas	85	51	89	48
Contratos temporales	Personas	-	-	1	1
PERSONAL DE FLOTA					
Contratos indefinidos	Personas	366	35	366	39
Contratos temporales	Personas	25	1	25	1
Promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial distribuidos por sexo, edad y categoría profesional					
PERSONAL DE OFICINA					
CONTRATOS INDEFINIDOS					
Categoría profesional					
Directivos	Personas	10	2	10	2
Mandos intermedios	Personas	22	4	24	4
Técnicos	Personas	26	17	26	14
Administrativos	Personas	23	26	25	26
Personal auxiliar	Personas	4	2	4	2
Edad					
Menos de 30 años	Personas	8	6	8	5
Entre 30 y 50 años	Personas	33	36	41	36
Más de 50 años	Personas	44	9	40	7

		2021		2020	
	Unidad	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
PERSONAL DE FLOTA					
CONTRATOS INDEFINIDOS					
Categoría profesional					
Oficiales	Personas	150	26	141	30
Subalternos	Personas	236	10	225	9
Edad					
Menos de 30 años	Personas	41	15	32	20
Entre 30 y 50 años	Personas	225	19	226	18
Más de 50 años	Personas	120	2	108	1
CONTRATOS TEMPORALES					
Categoría profesional					
Oficiales	Personas	3	-	4	-
Subalternos	Personas	32	-	21	1
Edad					
Menos de 30 años	Personas	3	-	2	-
Entre 30 y 50 años	Personas	22	-	17	1
Más de 50 años	Personas	10	-	6	-
Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional					
PERSONAL DE OFICINA					
Categoría profesional					
Técnicos	Personas	3	-	1	-
Adminsitrativos	Personas	3	3	-	-
Edad					
Menos de 30 años	Personas	2	-	-	-
Entre 30 y 50 años	Personas	4	3	1	-
Más de 50 años	Personas	-	-	-	-
Remuneraciones medias y su evolución (salario promedio)					
PERSONAL DE OFICINA					
Categoría profesional					
Directivos	Euros	269.444	192.171	202.143	123.921
Mandos intermedios	Euros	89.560	94.376	102.025	96.025
Técnicos	Euros	52.679	44.767	38.831	33.654
Administrativos	Euros	27.381	20.802	18.770	15.628
Personal auxiliar	Euros	37.763	10.399	37.763	-
Edad					
Menos de 30 años	Euros	28.118	18.312	22.063	11.107
Entre 30 y 50 años	Euros	51.848	43.725	44.996	46.577
Más de 50 años	Euros	111.023	40.580	86.322	33.132
PERSONAL DE FLOTA					
Categoría profesional					
Oficiales	Euros	51.944	36.286	42.065	26.498
Subalternos	Euros	23.278	21.670	16.402	15.581
Edad					
Menos de 30 años	Euros	26.856	33.514	21.132	19.295
Entre 30 y 50 años	Euros	33.946	33.755	22.085	30.091
Más de 50 años	Euros	39.016	17.314	35.319	-
Empleados con discapacidad	Unidades	15	2	17	-

La remuneración promedio del personal directivo durante el ejercicio 2021 asciende a 256.564 euros, superior a la del ejercicio anterior (213.425 euros), pero no es comparable en términos absolutos por las diferencias en los tipos de cambio existentes en las diferentes filiales del grupo, las promociones a Director Senior llevadas a cabo, etc. Del total de directivos del Grupo un 20% son mujeres (al igual que en el ejercicio anterior).

4. LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO

Elcano cuenta desde el ejercicio 2016 con un Código Anticorrupción que desarrolla y formaliza los principios básicos para la implantación de una política anticorrupción aprobados por el Consejo de Administración de Empresa Naviera Elcano, S.A.

Dichos Principios Básicos, aprobados por el Consejo de Administración en septiembre de 2015 y que fueron la base del actual Código Anticorrupción, establecen las reglas y criterios principales de actuación que deben ser observados tanto por Empresa Naviera Elcano S.A., como sociedad dominante, y por sus sociedades filiales, en la prevención, detección y erradicación de prácticas corruptas en el desempeño de su actividad.

El Código se configura como punto de partida y afecta al conjunto de la actividad del Grupo Elcano. En particular, el Código pretende orientar las relaciones entre empleados; las actuaciones de éstos con clientes, proveedores y colaboradores externos, y las relaciones con las instituciones públicas y privadas.

Este Código por su naturaleza, no puede ni debe abarcar todas las situaciones posibles, sino que se limita a establecer conceptos básicos de lo que se debe y no se debe hacer en relación con el cumplimento de la legislación anticorrupción aplicable a cada caso y, en su caso, resolver dudas que puedan plantearse. Grupo Elcano entiende que el ejercicio de la debida diligencia en materia anticorrupción requiere diseñar e implantar modelos de control en los asuntos contemplados en el referido Código que aseguren el conocimiento de las reglas y criterios de actuación, definan responsabilidades y establezcan procedimientos que permitan la notificación confidencial de irregularidades, así como su resolución.

La política de Grupo Elcano es de tolerancia cero con la corrupción y, en este sentido, sus trabajadores se comprometen a actuar profesionalmente y de manera ética en todos los negocios, transacciones y relaciones comerciales del Grupo. A tal fin, todas las personas afectadas por el citado Código Anticorrupción están obligadas en todo momento a actuar con integridad, y a no involucrarse o comprometerse en forma alguna en prácticas relacionadas con la corrupción en el desempeño de su actividad profesional.

Adicionalmente, el Grupo cuenta también desde 2016 con un Reglamento Interno de Conducta en materias relacionadas con los Mercados de Valores, aprobado por acuerdo del Consejo de Administración, al objeto de adaptar a Empresa Naviera Elcano, S.A. a las mejores prácticas en materia de conducta en los mercados de valores. Su ámbito de aplicación subjetivo se extiende a los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad, el Secretario y los Altos Directivos de la Sociedad, así como aquellas otras personas que, de acuerdo con la normativa vigente en cada momento, se designen en atención a su acceso habitual y recurrente a información que pueda considerarse “Información Privilegiada” a efectos de lo establecido en el propio Reglamento. Se consideran Altos Directivos a los efectos del Reglamento Interno de Conducta todos aquellos directivos que tengan dependencia directa del Consejo de Administración, de su Presidente o del Consejero Delegado de la Sociedad, así como cualquier otro directivo a quien el Consejo de Administración reconozca tal condición. También afecta al personal perteneciente a la Dirección Financiera y al Departamento de Auditoría Interna y Control de Gestión, así como a los directivos y empleados que se determinen y que tengan habitualmente acceso a Información Privilegiada o Información Relevante (conforme se define ésta en el propio Reglamento Interno). Por último, dicho Reglamento es también de aplicación a aquellas personas, incluidos los asesores externos que presten servicios financieros, jurídicos, de consultoría o de cualquier otro tipo a la Sociedad, que tengan acceso a Información Privilegiada de la Sociedad de forma transitoria con motivo de su participación, estudio o negociación de una Operación (según se define en el propio Reglamento).

Es destacable el hecho de que no se ha recibido hasta la fecha denuncia alguna en el canal abierto a los efectos de llevar a cabo consultas o denuncias relacionadas con hechos relacionados con blanqueo de capitales, corrupción o sobornos.

Por último, debemos resaltar que en diciembre de 2019 el Consejo de Administración de Empresa Naviera Elcano S.A. aprobó la implantación de un Programa de Compliance (Programa de Cumplimiento Normativo) en materia de prevención de delitos, como complemento y Desarrollo del Reglamento Interno de Conducta y el Código Anticorrupción anteriormente referidos, al objeto de aplicar lo previsto en la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, en relación con la potencial exención de responsabilidad de las personas jurídicas establecida en la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio. En ejecución de dicho acuerdo se procedió a la elaboración de los siguientes documentos, los cuales fueron igualmente aprobados por el máximo órgano de gobierno:

- Política de Cumplimiento.
- Manual de Prevención de delitos.
- Reglamento de función de cumplimiento.
- Procedimientos de gestión, investigación y respuesta frente a denuncias.
- Modificación del Código Anticorrupción aprobado en 2016.
- Decálogo de principios.

A principios de 2021 se llevó a cabo la correspondiente revisión del sistema de gestión de Compliandce, cuyos informe final fue presentado al Consejo de Administración de la Compañía en el mes de marzo de 2021. Respecto al criterio de éxito de los objetivos marcados, entendemos que este se alcanzaron por cuanto:

No se dieron situaciones de conductas irregulares/delictivas vinculadas al objetivo planteado.

No se dieron no conformidades en el proceso/control.

Se mantuvieron los mismos objetivos, ya que se consideró que se debe mantener durante 2021 en los siguientes:

- Formación en materia de Compliance para todos los profesionales de ELCANO.
- Aceptación del decálogo de principios por parte de los empleados, profesionales o colaboradores del grupo ELCANO asumiendo el compromiso de cumplimiento de los principios y valores éticos del grupo y de las políticas internas aprobadas como parte integrante del mismo.
- Revisión de indicadores de cumplimiento.
- Revisión del SGCP.
- Realización de reporte e informe anual.

La revisión del Sistema de Cumplimiento de Compliance es una tarea que conlleva la revisión, análisis y actuaciones sobre diferentes áreas. Principalmente y a modo de resumen:

- El análisis de los posibles cambios en el contexto en el que opera el Grupo.
- La identificación de nuevos riesgos, reevaluación de riesgos existentes y actualización de la matriz y el mapa de riesgos.
- Diseño de indicadores de cumplimiento.
- Aceptación del decálogo de principios y políticas internas del grupo.
- Riesgo residual y objetivo de riesgo.
- Realización de controles.
- Formación.
- Planes de mitigación.
- Creación de nuevas normas internas, libros de registros y actualización del MPD.
- Elaboración de la Norma Cero de gestión de la información documentada.
- Instrucción técnica para el análisis y evaluación de riesgos penales.
- Manual de Prevención de Delitos (MPD).
- Registros, listados, seguimiento y control de documentos, listado de dudas, consultas, incumplimientos e irregularidades.
- Identificación de los recursos destinados a la gestión del sistema de compliance.
- Revisión del sistema por la dirección general y el órgano de administración.
- Fijación de objetivos para el año siguiente.

Al objeto de dar una mayor garantía del nivel de cumplimiento y gestión del sistema de Compliance, la revisión del sistema es verificada por la compañía independiente SMC Compliance.

5. INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD. OTROS ASPECTOS

a) COMPROMISO CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE

El Grupo Elcano colabora decididamente en el control de la normativa ambiental que regula el transporte marítimo internacional, teniendo un compromiso ineludible con el desarrollo sostenible.

En el desarrollo de este principio, el Grupo lleva a cabo inversiones de cara a cumplir el Convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) para el control y gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques del Grupo.

La OMI tiene entre sus principales objetivos la eficiencia energética, las nuevas tecnologías e innovación, la educación y formación marítimas, la protección marina, la gestión del tráfico marítimo y el desarrollo de la infraestructura marítima.

La elaboración y aplicación a través de la OMI de normas internacionales que atiendan éstos y otros temas apuntalan, sin duda, el compromiso de crear un marco institucional adecuado para un sistema de transporte marítimo mundial ecológico y sostenible.

Las especies acuáticas invasivas representan una gran amenaza para los ecosistemas marinos y el transporte marítimo constituye una importante vía para la introducción de especies en nuevos entornos. Con este Convenio Internacional, que el Grupo está ejecutando, se evita la propagación de organismos acuáticos perjudiciales de una región a otra, gracias a normas, equipamiento de última generación y procedimientos para una gestión adecuada.

Con las importantes inversiones comprometidas al objeto de ir dotando a nuestros buques, actuales y en construcción de los equipos necesarios al objeto de estar a la vanguardia del Convenio de la OMI para el control y gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, damos cumplimiento igualmente al Principio 15 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y Desarrollo de las Naciones Unidas de 1992, que afirma que "con el fin de proteger el medio ambiente, los Estados deberían aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades. Cuando haya peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente".

Prueba del compromiso de Empresa Naviera Elcano con la reducción del impacto ambiental de su actividad y de la alineación de la Compañía con las políticas de la Organización Marítima Internacional (OMI) es el gran trabajo que se está realizado para encontrar mejoras en la eficiencia de los buques.

Empresa Naviera Elcano emplea una gran cantidad de recursos en conocer en profundidad la normativa internacional, así como los factores que la originan y le dan forma, además de participar en multitud de foros de la industria donde se comparten inquietudes y soluciones a los retos actuales. Además, a través del conocimiento de dicha normativa y de los últimos avances tecnológicos, la Compañía está inmersa en numerosos estudios y proyectos novedosos que nos ayuden a mejorar nuestro desempeño medioambiental.

No solo las novedades tecnológicas son entendidas como el camino hacia nuestro objetivo de mejora del desempeño medioambiental si no que las prácticas operacionales también son foco para la consecución de la mejora.

Como es lógico, para poder mejorar se debe poder medir el desempeño medioambiental, y para ello se monitorizan todos los indicadores medioambientales y energéticos, tanto los establecidos por la industria como otros indicadores más específicos elaborados internamente.

Por otro lado, el departamento de Flota e Ingeniería del Grupo ha desarrollado y establecido un procedimiento robusto para la monitorización de emisiones de acuerdo a la normativa mundial IMO – Data Collection System y Europea – Monitoring Reporting and Verification.

b) SUBCONTRATACIÓN Y PROVEEDORES

Tanto Empresa Naviera Elcano, S.A., como sus filiales operadoras en Brasil y Argentina, disponen de un procedimiento de compras y relación con proveedores que tiene por objeto establecer un marco de referencia que garantice a Empresa Naviera Elcano, S.A. y demás empresas del grupo alcanzar los siguientes objetivos:

1.- Optimización económica en los procesos de planificación, organización, programación y ejecución de las operaciones de aprovisionamiento, tanto en lo que se refiere a materiales como a servicios, al objeto de asegurar que las mismas se realizan al menor coste total posible y en el tiempo mínimo necesario (tiempo económico).

2.- Transparencia de Gestión, adecuando la información correspondiente a las operaciones de aprovisionamiento a los procesos de supervisión y control, en aras de la homogeneidad de la información, a fin de facilitar la evaluación del cumplimiento del objetivo anterior.

3.- Cumplimiento con el Código Anticorrupción del Grupo, disponible en el Portal del Empleado, así como con los estándares de Ética de Compras, destacando:

- Mantener lealtad a la empresa en todo momento.
- Mantener un intachable nivel de integridad en todas las relaciones comerciales, tanto dentro como fuera de la empresa.
- Optimizar el uso de los recursos de los que son responsables, con el fin de proporcionar el beneficio máximo para la empresa.
- Aceptar y cumplir la letra y el espíritu de las leyes nacionales e internacionales.
- Abstenerse de cualquier negocio propio que pueda estar o parecer estar en contradicción con la empresa.
- Manejar la información confidencial de la empresa y de los proveedores con la debida cautela y respeto.
- Promover relaciones de beneficio mutuo con los proveedores, a través de la cortesía e imparcialidad en todas las fases del ciclo de compras.
- No aceptar regalos personales que no sean considerados regalos de cortesía en los negocios. Asimismo, no aceptar entretenimientos a cargo del proveedor que puedan disminuir o aparentar disminuir su capacidad negociadora y su imparcialidad.
- Mostrar en todo momento Imparcialidad y Objetividad en la toma de decisiones de compra.
- Compatibilización de las operaciones de compra y suministro con los criterios de protección al medio ambiente. En definitiva,

atender las necesidades de la empresa con los productos y las prácticas más adecuadas y favorables al medio ambiente.

De la misma forma el Grupo se preocupa por asegurar el cumplimiento de todas las normas de protección medioambientales locales e internacionales aplicables, incluyendo la gestión final, transporte y almacenamiento de residuos, sustancias tóxicas y desechos peligrosos.

Adicionalmente, el Grupo fomenta el uso ecoeficiente de los recursos, materias primas y la reducción del impacto ambiental, fomentando el uso del material reciclado frente al no reciclado, y el control y eliminación responsable, cuando sea necesario, de sustancias que pueden ser nocivas para el medio ambiente.

El impacto medioambiental de las operaciones de suministro es tenido en cuenta en todas las etapas de la cadena de suministro, constando así establecido en el propio procedimiento de compras. Así, en lo que hace a la compra de equipos nuevos, es factor de decisión el impacto medioambiental en los casos que sea de aplicación.

Igualmente, es importante destacar que se intenta reducir el número de transportes necesarios para el embarque o estocaje en almacén de tierra de los materiales comprados, y que las órdenes de pedido se consolidan en el almacén más cercano al origen o más cercano al buque de que se trate, según conveniencia, maximizando así el volumen de las entregas con objeto de reducir el número de las mismas.

En la evaluación periódica de proveedores y, en todo caso, en cada proceso de adjudicación de un contrato determinado, se tienen en cuenta, en la forma y con la ponderación establecida en el procedimiento de compras vigente, la calidad y eficiencia de los embalajes, así como la tenencia por parte del proveedor de que se trate de la certificación ISO 14001, de medio ambiente, entre otros aspectos a considerar.
Siendo conscientes del impacto económico que la actividad de los buques puede generar en la población local, se establece en el Procedimiento de Compras una prioridad con relación a los suministros locales cuando sea posible.

Significar que se llevan a cabo dos tipos diferentes de evaluación de proveedores, una evaluación anual y evaluación continua en base a cada suministro. Ambas son tenidas en cuenta en la adjudicación de órdenes futuras de compra.

El Grupo participa y es miembro de diferentes asociaciones profesionales en los países en los que desarrolla principalmente su actividad; generalmente asociaciones sectoriales o empresariales tales como Cámaras de Comercio Española y Brasileña y otras extranjeras, asociaciones de navieros (tanto por países, como por tipo de buques, etc.).

c) INFORMACIÓN FISCAL

Grupo Elcano paga los impuestos sobre beneficios que le son de aplicación en los países en los que opera y tiene residencia fiscal (España, Brasil, Argentina, Portugal y Malta), y sobre un beneficio total de 1 miles de Euros. En el ejercicio 2021, el importe total pagado por el Grupo en concepto de impuesto sobre beneficios ha ascendido a un equivalente de 837 miles de euros. Los datos relativos al importe de la cifra de negocios tanto a nivel individual de Empresa Naviera Elcano, S.A., como de su Grupo Consolidado, así como las referencias a los impuestos efectivamente satisfechos y su desglose por país y otra serie de datos financieros, fiscales y contables, se hayan publicados y aportados en sus Cuentas Anuales, a las cuales remitimos.

CONTENIDO	ESTÁNDAR GRI
Introducción	**101, 102-45, 102-46, 102-54, 102-56**
I. Modelo de negocio	
a. Descripción	102-1, 102-2, 102-3, 102-4, 102-5, 102-6, 102-14
b. Políticas y riesgos	103-1, 103-2, 103-3, 102-15
II. Aspectos ambientales	
a) Introducción	103-1, 103-2, 103-3
b) Medidas para reducir el impacto ambiental, uso sostenible de los recursos, cambio climático y protección de la biodiversidad	102-11, 103-1, 103-2, 103-3, 302-1,302-2, 302-3, 302-4, 302-5, 303-3, 304-2, 306-5
c) Monitorización de las emisiones e impacto ambiental	305-1, 305-5,
d) Economía circular, prevención y gestión de residuos	306-2
III. Recursos humanos	
a) Empleo y organización del trabajo	102-8, 102-41, 103-1, 103-2, 103-3
b) Salud y seguridad	103-1, 103-2, 103-3, 403-2
c) Relaciones sociales	
d) Formación	404-2, 404-3
e) Igualdad	405-1, 405-2
f) Derechos humanos	407-1, 408-1, 409-1, 411-1, 412-1, 412-2
g) Principales indicadores en materia laboral	405-1, 405-2
IV. Lucha contra la corrupción y el soborno	
V. Información sobre la Sociedad. Otros aspectos	
a) Compromiso con el desarrollo sostenible	103-1, 103-2, 103-3
b) Subcontratación y proveedores	205-1, 205-2, 308-1, 308-2, 407-1, 414-1, 414-2
c) Información fiscal	201-1

SUP MOTOR RM

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

31 DE DICIEMBRE DE 2021

El presente documento constituye un extracto de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2021 de la Empresa Naviera Elcano, S.A y Sociedades Dependientes, cuyo texto íntegro podrá ser examinado en el Registro Mercantil de Madrid.

BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2021 Y DE 2020

(Expresados en miles de euros)

ACTIVO	2021	2020
Activo no corriente	**506.571**	**467.118**
Inmovilizado intangible	36.660	38.462
Inmovilizado material	425.167	385.137
Inversiones financieras a largo plazo	27.308	26.763
Activos por impuesto diferido	17.436	16.756
Activo corriente	**312.433**	**299.402**
Activos no corrientes mantenidos para la venta	37.219	30.217
Existencias	10.071	6.706
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	143.810	149.257
Inversiones financieras a corto plazo	36.360	42.052
Efectivos y otros activos líquidos equivalentes	81.668	68.478
Periodificaciones a corto plazo	3.305	2.692
TOTAL ACTIVO	**819.004**	**766.520**

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	2021	2020
Patrimonio Neto	**313.305**	**285.680**
Fondos Propios	**335.701**	**336.127**
Capital suscrito	50.211	50.211
Reservas de la sociedad dominante	97.689	110.422
Reservas en sociedades consolidadas por integración global	188.227	167.937
Beneficios/(Pérdidas) del ejercicio atribuido a sociedad dominante	(426)	7.557
Ajustes por cambio de valor	**(22.396)**	**(50.447)**
Operaciones de cobertura	(2.558)	(2.376)
Diferencias de conversión	(19.838)	(48.071)
Pasivo no corriente	**306.485**	**266.936**
Provisiones a largo plazo	**927**	**770**
Deudas a largo plazo	**302.879**	**264.070**
Obligaciones y otros valores negociables	110.000	50.000
Deudas con entidades de crédito	174.492	153.087
Acreedores por arrendamiento financiero	14.806	57.663
Derivados	2.558	2.376
Otros pasivos financieros	1.023	944
Pasivos por impuesto diferido	**876**	**-**
Otros acreedores a largo plazo	**1.803**	**2.096**
Pasivo corriente	**199.214**	**213.904**
Deudas a corto plazo	**103.136**	**90.861**
Obligaciones y otros valores negociables	2.537	34.953
Deudas con entidades de crédito	52.931	51.004
Acreedores por arrendamiento financiero	47.668	4.904
Deudas con empresas del grupo y asociadas	**-**	**15.074**
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	**84.695**	**97.716**
Periodificaciones a corto plazo	**11.383**	**10.253**
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	**819.004**	**766.520**

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020

(Expresados en miles de euros)

	2021	2020
Importe neto de la cifra de negocios	**767.999**	**987.265**
Prestaciones de servicios	767.999	987.265
Trabajos realizados por el grupo para su activo	**336**	**475**
Aprovisionamientos	**(47.193)**	**(44.656)**
Consumos de mercaderías	(47.193)	(44.656)
Otros ingresos de explotación	**7.583**	**8.151**
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	7.583	8.151
Gastos de personal	**(34.707)**	**(30.899)**
Sueldos, salarios y asimilados	(24.679)	(21.900)
Cargas sociales	(9.954)	(9.355)
Provisiones	(74)	356
Otros gastos de explotación	**(631.423)**	**(849.980)**
Servicios exteriores	(621.066)	(843.999)
Tributos	(3.930)	(4.787)
Otros gastos de gestión corriente	(6.402)	(6.340)
Otros resultados	(25)	5.146
Amortización del inmovilizado	**(38.517)**	**(37.614)**
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	**(4.411)**	**-**
Resultado de explotación	**19.667**	**32.742**
Ingresos financieros	**1.729**	**2.569**
De valores, negoc. y de otros instrumentos financieros	1.729	2.569
Gastos financieros	**(19.059)**	**(20.125)**
Por deudas con empresas del grupo y asociadas	(629)	(611)
Por deudas con terceros	(18.430)	(19.514)
Diferencias de cambio	**(2.336)**	**(4.007)**
Resultado Financiero	**(19.666)**	**(21.563)**
Resultado antes de impuestos	**1**	**11.179**
Impuesto sobre sociedades	**(427)**	**(3.622)**
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS = RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	**(426)**	**7.557**

FORTE DOS REIS MAGOS

1. Naturaleza, Actividades y Composición del Grupo

Empresa Naviera Elcano, S.A. (en adelante la "Sociedad" o "ENE") se constituyó como sociedad anónima en España el 20 de octubre de 1943, por un período de tiempo indefinido, con la denominación de Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, S.A. Con fecha 21 de noviembre de 1997 dicha denominación fue modificada por la actual. El domicilio social de ENE está situado en calle de José Abascal, 2-4, Madrid.

La actividad principal de la Sociedad, en cumplimiento de su objeto social, es la realización de servicios de transporte marítimo de mercancías en buques propiedad de alguna de sus sociedades dependientes o de terceros, así como la gestión de buques de alguna de sus sociedades dependientes.

A 31 de diciembre de 2021 los accionistas de la Sociedad son los siguientes:

	Porcentaje de participación	Nacionalidad
Grupo Nosa Terra 21, S.A.	58,23%	Española
Abanca Corporación Industrial y Empresarial, S.L.U.	20,25%	Española
Naviera Murueta, S.A.	15,00%	Española
Otros	6,52%	Española
	100,00%	

La Sociedad es filial del grupo Grupo Nosa Terra 21, S.A. ("GNT21"), que consolida y deposita en el Registro Mercantil de Pontevedra las Cuentas Anuales Consolidadas como "Grupo Nosa Terra 21, S.A. y Sociedades Dependientes". No obstante, ENE como cabecera de un grupo de sociedades, consolida y formula Cuentas Anuales Consolidadas, que deposita en el Registro Mercantil de Madrid como "Empresa Naviera Elcano, S.A. y sociedades dependientes", en adelante el "Grupo" o "Grupo Elcano".

Estas Cuentas Anuales Consolidadas hacen referencia al citado Grupo.

Las sociedades dependientes que conforman el Grupo son las siguientes:

Lauria Shipping, S.A. (en adelante "Lauria"): ENE mantiene el 100% de la participación. Su domicilio se encuentra en Rua do Surdo nº 4 – A, 1º andar, 9000-233 Funchal, Ilha da Madeira (Portugal). A 31 de diciembre de 2021 su actividad principal es el arrendamiento operativo (bareboat) a ENE de los buques de su propiedad, incluidas tripulaciones, en su caso.

Elcano Product Tankers 1, S.A.U. (en adelante "EPT1"): ENE es propietaria del 100% de las acciones de esta sociedad. Su domicilio social se encuentra en Calle Malteses 3 3º, Las Palmas de Gran Canaria. A 31 de diciembre de 2021 por decisión del socio único de la compañía aprobado en junta general extraordinaria el 23/12/2021, el buque "product-tanker" de su propiedad está disponible para la venta. Hasta su venta, la compañía mantiene su actividad principal que se corresponde con el arrendamiento operativo (bareboat) del citado buque a Iberian Tankers 1 Limited (en adelante "IT1").

Elcano Product Tankers 2, S.A.U. (en adelante "EPT2"): ENE es titular del 100% de las acciones de esta entidad. Su domicilio social se encuentra en Calle Malteses 3 3º, Las Palmas de Gran Canaria. A 31 de diciembre de 2021 su actividad principal es el arrendamiento operativo (bareboat) a IT1 de un buque "product tanker" de su propiedad.
Empresa Naviera Petrolera Atlántica, S.A. (en adelante "Enpasa"): ENE posee el 99,99% de las acciones. Su domicilio social se encuentra en Maipú 942, Ciudad de Buenos Aires (Argentina). A 31 de diciembre de 2021 su actividad principal es la explotación de dos buques de su propiedad, un petrolero y un quimiquero "product tanker". Los buques están fletados a terceros.

Empresa de Navegaçao Elcano, S.A. (en adelante “Elcano Brasil” o “EBR”): ENE posee el 99,99% de las acciones de esta sociedad. Su domicilio se encuentra en Praia de Botafogo nº 440, 12º Andar, Río de Janeiro (Brasil). A 31 de diciembre de 2021 su actividad principal es la explotación de los seis buques de su propiedad y de tres buques arrendados en régimen de casco desnudo (bareboat) de otras filiales de Grupo Elcano.

Globalspectre, Lda. (en adelante “Global”): ENE es propietaria del 100% de las participaciones de Global. Su domicilio se encuentra en Rua da Mouraria nº 50 – 2, Letra A, 9000 Funchal (São Pedro) Madeira (Portugal). Su actividad principal consiste en la prestación de servicios marítimos, tales como actividades navieras y de explotación de tráficos marítimos, remolcadores, salvamentos, servicios anticontaminación, fletamentos y compraventa de buques y tenencia de participaciones en sociedades.

Elcano Gas Transport, S.A.U. (en adelante “EGT”): ENE es propietaria del 100% de las acciones de esta sociedad. Su domicilio social se encuentra en Calle Malteses 3 3º, Las Palmas de Gran Canaria. Su actividad principal es la explotación de un buque de transporte de gas natural licuado (GNL) arrendado de un tercero.

Jofre Shipping Ltd (en adelante “Jofre”): ENE es propietaria del 100% de las acciones de esta entidad. Su domicilio social se encuentra en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta. Su actividad principal es el arrendamiento operativo (bareboat) a ENE de un buque de transporte de GNL con tripulaciones, que arrienda de un tercero.

Ojeda Shipping Limited (en adelante “Ojeda”): ENE es propietaria del 100% de las acciones de esta sociedad. Su domicilio social se encuentra en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta. Su actividad principal es el arrendamiento operativo (bareboat) con tripulaciones a ENE de un buque asfaltero de su propiedad.

Elcano Dry Bulk Limited (en adelante “EDB”): ENE mantiene el 100% de las acciones de EDB. Su domicilio se encuentra en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta, y su actividad principal es la tenencia de participaciones sociales y la realización de actividades propias de holdings.

EDB es propietaria del 100% de las acciones de la sociedad Iberian Bulkcarriers Limited (en adelante “Iberian”).

Iberian está domiciliada en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta y su actividad principal es el arrendamiento operativo (bareboat) con tripulaciones a ENE de dos buques “babycape” que mantiene en arrendamiento financiero de un tercero.

A efectos de consolidación de Grupo Elcano, EDB junto con Iberian conforman el Subgrupo EDB (en adelante “Grupo EDB”).

Elcano Gas Carriers Limited (en adelante “EGC”): ENE mantiene el 100% de las acciones de EGC. Su domicilio se encuentra en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta, y su actividad principal es la tenencia de participaciones sociales y la realización de actividades propias de holdings.

EGC es propietaria del 100% de las acciones de las sociedades Merida LNG Shipping Limited (en adelante “Merida”) y Caldelas LNG Shipping Limited (en adelante “Caldelas”).

Merida está domiciliada en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta, y su actividad principal es el arrendamiento operativo (bareboat) con tripulaciones a ENE de un buque de transporte de GNL, que arrienda de un tercero.

Caldelas está domiciliada en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta, y su actividad principal es el arrendamiento operativo (bareboat) con tripulaciones a ENE de un buque de transporte de GNL, que arrienda de un tercero.
A efectos de consolidación de Grupo Elcano, EGC junto con Merida y Caldelas conforman el Subgrupo EGC (en adelante “Grupo EGC”).

Elcano Tankers Limited (en adelante “ETL”): ENE mantiene el 100% de las acciones de ETL. Su domicilio se encuentra en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta, y su actividad principal es la tenencia de participaciones sociales y la realización de actividades propias de holdings.

ETL es propietaria del 100% de las acciones de tres sociedades, Iberian Tankers 1 Limited (en adelante

"IT1"), Iberian Tankers 2 Limited (en adelante "IT2") e, Iberian Tankers 3 Limited (en adelante "IT3").

IT1 está domiciliada en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta, y su actividad principal es el arrendamiento operativo (bareboat) con tripulaciones a ENE de dos buques "product tanker" propiedad, cada uno de ellos, de las compañías de Grupo EPT1 y EPT2, respectivamente.

IT2 está domiciliada en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta. Su actividad principal es el arrendamiento operativo (bareboat) con tripulaciones a ENE de un buque "product tanker" de su propiedad.

IT3 está domiciliada en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta, y su actividad principal es el arrendamiento operativo (bareboat) a EBR de un buque quimiquero que mantiene en arrendamiento financiero de un tercero.

A efectos de consolidación de Grupo Elcano, ETL junto con IT1, IT2 e IT3 conforman el Subgrupo ETL (en adelante "Grupo ETL").

Elcano Group Services Limited (en adelante "EGS"): ENE mantiene el 100% de las acciones de EGS. Su domicilio se encuentra en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta, y su actividad principal es la tenencia de participaciones sociales y la realización de actividades propias de holdings.

EGS es propietaria del 100% de las acciones de la sociedad Elcano Management Services Limited (en adelante "EMS").

EMS está domiciliada en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta y su objeto social principal es la prestación de servicios de gestión y de financiación intragrupo.

A efectos de consolidación de Grupo Elcano, EGS junto con EMS conforman el Subgrupo EGS (en adelante "Grupo EGS").

A 31 de diciembre de 2021, Lauria, EPT1, EPT2, Enpasa, Elcano Brasil, Global EGT, Jofre, Ojeda, Grupo EDB, Grupo EGC, Grupo ETL y Grupo EGS constituyen, junto con ENE, Grupo Elcano.

A 31 de diciembre de 2021 el Grupo es propietario de un buque petrolero, seis buques quimiqueros/product tanker, cinco bulkcarriers, tres de transporte de gas licuado de petróleo (LPG) y un asfaltero. Asimismo, el Grupo opera cuatro buques de transporte de gas natural licuado (GNL) tomados en arrendamiento operativo, dos buques bulkcarriers y un buque quimiquero/product tanker tomados en arrendamiento financiero.

2. Bases de Presentación y de Consolidación

Las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2021 se han formulado de acuerdo con la legislación mercantil vigente y las normas establecidas para la Formulación de Cuentas Anuales Consolidadas aprobadas por el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, y en el Plan General de Contabilidad español aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, aplicando las modificaciones introducidas al mismo mediante, entre otros, el Real Decreto 602/2016, de 2 de diciembre y el Real Decreto 1/2021, de 12 de enero, con objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio consolidado, de la situación financiera consolidada y de los resultados consolidados del Grupo, así como la veracidad de los flujos incorporados en el estado de flujos consolidados de efectivo.

Las citadas Cuentas Anuales Consolidadas han sido preparadas a partir de los registros auxiliares de contabilidad de ENE, Lauria, EPT1, EPT2, Enpasa, Elcano Brasil, Global, EGT, Ojeda, Jofre, EDB, Iberian, EGC, Merida, Caldelas, ETL, IT1, IT2, IT3, EGS y EMS.

Las Cuentas Anuales individuales de las sociedades que han sido objeto de consolidación, se propondrán a la aprobación de las respectivas Juntas Generales de Accionistas dentro de los plazos establecidos por la normativa vigente. No obstante, los Administradores de ENE estiman que no se producirán cambios que puedan afectar de forma significativa a las Cuentas Anuales Consolidadas.

Transición a las nuevas normas contables de aplicación a partir de 1 de enero de 2021

Los principios contables y las principales normas de valoración utilizadas por el Grupo para la elaboración de estas cuentas anuales consolidadas son los mismos que los aplicados en el ejercicio anterior, excepto por la adopción del Real Decreto 1/2021, de 12 de enero, por el que se modifican el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, así como por la adopción de la Resolución de 10 de febrero de 2021, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, por la que se dictan normas de registro, valoración y elaboración de las cuentas anuales para el reconocimiento de ingresos por la entrega de bienes y la prestación de servicios. Las principales modificaciones se refieren esencialmente a la trasposición al ámbito contable local de gran parte de las normas recogidas por la NIIF-UE 9, la NIIF-UE 15, NIIF-UE 7, y por la NIIF-UE 13. El Grupo no ha tenido ningún ajuste al importe en libros de los activos y pasivos financieros en reservas a 1 de enero de 2021 como resultado de la aplicación de la nueva normativa contable. Como consecuencia de la nueva normativa, a partir de 1 de enero de 2021 las políticas contables del Grupo en lo referente a activos y pasivos financieros, derivados y otros instrumentos financieros y reconocimiento de ingresos se han modificado como sigue:

INSTRUMENTOS FINANCIEROS

En relación con los activos y pasivos financieros se introducen nuevos criterios para la clasificación, valoración y baja en cuentas de éstos, e introduce nuevas reglas para la contabilidad de coberturas. El Grupo no ha tenido ningún ajuste por valoración al importe en libros de los activos y pasivos financieros en reservas a 1 de enero de 2021. La norma implica un mayor desglose de información en las notas de la memoria referente a instrumentos financieros, esencialmente en gestión del riesgo y en la jerarquía de valor razonable y técnicas de valoración, que son detalladas por clasificados de tipos de activos y pasivos financieros del Grupo en la Nota 3 de esta memoria consolidada.

En este sentido, a efectos de clasificación, conforme a los nuevos criterios de la norma, los activos y pasivos financieros que mantenía el Grupo a 31 de diciembre de 2020 han quedado encuadrados de la forma siguiente:

- Préstamos y otras partidas a cobrar e inversiones mantenidas hasta vencimiento se clasifican, atendiendo a su valoración como activos financieros a coste amortizado.
- Débitos y partidas a pagar se clasifican, atendiendo a su valoración como pasivos financieros a coste amortizado.

RECONOCIMIENTO DE INGRESOS

La norma establece un nuevo modelo de reconocimiento de los ingresos derivados de los contratos con clientes, en donde los ingresos deben reconocerse en función del cumplimiento de las obligaciones de desempeño ante los clientes. Los ingresos ordinarios representan la transferencia de bienes o servicios comprometidos a los clientes por un importe que refleja la contraprestación a la que la entidad espera tener derecho a cambio de dichos bienes y servicios. El Grupo ha revisado las políticas internas de reconocimiento de ingresos para las distintas tipologías de contratos con clientes identificando las obligaciones de desempeño, la determinación del calendario de satisfacción de estas obligaciones, el precio de la transacción y su asignación, con el objetivo de identificar posibles diferencias con el modelo de reconocimiento de ingresos de la nueva norma, sin encontrar diferencias significativas entre ambos ni obligaciones de cumplimiento que dieran lugar a un registro distinto.

El ejercicio económico y fiscal de todas las sociedades del grupo consolidadas coincide con el año natural.

Asimismo todas las sociedades del grupo aplican métodos de registro y valoración homogéneos, conforme a los principios y normas generalmente aceptados en España. No obstante, antes del proceso de agregación, si existen discrepancias en la uniformidad de los principios y normas aplicados por las sociedades del grupo, se realizan los ajustes y reclasificaciones necesarios.

Las sociedades y subgrupos Lauria, EPT1, EPT2, Enpasa, Elcano Brasil, Global, EGT, Jofre, Ojeda, Grupo EDB, Grupo EGC, Grupo ETL y Grupo EGS han sido consolidadas por el método de integración global. En consecuencia, todos los saldos y transacciones por operaciones entre estas sociedades han sido eliminados en el proceso de consolidación.

No existen incertidumbres significativas ni aspectos acerca del futuro que puedan llevar asociado un riesgo importante que pueda suponer cambios significativos en el valor de los activos y pasivos en los ejercicios siguientes.

No se han producido cambios en estimaciones contables que hayan afectado al ejercicio actual o que puedan afectar a ejercicios futuros de forma significativa.

De acuerdo con la legislación mercantil, el Consejo de Administración de ENE presenta, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del Balance de Situación, de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, del Estado de Cambios en el Patrimonio Neto y del Estado de Flujos de Efectivo Consolidados, además de las cifras del ejercicio 2021 las correspondientes al ejercicio anterior.

A efectos de facilitar la comprensión del Balance de Situación, de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, del Estado de Cambios en el Patrimonio Neto y del Estado de Flujos de Efectivo consolidados, dichos estados se presentan de forma agrupada, presentándose los detalles requeridos en las notas correspondientes de esta memoria.

3. Principios Contables y Normas de Valoración Aplicados

La información contenida en estas Cuentas Anuales Consolidadas es responsabilidad de losadministradores de ENE, como sociedad dominante de Grupo Elcano. En las presentes Cuentas Anuales Consolidadas se han utilizado estimaciones realizadas por los administradores para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos y gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente estas estimaciones se refieren a la evaluación de las pérdidas por deterioro de determinados activos y la vida útil de los activos materiales e intangibles.

Los principales principios y Normas de Valoración aplicados son los siguientes:

a) Moneda funcional

El entorno económico principal en el que opera el Grupo corresponde al mercado de transporte marítimo internacional de mercancías. Por este motivo, la moneda funcional del Grupo es el Dólar de EE.UU. (en adelante “dólar” o “dólares”), excepto para las filiales EGT y EPT2, que es el Euro, y Elcano Brasil que es el Real brasileño. No obstante, y tal como establece el Plan General de Contabilidad, las Cuentas Anuales Consolidadas se presentan expresadas en miles de euros.

Los criterios utilizados en la conversión a euros de las distintas partidas incluidas en las presentes Cuentas Anuales Consolidadas, se detallan a continuación:

a. Los activos y pasivos se convierten utilizando el tipo de cambio vigente en la fecha de cierre de las Cuentas Anuales Consolidadas.
b. Las partidas de las Cuentas de Pérdidas y Ganancias se convierten utilizando el tipo de cambio medio del ejercicio.
c. El Patrimonio Neto se mantiene a tipo de cambio histórico de la fecha de su adquisición.

Las diferencias de cambio que se producen en la conversión se registran netas de su efecto fiscal en el epígrafe de “Ajustes por cambio de valor: Diferencias de conversión” dentro del Patrimonio Neto. A 31 de diciembre de 2021 ascienden a (19.838) miles de euros ((48.071) miles de euros en el ejercicio anterior).

En el Anexo I de estas Cuentas Anuales Consolidadas se presentan el Balance Consolidado, la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada, el Estado de Flujos de Efectivo Consolidado y el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado de los ejercicios 2021 y 2020 en moneda funcional.

En las restantes notas de esta memoria cuando se haga referencia a cifras éstas se expresarán en miles de dólares. Cuando se expresen en otra moneda distinta al dólar se indicará explícitamente.

b) Inmovilizado intangible

Se valora por su precio de adquisición, menos la amortización acumulada y, en su caso, menos el importe acumulado de las pérdidas por deterioro de valor.

Recoge principalmente activos intangibles de vida útil definida, correspondiente a costes incurridos por la puesta en explotación de determinados buques que opera el Grupo con contratos a largo plazo con clientes. Estos activos se amortizan en el periodo de vida del contrato asociado.
Dentro de este apartado se recoge también el coste de las varadas de los buques de terceros que el Grupo tiene tomados en arrendamiento operativo. La amortización de las varadas se realiza en el período entre varadas (3 – 5 años).

Además recoge el coste del "software" adquirido, que se amortiza linealmente durante el período de 5 años en que está prevista su utilización. Los costes de mantenimiento de intangibles se llevan a gastos en el momento en que se incurre en ellos.

En el momento en que existen dudas razonables sobre el éxito técnico o la rentabilidad económico-comercial de un desarrollo informático, los importes registrados en el activo correspondientes al mismo, se imputan directamente a pérdidas del ejercicio.

Los gastos de mantenimiento de software incurridos durante el ejercicio se registran en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias.

Adicionalmente se recogen los gastos derivados de investigaciones y desarrollos asociados a patentes propiedad del Grupo correspondientes a un proyecto del que existen motivos fundados de éxito técnico y de la rentabilidad económico-comercial del mismo.

Los gastos derivados de investigaciones y desarrollos se amortizan a lo largo de su vida útil, que en todo caso no será superior a los 5 años. Si existen dudas razonables sobre el éxito técnico o la rentabilidad económico-comercial del proyecto, los importes registrados en este apartado se imputan directamente a pérdidas del ejercicio.

c) Inmovilizado material

Se valora a su precio de adquisición neto de la correspondiente amortización acumulada y, en su caso, del importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro reconocidas.

La amortización de los elementos del inmovilizado material se realiza sobre su valor de coste, siguiendo el método lineal durante los siguientes períodos de vida útil.

	Años de vida útil
Buques	20 - 25
Edificios y otras construcciones	25
Instalaciones, utillaje y mobiliario	5 - 10
Elementos de transporte	3
Equipos para proceso de información	6 - 7

En este apartado se registran el coste de las varadas de los buques de la flota en propiedad del Grupo o tomados en régimen de arredamiento financiero. Los costes de las varadas se amortizan durante el periodo entre varadas (3 – 5 años).

Los gastos financieros de las deudas directamente relacionadas con la construcción de los buques, son activados como parte del valor inicial del activo, hasta la puesta en explotación del mismo.

Los gastos de mantenimiento y reparaciones de los activos que mejoran su utilización o prolongan su vida útil se activan y reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias en función de los años de vida útil que le restan al activo. Cuando no mejoran su utilización o no alargan su vida útil se llevan a gastos en el momento en que se producen.

El importe en libros de un elemento de inmovilizado material se da de baja por su enajenación o disposición por otra vía; o cuando no se espera obtener beneficios o rendimientos económicos futuros por su uso, enajenación o disposición por otra vía.

La pérdida o ganancia derivada de la baja de un elemento de inmovilizado material, se determina como la diferencia entre el importe obtenido de su enajenación minorado, en su caso, los costes necesarios para su venta y el importe en libros del elemento, y se imputa a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada del ejercicio en que ésta se produce.

Al cierre del ejercicio, el Grupo evalúa si existen indicios de deterioro del valor de algún elemento del inmovilizado material o de alguna unidad generadora de efectivo, en cuyo caso, se estiman los importes recuperables y se efectúan las correcciones valorativas necesarias.

Se entiende que existe una pérdida por deterioro del valor de un elemento del inmovilizado material cuando su valor contable supera a su importe recuperable, entendido éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y su valor en uso.

Los cálculos del deterioro de los elementos del inmovilizado material se efectúan elemento a elemento de forma individualizada. Cuando no resulta posible estimar el importe recuperable de cada bien individualmente, se determina el importe recuperable de la unidad generadora de efectivo a la que pertenece cada elemento del inmovilizado. En caso de reconocerse una pérdida por deterioro de una unidad generadora de efectivo que tiene asignado todo o parte de un fondo de comercio, en primer lugar se reduce el valor contable del fondo de comercio correspondiente a dicha unidad y, si el deterioro supera el importe de éste, en segundo lugar, se reduce, en proporción a su valor contable el resto de activos de la unidad generadora de efectivo, hasta el límite del mayor valor entre los siguientes: su valor razonable menos los costes de venta, su valor en uso y cero.

Para estimar el valor en uso, el Grupo prepara las previsiones de flujos de caja futuros antes de impuestos a partir de los presupuestos más recientes aprobados. Estos presupuestos incorporan las mejores estimaciones disponibles de ingresos y gastos de las unidades generadoras de efectivo utilizando la experiencia del pasado y las expectativas futuras.

Las correcciones valorativas por deterioro de los elementos del inmovilizado material, así como su reversión cuando las circunstancias que las motivaron dejan de existir, se reconocen como un gasto o un ingreso, respectivamente, en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada. La reversión del deterioro tiene como límite el valor contable del inmovilizado que estaría reconocido en la fecha de reversión si no se hubiese registrado el deterioro del valor.

Los Administradores de ENE consideran que al 31 de diciembre de 2021 el valor contable de los activos materiales no supera el valor recuperable de los mismos, por lo que no se requiere dotar provisión alguna por deterioro.

d) Arrendamientos y otras operaciones de carácter similar

La clasificación por parte del Grupo de un arrendamiento como financiero u operativo dependerá de si se han transferido sustancialmente o no los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato:

- Se clasificará como arrendamiento financiero, si de las condiciones económicas del acuerdo se deduce que se le han transferido sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato.
- En caso contrario se clasificará como arrendamiento operativo.

Arrendamientos financieros

Al inicio del contrato de arrendamiento financiero, el Grupo registra un activo de acuerdo con su naturaleza, según se trate de un elemento del inmovilizado material o intangible, y un pasivo financiero por el mismo importe, que será el menor entre el valor razonable del activo arrendado y el valor actual al inicio del arrendamiento de los pagos mínimos acordados. Para el cálculo del valor actual de los pagos mínimos por el arrendamiento se utiliza el tipo de interés implícito del contrato y si éste no se puede determinar, el tipo de interés del arrendatario para operaciones similares.

La carga financiera total se distribuye a lo largo del plazo del arrendamiento y se imputa a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias del ejercicio en que se devenga, aplicando el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas de carácter contingente se registran como gastos del ejercicio en que se incurre en ellas.

A los activos reconocidos en el balance como consecuencia de arrendamientos financieros, se les aplican los criterios de amortización, deterioro y baja que les corresponden según su naturaleza.

Arrendamientos operativos

Los gastos de arrendamientos operativos incurridos durante el ejercicio se cargan a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias.

e) Existencias

Las existencias de combustibles y manutención se presentan a su precio de coste, el cual no excede de su valor de mercado. El precio de coste de las existencias de combustible se determina aplicando el método FIFO. El precio de coste de las existencias de manutención se determina aplicando el método de coste medio ponderado.

f) Instrumentos financieros

El Grupo únicamente reconoce un instrumento financiero en su balance cuando se convierte en una parte obligada del contrato o negocio jurídico en cuestión, conforme a las disposiciones del mismo determinándose la clasificación de los mismos en el momento de su reconocimiento inicial y, cuando está permitido y es apropiado, se reevalúa dicha clasificación en cada cierre del balance, tomando en consideración los requisitos establecidos por la norma, y que viene derivado a un cambio en el criterio de valoración.

Atendiendo a su valoración, los instrumentos financieros se clasifican en algunas de las siguientes categorías:

Activos financieros

1.- Activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias.
2.- Activos financieros a coste amortizado.
3.- Activos financieros a valor razonable con cambios en el patrimonio neto.
4.- Activos financieros a coste.

Pasivos financieros

1.- Pasivos financieros a coste amortizado.
2.- Pasivos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias.

A 31 de diciembre de 2021 y de 2020 el Grupo ha clasificado sus instrumentos financieros de la siguiente forma:

Activos y pasivos financieros a coste amortizado

1) ACTIVOS FINANCIEROS A COSTE AMORTIZADO

En esta categoría el Grupo clasifica aquellas inversiones o activos financieros que mantiene con el objetivo de percibir los flujos de efectivo derivados de la ejecución del contrato, y que por las condiciones contractuales del citado activo dan lugar a flujos de efectivo únicamente por cobro de principal e intereses sobre el importe del principal pendiente. En concreto, se reconocen en esta categoría:

a) Créditos por operaciones comerciales (clientes y otros deudores, principalmente): activos financieros originados por la venta de bienes y la prestación de servicios por operaciones de tráfico.

b) Créditos por operaciones no comerciales: activos financieros que, no siendo instrumentos de patrimonio ni derivados con valoración favorable para el Grupo, no tienen origen comercial, cuyos cobros son de cuantía determinada o determinable, y que no se negocian en un mercado activo.

2) PASIVOS FINANCIEROS A COSTES AMORTIZADO

En esta categoría se clasifican, con carácter general, los pasivos financieros siguientes:

a) Débitos por operaciones comerciales (proveedores y otros acreedores, principalmente): pasivos financieros originados por la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico.

b) Débitos por operaciones no comerciales (deudas con entidades de crédito, otros instrumentos de deuda, como bonos, pagarés, etc. no convertibles, así como otros préstamos y créditos financieros de terceros): pasivos financieros que, no siendo instrumentos derivados con valoración desfavorable para el Grupo, no tienen origen comercial.

Inicialmente, los activos y pasivos financieros incluidos en esta categoría, se valoran por su valor razonable, que es el precio de la transacción, y que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de transacción que les son directamente atribuibles.

No obstante lo señalado en el párrafo anterior, los créditos y débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tienen un tipo de interés contractual, así como en su caso, los anticipos y créditos al personal, los dividendos a cobrar y los desembolsos exigidos sobre instrumentos de patrimonio, cuyo importe se espera recibir en el corto plazo, y los desembolsos exigidos por terceros sobre participaciones, cuyo importe se espera pagar en el corto plazo, se valoran por su valor nominal cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no resulta significativo.

En valoraciones posteriores, tanto activos como pasivos, se valoran por su coste amortizado. Los intereses devengados se contabilizan en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, aplicando el método del tipo de interés efectivo. No obstante lo anterior, los créditos y débitos con vencimiento no superior a un año que se valoraron inicialmente por su valor nominal, continúan valorándose por dicho importe, salvo, en el caso de créditos, que se hubieran deteriorado.

Al cierre del ejercicio, se efectúan las correcciones valorativas necesarias si existe evidencia objetiva de que el valor de un crédito, se ha deteriorado, es decir, si existe evidencia de una reducción o retraso en los flujos de efectivo estimados futuros correspondientes a dicho activo.

La pérdida por deterioro del valor de préstamos y cuentas a cobrar, corresponde a la diferencia entre su valor en libros y el valor actual de los flujos de efectivo futuros que se estima van a generar, descontados al tipo de interés efectivo calculado en el momento de su reconocimiento inicial.

La corrección valorativa por deterioro de deudores al 31 de diciembre de 2021, se ha estimado en función del análisis de cada uno de los saldos individualizados pendientes de cobro a dicha fecha.

Activos financieros a coste

En esta categoría el Grupo clasifica las inversiones en empresas de Grupo, asociadas y multigrupo, así como aquellas inversiones en instrumentos de patrimonio cuyo valor razonable no puede determinarse por refererncia a un valor cotizado en un mercado activo para un instrumento financiero identico, o no puede obtenerse una estimación fiable del mismo.

1) INVERSIONES EN EL PATRIMONIO DE EMPRESAS DEL GRUPO, MULTIGRUPO Y ASOCIADAS

Las inversiones financieras mantenidas en empresas del Grupo, multigrupo y asociadas corresponden a participaciones en sociedades que no han sido objeto de consolidación en estas Cuentas Anuales Consolidadas, debido a que son sociedades cuya importancia relativa no es relevante en la situación patrimonial del Grupo.

Se valoran inicialmente al coste, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de transacción que le son directamente atribuibles.

Posteriormente, se valoran por su coste, menos en su caso, el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro.

Al cierre del ejercicio, y cuando existe evidencia objetiva de que el valor en libros de una inversión no será recuperable, se efectúan las correcciones valorativas necesarias.

El importe de la corrección valorativa se determina como la diferencia entre el valor en libros y el importe recuperable, salvo mejor evidencia del importe recuperable de las inversiones, en la estimación del deterioro de esta clase de activos se toma en consideración la parte proporcional del patrimonio neto de la entidad participada, corregido por las plusvalías tácitas existentes en la fecha de la valoración, que corresponden a elementos identificables en el balance de la participada.

En la determinación del patrimonio neto de las sociedades participadas a los efectos de lo indicado en el párrafo anterior, se ha considerado en aquellos casos en los que la Sociedad participada participa a su vez en otra, aquél que se desprende de las Cuentas Anuales consolidadas elaboradas aplicando los criterios incluidos en el Código de Comercio Español y sus normas de desarrollo.

En la determinación del patrimonio neto de una empresa participada cuya moneda funcional es distinta del euro, se aplica el tipo de cambio de contado de cierre, tanto al patrimonio neto como a las plusvalías tácitas existentes a esa fecha.

Activos financieros a valor razonable con cambios en el patrimonio neto

En esta categoría se incluyen los activos financieros, que dando lugar a flujos de efectivo de cobros de principal e intereses únicamente en fechas determinadas sobre el importe del principal pendiente, no se mantienen para negociar y tampoco procede clasificarlos en la categoría de activos financieros a coste amortizado.
Asimismo en esta categoría se clasifican los instrumentos de patrimonio, que debiéndo haberse incluido en la categoría de activos financieros a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias, el Grupo ha ejercitado la opción irrevocable de clasificarlas en esta categoría.

Inicialmente se valoran por su valor razonable o precio de la transacción que equivaldrá al valor razonable de la contraprestación entregada, más los costes de transacción que les son directamente atribuibles, así como, en su caso, el importe satisfecho de los derechos preferentes de suscripción y similares.

Posteriormente, se valoran por su valor razonable, sin deducir los costes de transacción en que se pudiera incurrir en su enajenación. Los cambios en el valor razonable se registran directamente en el patrimonio neto, hasta que el activo financiero causa baja del balance o se deteriora, momento en que el importe así reconocido, se imputa a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada.

No obstante lo anterior, las correcciones valorativas por deterioro del valor y las pérdidas y ganancias que resultan por diferencias de cambio en activos financieros monetarios en moneda extranjera, se registran en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada.

También se registran en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada el importe de los intereses, calculados según el método del tipo de interés efectivo, y de los dividendos devengados.

Las inversiones en instrumentos de patrimonio cuyo valor razonable no se puede determinar con fiabilidad se valoran por su coste, menos, en su caso, el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro del valor.

Al cierre del ejercicio se efectúan las correcciones valorativas necesarias cuando existe evidencia objetiva de que el valor de un activo, o grupo de activos con similares características de riesgo valoradas colectivamente, se ha deteriorado ocasionándose:

a) En el caso de los instrumentos de deuda adquiridos, una reducción o retraso en los flujos de efectivo estimados futuros, bien por insolvencia del deudor o por otras causas; o

b) En el caso de inversiones en instrumentos de patrimonio, la falta de recuperabilidad del valor en libros del activo, evidenciada, por un descenso prolongado o significativo en su valor razonable. A tales efectos se consideran prolongados aquellos descensos que se producen durante un periodo superior a 18 meses, y significativos aquellos que comportan una caída de la cotización de más de un 40%.

La corrección valorativa por deterioro del valor de estos activos financieros es la diferencia entre su coste o coste amortizado menos, en su caso, cualquier corrección valorativa por deterioro previamente reconocida en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada y el valor razonable al cierre del ejercicio. En el momento en que existe una evidencia objetiva de deterioro en el valor de un activo, las pérdidas acumuladas reconocidas en el patrimonio neto por disminución del valor razonable, se reconocen en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada.

Si en ejercicios posteriores se incrementa el valor razonable, la corrección valorativa reconocida en ejercicios anteriores se revierte con abono a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada del ejercicio, excepto cuando se trate de un instrumento de patrimonio, en cuyo caso, la corrección valorativa reconocida en ejercicios anteriores no se revierte y se registra el incremento de valor razonable directamente contra el patrimonio neto.

En el caso de instrumentos de patrimonio que se valoren por su coste, por no poder determinarse con fiabilidad su valor razonable, la corrección valorativa por deterioro se calcula de acuerdo con lo dispuesto en el apartado relativo a las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas, y no se revierte la corrección valorativa reconocida en ejercicios anteriores.

Baja de activos financieros

Un activo financiero, o parte del mismo, se da de baja cuando expiran o se han cedido los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero, siendo necesario que se hayan transferido de manera sustancial los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad.

Baja de pasivos financieros

Un pasivo financiero se da de baja cuando se extingue la obligación correspondiente; es decir, cuando haya sido satisfecha, cancelada o haya expirado.

Intereses y dividendos recibidos de activos financieros

Los intereses y dividendos de activos financieros devengados con posterioridad al momento de la

adquisición se reconocen como ingresos en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidadas.

Los intereses se reconocen utilizando el método del tipo de interés efectivo y los dividendos cuando se declara el derecho del socio a recibirlo. A estos efectos, en la valoración inicial de los activos financieros se registran de forma independiente, atendiendo a su vencimiento, el importe de los intereses explícitos devengados y no vencidos en dicho momento así como el importe de los dividendos acordados por el órgano competente en el momento de la adquisición.

Fianzas entregadas y recibidas

En las fianzas entregadas o recibidas por arrendamientos operativos o por prestación de servicios, la diferencia entre su valor razonable y el importe desembolsado se considerará como un pago o cobro anticipado por el arrendamiento o préstación de servicio, que se imputará en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada durante el periodo de arrendamiento o durante el periodo en que se preste el servicio.

Las fianzas entregadas y recibidas a corto plazo se valoran por el importe desembolsado.

Efectivo y otros activos equivalentes

En esta categoría el Grupo clasifica el efectivo, entendiéndo este como caja, bancos, depósitos a la vista y otras inversiones a corto plazo con vencimiento inferior a 3 meses que son rápidamente realizables en efectivo y no tienen riesgos de cambio de valor.

g) Cobertura de los flujos de efectivo

Corresponde a las coberturas sobre la exposición a la variación de los flujos de efectivo que se atribuye a un riesgo concreto asociado a activos o pasivos reconocidos o a una transacción prevista altamente probable, siempre que pueda afectar a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada. La cobertura del riesgo de tipo de cambio de un compromiso en firme puede ser contabilizada como una cobertura de los flujos de efectivo.

La parte de la ganancia o la pérdida del instrumento de cobertura que se haya determinado como cobertura eficaz, se reconoce transitoriamente en el Patrimonio Neto Consolidado, imputándose a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada en el ejercicio o ejercicios en los que la operación cubierta prevista afecta al resultado consolidado, salvo que la cobertura corresponda a una transacción prevista que termine en el reconocimiento de un activo o pasivo no financiero, en cuyo caso los importes registrados en el patrimonio neto consolidado se incluirán en el coste del activo o pasivo cuando sea adquirido o asumido.

h) Transacciones en moneda extranjera

Partidas monetarias

Las transacciones en moneda extranjera se registran contablemente por su contravalor en dólares, utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas en que se realizan dichas transacciones. Los beneficios o pérdidas por las diferencias de cambio surgidas en la cancelación de los saldos provenientes de transacciones en moneda extranjera, se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias en el momento en que se producen.

Al cierre del ejercicio los saldos a cobrar y a pagar en moneda extranjera se valoran en dólares a los tipos de cambio vigentes al 31 de diciembre, reconociéndose como gastos las pérdidas netas de cambio no realizadas, determinadas para grupos de divisas de similar vencimiento y comportamiento en el mercado, y como ingresos los beneficios netos no realizados, determinados de igual modo. En los casos de coberturas de cambio, se considera únicamente la parte de riesgo no cubierto.

Partidas no monetarias

Se valorarán aplicando el tipo de cambio de la fecha de transacción.

i) Impuesto sobre Sociedades

Determinadas Sociedades del Grupo tributan en regímenes de tributación por tonelaje (tonnage-tax).

ENE tributa en el Régimen Especial de las entidades navieras en función del tonelaje del Impuesto sobre Sociedades español desde 2004. La autorización inicial fue renovada por diez años más desde el 1 de enero de 2014.

En cuanto a las actividades del Grupo no sujetas a estos regímenes de tonnage-tax, el gasto por impuesto sobre sociedades de cada ejercicio se calcula sobre el resultado económico de las actividades no sujetas al tonnage-tax, corregido por las diferencias de naturaleza permanente con los criterios fiscales y tomando en cuenta las bonificaciones y deducciones aplicables. El efecto impositivo de las diferencias temporales se incluye, en su caso, en las correspondientes partidas de impuesto sobre beneficios anticipado o diferido del balance de situación adjunto, clasificados en cuanto a plazo, según el periodo de reversión previsto.

j) Reconocimiento de ingresos y gastos

Por norma general, los ingresos y gastos se imputan en función del criterio de devengo, es decir, cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan, con independencia de cuándo se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Los ingresos por el desarrollo ordinario de la actividad del Grupo se reconocen cuando se produce la transferencia de control de los bienes o servicios comprometidos con los clientes, valorándose en ese momento el ingreso por el importe que refleje la contraprestación a la que espere tener derecho a cambio de dichos bienes o servicios. Para ello, el Grupo sigue un proceso que consta de las etapas siguientes:

a) Identificar el contrato (o contratos) con el cliente.
b) Identificar la obligación u obligaciones a cumplir en el contrato.
c) Determinar el precio de transacción, o contraprestación del contrato a la que el Grupo espera tener derecho a cambio de la transferencia de bienes o prestación de servicios comprometida por el cliente.
d) Asignar el precio de transacción a las obligaciones a cumplir.
e) Reconocer el ingreso por las actividades ordinarias cuando o a medida que el Grupo cumple una obligación comprometida mediante transferencia de un bien o la prestación del servicio; cumplimiento que tiene lugar cuando el cliente obtiene el control del bien o servicio.

En concreto, y tomando en consideración la actividad principal del Grupo, servicio de transporte marítimo, con carácter general, los ingresos derivados de dichas prestaciones de servicios se reconocen a lo largo del tiempo, ya que se entiende que el cliente recibe y consume de forma simultanéa los derechos y beneficios inherentes al servicio, a medida que el Grupo presta el mismo. En este sentido, si otra empresa asumiera el contrato dentro del periodo de prestación del servicio, esta no necesitaría realizar nuevamente de forma sustancial el trabajo ya completado hasta dicho momento.

Los ingresos procedentes de la venta de bienes y de la prestación de servicios se valoran por el valor razonable de la contrapartida, recibida o por recibir, derivada de los mismos, que, salvo evidencia en contrario, es el precio acordado para dichos bienes o servicios, deducido el importe de cualquier descuento, rebaja en el precio u otras partidas similares que el Grupo pueda conceder, así como los intereses incorporados al nominal de los créditos.

k) Provisiones y contingencias

Las obligaciones existentes al cierre del ejercicio, surgidas como consecuencia de sucesos pasados de los que pueden derivarse perjuicios patrimoniales para el Grupo, y cuyo importe y momento de cancelación son indeterminados, se registran en el balance de situación consolidado como provisiones y se valoran por el valor actual de la mejor estimación posible del importe necesario para cancelar o transferir a un tercero la obligación.

Los ajustes que surgen por la actualización de la provisión se registran como un gasto financiero conforme se van devengando. En el caso de provisiones con vencimiento inferior o igual a un año, y siempre que el efecto financiero no sea significativo, no se efectúa ningún tipo de descuento.

l) Transacciones entre partes vinculadas

Con carácter general, los elementos objeto de una transacción con partes vinculadas se contabilizan en el

momento inicial por su valor razonable. En su caso, si el precio acordado en una operación difiriere de su valor razonable, la diferencia se registrará atendiendo a la realidad económica de la operación. La valoración posterior se realiza de acuerdo con lo previsto en las correspondientes normas.

m) Activos no corrientes mantenidos para la venta

Se clasifican en este apartado aquellos activos no corrientes cuyo valor contable se recuperará fundamentalmente a través de su venta, en lugar de por su uso continuado, siempre que, además, se cumplan los siguientes requisitos:

a) El activo está disponible en sus condiciones actuales para su venta inmediata; y
b) Su venta es altamente probable, porque concurren las siguientes circunstancias:
b1) El Grupo esta comprometido por un plan para vender el activo y ha iniciado un programa para encontrar comprador y completar el plan.
b2) La venta del activo se negocia activamente a un precio adecuado en relación con su valor razonable actual.
b3) Se espera completar la venta dentro del año siguiente a la fecha de clasificación del activo como mantenido para la venta.
b4) Las acciones para completar el plan indican que es improbable que haya cambios significativos en el mismo o que vaya a ser retirado.

Los activos no corrientes mantenidos para la venta se valoran, en el momento de su clasificación en esta categoría, por el menor entre su valor contable y su valor razonable menos los costes estimados de venta. Mientras un activo se encuentra clasificado como no corriente mantenido para la venta, no se amortiza, dotándose, en su caso, las oportunas correcciones valorativas de forma que el valor contable no exceda el valor razonable menos los costes de venta.

Cuando un activo deja de cumplir los requisitos para ser clasificado como mantenido para la venta se reclasifica en la partida del balance que corresponde a su naturaleza y se valora por el menor importe, en la fecha en que procede la reclasificación, entre su valor contable anterior a su calificación como activo no corriente en venta, ajustado, si procede, por las amortizaciones y correcciones de valor que se hubiesen reconocido de no haberse clasificado como mantenido para la venta, y su importe recuperable, registrando cualquier diferencia en la partida de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada que corresponda a su naturaleza.

Las correcciones valorativas por deterioro de los activos no corrientes mantenidos para la venta, así como su reversión cuando las circunstancias que las motivaron hubieran dejado de existir, se reconocen en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada, salvo cuando procede registrarlas directamente en el patrimonio neto consolidado de acuerdo con los criterios aplicables con carácter general a los activos en sus normas específicas.

n) Estados de Flujos de Efectivo

En los estados de flujos de efectivo se utilizan las siguientes expresiones en el sentido que figura a continuación:

Efectivo o Equivalentes: el efectivo comprende tanto la caja como los depósitos bancarios a la vista. Los equivalentes al efectivo son instrumentos financieros, que forman parte de la gestión normal de la tesorería de la Sociedad, son convertibles en efectivo, tienen vencimientos iniciales no superiores a tres meses y están sujetos a un riesgo poco significativo de cambios de su valor.

Flujos de efectivo: entradas y salidas de efectivo o de otros medios equivalentes, entendiendo por éstos las inversiones a plazo no superior a tres meses de gran liquidez y bajo riesgo de alteraciones en su valor.
Actividades de explotación: son las actividades que constituyen la principal fuente de ingresos ordinarios de la Sociedad, así como otras actividades que no puedan ser clasificados como de inversión o financiación.

Actividades de inversión: las de adquisición, enajenación o disposición por otros medios de activos a largo plazo y otras inversiones no incluidas en el efectivo y sus equivalentes.

Actividades de financiación: actividades que producen cambios en el tamaño y composición del patrimonio neto y de los pasivos de carácter financiero.

4. Inmovilizado intangible

La composición y movimiento del inmovilizado intangible, es el que se muestra a continuación:

	Miles de dólares					Miles de euros
	Saldos a 31.12.20	**Altas**	**Bajas**	**Traspasos**	**Saldos a 31.12.21**	**Saldos a 31.12.21**
Coste						
Varadas	10.906	-	(533)	-	10.373	8.971
Contratos a l.p./proyectos	48.220	279	(61)	-	48.438	42.763
Patentes y desarrollos	-	138	-	-	138	122
Software	2.675	119	(1.414)	-	1.380	1.217
ISPS / ISM / TMSA, buques	1.916	-	(19)	-	1.897	1.675
	63.716	**535**	**(2.027)**	-	**62.224**	**54.747**
Amortización acumulada						
Varadas	(3.113)	(2.172)	-	-	(5.285)	(4.532)
Contratos a l.p./proyectos	(10.758)	(2.724)	-	-	(13.482)	(11.901)
Software	(2.383)	(105)	1.414	-	(1.073)	(947)
ISPS / ISM / TMSA, buques	(399)	(421)	19	-	(800)	(706)
	(16.653)	**(5.421)**	**1.433**	**-**	**(20.641)**	**(18.087)**
Valor Neto	**47.064**	**(4.886)**	**(594)**	**-**	**41.584**	**36.660**

	Miles de dólares					Miles de euros
	Saldos a 31.12.19	**Altas**	**Bajas**	**Traspasos**	**Saldos a 31.12.20**	**Saldos a 31.12.20**
Coste						
Varadas	12.442	2.647	(4.183)	-	10.906	9.103
Contratos a l.p./proyectos	43.730	4.540	-	(50)	48.220	39.297
Software	2.605	120	(50)	-	2.675	2.179
ISPS / ISM / TMSA, buques	1.876	39	-	-	1.916	1.561
	60.653	**7.346**	**(4.233)**	**(50)**	**63.716**	**52.140**
Amortización acumulada						
Varadas	(5.458)	(1.837)	4.183	-	(3.113)	(2.644)
Contratos a l.p./proyectos	(8.400)	(2.358)	-	-	(10.758)	(8.767)
Software	(2.087)	(171)	-	(125)	(2.383)	(1.943)
ISPS / ISM / TMSA, buques	(144)	(379)	-	125	(399)	(325)
	(16.090)	**(4.746)**	**4.183**	**-**	**(16.653)**	**(13.678)**
Valor Neto	**44.563**	**2.601**	**(50)**	**(50)**	**47.064**	**38.462**

En el apartado de Varadas dentro del inmovilizado inmaterial se recogen las varadas de los buques que mantiene el Grupo en arrendamiento operativo. Las altas del periodo corresponden a los costes incurridos por el Grupo en las varadas pasadas o en proceso del citado periodo.

Los Contratos a largo plazo ("l.p.") / Proyectos se corresponden, fundamentalmente, con los costes asumidos por el Grupo para la puesta en explotación de determinados buques que opera. Estos costes se recuperan a lo largo de la vida de los contratos a largo plazo firmados con los respectivos clientes.

En el apartado de Patentes y Desarrollos se recogen los trabajos realizados por el Grupo en un proyecto desarrollado por el cual se espera una rentabilidad económico-comercial en los próximos años.

5. Inmovilizado Material

El detalle y movimiento del inmovilizado material se muestra a continuación:

	Miles de dólares						Miles de euros
	Saldo a 31.12.20	Altas	Bajas	Traspa-sos	Otros	Saldo a 31.12.21	Saldo a 31.12.21
Coste							
Buques	765.586	4.622	-	11.959	-	782.167	689.418
Varadas	33.498	10.746	-	(2.464)	-	41.780	36.888
Inmovilizado en curso	22.166	44.147	-	(46.636)	-	19.677	17.372
Edificios y otras construcciones	10.954	54	-	-	-	11.008	9.720
Instalaciones, utillaje y mobiliario	2.457	37	(787)	-	-	1.707	1.507
Elementos de transporte	887	-	(127)	-	-	760	671
Equipos para procesos información	2.603	282	-	-	-	2.885	2.539
	838.150	**59.889**	**(914)**	**(37.141)**	-	**859.984**	**758.115**
Amortización acumulada							
Buques	(345.388)	(31.873)	-	24.667	-	(352.594)	(311.001)
Varadas	(10.266)	(7.459)	-	2.289	-	(15.436)	(13.629)
Edificios y otras construcciones	(5.352)	(435)	-	-	-	(5.787)	(5.110)
Instalaciones, utillaje y mobiliario	(1.654)	(14)	787	-	-	(880)	(777)
Elementos de transporte	(786)	(74)	127	-	-	(734)	(648)
Equipos para procesos información	(1.868)	(162)	-	-	-	(2.030)	(1.783)
	(365.313)	**(40.018)**	**914**	**26.956**	**-**	**(377.462)**	**(332.948)**
Valor Neto	**472.837**	**19.871**	**-**	**(10.185)**	**-**	**482.522**	**425.167**

	Miles de dólares						Miles de euros
	Saldo a 31.12.19	Altas	Bajas	Traspa-sos	Otros	Saldo a 31.12.20	Saldo a 31.12.20
Coste							
Buques	762.599	2.784	(33)	236	-	765.586	624.626
Varadas	29.885	13.796	(10.183)	-	-	33.498	27.299
Inmovilizado en curso	9.826	12.339	-	-	-	22.166	18.064
Edificios y otras construcciones	8.715	2.239	-	-	-	10.954	8.927
Instalaciones, utillaje y mobiliario	2.457	-	-	-	-	2.457	2.002
Elementos de transporte	1.028	-	(142)	-	-	887	722
Equipos para procesos información	1.817	786	-	-	-	2.603	2.117
	816.327	**31.945**	**(10.357)**	**236**	**-**	**838.150**	**683.758**
Amortización acumulada							
Buques	(313.891)	(31.497)	-	-	-	(345.388)	(282.387)
Varadas	(14.457)	(5.991)	10.183	-	-	(10.266)	(8.366)
Edificios y otras construcciones	(4.996)	(356)	-	-	-	(5.352)	(4.363)
Instalaciones, utillaje y mobiliario	(1.506)	(148)	-	-	-	(1.654)	(1.346)
Elementos de transporte	(852)	(75)	142	-	-	(786)	(640)
Equipos para procesos información	(1.773)	(95)	-	-	-	(1.868)	(1.520)
	(337.475)	**(38.163)**	**10.324**	**-**	**-**	**(365.313)**	**(298.621)**
Valor Neto	**478.852**	**(6.218)**	**(33)**	**236**	**-**	**472.837**	**385.137**

Buques

En Diciembre de 2021 el Grupo ha recibido un nuevo buque construido en un astillero chino y que operará en Brasil.

Inmovilizado en curso

A 31 de diciembre de 2021 el Grupo mantiene la construcción del buque en un astillero chino. Durante los ejercicios 2021 y 2020 el Grupo ha realizado los siguientes pagos de construcción (hitos) a astilleros por la construcción de determinados buques, así como otras inversiones armador:

			Miles de dólares			
			2021		2020	
Tipo de buque en construcción	Nº buques	Lugar construcción	Hitos a cuenta astillero	Inversiones extras armador	Hitos a cuenta astillero	Inversiones extras armador
Bulkcarrier	1	China	5.985	2.617	3.990	2.113
			5.985	2.617	3.990	2.113

Varadas

Las varadas pasadas por los buques en propiedad o en arrendamiento financiero se recogen en el correspondiente epígrafe del Inmovilizado material.

Edificio y construcciones

Las altas del ejercicio 2020 corresponden principalmente a la adquisición en dicho ejercicio de la sede del Grupo en Malta, así como las oficinas en caso de emergencia de la matriz en Madrid.

El Grupo tiene formalizadas pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a los que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones, entendiendo que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos. Asimismo, el Grupo ha obtenido, del astillero al que se ha realizado pagos a cuenta para la construcción de los buques que están registrados en inmovilizado en curso, una garantía bancaria de reembolso de los pagos de construcción (hitos) adelantados.

6. Arrendamientos y otras operaciones similares

Arrendamientos financieros

El Grupo opera tres buques adquiridos bajo arrendamiento financiero.

Los buques tomados en arrendamiento financiero, se registran en la fecha de inicio del arrendamiento por el valor resultante de sumar el importe de los pagos mínimos futuros acordados en los contratos de arrendamiento financiero más otras inversiones armador realizadas y necesarias para la puesta en funcionamiento de los mismos. Posteriormente se amortizan en función de su vida útil.

Los pagos mínimos futuros acordados a largo plazo tienen el siguiente vencimiento:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.21	**31.12.20**	**31.12.21**
Dos años	2.081	53.989	1.837
Tres años	2.191	2.081	1.934
Cuatro años	2.309	2.191	2.039
Cinco años	2.432	2.309	2.148
Resto	7.756	10.189	6.848
	16.770	**70.759**	**14.806**

A 31 de diciembre de 2021 los intereses devengados pendientes de pago a cuenta de los contratos de arrendamiento financiero ascienden a 1.059 miles de dólares (1.143 miles de dólares en el ejercicio anterior).

Arrendamientos operativos

El Grupo, en calidad de fletante a terceros de cuatro buques de transporte de GNL que tiene tomados en arrendamiento operativo, tiene firmados contratos independientes con dos clientes, con vencimientos en 2023, 2030 y 2037. El Grupo, como arrendatario de los buques, generará a lo largo de este tiempo gastos fijos anuales en la cuenta de resultados consolidada en concepto de gastos por arrendamiento de buques.

7. Activos financieros

La composición y movimiento durante los ejercicios 2021 y 2020 de los activos financieros, incluidos los saldos con administraciones públicas y el efectivo y otros activos equivalentes para su mejor comprensión, se muestra a continuación:

Miles de dólares

	Activos financieros a largo plazo				Activos financieros a corto plazo			
	Valores representativos de deuda		Créditos, derivados y otros		Valores representativos de deuda		Créditos, derivados y otros	
	31.12.21	**31.12.20**	**31.12.21**	**31.12.20**	**31.12.21**	**31.12.20**	**31.12.21**	**31.12.20**
Activos financieros a coste amortizado	-	-	30.930	32.841	37.938	48.491	166.123	186.264
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	-	-	-	-	-	-	92.497	84.029
	-	**-**	**30.930**	**32.841**	**37.938**	**48.491**	**258.620**	**270.293**

Miles de euros

	Activos financieros a largo plazo				Activos financieros a corto plazo			
	Valores representativos de deuda		Créditos, derivados y otros		Valores representativos de deuda		Créditos, derivados y otros	
	31.12.21	**31.12.20**	**31.12.21**	**31.12.20**	**31.12.21**	**31.12.20**	**31.12.21**	**31.12.20**
Activos financieros a coste amortizado	-	-	27.308	26.763	33.496	39.517	146.673	151.792
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	-	-	-	-	-	-	81.669	68.479
	-	**-**	**27.308**	**26.763**	**33.496**	**39.517**	**228.341**	**220.271**

a) Valores representativos de deuda

En este epígrafe se clasifican aquellas inversiones que mantiene el Grupo hasta su vencimiento.

b) Créditos, derivados y otros

Préstamos y Otras partidas a cobrar a largo plazo

La composición de préstamos y otras partidas a cobrar a largo plazo es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.21	31.12.20	31.12.21
Créditos a largo plazo	157	66	139
Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo	106	109	93
Otros activos financieros a largo plazo	30.667	32.667	27.076
	30.930	**32.841**	**27.308**

Préstamos y Otras partidas a cobrar a corto plazo

La composición de préstamos y otras partidas a cobrar a corto plazo, incluidos los saldos con administraciones públicas para su mejor comprensión, es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.21	31.12.20	31.12.21
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	162.879	183.153	143.810
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	79.941	96.724	70.582
Siniestros pendientes de liquidar	5.881	6.910	5.193
Adminsitraciones públicas deudoras	16.802	22.911	14.835
Otros deudores	60.255	56.608	53.201
Depósitos y fianzas constituidos a corto plazo	1.244	1.111	1.098
Otros activos financieros	2.000	2.000	1.765
	166.123	**186.264**	**146.673**

La composición del saldo de Otros deudores es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.21	31.12.20	31.12.21
Cargos a terceros	1.377	1.548	1.216
Cuentas corrientes de buques	336	319	296
Garantías de construcción de buques	67	69	60
Otros deudores varios	58.475	54.672	51.629
	60.255	**56.608**	**53.201**

CASTILLO DE SANTISTEBAN
L N G

8. Existencias

Las existencias recogen combustible y manutención, según el siguiente detalle:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.21	31.12.20	31.12.21
Combustibles	11.048	7.817	9.754
Manutención	358	413	316
	11.406	**8.230**	**10.071**

Los gastos por aprovisionamientos, incluidos combustibles y manutención, han sido los siguientes:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.21	31.12.20	31.12.21
Compras netas	59.325	47.985	50.204
Variación de existencias	(3.558)	2.933	(3.011)
	55.767	**50.918**	**47.193**

Por norma general, las compras de aprovisionamientos (combustibles, manutención, etc.) se realizan en la zona geográfica más cercana a la ubicación del buque para el que corresponda el aprovisionamiento atendiendo a las zonas geográficas en las que operan, a excepción de determinados aprovisionamientos (repuestos de motores, etc.) que se suelen adquirir en el lugar de origen del fabricante del material.

9. Periodificaciones a largo y corto plazo

El detalle de este epígrafe es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.21	31.12.20	31.12.21
Periodificaciones de activo a corto plazo:			
Seguros no devengados, pagados por anticipado	3.740	3.300	3.301
Otros gastos no devengados, pagados por anticipado	4	4	3
Total periodificaciones de activo	**3.744**	**3.304**	**3.305**
Periodificaciones de pasivo a corto plazo:			
Ingresos anticipados	(12.893)	(12.581)	(11.383)
Total periodificaciones de pasivo	**(12.893)**	**(12.581)**	**(11.383)**

10. Patrimonio Neto

A 31 de diciembre de 2021 el capital social de la Sociedad Dominante (ENE) asciende a 50.211 miles de euros y está representado por 11.650.000 acciones nominativas ordinarias de 4,31 euros de valor nominal cada una, encontrándose totalmente suscritas y desembolsadas. Todas las acciones gozan de iguales derechos políticos y económicos.

El detalle de las reservas del Grupo es el que se indica a continuación:

	Miles de euros	
	31.12.21	**31.12.20**
Reserva Legal	10.042	10.042
Reservas Voluntarias	123.123	123.123
Resultados de ejercicios anteriores	(35.476)	(22.743)
Reservas en sociedades consolidadas	188.227	167.937
	285.916	**278.359**

Las reservas en sociedades consolidadas corresponden a los resultados consolidados de ejercicios anteriores aportados por las sociedades dependientes de ENE.

Ajustes por cambio de valor

En este epígrafe se recogen ajustes por diferencias de conversión:

- Las diferencias de conversión negativas en el balance en dólares corresponden principalmente a la conversión del balance de Elcano Brasil, diferencia entre activos menos pasivos, convertidos a tipo de cambio de cierre. Su patrimonio se encuentra valorado a tipo de cambio histórico y las cuentas de pérdidas y ganancias a tipo de cambio medio.

- Las diferencias de conversión en el balance en euros corresponde a la diferencia de los activos y pasivos de las sociedades consolidadas en dólares, convertidos a tipo de cierre. Sus correspondientes patrimonios netos se encuentran valorados a tipos de cambio histórico y sus cuentas de pérdidas y ganancias valoradas al tipo de cambio medio.

11. Pasivos financieros

a) Obligaciones y otros valores negociables

El 8 de noviembre de 2016 ENE realizó una primera emisión de bonos en el Mercado Alternativo de Renta Fija (“MARF”) español por importe de 33.500 miles de euros a cinco años, que ha sido amortizada en su totalidad en el ejercicio 2021. El valor nominal de cada bono ascendía de 100.000 euros y devengaba un cupón anual del 5,5%, pagadero cada 8 de noviembre.

El 26 de julio de 2018 ENE realizó una segunda emisión de bonos en el MARF por importe de 50.000 miles de euros a cinco años. El valor nominal de cada bono es de 100.000 euros y devenga un cupón del 5,5%, pagadero cada 26 de julio.

El 16 de julio de 2021 ENE ha realizado una nueva emisión de bonos en el MARF por importe de 60.000 miles de euros a cinco años. El valor nominal de cada bono es de 100.000 euros y devenga un cupón anual del 4,875%, pagadero cada 16 de julio.

A 31 de diciembre de 2021 las emisiones de los bonos están valoradas en 124.586 miles de dólares (102.463 miles de dólares en el ejercicio anterior).

b) Deudas con entidades de crédito

El desglose de este epígrafe a 31 de diciembre de 2021 y de 2020 es el siguiente:

	Miles de dólares				Miles de euros	
	Saldo a 31.12.21		Saldo a 31.12.20		Saldo a 31.12.21	
	A largo plazo	A corto plazo	A largo plazo	A corto plazo	A largo plazo	A corto plazo
Préstamos	199.594	44.437	189.993	46.566	176.227	39.234
Gastos de formalización de deudas	(1.964)	-	(2.142)	-	(1.734)	-
Acreed. por arrend. Financiero	16.770	53.989	70.759	6.018	14.806	47.668
Pólizas de crédito	-	12.782	-	13.181	-	11.285
Intereses devengados	-	2.731	-	2.840	-	2.411
	214.400	**113.938**	**258.610**	**68.605**	**189.300**	**100.599**

Préstamos

El vencimiento de los nominales de los préstamos a largo plazo, se muestra a continuación:

Vencimiento de los nominales de los préstamos	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.21	31.12.20	31.12.21
A dos años	60.821	40.668	53.700
A tres años	21.451	46.709	18.940
A cuatro años	13.062	17.595	11.533
A cinco años	12.033	10.219	10.624
Resto	92.227	74.802	81.429
	199.594	**189.993**	**176.227**

La mayoría de los préstamos destinados a buques tienen garantía hipotecaria sobre los mismos.

Las entidades prestamistas del Grupo por préstamos concedidos a empresas del Grupo son designadas como beneficiarias en las pólizas de seguros de los buques asociados a los citados préstamos.

c) Deudas con empresas del grupo y asociadas

Desde febrero de 2016 ENE mantenía un préstamo a largo plazo concedido por su accionista mayoritario, GNT21, por importe de 10.000 miles de euros y vencimiento diciembre de 2021, que fue amortizado en la fecha de vencimiento.

Asimismo en febrero de 2018 GNT21 concedió a ENE un nuevo préstamo a largo plazo por importe de 5.000 miles de euros y vencimiento diciembre de 2021 que fue amortizado en su fecha de vencimiento.

Ambos préstamos liquidaban un tipo de interés fijo de mercado y se amortizaban en una única cuota en la fecha de vencimiento.

d) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

A 31 de diciembre de 2021 y 2020 su detalle, incluido los saldos con administraciones públicas para su mejor comprensión, es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.21	31.12.20	31.12.21
Proveedores	12.151	8.660	10.728
Acreedores	67.437	89.574	59.542
Remuneraciones pendientes de pago	4.252	4.451	3.755
Administraciones públicas acreedoras	11.932	17.115	10.535
Otros acreedores	154	107	135
	95.926	**119.907**	**84.695**

12. Información sobre la naturaleza y el nivel de riesgo procedente de instrumentos financieros

Las actividades del Grupo están expuestas a diferentes tipos de riesgos financieros, destacando fundamentalmente los riesgos de crédito, de liquidez y los riesgos de mercado (tipo de cambio, tipo de interés, y otros riesgos de precio).

a) Riesgo de crédito

Los principales activos financieros del Grupo son saldos de caja y efectivo, deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, e inversiones, que representan la exposición máxima del Grupo al riesgo de crédito en relación con los activos financieros.

El riesgo de crédito del Grupo es atribuible principalmente a sus deudas comerciales. Los importes se reflejan en el balance de situación netos de las provisiones para insolvencias estimadas por el Grupo en función de la experiencia de ejercicios anteriores y de su valoración del entorno económico actual.

El riesgo de crédito de inversiones en productos financieros se concentra principalmente en inversiones financieras temporales a corto plazo ("repos" de deuda soberana y/o depósitos con liquidez máxima en ambos casos) e instrumentos derivados para cobertura de riesgos de tipos de cambio, tipos de interés y precio de acciones. Las contrapartidas son siempre entidades de crédito con las que se sigue una política de diversificación, atendiendo a su calidad crediticia ("rating" de agencias internacionales), consistente en el establecimiento de límites máximos, con revisión periódica de los mismos. En el caso concreto, por ejemplo, de operaciones en países en los que por su condición económica y sociopolítica no es posible alcanzar altos niveles de calidad crediticia, se seleccionan principalmente sucursales y filiales de entidades extranjeras que cumplan o se acerquen, a los criterios de calidad establecidos, así como las entidades locales de mayor tamaño.

El Grupo no tiene una concentración significativa de riesgo de crédito, estando la exposición distribuida entre un gran número de contrapartes y clientes.

El Grupo dispone de una cartera de clientes con buena calidad crediticia. Adicionalmente se efectúan análisis de solvencia financiera de los clientes.

b) Riesgo de liquidez

El Grupo lleva a cabo una gestión prudente del riesgo de liquidez, fundamentada en el mantenimiento de suficiente efectivo o depósitos de liquidez inmediata. El Grupo presenta una liquidez suficiente para liquidar sus posiciones de mercado.

El Grupo no se encuentra expuesto significativamente al riesgo de liquidez, debido al mantenimiento de suficiente efectivo y disponibilidades de crédito para afrontar las salidas necesarias en sus operaciones habituales. En el caso de necesidad de financiación, el Grupo acude a emisiones de bonos, préstamos y pólizas de crédito, principalmente.

La situación general de los mercados financieros, especialmente el mercado bancario, es desfavorable para los demandantes de crédito. El Grupo presta una atención permanente a la evolución de los diferentes factores que pueden ayudar a solventar crisis de liquidez y, en especial, a las fuentes de financiación y sus características.

En especial, podemos resumir los puntos en los que se presta mayor atención:

- Liquidez de activos monetarios: la colocación de excedentes se realiza siempre a plazos muy cortos. Colocaciones a plazos superiores a tres meses, requieren de autorización explícita.
- Diversificación de vencimientos de líneas de crédito y control de financiaciones y refinanciaciones.
- Control de la vida remanente de líneas de financiación.
- Diversificación de las fuentes de financiación: a nivel corporativo, la financiación bancaria, y, en mayor medida, las emisiones de bonos en el Mercado Alternativo de Renta Fija (MARF) son fundamentales debido a la facilidad de acceso a estos mercados y a su coste, en muchas ocasiones, sin competencia con otras fuentes alternativas.

No se excluye la utilización de otras fuentes en el futuro.

c) Riesgo de tipo de cambio

El Grupo por operar en el mercado internacional está expuesto al riesgo de tipo de cambio por operaciones de divisa. No obstante, el Grupo tiene como moneda funcional el Dólar, la moneda principal de operación en el transporte marítimo de mercancías internacional, siendo una cobertura natural.

Cobertura de riesgos en flujos provenientes de inversiones en entidades extranjeras consolidadas:

Con el objetivo de mitigar el riesgo de tipo de cambio, el Grupo, cuando lo requiere y se estima necesario, contrata swaps de divisa y seguros de cambio. Adicionalmente, el Grupo también trata de que se produzca un equilibrio entre los cobros y pagos de efectivo de sus activos y pasivos denominados en moneda extranjera.

c) Riesgo de tipo de interés

Las variaciones de los tipos de interés modifican el valor razonable de aquellos activos y pasivos que

devengan un tipo de interés fijo así como los flujos futuros de los activos y pasivos referenciados a un tipo de interés variable.

El objetivo de la gestión del riesgo de tipos de interés es alcanzar un equilibrio en la estructura de la deuda que permita minimizar el coste de la deuda en el horizonte plurianual con una volatilidad reducida en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada.

Dependiendo de las estimaciones del Grupo y de los objetivos de la estructura de la deuda, pueden realizarse operaciones de cobertura mediante la contratación de derivados que mitiguen estos riesgos.
Los tipos de interés de referencia de la deuda contratada por el Grupo son, fundamentalmente, el Euríbor y el Líbor, hasta el momento.

A 31 de diciembre de 2021 y 2020, el Grupo mantiene diversas operaciones de cobertura de tipo de interés cerradas, cuya valoración a cierre de cada ejercicio se registra en el balance del Grupo en el apartado de Derivados por importe de 2.897 miles de dólares (2.558 miles de euros), reconociéndose sus variaciones en el ejercicio en el Patrimonio Neto del Grupo como Ajustes por cambio de valor.

13. Información sobre el periodo medio de pago a proveedores. Disposición adicional tercera. “Deber de información” de la Ley 15/2010, de 5 de julio

Conforme a lo indicado en la disposición adicional tercera “Deber de información” de la Ley 15/2010, de 5 de julio, que modifica la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, y Resolución de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las Cuentas Anuales en relación con dicha Ley, se informa como sigue:

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2020
	Nº días	Nº días
Periodo medio de pago a proveedores	25,29	13,61
Ratio de operaciones pagadas	25,81	13,27
Ratio de operaciones pendientes de pago	12,84	20,61

	2021	2020
	Importe (Miles euros)	Importe (Miles euros)
Total de pagos realizados	43.060	44.260
Total de pagos pendientes	1.796	2.166

14. Importe neto de la cifra de negocios

Los ingresos ordinarios del Grupo provienen de la prestación de servicios de transporte marítimo internacional de materias primas en buques de su propiedad o tomados de terceros. Los buques del Grupo operan fundamentalmente mediante contratos de largo plazo de fletamento por volumen y viajes consecutivos y con clientes de los sectores de la energía y materias primas de todo el mundo (principalmente, compañías petroquímicas, energéticas, mineras y siderúrgicas). Durante el ejercicio 2021 ha prestado sus servicios de transporte con los buques de su flota, así como otros buques tomados en el mercado a corto plazo. Entre sus clientes se encuentran empresas públicas o participadas por organismos públicos.

Por otro lado, el Grupo también presta servicios de transporte a corto plazo a través de fletamentos por viaje, por tiempo o por viaje redondo ("trip charter"), así como otro tipo servicios de transporte marítimo de periodos de corto y medio plazo. El coste de los buques tomados de terceros para la prestación de estos servicios de transporte se registran en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias en el apartado de Otros gastos de explotación.

Los ingresos netos generalmente están denominados en dólares, aunque para determinadas operaciones y clientes se denominan en euros. La distribución de los ingresos netos por monedas de cierre de operación es como sigue:

	Miles de dólares	
	2021	**2020**
Dólares	877.596	1.095.783
Euros	29.936	29.917
	907.532	**1.125.700**

15. Gastos de personal

La composición de este epígrafe es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	2021	**2020**	**2021**
Sueldos, salarios y asimilados	29.164	24.971	24.679
Seguridad social y otras cargas sociales	11.762	10.667	9.954
Provisiones	87	(406)	74
	41.013	**35.232**	**34.707**

Asimismo a 31 de diciembre de 2021 la plantilla estaba formada por 593 personas (506 hombres y 87 mujeres). Al cierre del ejercicio anterior la plantilla estaba formada por 570 personas (474 hombres y 96 mujeres).

16. Remuneración de los auditores

Los ingresos ordinarios del Grupo provienen de la prestación de servicios de transporte marítimo El importe de los honorarios devengados por los servicios de auditoría de las Cuentas Anuales Consolidadas, así como de las individuales de la matriz y sus filiales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021, ha ascendido a un total de 236 miles de dólares. Adicionalmente durante el ejercicio 2021 el Grupo ha pagado 27 miles de dólares por otros servicios prestados.

17. Información sobre medio ambiente

Todos los buques del Grupo cumplen con la normativa de seguridad medioambiental que les resulta de aplicación atendiendo a sus características y a la operativa realizada.

18. Situación Fiscal

Las sociedades del Grupo tienen obligación de presentar anualmente una declaración a efectos del Impuesto sobre Sociedades o sobre Beneficios, que lo hace cada entidad determinando los beneficios conforme a la legislación fiscal de su país de residencia.

Activos por impuesto diferido

A 31 de diciembre de 2021 y de 2020 el Grupo mantiene Activos por impuesto diferido a largo plazo según el siguiente detalle:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.21	**31.12.20**	**31.12.21**
Activo por impuestos diferidos	3.400	1.798	3.002
Crédito por pérdidas a compensar	16.347	18.762	14.434
	19.747	**20.560**	**17.436**

Los créditos por pérdidas a compensar que mantiene el Grupo se esperan recuperar en los próximos ejercicios dentro de los plazos establecidos por las normativa fiscal del país de origen.

Administraciones públicas deudoras

Dentro de la partida de Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar del activo del Balance se recogen los saldos a corto plazo con Administraciones públicas deudoras. Su composición a 31 de diciembre de 2021 y 2020 es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.21	31.12.20	31.12.21
Administraciones públicas deudoras			
Por Retenciones	1.898	539	1.676
Por Activos por diferencias temporarias deducibles	1.893	7.791	1.671
Por Impuesto sobre sociedades	2.263	2.261	1.998
Por IVA	702	1.240	620
Por Otros impuestos	605	347	534
Por AFRMM a cobrar	9.441	10.733	8.336
	16.802	**22.911**	**14.835**

Administraciones públicas acreedoras a largo y corto plazo

Dentro de la partida de Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar del pasivo del Balance se recogen los saldos a corto plazo con Administraciones públicas acreedoras. Su composición a 31 de diciembre de 2021 y 2020 es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.21	31.12.20	31.12.21
Administraciones públicas acreedoras a largo plazo:			
Por Aplazamiento de impuestos	2.042	2.573	1.803
Administraciones públicas acreedoras a corto plazo:			
Por Seguridad Social	1.014	1.006	895
Por Retenciones	1.028	729	908
Por Impuesto sobre beneficios	5.346	5.988	4.720
Por IVA	14	216	12
Por Otros impuestos	3.904	8.515	3.447
Por Aplazamiento de impuestos	626	660	553
	11.932	**17.115**	**10.535**

De acuerdo con la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse como definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales locales de cada país, o haya transcurrido el plazo de prescripción establecido por las mismas.

A fecha de formulación de estas Cuentas Anuales Consolidadas los Administradores de la Sociedad Dominante y sus asesores fiscales estiman que cualquier pasivo fiscal que pudiera ponerse de manifiesto, como consecuencia las actuaciones inspectoras anteriores, no tendrá un efecto significativo en las Cuentas Anuales Consolidadas tomadas en su conjunto,teniendo en cuenta que consideran que es posible la desestimación de las propuestas de liquidación.

19. Hechos Posteriores

A mediados de febrero de 2022 le ha sido entregado al Grupo el buque que mantenía en construcción en un astillero chino.

La continuidad de crisis de la pandemia del SARS-CoV-2 (COVID-19) originada en China a finales del 2019, continúa teniendo consecuencias impredecibles a nivel global y por tanto del Grupo. Los hechos acaecidos por esta circuntancia con posterioridad al cierre del ejercicio 2021, no tienen efecto significativo en la estructura, ni en los valores de los estados financieros cerrados a 31 de diciembre de 2021, ni en el principio de empresa en funcionamiento. El Grupo mantiene activado un importante plan de contingencias tanto para sus oficinas como en la flota de buques que opera para afrontar esta crisis y minimizar los posibles efectos que de ella se deriven.

No hay hechos posteriores adicionales a destacar.

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020

(Expresados en miles de euros)

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	2021	2020
Resultado del ejercicio antes de impuestos	**1**	**11.179**
Ajustes del resultado:	**60.401**	**55.028**
Amortización del inmovilizado	38.517	37.614
Correcciones por deterioro	4.411	-
Provisiones	143	(225)
Resultado por bajas y enajenaciones de inmovilizado	-	(8)
Ingresos financieros	(1.729)	(2.569)
Gastos financieros	19.059	20.125
Otros ingresos/gastos	-	91
Cambios en el capital corriente	**5.912**	**8.809**
Existencias	(3.176)	1.351
Deudores y otras cuentas a cobrar	18.609	33.988
Otros activos corrientes	10.510	(9.590)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(19.903)	(18.166)
Otros activos y pasivos no corrientes	(128)	1.226
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	**(17.084)**	**(23.228)**
Pagos de intereses	(17.976)	(19.744)
Cobros de intereses	1.729	2.569
Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	(837)	(6.053)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	**49.230**	**51.788**
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN		
Pagos por inversiones	**(51.250)**	**(34.500)**
Inmovilizado intangible	(453)	(6.443)
Inmovilizado material	(50.681)	(28.016)
Otros activos financieros	(116)	(41)
Cobros por desinversiones	**33**	**27**
Inmovilizado material	-	8
Otros activos financieros	33	19
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	**(51.217)**	**(34.473)**
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN		
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	**16.828**	**(6.415)**
Emisión:	110.516	40.914
Obligaciones y otros valores negociables	60.000	-
Deudas con entidades de crédito	50.516	40.914
Devolución y amortización de:	(93.688)	(47.329)
Obligaciones y otros valores negociables	(33.500)	-
Deudas con entidades de crédito	(45.188)	(47.329)
Deudas con empresas del grupo y asociadas	(15.000)	
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio	**-**	**(466)**
Dividendos	-	(466)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	**16.828**	**(6.881)**
EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO	**(1.651)**	**(22.466)**
AUMENTO / DISMINUCIÓN DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	**13.190**	**(12.032)**
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	**68.478**	**80.510**
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	**81.668**	**68.478**

A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020

(Expresados en miles de euros)

	2021	2020
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias	**(426)**	**7.557**
Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto	**28.051**	**(52.709)**
Por valoración instrumentos financieros:		
Por coberturas de flujos de efectivo	(182)	(171)
Por Subvenciones, donaciones y legados recibidos		
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	28.233	(52.538)
Efecto impositivo		
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	**-**	**-**
Por valoración de instrumentos financieros:		
Por coberturas de flujos de efectivo:		
Por Subvenciones, donaciones y legados recibidos		
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes		
Efecto impositivo		
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	**-**	**-**
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	**27.625**	**(45.152)**

B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020

(Expresados en miles de euros)

	Capital Escriturado	Reservas	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambio de valor	TOTAL
SALDO, FINAL DEL AÑO 2019	**50.211**	**260.395**	**18.429**	**2.262**	**331.297**
Ajustes por cambios de criterio 2019					-
Ajustes por errores 2019					-
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2020	**50.211**	**260.395**	**18.429**	**2.262**	**331.297**
Total ingresos y gastos reconocidos			**7.557**	**(52.709)**	**(45.152)**
Operaciones con socios o propietarios	**-**	**-**	**(466)**	**-**	**(466)**
Distribución de dividendos			(466)		(466)
Otras variaciones del patrimonio neto		**17.964**	**(17.963)**		**1**
SALDO, FINAL DEL AÑO 2020	**50.211**	**278.359**	**7.557**	**(50.447)**	**285.680**
Ajustes por cambios de criterio 2020					-
Ajustes por errores 2020					-
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2021	**50.211**	**278.359**	**7.557**	**(50.447)**	**285.680**
Total ingresos y gastos reconocidos			**(426)**	**28.051**	**27.625**
Operaciones con socios o propietarios	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Otras variaciones del patrimonio neto		**7.557**	**(7.557)**		**-**
SALDO, FINAL DEL AÑO 2021	**50.211**	**285.916**	**(426)**	**(22.396)**	**313.305**

BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2021 Y DE 2020

(Expresados en miles de dólares de EE.UU.)

ACTIVO	2021	2020
Activo no corriente	**574.783**	**573.302**
Inmovilizado intangible	41.584	47.064
Inmovilizado material	482.522	472.837
Inversiones financieras a largo plazo	30.930	32.841
Activos por impuesto diferido	19.747	20.560
Activo corriente	**353.862**	**367.397**
Activos no corrientes mantenidos para la venta	42.154	37.079
Existencias	11.406	8.230
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	162.879	183.153
Inversiones financieras a corto plazo	41.182	51.602
Efectivos y otros activos líquidos equivalentes	92.497	84.029
Periodificaciones a corto plazo	3.744	3.304
TOTAL ACTIVO	**928.645**	**940.699**

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	2021	2020
Patrimonio Neto	**355.890**	**350.660**
Fondos Propios	**425.569**	**416.021**
Capital suscrito	65.688	65.688
Reservas de la sociedad dominante	113.874	139.217
Reservas en sociedades consolidadas por integración global	236.459	213.697
Beneficios/(Pérdidas) del ejercicio atribuido a sociedad dominante	9.548	(2.581)
Ajustes por cambio de valor	**(69.679)**	**(65.361)**
Operaciones de cobertura	(2.897)	(2.916)
Diferencias de conversión	(66.782)	(62.445)
Pasivo no corriente	**347.125**	**327.558**
Provisiones a largo plazo	**1.049**	**945**
Deudas a largo plazo	**343.042**	**324.040**
Obligaciones y otros valores negociables	124.586	61.355
Deudas con entidades de crédito	197.630	187.851
Acreedores por arrendamiento financiero	16.770	70.759
Derivados	2.897	2.916
Otros pasivos financieros	1.159	1.159
Pasivos por impuesto diferido	**992**	**-**
Otros acreedores a largo plazo	**2.042**	**2.573**
Pasivo corriente	**225.630**	**262.481**
Deudas a corto plazo	**116.811**	**111.496**
Obligaciones y otros valores negociables	2.873	42.891
Deudas con entidades de crédito	59.949	62.587
Acreedores por arrendamiento financiero	53.989	6.018
Deudas con empresas del grupo y asociadas	**-**	**18.497**
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	**95.926**	**119.907**
Periodificaciones a corto plazo	**12.893**	**12.581**
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	**928.645**	**940.699**

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020

(Expresados en miles de dólares de EE.UU.)

	2021	2020
Importe neto de la cifra de negocios	**907.532**	**1.125.700**
Prestaciones de servicios	907.532	1.125.700
Trabajos realizados por el grupo para su activo	**397**	**541**
Aprovisionamientos	**(55.767)**	**(50.918)**
Consumos de mercaderías	(55.767)	(50.918)
Otros ingresos de explotación	**8.961**	**9.295**
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	8.961	9.295
Gastos de personal	**(41.013)**	**(35.232)**
Sueldos, salarios y asimilados	(29.164)	(24.971)
Cargas sociales	(11.762)	(10.667)
Provisiones	(87)	406
Otros gastos de explotación	**(746.143)**	**(969.165)**
Servicios exteriores	(733.903)	(962.346)
Tributos	(4.644)	(5.458)
Otros gastos de gestión corriente	(7.566)	(7.229)
Otros resultados	(30)	5.868
Amortización del inmovilizado	**(45.515)**	**(42.888)**
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	**(5.212)**	**-**
Resultado de explotación	**23.240**	**37.333**
Ingresos financieros	**2.044**	**2.929**
De valores, negoc. y de otros instrumentos financieros	2.044	2.929
Gastos financieros	**(22.523)**	**(22.946)**
Por deudas con empresas del grupo y asociadas	(743)	(697)
Por deudas con terceros	(21.780)	(22.249)
Diferencias de cambio	**7.291**	**(15.767)**
Resultado Financiero	**(13.188)**	**(35.784)**
Resultado antes de impuestos	**10.052**	**1.549**
Impuesto sobre sociedades	**(504)**	**(4.130)**
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS = RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	**9.548**	**(2.581)**

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020

(Expresados en miles de dólares de EE.UU.)

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	2021	2020
Resultado del ejercicio antes de impuestos	**10.052**	**1.549**
Ajustes del resultado:	**59.280**	**58.695**
Amortización del inmovilizado	45.515	42.888
Correcciones por deterioro	5.212	-
Provisiones	169	(257)
Resultado por bajas y enajenaciones de inmovilizado	-	(9)
Ingresos financieros	(2.044)	(2.929)
Gastos financieros	22.523	22.947
Diferencias de cambio	(12.095)	(4.049)
Otros ingresos/gastos	-	104
Cambios en el capital corriente	**7.587**	**6.969**
Existencias	(3.176)	822
Deudores y otras cuentas a cobrar	21.990	38.754
Otros activos corrientes	12.420	(13.134)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(23.519)	(20.713)
Otros activos y pasivos no corrientes	(128)	1.240
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	**(20.186)**	**(26.485)**
Pagos de intereses	(21.241)	(22.512)
Cobros de intereses	2.044	2.929
Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	(989)	(6.902)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	**56.733**	**40.728**
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN		
Pagos por inversiones	**(60.561)**	**(39.338)**
Inmovilizado intangible	(535)	(7.346)
Inmovilizado material	(59.889)	(31.945)
Otros activos financieros	(137)	(47)
Cobros por desinversiones	**39**	**31**
Inmovilizado material	-	9
Otros activos financieros	39	22
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	**(60.522)**	**(39.307)**
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN		
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	**12.257**	**(7.315)**
Emisión:	125.170	46.651
Obligaciones y otros valores negociables	67.956	-
Deudas con entidades de crédito	57.214	46.651
Devolución y amortización de:	**(112.913)**	**(53.966)**
Obligaciones y otros valores negociables	(41.108)	-
Deudas con entidades de crédito	(53.398)	(53.966)
Deudas con empresas del grupo y asociadas	**(18.407)**	**-**
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio	**-**	**(522)**
Dividendos	-	(522)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	**12.257**	**(7.837)**
EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO	**-**	**-**
AUMENTO / DISMINUCIÓN DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	**8.468**	**(6.416)**
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	**84.029**	**90.445**
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	**92.497**	**84.029**

A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020

(Expresados en miles de dólares de EE.UU.)

	2021	2020
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias	**9.548**	**(2.581)**
Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto	**(4.318)**	**(19.657)**
Por valoración instrumentos financieros:		
Por coberturas de flujos de efectivo	19	(439)
Por Subvenciones, donaciones y legados recibidos		
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	(4.337)	(19.218)
Efecto impositivo		
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	**-**	**-**
Por valoración de instrumentos financieros:		
Por coberturas de flujos de efectivo:		
Por Subvenciones, donaciones y legados recibidos		
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes		
Efecto impositivo		
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	**-**	**-**
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	**5.230**	**(22.238)**

B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2021 Y 2020

(Expresados en miles de dólares de EE.UU.)

	Capital Escriturado	Reservas	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambio de valor	TOTAL
SALDO, FINAL DEL AÑO 2019	**65.688**	**331.540**	**21.896**	**(45.704)**	**373.420**
Ajustes por cambios de criterio 2019					-
Ajustes por errores 2019					-
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2020	**65.688**	**331.540**	**21.896**	**(45.704)**	**373.420**
Total ingresos y gastos reconocidos			**(2.581)**	**(19.657)**	**(22.238)**
Operaciones con socios o propietarios	**-**	**-**	**(522)**	**-**	**(522)**
Distribución de dividendos			(522)		(522)
Otras variaciones del patrimonio neto		**21.374**	**(21.374)**		**-**
SALDO, FINAL DEL AÑO 2020	**65.688**	**352.914**	**(2.581)**	**(65.361)**	**350.660**
Ajustes por cambios de criterio 2020					**-**
Ajustes por errores 2020					**-**
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2021	**65.688**	**352.914**	**(2.581)**	**(65.361)**	**350.660**
Total ingresos y gastos reconocidos			**9.548**	**(4.318)**	**5.230**
Operaciones con socios o propietarios	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Otras variaciones del patrimonio neto		**(2.581)**	**2.581**		**-**
SALDO, FINAL DEL AÑO 2021	**65.688**	**350.333**	**9.548**	**(69.679)**	**355.890**

MOORE

Moore Ibérica de Auditoría, S.L.P.

NIF: B79441994
Paseo de la Castellana 143, 7ª planta
28046 Madrid
Tel. 34913104046
auditores@moore.es
www.moore.es

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE

A los accionistas de **EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.**:

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas adjuntas de EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A. (en adelante la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el balance consolidado a 31 de diciembre de 2021, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del GRUPO EMPRESA NAVIERA ELCANO a 31 de diciembre de 2021, así como de sus resultados consolidados y flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifica en la nota 2 de la memoria adjunta) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas de nuestro informe.

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión de auditoría.

Aspectos más relevantes de la auditoría

Los aspectos más relevantes de la auditoría son aquellos que, según nuestro juicio profesional, han sido considerados como los riesgos de incorreción material más significativos de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual. Estos riesgos han sido tratados en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esos riesgos.

Registro [illegible]
Informe de transparencia en www.msmadrid.com
[illegible] MOORE GLOBAL NETWORK LIMITED
Firmas Miembros en las principales ciudades del mundo

MOORE

Valoración de buques.	
Descripción:	**Procedimientos aplicados en la auditoría:**
Como se recoge en el epígrafe "inmovilizado material" de la memoria consolidada, el valor contable de las inversiones en buques del Grupo asciende a 378 millones de euros, lo que supone un 46% de su activo total. Dada la relevancia de estas inversiones y de las necesarias estimaciones para el cálculo del valor posterior del activo, hemos identificado esta cuestión como un aspecto relevante de la auditoria	Nuestros procedimientos de auditoria incluyeron: - Obtención de los cálculos de deterioro realizados por la Dirección del Grupo al cierre del ejercicio, la evaluación de la razonabilidad de la metodología empleada y de los cálculos realizados en los mismos, así como la consistencia con la empleada en el ejercicio anterior, con el fin de obtener una seguridad adecuada de la razonabilidad de las estimaciones realizadas.

Activos no corrientes mantenidos para la venta	
Descripción:	**Procedimientos aplicados en la auditoría:**
El epígrafe "Activos no corrientes mantenidos para la venta", recoge la participación en una compañía del grupo por importe de 32,7 millones de euros así como la inversión en un buque puesto para la venta por importe de 4,5 millones de euros. Dadas las incertidumbres inherentes a la resolución final de la desinversión en la compañía del grupo y a las necesarias estimaciones para el cálculo del valor de dicho activo, hemos identificado esta cuestión como un aspecto relevante de la auditoria	Nuestros procedimientos de auditoria incluyeron: - Revisión de los planes de la Dirección del Grupo en relación con este activo, de las valoraciones del mismo realizadas por terceros, así como de las acciones realizadas para su venta.

Otra información: Informe de gestión consolidado

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2021, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante y no forma parte integrante de las cuentas anuales.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre el informe de gestión consolidado. Nuestra responsabilidad sobre la información contenida en el informe de gestión consolidado se encuentra definida en la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, que establece dos niveles diferenciados sobre la misma:

MOORE

a) Un nivel específico que resulta de aplicación al estado de la información no financiera (EINF), que consiste en comprobar únicamente que la citada información se ha facilitado en el informe de gestión consolidado, o en su caso, que se ha incorporado en éste la referencia correspondiente al informe separado sobre la información no financiera en la forma prevista en la normativa, y en caso contrario, a informar sobre ello.

b) Un nivel general aplicable al resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado, que consiste en evaluar e informar sobre la concordancia de la citada información con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento de la entidad obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión consolidado son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en el informe de gestión consolidado y que el resto de la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2021 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los administradores en relación con las cuentas anuales consolidadas

Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados consolidados del GRUPO EMPRESA NAVIERA ELCANO, de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas, los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la valoración de la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los administradores tienen intención de liquidar las sociedades que forman el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales consolidadas.

MOORE

En el Anexo **1** de este informe de auditoría se incluye una descripción más detallada de nuestras responsabilidades en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas. Esta descripción, que se encuentra al final de este informe, es parte integrante del mismo.

MOORE IBERICA DE AUDITORIA, S.L.P.
(Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el Nº S-359)

MOORE IBERICA DE AUDITORIA, S.L.P.
R.O.A.C. nº S0359

Francisco Martínez Casado Miembro de:
(Inscrito en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el nº 15.991)

AUDITORES
INSTITUTO DE CENSORES JURADOS DE CUENTAS DE ESPAÑA

MOORE IBERICA DE AUDITORÍA, S.L.P. .

2022 Núm. 01/22/05178
96,00 EUR

SELLO CORPORATIVO:
Informe de auditoría de cuentas sujeto a la normativa de auditoría de cuentas española o internacional

Madrid, 21 de marzo de 2022

MOORE

Anexo 1 a nuestro informe de auditoría

Adicionalmente a lo incluido en nuestro informe de auditoría, en este anexo incluimos nuestras responsabilidades respecto a la auditoría de las cuentas anuales

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de auditoría de cuentas vigente en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.

- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad.

- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores.

- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores de la Sociedad dominante, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.

- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

Nos comunicamos con los administradores de la Sociedad dominante en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

Entre los riesgos significativos que han sido objeto de comunicación a los administradores de la Sociedad dominante, determinamos los que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales del periodo actual y que son, en consecuencia, los riesgos considerados más significativos.

Describimos esos riesgos en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.