Informe Anual 2024

Informe Anual 2024

EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.

LRQA CERTIFIED
UKAS MANAGEMENT SYSTEMS

Informe anual
2024

EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.

ENE

Indice

La empresa	6
Consejo de Administración	7
Carta a los accionistas	9
Flota Grupo Elcano	11
Informe de gestión	13
Información no financiera	25
Cuentas anuales consolidadas	63
Informe de auditoría	113

La Empresa

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 constituida 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 español hasta el año 1997 en el que fue íntegramente privatizada.

Desde entonces, la compañía ha emprendido un ambicioso programa de diversificación, expansión y crecimiento que, además de haber supuesto la consolidación de la empresa, la ha llevado a duplicar su flota y a implantarse con éxito en diferentes países, con especial atención en Brasil y Argentina.

A lo largo de su trayectoria de más de 80 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.

En la actualidad Elcano es la cabecera de un grupo marítimo internacional con filiales en Portugal, Malta, Brasil y Argentina. Gestiona una flota propia de 21 buques, con un tonelaje total de más de 1,3 millones de tpm, que Elcano ha renovado e incrementado de forma muy importante desde su privatización en 1997. Esta flota, que es totalmente gestionada por las empresas del grupo Elcano, está integrada por buques metaneros, petroleros, transporte de productos petrolíferos y químicos, LPG y graneleros.

La actividad de Elcano está centrada en realizar transporte marítimo internacional de materias primas y de productos energéticos y químicos, para satisfacer las necesidades logísticas de nuestros clientes con el máximo nivel de calidad y flexibilidad de servicio.

Consejo de Administración

Presidenta

Dª. Mª del Rosario Martín Alonso

Vicepresidente y Consejero Delegado

D. Juan M. Cordeiro Rodríguez

Vocales

D. Julio César Silveira Martín

D. José Bernardo Silveira Martín

Torre de Hércules Inversiones Corporativas S.L.U
(representada por D. Javier Carral Martínez)

D. Juan Manuel Arana Arechabala

Secretario (no Consejero)

D. Jesús Rayón Gutiérrez

Vicesecretario (no Consejero)

D. Máximo Gutiérrez Hurtado

ENE
FORTE DOS REIS MAGOS
MANAUS
IMO 9939084

Carta a los accionistas

Es de nuevo una satisfacción para mí dirigirme a Uds. para presentarles el Informe Anual de la Compañía correspondiente al ejercicio social del año 2024.

Hemos continuado desarrollando nuestra actividad en un entorno sumamente complejo y desafiante, que lleva varios años en rápida y continua evolución. Por ello, estamos adaptando nuestro modelo de negocio para afrontar los nuevos retos y oportunidades, y también las exigencias del mercado en estos momentos de cambios incesantes.

La aparición de nuevas tecnologías y los cada vez más exigentes requisitos a cumplir en materia medioambiental, nos ha llevado a intensificar nuestros esfuerzos, tanto desde el punto de vista comercial como desde el de la innovación, con el fin de ofrecer las soluciones más novedosas y continuar siendo competitivos, sostenibles y fiables.

El entorno internacional, plagado de conflictos tanto bélicos como generadores de tensiones geopolíticas, no nos ha favorecido, siendo especialmente remarcable el transporte de gas natural licuado, que ha finalizado el año 2024 cotizando en el mercado spot en mínimos históricos.

Hemos finalizado el año con un resultado negativo después de impuestos de 12 millones de dólares, que siendo significativamente inferiores a los del ejercicio 2023, nos obligan a redoblar los esfuerzos necesarios para regresar a la senda de resultados positivos que históricamente hemos venido obteniendo.

No obstante lo anteriormente expuesto, es de destacar la mejora en más de un 12% del EBITDA obtenido en 2024 frente al del año 2023, que junto con las medidas adoptadas a lo largo del ejercicio, que han generado una importante reducción en nuestros gastos generales, nos colocan en una mejor posición competitiva de cara a afrontar este desafiante año 2025.

No me cansaré de agradecer el esfuerzo y compromiso de los profesionales de la compañía, el apoyo de nuestros accionistas, clientes, financiadores y proveedores, los cuales vienen acompañando a este Grupo desde muchas décadas.

Este nivel de compromiso y apoyo se ha concretado a finales del ejercicio 2024 en un nuevo contrato a largo plazo con un cliente histórico, que ha conllevado la adquisición de un buque de tipo bulkcarrier, el Castillo de Santa María, que ha comenzado a operar en el primer trimestre de 2025.

Mª del Rosario Martín Alonso
Presidenta

Flota Grupo Elcano

	Tipo de buque	TPM/m³
LAURIA SHIPPING, S.A. (Madeira)		
Castillo de Maceda	Chemical/Product	15.160 TPM
Castillo de Herrera	Chemical/Product	15.077 TPM
EMPRESA DE NAVEGAÇAO ELCANO, S.A. (Brasil)		
Forte de São Luiz	LPG Carrier	7.866 TPM
Forte de São Marcos	LPG Carrier	8.787 TPM
Forte de Copacabana	LPG Carrier	8.787 TPM
Forte de São Felipe	Bulkcarrier	83.486 TPM
Forte de São Jose	Bulkcarrier	78.384 TPM
Forte São Marcelo	Bulkcarrier	121.669 TPM
Forte dos Reis Magos	Bulkcarrier	121.659 TPM
EMPRESA PETROLERA ATLÁNTICA, S.A. (ENPASA) (Argentina)		
Recoleta	Oil Tanker	69.950 TPM
Caleta Rosario	Chemical/Product	15.110 TPM
VILLALBA LNG SHIPPING LIMITED (Malta)		
Castillo de Villalba	LNG	138.162 m³
JOFRE SHIPPING LIMITED (Malta)		
Castillo de Santisteban	LNG	173.887 m³
OJEDA SHIPPING LIMITED (Malta)		
Castillo de Pambre	Asphalt Carrier	8.353 TPM
IBERIAN BULKCARRIERS LIMITED (Malta)		
Castillo de Malpica	Bulkcarrier	119.612 TPM
Castillo de Navia	Bulkcarrier	119.611 TPM
IBERIAN BULKCARRIERS 2 LIMITED (Malta)		
Castillo de Santa Maria	Bulkcarrier	81.805 TPM
IBERIAN TANKERS 2 LIMITED (Malta)		
Castillo de Arteaga	Chemical/Product	37.538 TPM
IBERIAN TANKERS 3 LIMITED (Malta)		
Castillo de Tebra	Chemical/Product	13.021 TPM
MERIDA LNG SHIPPING LIMITED (Malta)		
Castillo de Merida	LNG	178.818 m³
CALDELAS LNG SHIPPING LIMITED (Malta)		
Castillo de Caldelas	LNG	178.804 m³

ENE

Informe de gestión

Me complace dirigirme a todos ustedes un año más al objeto de hacerles llegar los últimos resultados de Grupo Elcano correspondientes al ejercicio 2024.

En un entorno sumamente complejo, con tensiones geopolíticas que no se veían en décadas y con un generalizado retraso en la puesta en marcha de la mayor parte de los proyectos de producción de GNL, este año ha supuesto un récord negativo absoluto en el sector del transporte de gas natural licuado, principal factor responsable de nuestro resultado negativo de 12 millones de dólares americanos a nivel de grupo consolidado. La situación de este mercado ha llegado a generar incluso fletes negativos en el corto plazo (nunca vistos anteriormente en este sector) y paralizaciones y achatarramientos de buques en niveles que históricamente no se habían alcanzado.

El resto de la flota no vinculada al negocio del gas se ha comportado bien, manteniendo unos resultados en línea con lo previsto. Adicionalmente, es necesario destacar la incorporación de una unidad más a la flota, el Castillo de Santa María, un bulkcarrier de segunda mano adquirido a principios de este 2025 y que se ha puesto a disposición de un cliente histórico del Grupo en base a un contrato a largo plazo, lo cual evidencia la confianza de nuestros clientes en nuestro modelo de negocio y desempeño profesional. Esperamos que en este 2025 se concreten nuevas oportunidades de negocio, en las que ya estamos trabajando.

Es destacable igualmente que a pesar de los resultados después de impuestos negativos referidos anteriormente, tanto la cifra de EBIT como la de EBITDA han mejorado ostensiblemente con relación a las del año 2023. Así, el resultado bruto de explotación (EBITDA) ascendió hasta los 71,2 millones de dólares frente a los 63,3 millones de dólares del ejercicio 2023 y el resultado neto de explotación (EBIT) ha alcanzado los 16,9 millones de dólares frente a los 5,4 millones de dólares negativos del ejercicio 2023.

En el mismo sentido, remarcar también que la deuda financiera bruta del Grupo al cierre de 2024 se redujo en 56,1 millones de dólares con respecto a la existente al cierre del año 2023.

Afrontamos no obstante un desafiante 2025, con la esperanza de que la mejora en el sector del transporte de gas licuado sea efectiva cuanto antes, dedicando nuestros esfuerzos a que la mejora en los ratios financieros que se han producido a lo largo de 2024 se refuercen en 2025, con el objetivo de volver a generar resultados positivos.

Gracias como siempre a nuestros financiadores, clientes, socios y trabajadores, a los cuales envío un mensaje de gratitud por el apoyo continuo y la confianza depositada.

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

La economía comenzó el año 2024 con el sentimiento de que la inflación a nivel global estaba siendo progresivamente controlada. Sin embargo, el crecimiento económico mundial seguía siendo moderado, manteniéndose en niveles cercanos a la recesión.

Al cierre del ejercicio, los datos reflejaron un crecimiento mundial más sólido de lo inicialmente previsto, alcanzando un 2,6%. No obstante, este dinamismo permanece desigual entre regiones, lo que ha intensificado los desequilibrios macroeconómicos. Además, si bien la inflación ha mostrado una tendencia a la baja, sigue situándose por encima de los niveles deseados, lo que mantiene la presión sobre la política monetaria de los principales bancos centrales.

En las economías avanzadas, Estados Unidos lideró el crecimiento con un mercado laboral robusto, en contraste con el desempeño más moderado de otras economías desarrolladas. En particular, la Unión Europea mostró un crecimiento débil, con Alemania y Francia como principales focos de desaceleración, mostrando signos de debilidad en el sector industrial.
Asia continúa registrando las tasas de crecimiento más elevadas a nivel global, y las previsiones indican que esta tendencia se mantendrá a plazo. Sin embargo, la economía china enfrenta un proceso de desaceleración estructural, acentuado por una crisis en su sector inmobiliario y financiero. En respuesta, el gobierno chino ha implementado estímulos expansivos para revertir esta evolución de su economía.

En América Latina y África, las perspectivas económicas fueron mixtas, evidenciando la necesidad de reformas estructurales y una mayor financiación para impulsar el desarrollo sostenible.

El comercio mundial, un indicador clave para el sector del transporte marítimo, creció un 2,7% en 2024, mejorando algo las previsiones iniciales. Esta expansión moderada se reflejó en un aumento similar de la demanda de transporte marítimo de la mayoría de materias primas, base del negocio de nuestra compañía. Las proyecciones para 2025 apuntan a una continuidad en esta tendencia.

Con todo el consenso espera a que 2025 seguiría manteniendo tasas de crecimiento similares al pasado año, con ligera tendencia al alza, estimándose de igual manera un crecimiento en el comercio global.

Sin embargo, y en esta ocasión más que nunca, existen riesgos e incertidumbres que hacen poner en duda las previsiones hechas hasta la fecha. La nueva administración en Estados Unidos ha generado un alto nivel de volatilidad en los mercados financieros debido a su intensa actividad en las primeras semanas de gobierno. Las políticas económicas implementadas apuntan a un posible desequilibrio en el déficit fiscal y han incrementado las tensiones comerciales con otros países. El éxito a medio y largo plazo de estas nuevas políticas será determinante para la evolución del entorno económico global. Lo que sí parece indiscutible es que nos encontramos en un punto de inflexión que redefinirá los equilibrios comerciales y financieros internacionales, con implicaciones directas para sectores estratégicos como el transporte marítimo.

No debemos olvidar otros riesgos que tradicionalmente consideramos, como los geopolíticos, financieros, regulatorios, medioambientales y sociales, algunos de los cuales presentan un grado de imprevisibilidad aún mayor en el contexto actual.

Marco regulatorio Europeo, EU ETS y FuelEU Maritime.

Excepcionalmente dedicaremos este año un apartado a las nuevas regulaciones europeas **EU ETS y FuelEU Maritime**, cuyo objetivo es conseguir un transporte marítimo más eficiente y más limpio. Son normas parte de las propuestas legislativas de la Comisión Europea para cumplir con los objetivos del Pacto Verde Europeo y que se presentó en Julio de 2021, dentro del paquete "Fit for 55".

Ambas regulaciones representan desafíos significativos para la industria marítima, especialmente en términos de costos operativos y adaptación a nuevos estándares ambientales y marcan un punto de inflexión en la regulación ambiental del transporte marítimo.

EU-ETS

En aplicación progresiva desde 2024, tiene como objetivo reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y fomentar una gestión más eficiente y sostenible de las emisiones en la industria naviera. Al igual que en otras industrias, se requiere el pago de unos derechos, con valor fluctuante, en función del volumen y del tipo de gases de efecto invernadero emitidos.

FuelEU Maritime

Desde comienzo 2025, la Unión Europea esta implementando progresivamente este nuevo marco regulatorio diseñado para reducir la intensidad de carbono en los combustibles utilizados en el sector marítimo, y fomentar el uso de combustibles y alternativas más sostenibles.

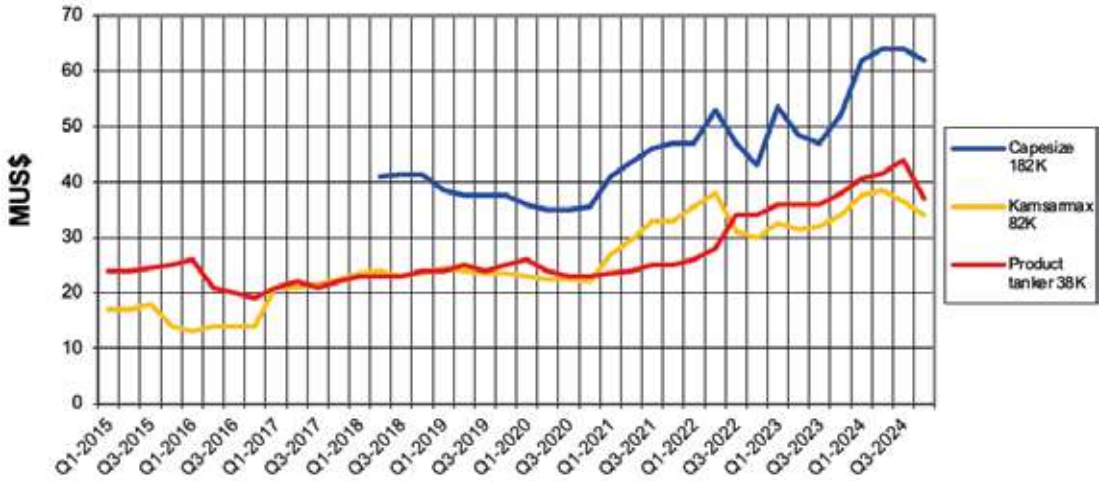
Desde Elcano hemos reafirmado nuestro compromiso con la sostenibilidad y la innovación, asegurando que nuestras operaciones se alineen con los objetivos climáticos europeos e internacionales para lo que hemos aplicado recursos y esfuerzos que nos posibilitan hoy estar a la cabeza de los armadores que cumplen con estas nuevas regulaciones.

1. Mercado de carga seca

El mercado de buques graneleros ha experimentado en 2024 una tendencia positiva, con ingresos un 20% por encima del promedio de los últimos 10 años. La demanda de tonelada-milla ha aumentado un 1,2% este año, gracias tanto a las exportaciones de mineral de hierro y bauxita desde el Atlántico, como a la mayor demanda de buques debido al desvío de rutas por el Mar Rojo y el Canal de Panamá.

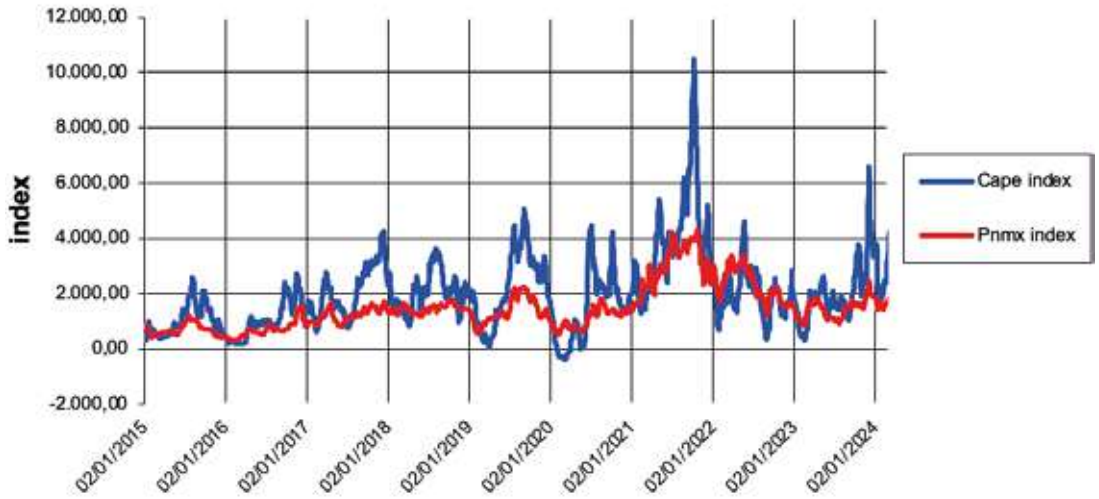
El comercio mundial de mineral de hierro ha tenido un crecimiento firme de entorno a un 4% en 2024, alcanzando 1.600 millones de toneladas, impulsado por la fuerte demanda de China y la producción constante en los principales exportadores. Las importaciones de mineral de hierro por parte de China han crecido un 5% en 2024, alcanzando 1.220 millones de toneladas, impulsadas por la producción constante de acero y los precios atractivos del mineral de hierro.

Precio buques de 2ª mano de 5 años



Se estima que el comercio mundial de carbón metalúrgico transportado por mar ha crecido un 8% en 2024 hasta alcanzar 285 millones de toneladas transportadas. Por otro lado, el comercio mundial de carbón térmico ha experimentado un crecimiento del 2% en 2024, alcanzando 1.076 millones de toneladas transportadas. Estos crecimientos han sido impulsados por la recuperación en regiones clave de producción de acero y el aumento de la demanda en China e India, que compensa la caída en economías como Europa y Corea del Sur.

Baltic Exchange Capesize & Panamax Index

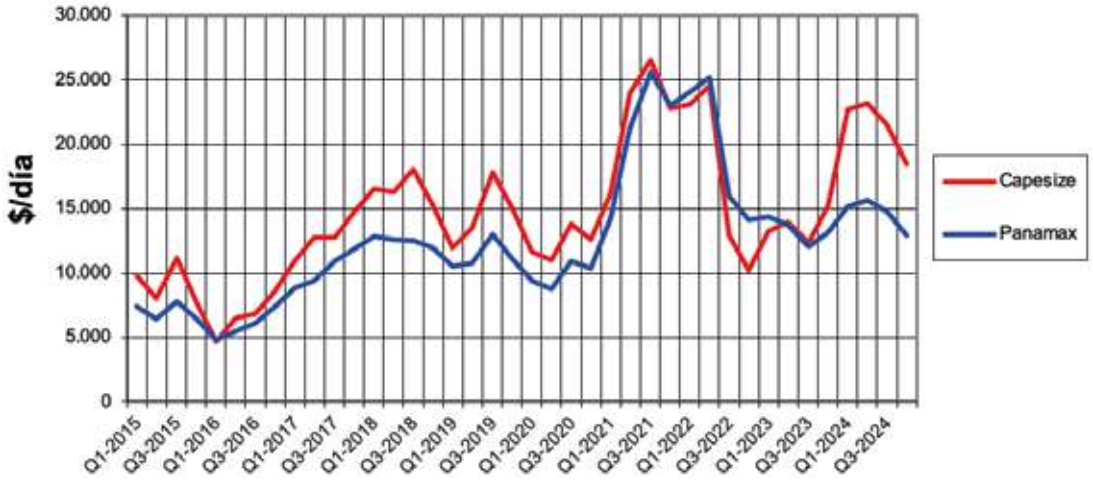


El comercio mundial de granos por vía marítima ha crecido un 3% en 2024, impulsado por la recuperación de las exportaciones de EE.UU. y Ucrania, que han compensado la debilidad en Brasil.

La flota mundial de graneleros se situó por encima de 14.000 buques, equivalente a 1.034 millones de toneladas, habiéndose entregado unos 490 nuevos buques en 2024. Por otro lado, se ha estimado la venta de 66 buques para desguace, cayendo un 30 % respecto al año anterior. Las perspectivas de crecimiento de la flota de graneleros parecen relativamente moderadas, con una cartera de pedidos de entorno al 11 % de la capacidad de la flota a principios de 2025. Los precios de segunda mano alcanzaron su nivel más alto desde 2010, con un aumento del 20% en 2024 y un récord de buques graneleros de más de 42.000 toneladas de peso muerto vendidos entre enero-agosto.

Para 2025 se espera un crecimiento moderado en la demanda y una expansión de la flota del 3% interanual. Se estima que las importaciones chinas de carga seca no repitan el fuerte crecimiento de 2023-2024, ya que los altos inventarios y la falta de cambios estructurales en la demanda limitarán el mercado. La incertidumbre persiste en torno al regreso de los buques al Mar Rojo en 2025 y la estabilidad del alto al fuego. También, posibles aranceles de EE.UU. a importaciones de China, México y Canadá podrían afectar el comercio de granos y cargas menores.

Time-Charter Bulkcarrier 1 año



2. Mercado de gas natural licuado (GNL)

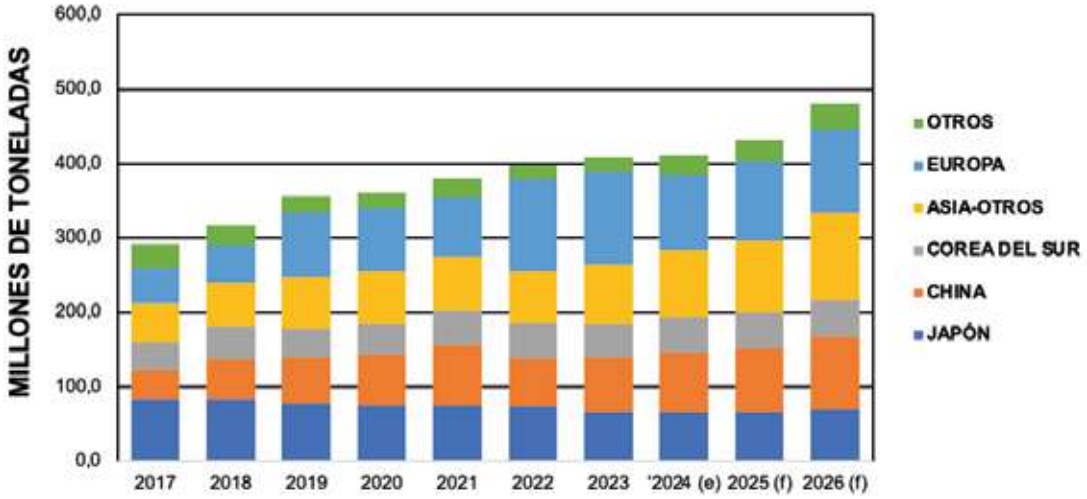
En el año 2024 se experimentó un ligero aumento del transporte de gas natural licuado mundial del 0,8% respecto al año anterior, situándose en una cifra de 927 millones de metros cúbicos. En cambio, la cifra de toneladas-milla se incrementó un 8,7%. Un crecimiento tan alto no se producía desde 2021. Esto ha sido producido por la paralización en el tránsito por el Canal de Suez, ante los ataques terroristas hutíes a buques que navegaban por el Mar Rojo, y la necesidad de navegar hacia Asia vía Cabo de Buena Esperanza, alargando así los viajes de transporte de GNL. Se espera que en 2025 el transporte de gas natural aumente en un 4,8%, previo a crecimientos más fuertes en los años posteriores.

El mayor exportador de GNL vía marítima ha sido, un año más, Estados Unidos, con un crecimiento un 1,5%. Lo siguen Australia y Qatar, ambos con aumentos débiles del 0,5% con respecto al año anterior. Las previsiones en este aspecto son que EE.UU. tenga durante este año un aumento significativo del 11%, y del 16% en 2026, acentuando su predominio como exportador. Qatar tendrá en 2025 un crecimiento débil como en 2024, antes de que en 2026 comiencen las exportaciones de su nueva terminal, previéndose un crecimiento del 15%, y se consolide como el segundo exportador mundial de GNL.

Este año 2024 también ha habido un aumento tanto de la capacidad de las infraestructuras de licuefacción como de regasificación del 4,7%. Además, las perspectivas son positivas en términos de crecimiento, puesto que en los próximos tres años se estima que la capacidad de licuefacción para la importación de GNL aumente en un 30%. Hay que tener en cuenta que, tras el cambio de gobierno estadounidense, se ha desbloqueado la paralización de las concesiones de permisos de nuevas terminales impuesto por la administración de Biden en Estados Unidos.

En cuanto a los principales países importadores de GNL, destaca el cambio de paradigma

Importaciones de GNL



mundial, con un descenso drástico de las importaciones a los países europeos del 18%, lo que ha provocado que se bajen los buenos niveles alcanzados en los dos últimos años, tras la imposición de sanciones a Rusia. Por su parte, el mercado asiático absorbió esta cantidad, y aumentaron la cantidad de GNL importado en un 7%, llegando a superar los niveles de 2021, alcanzando su máximo. China, con un crecimiento del 8,8%, se mantienen como el mayor importador del gas del mundo, representando el 19% del total del gas transportado por vía marítima. Japón continúa un año más como segundo máximo importador.

Con respecto a la flota total, los buques metaneros llegaron a las 808 unidades, produciéndose en 2024 un aumento de la capacidad de la flota de 8,2%. Además, en 2025 hay prevista la entrega de 92 nuevos buques de GNL, siendo, de ellos, 90 buques de gran tamaño, por encima de 170 mil metros cúbicos. La actual cartera de pedidos representa el 49% de la capacidad de la flota actual.

Las ventas de segunda mano de buques metaneros, con un total de 21 unidades, tanto para su transformación como para desguace, mantuvieron unos niveles similares a los del año anterior. Se espera que en 2025 más buques turbineros de los más antiguos sean vendidos para demolición. Por su parte, los precios de nueva construcción descendieron levemente un 1,8%.

Los rendimientos de la flota de GNL disminuyeron drásticamente en 2024 un 55%, debido principalmente a un fuerte aumento de la capacidad de la flota mucho mayor al del débil crecimiento de la demanda de transporte de GNL. El desequilibrio de oferta y demanda, el aumento de buques en el mercado a corto plazo sin contratos, o los bajo precios del gas a lo largo del año con un invierno relativamente cálido han favorecido esta situación a la baja. Mientras tanto, surgen con fuerza proyectos a futuro para transformar los buques de GNL antiguos, como unidades de almacenamiento flotante (FSU / FSRU).

Tiene relevancia el aumento que ha habido en 2024 de buques de bunkering de GNL, con un incremento del 24%. Esto muestra, junto con un aumento del 8,2% en los puertos que ofrecen GNL como combustible, la apuesta firme del GNL como alternativa de transición para las próximas décadas, ya que permite reducir las emisiones de CO_2 y cumplir con las nuevas regulaciones medioambientales.

Por todo ello, el aumento de buques para venta destinados a demolición, la aparición de nuevos proyectos, así como el crecimiento de la capacidad de licuefacción, provocan que se espere un equilibrio entre la oferta y la demanda en el sector del GNL trasportado por vía marítima en los próximos años.

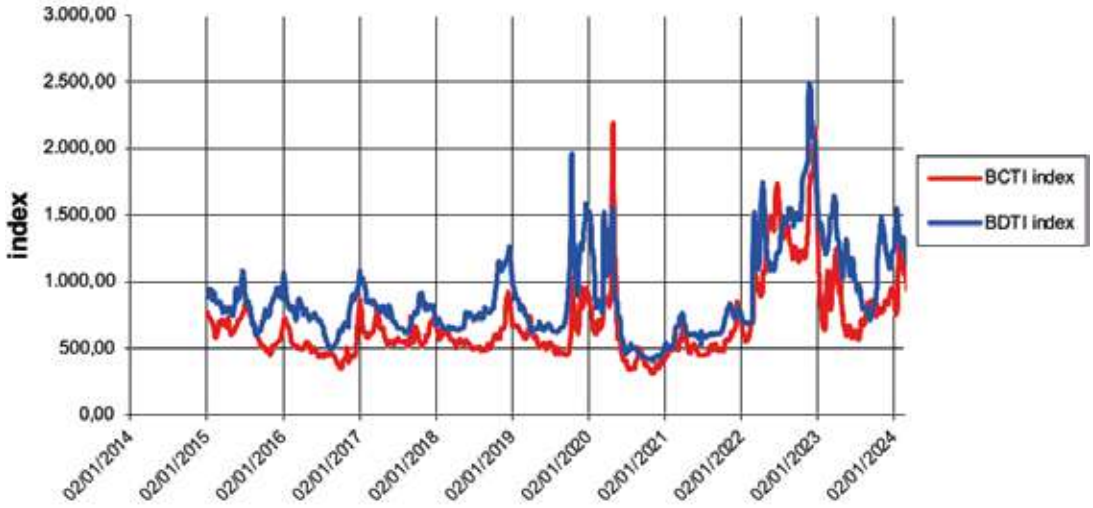
3. Mercado de carga líquida

Durante el año 2024, la demanda de flota en el transporte de crudo y productos refinados continuó su tendencia alcista, impulsada por factores geopolíticos y la creciente necesidad de diversificar rutas comerciales. Los conflictos en el Mar Rojo y en Ucrania siguieron afectando las dinámicas del mercado, junto con las sanciones mantenidas sobre Rusia. Estos eventos impulsaron un incremento en las toneladas millas transportadas, produciendo una disminución de la oferta y un aumento de demanda global de crudo.

La demanda global de crudo superó los 102 millones de barriles por día, reflejando un aumento del 2% respecto a 2023, mientras que la demanda de productos refinados creció un 1,5%, alcanzando los 23,3 millones de barriles por día.

En términos de oferta, la flota de crudo experimentó un crecimiento moderado del 3%, mientras que la flota de productos refinados aumentó un 1,8%. La escasa capacidad de "slots" en los astilleros y los altos costos de construcción contribuyeron a mantener baja la cartera de pedidos, lo que prolongó el desajuste entre oferta y demanda.

Baltic Clean & Dirty Tanker Index



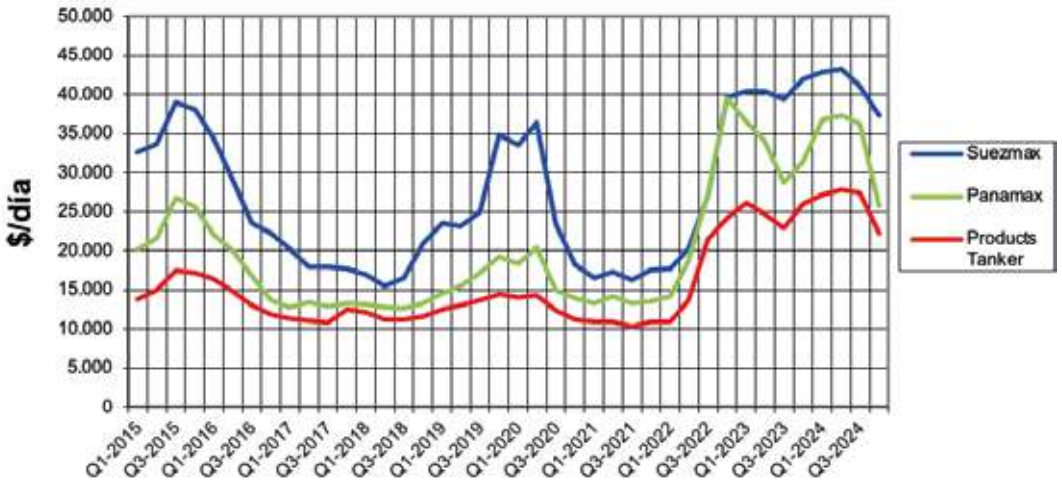
Con estos factores, los niveles de fletes continuaron en alza, pero con un menor crecimiento que lo que se esperaba, especialmente en los tanques de productos y los petroleros de crudo de gran tamaño, VLCC (Very Large Crude Carriers). Se espera que los fletes sigan al alza durante el resto del año debido a la falta de nuevas entregas de buques y la fuerte presión sobre la demanda, aunque existe una gran incertidumbre debido a los acontecimientos geopolíticos y las nuevas políticas de la nueva administración de EE.UU.

Además, las nuevas regulaciones europeas, como el EU ETS (Sistema de Comercio de Emisiones de gases de efecto invernadero de la UE) y el FUEL EU Maritime (Regulación Europea para fomentar el uso de biocombustibles), impactaron los tráficos con origen o destino en la Unión Europea. Los armadores y fletadores enfrentaron mayores costos operativos debido a la necesidad de adquirir derechos de emisión para sus trayectos, así como a las exigencias de usar combustibles más sostenibles o tecnologías disruptivas. Esto impulsó aún más los fletes en rutas europeas y alentó la optimización de itinerarios para minimizar los gastos adicionales.

Como consecuencia de las subidas de fletes, la escasa incorporación de nueva flota y los costos derivados de las regulaciones, los precios de segunda mano continuaron su tendencia

alcista, con incrementos de hasta el 15% en algunos segmentos. Se prevé que esta tendencia se mantenga en el corto y medio plazo, impulsada por la incertidumbre en la cartera de pedidos y el alza de los fletes en el mercado de transporte marítimo de crudo y productos refinados.

Time-Charter Tankers 1 año



Los contratos de fletamento a tiempo siguieron reflejando la fortaleza del mercado, con aumentos en los fletes para periodos de un año, especialmente en el mercado de crudo, lo que indica la confianza de los operadores en la demanda global, a pesar de los retos regulatorios en Europa.

2. Actuaciones de la flota del Grupo

1. Actuaciones de la flota Capesize

A principios del año 2024, nuestros buques capesize “Castillo de Valverde” y “Castillo de Catoira” fueron empleados en viajes de mineral de hierro de Brasil a China y de Sudáfrica a China. Posteriormente a finales del primer trimestre de 2024, ambos buques fueron vendidos a intereses de China, una vez acabado su ciclo comercial con nosotros, aprovechando el buen momento del mercado de segunda mano.

2. Actuaciones de la flota Mini-Cape

El buque “Castillo de Malpica” continuó con el cumplimiento de sus compromisos de transporte El buque “Castillo de Malpica” continuó con el cumplimiento de sus compromisos de transporte adquiridos con viajes de mineral de hierro de Brasil y Canadá a Estados Unidos; además de viajes de cabotaje en Brasil. También completó dos viajes de carbón de costa este de Estados Unidos a India.

De la misma manera, durante el año 2024 su gemelo “Castillo de Navia” ha combinado viajes de abastecimiento de mineral de hierro de Brasil y Canadá a Estados Unidos, con viajes con briquetas de mineral de hierro de Estados Unidos para Europa. Además, completó un viaje de carbón de Colombia a Europa.

Durante 2024 los buques gemelos “Forte São Marcelo” y “Forte dos Reis Magos” continuaron su operación sirviendo el contrato de cabotaje de largo plazo para el suministro de mineral de hierro a la planta siderúrgica de Pecém, en el estado brasileño de Ceará.

3. Actuaciones de la flota Panamax

Los buques panamax, “Forte de São Felipe” y “Forte de São José” siguen cubriendo las necesidades del contrato de larga duración, transportando bauxita a lo largo del Amazonas en régimen de cabotaje brasileño, cubriendo los volúmenes del contrato y a total satisfacción del cliente. Además, a finales de 2024 se cerró con éxito la compra de un buque de segunda mano, renombrado como “Castillo de Santa María” y que tiene previsto comenzar sus operaciones comerciales en marzo de 2025, y que se empleará durante al menos los próximos 8 años en el tráfico de bauxita en el Amazonas.

4. Actuaciones de la flota GNL

La flota de los tres buques GNL más modernos, “Castillo de Santisteban”, “Castillo de Merida” y “Castillo de Caldelas”, han continuado cumpliendo con sus fletamentos a largo plazo, operando a satisfacción de sus fletadores, siendo su empleo principal viajes con carga Estados Unidos y descarga en puertos europeos; junto con algunas cargas puntuales en Nigeria o descargas en Asia. Por su parte, el buque “Castillo de Villalba” continuó operando en el mercado a corto plazo en el Atlántico.

5. Actuaciones de la flota LPG

Durante el 2024 los buques LPG “Forte de Copacabana” y “Forte de São Luis” han continuado operando en aguas brasileñas conforme a sus contratos a plazo y a satisfacción de sus fletadores. El “Forte de Sao Marcos” realizó lo propio hasta septiembre, a partir de cuando terminó su relación contractual con su fletador, y continuará operando en el mercado brasileño de cabotaje, buscando oportunidades gracias a su bandera brasileña.

3. Actividad de la flota

Durante el ejercicio 2024 Grupo Elcano ha transportado un volumen de 36,6 millones de toneladas y 5,0 millones de metros cúbicos de gas licuado. Estos volúmenes están en consonancia con lo acontecido a nivel mundial, donde el efecto positivo del crecimiento del comercio internacional compensó las restricciones al tráfico marítimo en el Canal de Suez, derivadas del conflicto en Gaza, así como las consecuencias de la guerra en Ucrania. Como resultado, el transporte marítimo mundial registró un crecimiento estimado del 2%.

En lo que se refiere al transporte de petróleo y sus derivados, el volumen transportado ascendió a 26 millones de toneladas, un volumen inferior al ejercicio anterior, si bien los viajes realizados fueron de mayor distancia y duración.

Por otro lado, y como consecuencia de la venta de nuestras dos unidades Capesize en 2024 —destinadas casi exclusivamente al transporte de mineral de hierro—, el volumen de carga seca transportada se redujo en un 19%. En total, se transportaron 9 millones de toneladas, desglosadas en 6 millones de mineral de hierro, 2,5 millones de bauxita y el resto de carbón.

En el transporte de gas licuado, el volumen transportado de algo más 5 millones de metros cúbicos durante el 2024, fue ligeramente inferior al volumen transportado en el año anterior, aunque en línea con los volúmenes de años precedentes.

Por último, nuestra flota de buques químicos transportó cerca de 2 millones de toneladas, un volumen muy similar al registrado en el ejercicio anterior.

Juan M. Cordeiro Rodríguez
Vicepresidente y Consejero Delegado

CASTILLO DE ENTRADA

Información no financiera

Introducción

El presente apartado recoge con relación al ejercicio 2024 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.

En este sentido, el Estado de información no financiera consolidado e información sobre sostenibilidad del Grupo Elcano, se ha elaborado en cumplimiento de la directiva (UE) 2022/2464, por lo que respecta a la presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas, elaborado de conformidad con la ley 11/2018, el Reglamento Delegado (UE) 2023/2772 por el que se completa la Directiva 2013/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las normas de presentación de información sobre sostenibilidad, y la regulación relativa a la Taxonomía Europea (Reglamento (UE) 2020/852 y Reglamentos Delegados de la Comisión 2021/2139 y 2021/2178 en su versión modificada por los Reglamentos Delegados (UE) 2022/1214, 2023/2485 y 2023/2486).

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 2024 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 (Empresa Naviera Petrolera Atlántica S.A., en adelante Enpasa) y Brasil (Empresa de Navegaçao Elcano S.A., en adelante Elcano Brasil), 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 Auditoría, 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 veinte buques a 31 de diciembre de 2024, que aumentó a 21 en enero de 2025, tras la adquisición del buque tipo bulkcarrier Castillo de Santa María. Asímismo, cuenta con una plantilla a final de año de 695 empleados, incluyendo 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 2024 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 estableciendo 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 (filial en Argentina) obtuvieran la certificación ISO 14001 de Gestión Ambiental, la cual implica para estas compañías su compromiso con los siguientes indicadores:

- Reducir los costes: la norma ISO 14001 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 14001 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 14001 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, desde febrero de 2019, Elcano mantiene la certificación ISO 9001, acreditando de esta forma estar en posesión y actuar conforme a un auditado y aprobado Sistema de Gestión de Calidad (SGC), el cual 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 14001 y 9001 anteriormente citadas, sino que se incorporaron las certificaciones ISO 45001 (Sistema de Gestión y Seguridad y Salud en el Trabajo) e ISO 50001 (Sistema de Gestión de la Energía).

Con ello, el Grupo va más allá del mero cumplimiento de las leyes y normas que regulan las actividades que desarrolla y demuestra el interés real por el entorno donde se desarrollan sus negocios.

Por lo que respecta a la ISO 45001, la misma busca reducir los casi 3 millones de muertes relacionadas con el trabajo y los aproximadamente 400 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 50001, 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.

En el año 2022 Elcano renovó la certificación de las cuatro normas ISO. Elcano Brasil se encuentra en fase de preparación para la obtención de la certificación ISO 9001.

Las referidas certificaciones ISO han sido renovadas periódicamente, encontrándose todas ellas plenamente vigentes en la actualidad.

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:
  - Compromiso y Liderazgo.
  - Planificación de las estrategias de la Compañía.
  - Organización y cultura de la Compañía.
  - Definición de competencias y responsabilidades.
  - Lealtad de los empleados. Estabilidad y niveles de permanencia.
  - Cumplimiento de todos los requisitos y expectativas del cliente.
  - Gestión de cambios.
  - Calidad del servicio.
  - Consumo de materiales.
  - Gestión de la energía.
  - Gestión de la seguridad.

- Cuestiones externas identificadas:
  - Obligaciones de cumplimiento (requisitos legales y normativos), relativas a la estrategia empresarial como se define en la correspondiente Política de Gestión.
  - Cambios tecnológicos
  - Competencia a nivel internacional
  - Condiciones del mercado
  - Recursos naturales
  - Necesidades potenciales de recursos humanos y conocimiento adicionales.
  - Variaciones del coste económico de las materias primas (tanto los que la empresa consume como los que transporta).
  - Riesgos de seguridad que afectan a la estrategia empresarial de la Compañía.

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.

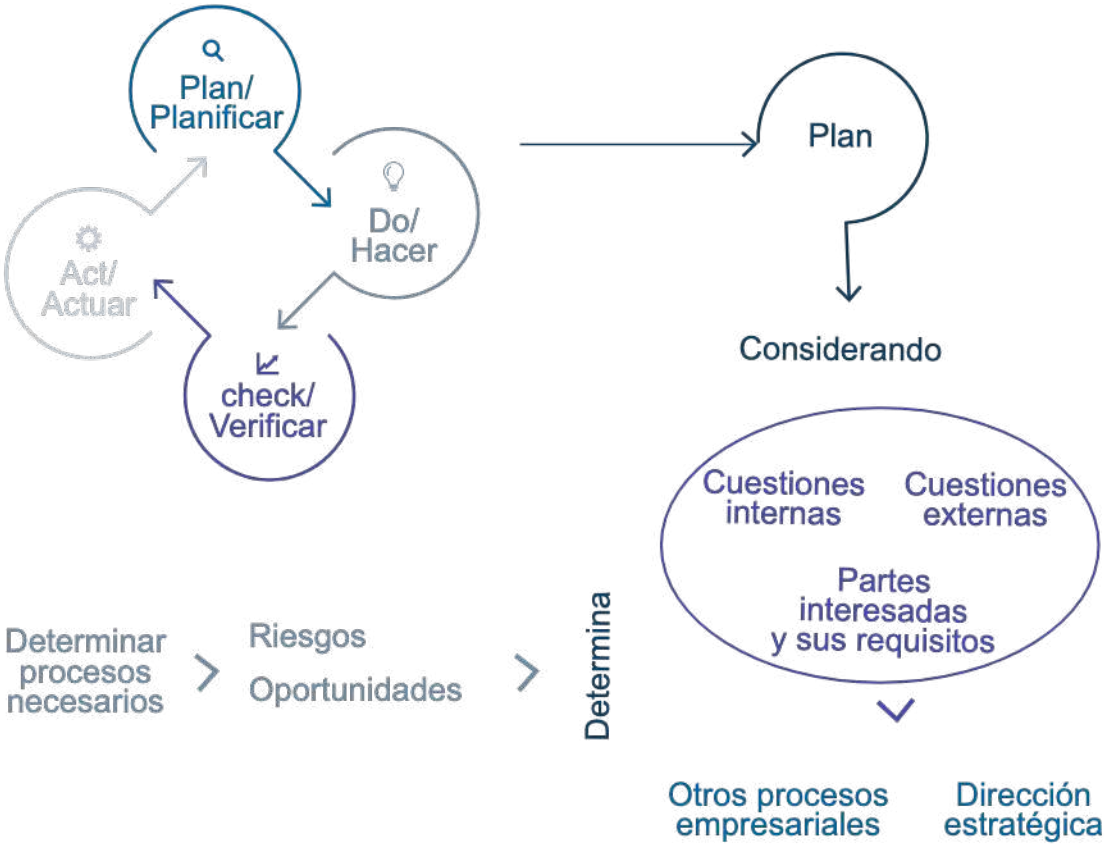
El marco definido tiene en cuenta estos aspectos relevantes y las obligaciones de cumplimiento de acuerdo con las normas ISO y el sistema de cumplimiento normativo de la empresa.

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

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


Plan/
Planificar
Do/
Hacer
check/
Verificar
Act/
Actuar
Plan
Considerando
Cuestiones
internas
Cuestiones
externas
Partes
interesadas
y sus requisitos
Determina
Determinar
procesos
necesarios
Riesgos
Oportunidades
Otros procesos
empresariales
Dirección
estratégica

FORTE DE SAO JOSE

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 14001 y un Sistema de Gestión de la Energía, conforme a la norma ISO 50001. 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 y de ENPASA 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.
- 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 el impacto ambiental generado por el envío de repuestos y/o técnicos.

- Recuperación de energía de las fuentes térmicas del buque: Cogeneración energética.
- Análisis y estudios técnicos de viabilidad para la implementación de nuevos sistemas de propulsión que permitan utilizar combustibles alternativos y/o con bajo/nulo contenido de carbono (Metanol, Etanol, Amoniaco, Hidrógeno, bio-fuels, biogas, synthetic gas, etc)
- Estudio y análisis para implementar tecnologías alternativas: propulsión asistida por el viento (velas), lubricación por burbujas de aire (disminuir resistencia al avance del buque mediante la reducción de la fricción entre el casco y el agua), cold ironing (suministro de energía de la red de tierra durante las estancias en puerto), carbon capture (captura de carbono), células de combustible, uso de baterías.
- Asesorar y proponer a nuestros clientes diseños de nuevas construcciones capaces de funcionar con combustibles de cero emisiones netas de carbono (o cerca de cero emisiones netas). También, proponerles que estos nuevos diseños, estén preparados para realizarle futuras modificaciones y así poder quemar nuevos combustibles alternativos.
- Promover buenas prácticas operativas junto con otros departamentos implicados, tales como optimización de rutas y trimados, proponiendo limpiezas periódicas del casco y pulido de hélices e implementando nuevas acciones para mejorar los objetivos de sostenibilidad de la Compañía.
- Mejorar la adquisición de los datos de los buques, para controlar y analizar el consumo y emisiones de forma más precisa, y así reducir la huella de gases de efecto invernadero.
- Monitorizacion continua de los ratings CII (A a E) de cada bque de la flota.
- Estudios y análisis preliminares de los costes que soportará la compañía debido a las emisiones de CO2, GHG, etc (EU ETS, UK ETS y Fuel EU).

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 de los embalajes 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 14001, 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, otros).
- 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, Cleanship, entre otros).

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. Estos datos corresponden a los buques de la flota internacional, dado que son los buques para los que la normativa MRV exige el reporte de información sobre emisiones.

	2021	2022	2023	2024
Emisión gases efecto invernadero (toneladas métricas)	446.970	462.767	425.188	389.014
Media por buque (toneladas métricas)	37.247	42.069	42.518	48.626
KPI CO2 (g/ton*miles)	18,14	15,10	11,30	17,70
Transport work de la Flota (ton*milla)	24.646.257.134	30.638.859.845	37.550.631.549	22.038.896.189
Media por buque (toneladas métricas)	2.053.854.761	2.785.350.895	3.755.063.154	2.754.862.024

- El Transportwork de la flota ha disminuido debido a que a 31 de diciembre de 2024 el Grupo cuenta con dos buques menos que en la misma fecha del 2023.
- Se han reducido llas emisiones globales de CO2, y han aumentados la media de CO2 emitida por cada buque debido al tipo de buque que opera en la flota (buques con alta velocidad de navegación, baja densidad de la carga transportada y alta demanda eléctrica).
- La información se elabora conjuntamente entre los buques y la oficina, de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente (MRV e IMO DCS).
- Las emisiones detalladas corresponden en su totalidad a emisiones de tipo 1 (scope 1), emisiones directas de los buques. Las emisiones correspondientes a las oficinas son absolutamente irrelevantes y no se consideran.

A partir de 2022, la OMI ha establecido nuevas normas para la descarbonización, incluido el Índice de Intensidad de Carbono (CII). A continuación se muestra la clasificación individual de cada buque alcanzada para los años 2023 y 2024:

	CII RATING	
Buque	**2023**	**2024**
Castillo de Arteaga	D	D
Castillo de Pambre	C	D
Castillo de Malpica	D	E
Castillo de Navia	C	E
Castillo de Caldelas	C	C
Castillo de Merida	C	C
Castillo de Santisteban	D	D
Castillo de Villalba	C	C

Al momento de emitirse este informe, los datos utilizados para calcular el CII de los buques correspondiente al año 2024 son preliminares, encontrándose pendientes de verificación y certificación por parte de una RO.

d.- Economía circular, prevención y gestión de residuos

La norma ISO 50001 que se obtuvo inicialmente en el ejercicio 2019 y ha sido renovada a través de una auditoría integral de recertificación en 2022 es la primera norma de sistemas de gestión de la energía (SGEn) internacional tras un amplio número de normas nacionales y regionales, como la norma EN 16001. La norma ISO 50001 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 14001, ISO 9001 y ISO 45001 con las que ya contamos desde el ejercicio 2017 y 2019 respectivamente (renovadas en 2022), 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 50001 mencionada, 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 año 2023 se consumió un 4,85% más de energía que durante el año 2022. La energía consumida por unidad de trabajo fue mayor, es decir, el transporte se realizó de una manera menos eficiente y con un mayor impacto medioambiental desde el punto de vista del consumo energético.

Este hecho puede explicarse por numerosos factores. El aumento de la duración de los eventos en los que hay emisiones de CO2 pero no cambios en las distancias recorridas, como

el fondeo o las estancias en puerto, por estrategias comerciales e instrucciones recibidas de los diferentes fletadores en cuanto a las velocidades a las que los buques son instruidos para navegar o debido a que se transporta menos carga.

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

Indicador Global de Eficiencia Energética (MJ/millas*tonelada)	
Promedio 2020	0,241
Promedio 2021	0,210
Promedio 2022	0,227
Promedio 2023	0,178
Promedio 2024	0,267

Consumo de Energía (GJ)	
2020	6.622.639
2021	6.262.020
2022	6.967.654
2023	6.701.066
2024	6.136.619

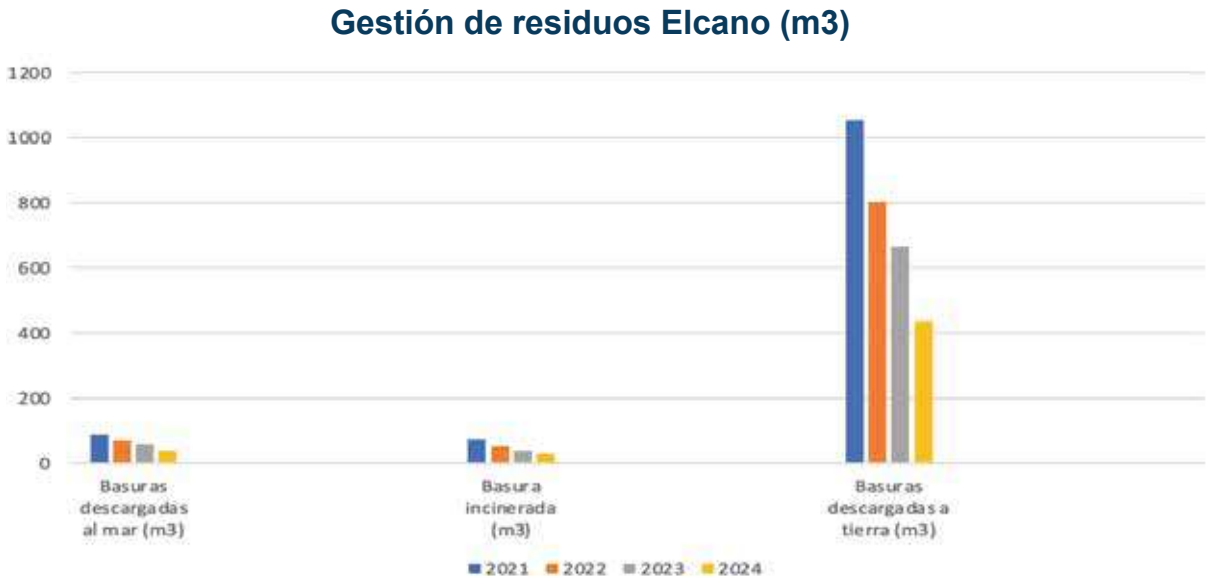
En lo que respecta a la gestión de los desechos, como parte de la planificación para la reducción del impacto ambiental adoptado por Elcano, se realizan numerosos esfuerzos para reducir la basura generada a bordo de nuestros buques, que han resultado, otro año consecutivo, en una reducción significativa de la cantidad de residuos generados.

Los desechos que se generan o se gestionan en los barcos son de dos tipos: domésticos y operacionales (generados en la actividad). Ambas se tienen en cuenta para el cálculo de basuras. Están de acuerdo con el anexo V de MARPOL (Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques).

Las basuras generadas en los buques son en su gran mayoría: plásticos, desechos de alimentos, desechos domésticos, aceite de cocina, cenizas del incinerador, desechos electrónicos y residuos de carga. Además, está la descarga de cabos y alambres que terminan su vida útil y que también son contabilizados.

A continuación, se exponen los resultados asociados al ejercicio 2024 y su comparativa con años anteriores:

	2020	2021	2022	2023	2024
Basura descargada al mar (orgánica)(m³)	95,79	86,80	68,24	58,65	37,90
Por buque (m³)	7,98 (-18%)	7,23 (-10%)	6,20 (-14)	5,86 (-14%)	3,79 (-35,3%)
Basura incinerada a bordo (m³)	84,32	73,16	51,21	39,46	30,66
Por buque (m³)	7,03 (-57%)	6,09 (-14%)	4,65 (-23,64)	3,94 (-22,9)	3,06 (-22,3)
Basura descargada a tierra (m³)	950,62	1.054,85	802,54	665,46	437,42
Por buque (m³)	79,81 (-5%)	87,90 (+10%)	72,96 (-17%)	66,54 (-17%)	43,74 (-34%)



Si bien es cierto que el primer trimestre del año se vendieron dos buques y que durante el tercer trimestre otros dos buques fueron trasladados a una gestión técnica externa, se puede apreciar en estos gráficos la reducción significativa en las basuras gestionadas, especialmente en la incinerada, la orgánica y la descargada a tierra. En el cómputo global, la reducción ha alcanzado un 33,7% en toda la basura gestionada con respecto al año anterior.

En lo que respecta al grupo las cantidades de desechos generados por los buques fueron los siguientes:

Tipo de residuos generados en los buques	Argentina	Brasil	España
Cantidad total de residuos plásticos en m3 generados en los buques durante el año 2024 (desechos A)	34,134	192,68	145,58
Cantidad de residuos alimenticios en m3 generados en los buques durante el año 2024 (desechos B)	18,578	47,57	48,93
Cantidad de basura total en M3 generada en los buques durante el año 2024	97,22	578,96	505,99

e.- Huella de carbono corporativa

El Grupo Elcano está muy concienciado con la necesidad de reducir sus emisiones de carbono y abordar los problemas de sostenibilidad en sus operaciones para convertirse en una empresa “Net Zero”. Por ello, el grupo promueve la acción climática con estrategias a corto y largo plazo y acciones tangibles.

La base de cualquier estrategia de acción climática eficaz es el seguimiento y la medición de las emisiones de carbono con precisión. Por ello, es esencial entender y analizar la huella de carbono corporativa. En la siguiente tabla se muestra la huella de carbono corporativa:

	Total energía consumida [mwh]			Total electricidad consumida [mwh]			Total combustible consumido [mwh]			Total gas consumido [mwh]		
	2022	2023	2024	2020	2023	2024	2022	2023	2024	2020	2023	2024
España	1.953.847	1.861.407	1.704.800	194	187	183	285.811	595.606	525.230	1.168.036	1.265.802	1.179.387
Brasil	347.222	328.001	394.425	129	130	140	347.093	327.871	394.425	0	0	0
Argentina	96.997	97.536	104.896	25	25	21	96.997	97.536	104.896	0	0	0

GHG Buques
Scope 1 [tonCO_{2e}]

	2022	2023	2024
España	457.039	425.188	389.014
Brasil	96.236	90.755	105.733
Argentina	27.003	27.154	36.139

3. 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 de la IMO – Data Collection System y Europea – Monitoring Reporting and Verification y Fuel EU.

Esto último está siendo reforzado con un proceso y programa de inversiones en comunicaciones y digitalización para una completa conectividad de los buques, que facilite recogida automatizada y análisis de datos, completamente alineado con las recomendaciones de BIMCO y de la IMO.

b.- Descarbonización. Nuevas normativas de eficiencia energética y medioambientales

Desarrolladas en el marco de la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques acordada en el año 2018, estas normativas técnicas y operativas exigen que los buques mejoren su eficiencia energética a corto plazo y reduzcan así sus emisiones de gases de efecto invernadero. Estas normativas, entraron en vigor el 1 de noviembre de 2022 como enmiendas al Anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL).

Además, desde el 1 de enero de 2023, fue obligatorio que todos los buques calcularan su Índice de Eficiencia Energética de Buques Existentes (EEXI) alcanzado para medir su eficiencia energética e iniciar la recopilación de datos para la notificación de su indicador de intensidad de carbono (CII) operativo anual y su clasificación CII.

Como estímulo para reducir la intensidad de carbono de todos los buques en un 40% y las emisiones de gases de efecto invernadero en un 20% para 2030 en comparación con la línea base de 2008, se exigió a los buques que calculasen dos clasificaciones: su Índice de Eficiencia Energética de Buques Existentes (EEXI) alcanzado para determinar su eficiencia energética, y su Indicador de Intensidad de Carbono (CII) operativo anual y la clasificación CII asociada. La intensidad de carbono relaciona las emisiones de GEI con la cantidad de carga transportada y la distancia recorrida.

Las medidas forman parte del compromiso de la OMI en virtud de su Estrategia Inicial de 2018 sobre la Reducción de las Emisiones de GEI de los Buques para alcanzar los nuevos objetivos actualizado en julio de 2023 para reducir no solo la intensidad de carbono de todos los buques en un 40% y las emisiones de gases de efecto invernadero en un 20% para 2030 en comparación con 2008, sino también reducir un 70% las emisiones de gases de efecto invernadero en 2040 así como alcanzar emisiones netas 0 en 2050.

El EEXI alcanzado por un buque indica la eficiencia energética de su diseño en comparación con un valor de referencia. El EEXI alcanzado de un buque se comparará entonces con un Índice de Eficiencia Energética de Buques Existentes requerido. El valor calculado del EEXI alcanzado para cada buque individual debe ser inferior al EEXI requerido, para garantizar que el buque cumple una norma mínima de eficiencia energética.

El CII evalúa y clasifica la eficiencia energética de la operación del buque, además cada año se aplica un factor de reducción anual necesario para garantizar la mejora continua de la intensidad operativa de carbono de un buque dentro de un nivel de calificación específico. El

CII operativo anual real alcanzado debe documentarse y verificarse con respecto al CII operativo anual requerido.

A parte de los objetivos de la OMI, la Unión Europea lanzó un nuevo paquete de medidas, el cual entró en vigor el 1 de enero de 2024, denominado “EU Fit for 55” destinado también a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en un 55% para 2030 así como la reducción del 100% de las mismas para 2050.

El paquete de medidas asociadas incluía la entrada del sector del transporte marítimo en el régimen de comercio de derechos de emisiones, así como el control de emisiones de gases de efecto invernadero por cada unidad de energía del combustible utilizado. Promoviendo e incentivando de esta forma el uso de combustibles alternativos.

Para afrontar estas nuevas normativas Empresa Naviera Elcano ha dedicado un gran número de recursos para comprender en detalle los nuevos requerimientos, la naturaleza de nuestra flota y los requisitos d

Como resultado de ello, se ha elaborado un plan de acción a la medida de cada buque para obtener la mejor calificación CII cada año, así como poder optimizar los requerimientos del EEXI con los requisitos del cliente, todo ello, integrado en nuestro sistema de gestión.

Adicionalmente se han realizado previsiones de las toneladas de CO eq que emitiría a medio y largo plazo, tanto la flota existente como cada uno de los nuevos proyectos analizados. De esta forma, se puede determinar el impacto ambiental futuro y evaluar la viabilidad de implementar nuevos combustibles y técnicas operacionales que optimicen el rendimiento de los buques, reduzcan su consumo energético y, en consecuencia, minimicen las emisiones totales.

En línea con lo anterior, se han establecido criterios fundamentales para el diseño de nuevos buques que puedan cumplir con los requerimientos medioambientales y de eficiencia energética e incluso llevar a nuestros buques un paso mas allá de los requerimientos legales.

También se ha comenzado a analizar el uso de diferentes tipos de combustibles alternativos y biocombustibles junto con nuevas tecnologías en fase piloto de desarrollo que podrían ayudar a la descarbonización tanto de la flota existente como de futuras nuevas construcciones.

Por todo ello, se analiza el mejor el impacto operacional para alcanzar el mejor CII, el impacto económico asociado al régimen de derechos de emisiones y el impacto medioambiental global para reducir al máximo las emisiones generadas por megajulio de energía consumida.

El desempeño ambiental en las oficinas centrales durante 2024 ha sido satisfactorio:

El consumo de electricidad es el aspecto ambiental más significativo en las oficinas y en que se ha logrado una mejora sostenida en el tiempo. El consumo de electricidad del año 2024 ha disminuido un 3,4% respecto al año anterior, pasando de 193.951 kWh consumidos en 2023, a un consumo en 2024 de 193.951 kWh.

En cuanto al consumo de papel, no existen datos específicos de consumo, sino únicamente de las compras realizadas, lo que puede llevar a disfunciones dependiendo de la fecha del pedido de papelería correspondiente. En 2024 los datos se han mantenido en los mismos niveles que en el mismo periodo del ejercicio anterior. El principal destino del papel adquirido es la realización de copias y de impresiones. Las copias realizadas en 2024 se han reducido respecto al año anterior, siendo 16.663 en 2024 frente a 64.920 realizadas en 2023. En cuanto a las impresiones, en 2024 se han realizado 124.543, lo que supone una disminución con respecto a las realizadas en 2023, que fueron 128.677. Las impresiones realizadas en 2024, equivalen al consumo de 12 árboles, de 79.506 horas de consumo eléctrico de una bombilla y a la emisión de 1.269 kg de CO2.

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 el 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 propia 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 2024 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.

4. 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 2024 Grupo Elcano dio respuesta a las necesidades derivadas de la mayor regulación normativa y los avances técnicos en materias náuticas, principalmente.

Cantidad de horas de formación por categorías profesionales	Hombre	Mujer
Directivos	212	148
Mandos intermedios	418	165
Técnicos	621	354
Administrativos	108	255
Personal auxiliar	3	-

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.

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 2023 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 los buques se ha implantado un nuevo sistema de conexión a internet satelital que ha mejorado significativamente la calidad y velocidades de conexión, incluso desde sitios remotos.

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 2024 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 100% 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 prácticamente del 100%. Por otra parte, este mismo porcentaje referido al personal que presta sus servicios a bordo de los buques operados por el Grupo en Brasil y Argentina es superior al 95%.

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

De cara el cumplimiento de la normativa de contratación de minusválidos, se realiza una aportación anual a la Fundación de Apoyo al Síndrome de Down para su programa de Integración Laboral Real en empleo ordinario a través de la formación en certificados de profesionalidad de las personas con discapacidad intelectual. El importe satisfecho en 2024 ha ascendido a un total de 32.400 Euros.

b.- Salud y seguridad

Elcano posee certificaciones en las normas ISO 14001, 9001, 45001 y 50001 En este apartado es de especial aplicación la ISO 45001, la norma de Sistemas de Gestión de la Seguridad y la Salud en el Trabajo, que en 2018 sustituyó a la OHSAS 18001. 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.

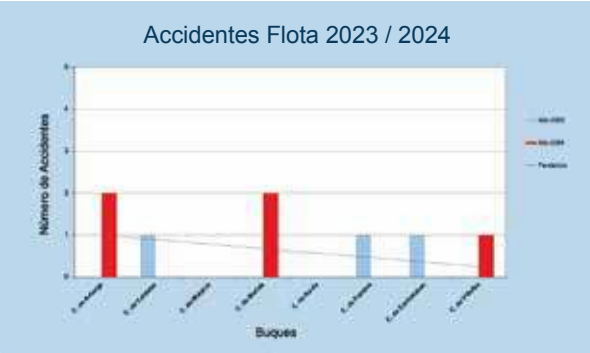
2.- Reducir riesgos con el enfoque global de ayuda a traducir los resultados de riesgo en planes de acción adecuados para la evaluación, verificación, inspección, revisión legal e investigación de accidentes, con el objetivo de reducir los riesgos, proteger a los trabajadores y controlar las amenazas 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 (al igual que en año anterior) y el nivel de accidentes de trabajo ha disminuido, desde los 22 accidentes en 2023 a los 5 correspondientes al 2024. 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 100% 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	Consecuencia: Fallecimiento Multiple	Consecuencias: Impacto Largo Plazo Deterioro del ecosistema Efectos generalizados Fuerte impacto área cercana	Fallo operacional que provoca la paralización del buque > 30 días	Daño muy serio o pérdida del buque/equipos o carga con un coste directo de más de USD 2 MM	Cobertura Internacional	A y B Líder DPA y personal especializado ELCANO independientes del Buque C y D Líder Inspector asignado con apoyo DPA , GN y HSQE E Dir. Auditoría y Control con apoyo Dir. Jurídico y otros departamentos según necesidad	A – DPA B – DPA C – Dir. Flota D – Dir. Flota E – Dirc. Aud. y Control.	Administración de bandera Terceras partes (Clientes, etc..) Notificación Buques de la Flota en menos de 48 horas
4 Muy Grave	Consecuencia: Fallecimiento Lesión permanente (PTD) Discapacidad parcial (PPD).	Consecuencias: Impacto a largo o medio plazo. Deterioro de algún aspecto del ecosistema. Gran área afectada.	Fallo operacional que provoca la paralización del buque 15 - 30 días Detención del PSC. No Conformidad Mayor (RAM).	Daño importante o pérdida del buque/equipos o carga con un coste directo entre USD 0,5 MM y USD 2 MM	Cobertura Nacional			
3 Grave	Consecuencia: Lesiones que producen el desembarco del tripulante para tratamiento médico (LWC).	Consecuencias: Impacto a medio o corto plazo. Area afectada local. No afecta al ecosistema	Fallo operacional que provoca la paralización del buque 1 - 15 días. Detención por la bandera.	Daño moderado o pérdida del buque/equipos o carga con un coste directo entre USD 0,2 MM y USD 0,5 MM	Cobertura Regional	A determinar por la dirección de la Empresa	A determinar por la dirección de la Empresa	A determinar por la dirección de la Empresa
2 Menor	Consecuencia: Accidente con tratamiento Médico externo y/o consecuencia de trabajo restringido (RWC y MTC)	Consecuencias: Impacto temporal Efectos menores en un área pequeña. Limpieza interna buque	Fallo operacional que provoca la paralización del buque < 1 día.	Daño menor o pérdida del buque/equipos o carga con un coste directo entre USD 25.000 y USD 0,2 MM	Cobertura Local	Capitán y personal del buque con la asistencia del Dpto. de Seguridad e Inspección y HSQE ELCANO	A – DPA B – DPA C – Superint. D – Dir. Flota E – Dir. Aud. y Control.	Administración de bandera (si requerido) Clientes (de acuerdo a contrato fletamento)
1 Leve	Consecuencia: Accidente con tratamiento a bordo (FAC y MTC).	Consecuencias: Bajo impacto sin efecto duradero. Area afectada mínima. Limpieza interna buque.	Incidente notable sin ninguna consecuencia operacional.	Daño insignificante o pérdida del buque/equipos o carga con un coste directo menor a entre USD 25.000	Sin cobertura			

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 0,92% durante el año 2024, lo cual supone una reducción significativa con relación al ejercicio anterior (un 3,15% en 2023).

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.

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 dignas 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%, 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 2024 a 2.284 horas (los hombres realizaron 1.362 horas y las mujeres 922 horas, dato que hay que poner en perspectiva, teniendo en cuenta que hay un significativo mayor número de personal masculino). Las horas de formación se han reducido en aproximadamente un 3,5% con relación a las llevadas a cabo durante el ejercicio 2023.

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.

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 nuevo 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 registrar un nuevo plan de igualdad acorde a la normativa vigente. 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. Los empleados de Elcano están formados 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 sigue ampliando en 2024.

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 1,40% (3,12% en el ejercicio anterior) a nivel de Grupo por lo que respecta al colectivo de oficinas y del 7,58% (6,41% en el ejercicio anterior) por lo que respecta al colectivo de personal de flota. Desglosado por países merece la pena destacar que en oficinas no existe como tal brecha salarial en los diferentes países, salvo la derivada del considerar la antigüedad. 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 sin considerar la antigüedad, el resultado sería igualmente cercano al 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. Así, la brecha salarial en flota en Brasil es del 6,91% y en Argentina del 11,19% debido a lo anteriormente expuesto.

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 1,40% para personal de oficina y al 7,58% 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.

Durante este año 2024 Empresa Naviera Elcano S.A. se ha unido al United Nations Global Compact, siendo miembro asociado, junto a otras 20.000 empresas a nivel mundial a las que nos mueve nuestra ambición por acelerar y escalar el impacto colectivo global de las empresas, defendiendo una serie de Principios Básicos y cumpliendo los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible marcados en Septiembre de 2015 por naciones Unidas, tratando de impulsar la concienciación y la acción empresarial en apoyo del logro de dichos objetivos y principios.

Para que esto suceda, el Pacto Mundial de las Naciones Unidas apoya a las empresas adheridas a:

- Realizar negocios de manera responsable alineando sus estrategias y operaciones con los Diez Principios sobre derechos humanos, trabajo, medio ambiente y anticorrupción; y
- Adoptar acciones estratégicas para promover objetivos sociales más amplios, como los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, con énfasis en la colaboración y la innovación.

La sostenibilidad corporativa comienza con el sistema de valores de la empresa y un enfoque basado en principios para hacer negocios. Esto significa operar de manera que, como mínimo, se cumplan las responsabilidades fundamentales en las áreas de derechos humanos, trabajo, medio ambiente y lucha contra la corrupción. Las empresas responsables aplican los mismos valores y principios dondequiera que estén presentes, y saben que las buenas prácticas en un área no compensan los daños en otra. Al incorporar los Diez Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas en nuestras estrategias, políticas y procedimientos, y establecer una cultura de integridad, no solo cumplimos con nuestras responsabilidades básicas para con las personas y el planeta, sino que también preparamos el terreno para el éxito a largo plazo.

Los Diez Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas se derivan de: la Declaración Universal de Derechos Humanos , la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo, la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo y la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción.

Derechos humanos

Principio 1: Las empresas deben apoyar y respetar la protección de los derechos humanos proclamados internacionalmente; y

Principio 2: asegurarse de que no sean cómplices de violaciones de los derechos humanos.

Mano de obra

Principio 3: Las empresas deben defender la libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva;

Principio 4: la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio;

Principio 5: la abolición efectiva del trabajo infantil; y

Principio 6: la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.

Ambiente

Principio 7: Las empresas deben adoptar un enfoque precautorio ante los desafíos ambientales;

Principio 8: emprender iniciativas para promover una mayor responsabilidad ambiental; y

Principio 9: Fomentar el desarrollo y la difusión de tecnologías respetuosas con el medio ambiente.

Anticorrupción

Principio 10: Las empresas deben trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas la extorsión y el soborno.

g.- Principales indicadores en materia laboral

A 31 de diciembre de 2024 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.

	Unidad	2024 Hombre	2024 Mujer	2023 Hombre	2023 Mujer
EMPLEO Y ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO					
Número total y distribución por sexo, edad y categoría profesional					
PERSONAL DE OFICINA					
Categoría profesional					
Directivos	Personas	12	2	12	2
Mandos intermedios	Personas	15	4	16	4
Técnicos	Personas	27	19	35	18
Administrativos	Personas	26	36	24	37
Personal auxiliar	Personas	3	1	5	-
Edad					
Menos de 30 años	Personas	7	9	6	10
Entre 30 y 50 años	Personas	41	37	47	38
Más de 50 años	Personas	35	16	40	12
PERSONAL DE FLOTA					
Categoría profesional					
Oficiales	Personas	199	22	190	23
Subalternos	Personas	319	10	303	8
Edad					
Menos de 30 años	Personas	72	11	68	18
Entre 30 y 50 años	Personas	304	21	293	14
Más de 50 años	Personas	142	-	132	-
Número total y distribución por modalidades de contrato					
PERSONAL DE OFICINA					
Contratos indefinidos	Personas	80	57	92	61
Contratos temporales	Personas	3	5	1	-
PERSONAL DE FLOTA					
Contratos indefinidos	Personas	494	31	470	37
Contratos temporales	Personas	24	1	23	-
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	12	2	12	2
Mandos intermedios	Personas	15	4	21	5
Técnicos	Personas	27	19	30	17
Administrativos	Personas	24	30	24	36
Personal auxiliar	Personas	2	2	4	1
Edad					
Menos de 30 años	Personas	4	4	5	10
Entre 30 y 50 años	Personas	41	37	47	39
Más de 50 años	Personas	35	16	39	12
CONTRATOS TEMPORALES					
Categoría profesional					
Administrativos	Personas	3	5	1	-
Edad					
Menos de 30 años	Personas	3	5	1	-
Entre 30 y 50 años	Personas	-	-	-	-

	Unidad	2023 Hombre	2023 Mujer	2022 Hombre	2022 Mujer
PERSONAL DE FLOTA					
CONTRATOS INDEFINIDOS					
Categoría profesional					
Oficiales	Personas	196	2	186	29
Subalternos	Personas	298	9	284	8
Edad					
Menos de 30 años	Personas	68	11	65	23
Entre 30 y 50 años	Personas	294	20	279	14
Más de 50 años	Personas	132	-	128	-
CONTRATOS TEMPORALES					
Categoría profesional					
Oficiales	Personas	3	-	4	-
Subalternos	Personas	21	1	19	-
Edad					
Menos de 30 años	Personas	4	-	3	-
Entre 30 y 50 años	Personas	10	1	14	-
Más de 50 años	Personas	10	-	4	-
Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional					
PERSONAL DE OFICINA					
Categoría profesional					
Directivos	Personas	1	-	-	-
Técnicos	Personas	1	4	2	1
Adminsitrativos	Personas	8	8	3	4
Edad					
Menos de 30 años	Personas	2	5	1	3
Entre 30 y 50 años	Personas	7	7	2	5
Más de 50 años	Personas	1	-	1	-
Remuneraciones medias y su evolución (salario promedio)					
PERSONAL DE OFICINA					
Categoría profesional					
Directivos	Euros	247.948	252.165	259.397	231.020
Mandos intermedios	Euros	101.282	127.152	120.259	146.338
Técnicos	Euros	71.003	64.299	73.264	54.301
Administrativos	Euros	28.875	23.178	34.332	26.106
Personal auxiliar	Euros	40.786	17.135	41.756	-
Edad					
Menos de 30 años	Euros	18.255	12.269	25.124	12.570
Entre 30 y 50 años	Euros	60.892	48.202	62.735	51.386
Más de 50 años	Euros	129.782	79.076	127.476	51.822
PERSONAL DE FLOTA					
Categoría profesional					
Oficiales	Euros	73.081	51.540	65.232	49.388
Subalternos	Euros	33.660	31.542	30.099	34.454
Edad					
Menos de 30 años	Euros	36.999	47.584	29.604	46.054
Entre 30 y 50 años	Euros	45.537	45.412	41.260	45.386
Más de 50 años	Euros	64.397	-	65.783	-
Empleados con discapacidad	Unidades	1	1	3	3

Del total de directivos del Grupo un 14,3% son mujeres.

CASTILLO DE MERIDA
IMO 9742807
VALLETTA

5. 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.

Actualmente se está realizando la correspondiente revisión del Sistema de Gestión de Compliance, cuyo informe final será presentado al Consejo de Administración de la Compañía en el mes de mayo de 2025.

Respecto al criterio de éxito de los objetivos marcados, entendemos que estos 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 establecieron los siguientes objetivos:

- Implementación del Plan de Igualdad
- Formación en materia de Igualdad.
- Aceptación del decálogo de principios por parte de los proveedores habituales
- Revisión del SGCP.
- Elaboración del informe anual de cumplimiento.

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.

Durante este ejercicio, en marzo de 2024, se ha llevado a cabo la aprobación por parte del Consejo de Administración de un nuevo Protocolo de Prevención y Actuación en caso de Acoso, así como la adaptación y mejora del Procedimiento de Gestión e investigación de Denuncias, la Política del Canal Ético y del Sistema Interno de Información y la mejora del Canal de Denuncias.

NO SMOKING
SWL 628KN

6. 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 poder 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 unas pérdidas antes de impuestos totales de 17.910 miles de Euros, n el ejercicio 2024, el importe total pagado por el Grupo en concepto de impuesto sobre beneficios ha ascendido a un equivalente de 1.021 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 hallan publicados y aportados en sus Cuentas Anuales, a las cuales remitimos.

Índice Contenidos GRI

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

NO SMOKING

FORTE DOS REIS MAGOS

ENE

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

31 de diciembre de 2024

El presente documento constituye un extracto de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2024 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 2024 Y DE 2023
(Expresados en miles de euros)

ACTIVO	2024	2023
Activo no corriente	**547.794**	**577.436**
Inmovilizado intangible	44.193	46.771
Inmovilizado material	446.678	478.282
Inversiones financieras a largo plazo	33.602	33.881
Activos por impuesto diferido	23.321	18.502
Activo corriente	**411.360**	**326.120**
Activos no corrientes mantenidos para la venta	34.918	32.829
Existencias	10.284	20.113
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	237.855	157.846
Inversiones financieras en empresas del grupo y asociadas a c/p	50.135	57.460
Inversiones financieras a corto plazo	11.383	6.375
Efectivos y otros activos líquidos equivalentes	63.326	48.107
Periodificaciones a corto plazo	3.459	3.390
TOTAL ACTIVO	**959.154**	**903.556**

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	2024	2023
Patrimonio Neto	**297.229**	**309.722**
Fondos Propios	**287.184**	**302.500**
Capital suscrito	50.211	50.211
Reservas de la sociedad dominante	76.515	89.926
Reservas en sociedades consolidadas por integración global	175.775	197.414
Beneficios/(Pérdidas) del ejercicio atribuido a sociedad dominante	(15.317)	(35.051)
Ajustes por cambio de valor	**10.045**	**7.222**
Operaciones de cobertura	6.622	6.584
Diferencias de conversión	3.423	638
Pasivo no corriente	**337.149**	**349.803**
Provisiones a largo plazo	**1.370**	**830**
Deudas a largo plazo	**327.659**	**340.760**
Obligaciones y otros valores negociables	80.000	80.000
Deudas con entidades de crédito	211.598	220.554
Acreedores por arrendamiento financiero	34.946	39.157
Otros pasivos financieros	1.115	1.049
Pasivos por impuesto diferido	**6.253**	**5.736**
Otros acreedores a largo plazo	**1.867**	**2.477**
Pasivo corriente	**324.776**	**244.031**
Deudas a corto plazo	**81.227**	**93.340**
Obligaciones y otros valores negociables	2.238	2.123
Deudas con entidades de crédito	72.286	85.317
Acreedores por arrendamiento financiero	6.703	5.900
Deudas con empresas del grupo y asociadas	**14.193**	**14.143**
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	**220.378**	**125.288**
Periodificaciones a corto plazo	**8.978**	**11.260**
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	**959.154**	**903.556**

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2024 Y 2023

(Expresados en miles de euros)

	2024	2023
Importe neto de la cifra de negocios	**845.755**	**991.845**
Prestaciones de servicios	845.755	991.845
Aprovisionamientos	**(60.817)**	**(69.838)**
Consumos de mercaderías	(60.817)	(69.838)
Otros ingresos de explotación	**8.759**	**7.844**
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	8.759	7.844
Gastos de personal	**(52.532)**	**(50.838)**
Sueldos, salarios y asimilados	(36.388)	(34.394)
Cargas sociales	(15.930)	(15.874)
Provisiones	(214)	(570)
Otros gastos de explotación	**(676.011)**	**(821.149)**
Servicios exteriores	(664.131)	(809.350)
Tributos	(2.753)	(2.626)
Otros gastos de gestión corriente	(8.687)	(9.024)
Otros resultados	(440)	(149)
Amortización del inmovilizado	**(50.521)**	**(50.096)**
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	**1.016**	**(12.787)**
Resultado de explotación	**15.649**	**(5.019)**
Ingresos financieros	**795**	**3.001**
De valores, negoc. y de otros instrumentos financieros	795	3.001
Gastos financieros	**(31.621)**	**(29.169)**
Por deudas con empresas del grupo y asociadas	(1.898)	(500)
Por deudas con terceros	(29.723)	(28.669)
Diferencias de cambio	**(2.737)**	**(4.770)**
Resultado Financiero	**(33.563)**	**(30.938)**
Resultado antes de impuestos	**(17.914)**	**(35.957)**
Impuesto sobre sociedades	**2.597**	**906**
RESULTADO DEL EJERCICIO	**(15.317)**	**(35.051)**

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2024 Y 2023

(Expresados en miles de euros)

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	2024	2023
Resultado del ejercicio antes de impuestos	**(17.914)**	**(35.957)**
Ajustes del resultado:	**80.983**	**88.806**
Amortización del inmovilizado	50.521	50.096
Correcciones por deterioro	-	16.293
Provisiones	652	(245)
Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado	(1.016)	(3.506)
Ingresos financieros	(795)	(3.001)
Gastos financieros	31.621	29.169
Cambios en el capital corriente	**17.685**	**(20.260)**
Existencias	9.829	(4.282)
Deudores y otras cuentas a cobrar	(68.109)	70.334
Otros activos corrientes	(4.586)	2.250
Acreedores y otras cuentas a pagar	82.902	(94.085)
Otros activos y pasivos no corrientes	(2.351)	5.523
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	**(31.342)**	**(25.838)**
Pagos de intereses	(32.174)	(28.360)
Cobros de intereses	795	3.001
Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	37	(479)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	**49.412**	**6.751**

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	2024	2023
Pagos por inversiones	**(14.416)**	**(94.252)**
Inmovilizado intangible	(1.980)	(20.725)
Inmovilizado material	(12.436)	(71.587)
Otros activos financieros	-	(1.940)
Cobros por desinversiones	**31.793**	**12.139**
Inmovilizado material	31.758	10.226
Otros activos financieros	35	25
Activos no corrientes mantenidos para venta	-	1.888
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	**17.377**	**(82.113)**

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	2024	2023
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	**(49.230)**	**39.301**
Emisión:	60.890	146.986
Obligaciones y otros valores negociables	-	20.000
Deudas con entidades de crédito	60.890	112.986
Deudas con empresas del grupo y asociadas	-	14.000
Devolución y amortización de:	(110.120)	(107.685)
Obligaciones y otros valores negociables	-	(50.000)
Deudas con entidades de crédito	(110.120)	(57.685)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio	**-**	**(624)**
Dividendos	-	(624)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	**(49.230)**	**38.677**

	2024	2023
EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO	**(2.340)**	**1.454**
AUMENTO / DISMINUCIÓN DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	**15.219**	**(35.231)**
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	**48.107**	**83.338**
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	**63.326**	**48.107**

A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2024 Y 2023

(Expresados en miles de euros)

	2024	2023
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias	**(15.317)**	**(35.051)**
Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto	**2.823**	**(12.236)**
Por valoración instrumentos financieros:		
Por coberturas de flujos de efectivo	38	(1.132)
Por Subvenciones, donaciones y legados recibidos		
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	2.785	(11.104)
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	**(12.494)**	**(47.287)**

B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2024 Y 2023

(Expresados en miles de euros)

	Capital Escriturado	Reservas	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambio de valor	TOTAL
SALDO, FINAL DEL AÑO 2022	**50.211**	**283.485**	**6.103**	**19.458**	**359.257**
Ajustes por cambios de criterio 2022					-
Ajustes por errores 2022					-
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2023	**50.211**	**283.485**	**6.103**	**19.458**	**359.257**
Total ingresos y gastos reconocidos			**(35.051)**	**(12.236)**	**(47.287)**
Operaciones con socios o propietarios	**-**	**(624)**	**-**	**-**	**(624)**
Distribución de dividendos		(624)	-		(624)
Otras variaciones del patrimonio neto		**4.479**	**(6.103)**		**(1.624)**
SALDO, FINAL DEL AÑO 2023	**50.211**	**287.340**	**(35.051)**	**7.222**	**309.722**
Ajustes por cambios de criterio 2023					-
Ajustes por errores 2023					-
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2024	**50.211**	**287.340**	**(35.051)**	**7.222**	**309.722**
Total ingresos y gastos reconocidos			**(15.317)**	**2.823**	**(12.494)**
Operaciones con socios o propietarios	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Distribución de dividendos			-		-
Otras variaciones del patrimonio neto		**(35.050)**	**35.051**		**1**
SALDO, FINAL DEL AÑO 2024	**50.211**	**252.290**	**(15.317)**	**10.045**	**297.229**

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 2024 los accionistas de la Sociedad son los siguientes:

	Porcentaje de participación	Nacionalidad
Grupo Nosa Terra 21, S.A.	58,23%	Española
Abanca Corporación Bancaria S.A.	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). Por decisión de su socio único, Lauria vendió en marzo de 2024 los dos buques "bulkcarriers" de su propiedad. A 31 de diciembre de 2024 su actividad principal es el arrendamiento operativo (bareboat) a ENE de los dos buques "producto 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 2024 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 Navegação 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 2024 su actividad principal es la explotación de siete buques de su propiedad (tres buques de transporte GLP y cuatro buques “bulkcarriers”) y tres buques quimiqueros “product tanker” arrendados en régimen de casco desnudo (bareboat) de otras filiales de Grupo Elcano.

Asimismo, EBR mantiene el 100% de las acciones de la compañía ENE Brasil Serviços Marítimos Ltda. (en adelante “EBS”) constituida 5 de diciembre de 2022. EBS tiene por objeto social la prestación de servicios de gestión náutica, incluida la gestión de tripulaciones de buques; la operación de terminales marítimos, incluido el apoyo portuario; gestión de actividades de almacenamiento de mercancías en tránsito, logística y gestión y operación de embarcaciones; actividades de almacenamiento y regasificación de gas; reparación y mantenimiento de embarcaciones; así como el ejercicio de otras actividades accesorias o complementarias cuando sean necesarias para los intereses sociales de la compañía. A 31 de diciembre de 2024 EBS se encuentra sin actividad.

Por otro lado, a finales de 2023 y por decisión en junta general de accionistas, EBR adquirió el 21,27% de las acciones de la compañía Estaleiro Itajaí, S.A. (en adelante “EISA”) propiedad hasta la fecha de la sociedad Empresa Nacional de Empreendimentos Navais Ltda. (en adelante “ENEN”), filial de Globalspectre, Ltda. Adicionalmente, por decisión del Accionista Único de Globalspectre, Ltda. y de la junta de accionistas de EBR se realizó una ampliación de capital en EISA, quedando la siguiente composición accionarial en EISA: 40% EBR y 60% Globalspectre, Ltda.

EISA a 31 de diciembre de 2024 está clasificada como mantenida para la venta, por tanto a efectos de consolidación de Grupo Elcano, EBR junto con EBS conforman el Subgrupo EBR (en adelante “Grupo EBR”).

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.

Global es propietaria del 100% de las acciones de ENEN, cuyo domicilio se encuentra en Praia de Botafogo, 440, 11º Andar, 22250-040 Rio de Janeiro (Brasil) y su objeto social es la prestación directa o a través de la contratación de terceros de servicios de administración de proyectos, construcción, reparación, conservación, tratamiento y pintura de estructuras metálicas, embarcaciones en alta mar o en astillero, así como servicios mecánicos, eléctricos y de exportación de repuestos y máquinas. A 31 de diciembre de 2024 se encuentra sin actividad.

Asimismo, y tal como se indica más arriba, desde finales de 2023 Global es la propietaria directa del 60% de las acciones de EISA, cuyo domicilio se encuentra en Rua Herta Thieme, 244 – 1º Barra do Rio, Itajaí, Santa Catarina (Brasil). Esta compañía tiene como objeto social la construcción naval en el astillero de su propiedad en la sede de la compañía. Adicionalmente, desde finales de 2022 y con la autorización del Ministerio da Infraestrutura de Brasil y la intervención de la Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, EISA puede realizar la actividad de tránsito y almacenaje de graneles líquidos (combustibles) mediante la instalación de una terminal portuaria de graneles líquidos en los terrenos donde hoy se encuentra el astillero.

A 31 de diciembre de 2024 EISA se encuentra clasificada como mantenida para la venta, por lo que a los efectos de consolidación de Grupo Elcano, Global junto a ENEN conforman el Subgrupo Global (en adelante “Grupo Global”).

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. A 31 de diciembre de 2024 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. A 31 de diciembre de 2024 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. A 31 de diciembre de 2024 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”) e Iberian Bulkcarriers 2 Limited (en adelante “IB2”).

Iberian está domiciliada en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta y a 31 de diciembre de 2024 su actividad principal es el arrendamiento operativo (bareboat) con tripulaciones a ENE de dos buques “babycape” de su propiedad.

El 24 de octubre de 2024 EDB constituyó una nueva sociedad denominada Iberian Bulkcarriers 2 Limited (en adelante “IB2”), domiciliada en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta, cuyo objeto social será la actividad de transporte marítimo.

El 18 de noviembre de 2024 IB2 firmó un acuerdo de compra de un buque bulkcarriers tipo “kamsarmax” de segunda mano de 10 años de edad para su arrendamiento en régimen de casco desnudo (“bareboat”) a EBR.

A efectos de consolidación de Grupo Elcano, EDB junto con Iberian e IB2 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. A 31 de diciembre de 2024 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”), Caldelas LNG Shipping Limited (en adelante “Caldelas”) y Villalba LNG Shipping Limited (en adelante “Villalba”).

Merida está domiciliada en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta, y su actividad principal a 31 de diciembre de 2024 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 a 31 de diciembre de 2024 es el arrendamiento operativo (bareboat) con tripulaciones a ENE de un buque de transporte de GNL, que arrienda de un tercero.

Villalba fue constituida el 14 de julio de 2023, su domicilio se encuentra en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta. Su actividad principal desde el 22 de noviembre de 2023 es el arrendamiento operativo (bareboat) con tripulaciones a ENE de un buque de transporte de GNL, que arrienda en régimen de arrendamiento financiero de un tercero.

A efectos de consolidación de Grupo Elcano, EGC junto con Merida, Caldelas y Villalba 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. A 31 de diciembre de 2024 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. A 31 de diciembre de 2024 se encuentra sin actividad.

IT2 está domiciliada en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta. A 31 de diciembre de 2024 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 a 31 de diciembre de 2024 es el arrendamiento operativo (bareboat) a EBR de un buque quimiquero “producto tanker” 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 a 31 de diciembre de 2024 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 31 de diciembre de 2024 se encuentra sin actividad.

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

A 31 de diciembre de 2024, Lauria, Enpasa, Grupo EBR, Grupo Global, Jofre, Ojeda, Grupo EDB, Grupo EGC, Grupo ETL y Grupo EGS constituyen, junto con ENE, Grupo Elcano.

El 21 de noviembre de 2024 se hizo efectiva la disolución y liquidación de las compañías Elcano Product Tankers 1, S.A. (“EPT1”), Elcano Product Tankers 2, S.A. (“EPT2”) y Elcano Gas Transport, S.A. (“EGT”) propiedad al 100% de ENE. En estos estados financieros consolidados se recogen los resultados aportados por dichas compañías hasta su disolución y liquidación, absorbiendo los activos y pasivos ENE como accionista única de las mismas.

A 31 de diciembre de 2024 el Grupo es propietario de un buque petrolero, cuatro buques quimiqueros/product tanker, seis bulkcarriers, tres de transporte de gas licuado de petróleo (GLP) y un asfaltero. Asimismo, el Grupo opera tres buques de transporte de gas natural licuado (GNL) tomados en arrendamiento operativo, otro buque de transporte de GNL tomado en arrendamiento financiero y un buque quimiquero/product tanker también tomado en arrendamiento financiero. Adicionalmente, y desde el 15 de enero de 2025, se añade a la flota de buques en propiedad el nuevo buque bulkcarrier tipo “kamsarmax” de segunda mano adquirido por IB2.

2. Bases de Presentación y de Consolidación

Las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2024 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, Enpasa, Elcano Brasil, EBS, Global, ENEN, Ojeda, Jofre, EDB, Iberian, IB2, EGC, Merida, Caldelas, Villalba, 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 que les es de aplicación en su país de residencia. No obstante, los Administradores de ENE estiman que no se producirán cambios que puedan afectar de forma significativa a las Cuentas Anuales Consolidadas.

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, Enpasa, Grupo EBR, Grupo Global, 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 2024 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.

CASTILLO DE VILLALBA

3. Principios Contables y Normas de Valoración Aplicados

LLa información contenida en estas Cuentas Anuales Consolidadas es responsabilidad de los administradores 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 el Grupo EBR y ENEN 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 Consolidado. A 31 de diciembre de 2024 ascienden a 3.423 miles de euros (638 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 2024 y 2023 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 - 30
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 arrendamiento 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.

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

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.

Adicionalmente, y desde el ejercicio 2024, se incluyen las existencias de Derechos de Emisión de determinados gases de efecto invernadero en el ámbito de la UE (en adelante “Derechos de Emisión de CO2 y otros”) adquiridas y no utilizadas en el ejercicio. Se registran en el momento de su adquisición a precio de coste y se valoran a cierre aplicando el método FIFO.

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 2024 y de 2023 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 2024, 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 referencia a un valor cotizado en un mercado activo para un instrumento financiero idéntico, 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 debiendo 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 prestación 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, entendiendo 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. Tras sucesivas renovaciones actualmente está renovada por diez años más desde el 1 de enero de 2024.

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 simultanea 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:

    1. El Grupo esta comprometido por un plan para vender el activo y ha iniciado un programa para encontrar comprador y completar el plan.
    2. La venta del activo se negocia activamente a un precio adecuado en relación con su valor razonable actual.
    3. Se espera completar la venta dentro del año siguiente a la fecha de clasificación del activo como mantenido para la venta.
    4. 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.

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 31.12.23	**Altas**	**Bajas**	**Traspasos**	**Saldos a 31.12.24**	**Saldos a 31.12.24**
Coste						
Varadas	22.604	2.057	-	-	24.661	23.737
Contratos a l.p./proyectos	51.268	-	-	-	51.267	49.348
Patentes y desarrollos	361	-	-	-	361	348
Software	1.605	-	-	-	1.606	1.545
ISPS / ISM / TMSA, buques	1.890	-	-	-	1.890	1.819
	77.728	**2.057**	**-**	**-**	**79.786**	**76.797**
Amortización acumulada						
Varadas	(4.151)	(4.430)	-	-	(8.581)	(8.264)
Contratos a l.p./proyectos	(19.128)	(2.901)	-	-	(22.031)	(21.202)
Software	(1.259)	(116)	-	-	(1.374)	(1.323)
ISPS / ISM / TMSA, buques	(1.508)	(378)	-	-	(1.887)	(1.816)
	(26.046)	**(7.824)**	**-**	**-**	**(33.873)**	**(32.604)**
Valor Neto	**51.682**	**(5.767)**	**-**	**-**	**45.912**	**44.193**

	Miles de dólares					Miles de euros
	Saldos a 31.12.22	**Altas**	**Bajas**	**Traspasos**	**Saldos a 31.12.23**	**Saldos a 31.12.23**
Coste						
Varadas	15.413	20.649	(5.744)	(7.714)	22.604	20.455
Contratos a l.p./proyectos	49.199	2.069	(2.826)	2.826	51.268	46.396
Patentes y desarrollos	360	2	-	-	361	327
Software	1.424	181	-	-	1.605	1.453
ISPS / ISM / TMSA, buques	1.890	-	-	-	1.890	1.710
	68.286	**22.901**	**(8.570)**	**(4.888)**	**77.728**	**70.341**
Amortización acumulada						
Varadas	(7.457)	(2.683)	5.744	244	(4.151)	(3.757)
Contratos a l.p./proyectos	(16.269)	(2.859)	-	-	(19.128)	(17.310)
Software	(1.160)	(98)	-	-	(1.259)	(1.139)
ISPS / ISM / TMSA, buques	(1.129)	(378)	-	-	(1.508)	(1.365)
	(26.015)	**(6.020)**	**5.744**	**244**	**(26.046)**	**(23.570)**
Valor Neto	**42.271**	**728**	**(2.826)**	**(4.643)**	**51.682**	**46.771**

En el apartado de Varadas dentro del inmovilizado inmaterial se recogen las varadas de los buques que mantiene el Grupo en arrendamiento operativo (véase Nota 6). 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 obtener una rentabilidad económico-comercial en los próximos años.

A 31 de diciembre de 2024 los elementos totalmente amortizados ascienden a 2.791 miles de dólares (719 miles de dólares en el ejercicio anterior).

5. Inmovilizado Material

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

	Miles de dólares					Miles de euros
	Saldo a 31.12.23	**Altas**	**Bajas**	**Traspasos**	**Saldo a 31.12.24**	**Saldo a 31.12.24**
Coste						
Buques	876.144	806	(150.923)	17.708	743.735	715.887
Varadas	83.228	11.741	(16.125)	(17.708)	61.137	58.847
Edificios y otras construcciones	12.670	358	-	-	13.028	12.540
Instalaciones, utillaje y mobiliario	1.707	-	-	-	1.707	1.643
Elementos de transporte	1.031	-	-	-	1.031	992
Equipos para procesos información	1.824	15	(65)	-	1.774	1.708
	976.604	**12.920**	**(167.113)**	**-**	**822.411**	**791.618**
Amortización acumulada						
Buques	(400.003)	(34.475)	108.303	-	(326.175)	(313.962)
Varadas	(21.258)	(11.926)	10.608	-	(22.576)	(21.730)
Edificios y otras construcciones	(6.522)	(175)	-	-	(6.697)	(6.446)
Instalaciones, utillaje y mobiliario	(914)	-	-	-	(914)	(880)
Elementos de transporte	(792)	(67)	-	-	(858)	(826)
Equipos para procesos información	(998)	(206)	65	-	(1.139)	(1.096)
	(430.487)	**(46.848)**	**118.976**	**-**	**(358.358)**	**(344.940)**
Amortización acumulada						
Buques	(12.645)	-	12.645	-	-	-
Varadas	(4.971)	-	4.971	-	-	-
	(17.616)	**-**	**17.616**	**-**	**-**	**-**
Valor Neto	**528.502**	**(33.928)**	**(30.521)**	**-**	**464.054**	**446.678**

	Miles de dólares					Miles de euros
	Saldo a 31.12.23	Altas	Bajas	Traspasos	Saldo a 31.12.24	Saldo a 31.12.24
Coste						
Buques	843.753	45.500	(28.071)	14.962	876.144	792.891
Varadas	75.579	32.715	(14.991)	(10.075)	83.228	75.319
Edificios y otras construcciones	12.058	612	-	-	12.670	11.466
Instalaciones, utillaje y mobiliario	1.707	-	-	-	1.707	1.545
Elementos de transporte	986	45	-	-	1.031	933
Equipos para procesos información	2.951	232	(1.358)	-	1.824	1.651
	937.034	**79.104**	**(44.421)**	**4.888**	**976.604**	**883.805**
Amortización acumulada						
Buques	(385.974)	(34.756)	20.727	-	(400.003)	(361.995)
Varadas	(22.481)	(12.865)	14.333	(244)	(21.258)	(19.238)
Edificios y otras construcciones	(6.225)	(297)	-	-	(6.522)	(5.902)
Instalaciones, utillaje y mobiliario	(906)	(8)	-	-	(914)	(827)
Elementos de transporte	(758)	(33)	-	-	(792)	(716)
Equipos para procesos información	(2.164)	(193)	1.358	-	(998)	(903)
	(418.508)	**(48.153)**	**36.418**	**(244)**	**(430.487)**	**(389.581)**
Amortización acumulada						
Buques	-	(12.645)	-	-	(12.645)	(11.444)
Varadas	-	(4.971)	-	-	(4.971)	(4.498)
	-	**(17.616)**	**-**	**-**	**(17.616)**	**(15.942)**
Valor Neto	**518.526**	**13.335**	**(8.003)**	**4.643**	**528.502**	**478.282**

Buques

En marzo de 2024 el Grupo vendió dos buques bulkcarriers propiedad de su filial Lauria por un importe total de 32.710 miles de dólares menos costes asociados a la venta por importe de 1.323 miles de dólares, generando una resultado neto de 967 miles de euros.

El 22 de noviembre de 2023 se tomó en arrendamiento financiero un buque GNL que hasta dicha fecha estuvo en régimen de arrendamiento operativo. El importe por el que se tomó en arrendamiento financiero asciende a 39 millones de USD. Adicionalmente se realizaron inversiones adicionales en el buque por un valor de 2.826 miles de dólares.

Durante el 2023 se realizaron inversiones adicionales en dos buques quimiqueros operados en Brasil por importe de 17.709 miles de dólares.

Varadas

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

Los elementos totalmente amortizados a 31 de diciembre de 2024 ascienden a 5.623 miles de dólares (6.240 miles de dólares en el ejercicio anterior).

A 31 de diciembre de 2024 todos los buques de la flota del Grupo, excepto cuatro, incluyendo los tomados en arrendamiento financiero, prestan garantía hipotecaria sobre las financiaciones otorgadas para la adquisición de los mismos.

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.

6. Arrendamientos y otras operaciones similares

Arrendamientos financieros

El Grupo opera dos 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
	31.12.24	**31.12.23**	**31.12.24**
Dos años	7.427	6.961	7.149
Tres años	7.925	7.427	7.628
Cuatro años	20.954	7.925	20.169
Cinco años	-	20.955	-
	36.306	**43.269**	**34.157**

A 31 de diciembre de 2024 los intereses devengados pendientes de pago a cuenta de los contratos de arrendamiento financiero ascienden a 497 miles de dólares (528 miles de dólares en el ejercicio anterior).

Arrendamientos operativos

A 31 de diciembre de 2024 el Grupo, en calidad de fletante a terceros de tres buques de transporte de GNL que tiene tomados en arrendamiento operativo, tiene firmados contratos independientes con dos clientes, con vencimientos en 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 2024 y 2023 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	
	31.12.24	**31.12.23**	**31.12.24**	**31.12.23**	**31.12.24**	**31.12.23**	**31.12.24**	**31.12.23**
Activos financieros a coste amortizado	-	-	26.877	28.904	8.163	3.271	250.017	177.485
Derivados de cobertura	-	-	8.032	8.535	-	-	753	708
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	-	-	-	-	-	-	65.789	53.159
	-	**-**	**34.909**	**37.438**	**8.163**	**3.271**	**316.559**	**231.352**

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	
	31.12.24	**31.12.23**	**31.12.24**	**31.12.23**	**31.12.24**	**31.12.23**	**31.12.24**	**31.12.23**
Activos financieros a coste amortizado	-	-	25.872	26.158	7.858	2.960	240.657	160.621
Derivados de cobertura	-	-	7.731	7.724	-	-	725	640
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	-	-	-	-	-	-	63.326	48.108
	-	**-**	**33.603**	**33.882**	**7.858**	**2.960**	**304.707**	**209.369**

a.- Valores representativos de deuda

En este epígrafe se clasifican aquellas inversiones que mantiene el Grupo hasta su vencimiento y que corresponden principalmente a imposiciones o depósitos a plazo fijo a corto plazo y así como otras inversiones a corto plazo por importe de 8.163 miles de dólares (3.271 miles de dólares en el ejercicio anterior).

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
	31.12.24	**31.12.23**	**31.12.24**
Créditos a largo plazo	62	97	59
Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo	2.149	2.136	2.068
Otros activos financieros a largo plazo	24.667	26.671	23.743
	26.877	**28.904**	**25.871**

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
	31.12.24	**31.12.23**	**31.12.24**
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	247.107	174.419	237.855
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	201.984	123.857	194.421
Siniestros pendientes de liquidar	6.527	6.209	6.283
Adminsitraciones públicas deudoras	26.391	31.309	25.403
Otros deudores	12.206	13.044	11.749
Depósitos y fianzas constituidos a corto plazo	910	1.066	876
Otros activos financieros	2.000	2.000	1.925
	250.017	**177.485**	**240.656**

La composición del saldo de Otros deudores es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.24	**31.12.23**	**31.12.24**
Cargos a terceros	2.902	3.202	2.794
Cuentas corrientes de buques	81	174	78
Garantías de construcción de buques	49	49	47
Otros deudores varios	9.172	9.618	8.829
	12.205	**13.043**	**11.748**

8. Existencias

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

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.24	**31.12.23**	**31.12.24**
Combustibles	10.275	21.927	9.890
Manutención	237	298	228
Derechos de emisión de CO_2	172	-	166
	10.684	**22.225**	**10.284**

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

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.24	**31.12.23**	**31.12.24**
Compras netas	61.422	74.131	56.763
Variación de existencias	4.388	1.378	4.055
	65.810	**75.509**	**60.817**

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.

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 (véase Nota 27), a excepción de determinados aprovisionamientos (repuestos de motores, etc.) que se suelen adquirir en el lugar de origen del fabricante del material. En el caso de las compras de derechos de emisión de CO2 se realizan en la UE, dado que solo afecta al ámbito de esta región.

Las compras netas incluyen las realizadas en diversas monedas extranjeras, principalmente dólares, por importe de 44.567 miles de dólares (57.861 miles de dólares en el ejercicio anterior).

Derechos de emisión de CO2 y otros

Durante el ejercicio 2024, el Grupo ha adquirido 9.100 derechos de emisión de CO2 y otros y ha utilizado 6.589 derechos de emisión manteniendo en existencias 2.511 derechos a cierre del ejercicio. Las emisiones utilizadas se mantienen a cuenta de la futura entrega a la autoridad responsable dentro de un Estado miembro de la UE.

9. Periodificaciones a largo y corto plazo

El detalle de este epígrafe es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.24	**31.12.23**	**31.12.24**
Periodificaciones de activo a corto plazo:			
Seguros no devengados, pagados por anticipado	3.590	3.742	3.456
Otros gastos no devengados, pagados por anticipado	4	4	4
Total periodificaciones de activo	**3.590**	**3.742**	**3.456**
Periodificaciones de pasivo a corto plazo:			
Ingresos anticipados	(9.327)	(12.442)	(8.978)
Total periodificaciones de pasivo	**(9.327)**	(12.442)	**(8.978)**

10. Patrimonio neto

A 31 de diciembre de 2024 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	
	31.12.24	**31.12.23**
Reserva Legal	10.042	10.042
Reservas Voluntarias	121.119	121.119
Resultados de ejercicios anteriores	(54.646)	(41.234)
Reservas en sociedades consolidadas	175.774	197.413
	252.289	**287.340**

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 16 de julio de 2021 ENE realizó una 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.

El 28 de junio de 2023 ENE realizó otra emisión de bonos en el MARF por importe de 20.000 miles de euros a cuatro años. El valor nominal de cada bono es de 100.000 euros y devenga un cupón del 8,75%, pagadero cada 28 de junio.

A 31 de diciembre de 2024 las emisiones de los bonos están valoradas en 83.112 miles de dólares (88.400 miles de dólares en el ejercicio anterior). Durante el ejercicio 2024 han devengado intereses y otros gastos por importe de 4.808 miles de euros (5.203 miles de dólares). A 31 de diciembre de 2024 en el balance se mantienen intereses devengados pendientes de pago por importe de 2.238 miles de euros (2.123 miles de euros en el ejercicio anterior).

b.- Deudas con entidades de crédito

El desglose de este epígrafe a 31 de diciembre de 2024 y de 2023 es el siguiente:

	Miles de dólares				Miles de euros	
	31.12.24		31.12.23		31.12.24	
	A largo plazo	A corto plazo	A largo plazo	A corto plazo	A largo plazo	A corto plazo
Préstamos	221.373	63.872	245.711	76.029	213.084	61.481
Gastos de formalización de deudas	(1.544)	-	(1.998)	-	(1.486)	-
Acreed. por arrend. financiero	36.306	6.963	43.269	6.520	34.946	6.703
Pólizas de crédito	-	8.785	-	15.639	-	8.456
Intereses devengados	-	2.441	-	2.606	-	2.350
	256.135	**82.062**	**286.982**	**100.794**	**246.544**	**78.989**

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
	31.12.24	31.12.23	31.12.24
A dos años	66.290	58.693	63.807
A tres años	49.553	46.582	47.698
A cuatro años	27.248	33.956	26.228
A cinco años	35.082	27.399	33.768
Resto	43.200	79.081	41.583
	221.373	**245.711**	**213.084**

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

El Grupo mantiene los siguientes saldos con empresas del grupo y asociadas:

A corto plazo	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.24	31.12.23	31.12.24
Accionista mayoritario	14.745	15.628	14.193
	14.745	**15.628**	**14.193**

d.- Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

A 31 de diciembre de 2024 y 2023 su detalle, incluido los saldos con administraciones públicas para su mejor comprensión, es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
A largo plazo	**31.12.24**	**31.12.23**	**31.12.24**
Aplazamientos de impuestos	1.142	1.723	1.099
Pasivos por impuesto diferido	6.496	6.338	6.253
Otros acreedores	798	1.014	768
	8.436	**9.075**	**8.120**
A corto plazo			
Proveedores	6.726	11.579	6.475
Acreedores	208.990	115.193	201.165
Remuneraciones pendientes de pago	6.976	5.721	6.715
Administraciones públicas acreedoras	6.180	5.824	5.948
Otros acreedores	77	126	74
	228.950	**138.443**	**220.377**

FORTE SÃO MARCELO
ENE

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.

d.- 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, Líbor sintético, SOFR y el Term SOFR en sustitución de Libor, hasta el momento.

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 de cobertura. A 31 de diciembre de 2024 la valoración de los citados derivados de cobertura asciende a un importe bruto de 8.785 miles de dólares (8.456 miles de euros), reconociéndose sus variaciones en el ejercicio netas de impuestos 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 y la nueva redacción introducida en el artículo 9 de la Ley 18/2022, de 28 de septiembre

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 2024 Nº días	Ejercicio 2023 Nº días
Periodo medio de pago a proveedores	45,76	27,86
Ratio de operaciones pagadas	46,46	27,37
Ratio de operaciones pendientes de pago	26,77	47,21

	2024 Importe (Miles euros)	2023 Importe (Miles euros)
Total de pagos realizados	22.963	59.877
Total de pagos pendientes	846	1.500

Asimismo se informa sobre el número de facturas pagadas y volumen monetario pagado en un periodo inferior al máximo establecido por la normativa de morosidad, tal como se establece en la nueva redacción de la Disposición Adicional Tercera de "Deber de Información" de la Ley 15/2010, de 5 de julio, introducida en el artículo 9 de la Ley 18/2022, de 28 de septiembre:

	2024	2024 % sobre Total pagado	2023	2023 % sobre Total pagado
Nº de facturas pagadas en periodo inferior al máximo establecido	1.950	59,3%	2.756	69,9%
Volumen monetario pagado en periodo inferior al máximo establecido (Miles de Euros)	16.254	70,8%	51.969	86,8%

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, 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 2024 ha prestado sus servicios de transporte con los buques de su flota (véase Nota 1), 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	
	2024	**2023**
Dólares	907.370	1.045.794
Euros	7.824	26.590
	915.194	**1.072.384**

15. Gastos de Personal

La composición de este epígrafe es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	2024	2023	2024
Sueldos, salarios y asimilados	39.375	37.187	36.387
Seguridad social y otras cargas sociales	17.238	17.163	15.930
Provisiones	232	616	214
	56.845	**54.966**	**52.532**

A 31 de diciembre de 2024 la plantilla estaba formada por 696 personas (602 hombres y 94 mujeres). Al cierre del ejercicio anterior la plantilla estaba formada por 684 personas (586 hombres y 98 mujeres).

16. Remuneración de los auditores

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 2024, ha ascendido a un total de 240 miles de dólares (227 miles de dólares en el ejercicio anterior). Adicionalmente durante el ejercicio 2024 el Grupo ha pagado 36 miles de dólares por otros servicios prestados (30 miles de dólares en el ejercicio anterior).

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.

Con efectos desde 1 de enero de 2024 en el ámbito de la UE se extiende el régimen de comercio de derechos de emisiones de determinados gases de efecto invernadero (denominado en esta Memoria Consolidada “Derechos de Emisión de CO2 y otros”) al transporte marítimo de buques de 5.000 o más toneladas brutas. Como consecuencia de ello, el Grupo como operador de buques y en cumplimiento con dicha normativa europea, en 2024 ha adquirido este tipo de derechos de emisión cuando los buques de la flota operada han realizado viajes que se incluyen en el ámbito de esta normativa.

Adicionalmente, ENE, EBR y ENPASA y todos los buques de la flota del Grupo poseen la certificación ISO 14.001 de Sistemas de Gestión Ambiental. Asimismo, ENE dispone de la certificación ISO 50001 de Eficiencia Energética.

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

Activos por impuesto diferido

A 31 de diciembre de 2024 y de 2023 el Grupo mantiene Activos por impuesto diferido a largo plazo según el siguiente detalle:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.24	**31.12.23**	**31.12.24**
Activo por impuestos diferidos	6.444	4.761	6.203
Crédito por pérdidas a compensar	17.784	15.684	17.118
	24.228	**20.445**	**23.321**

Pasivos por impuesto diferido

A 31 de diciembre de 2024 el Grupo mantiene Pasivos por impuesto diferido por importe de 6.496 miles de dólares (6.338 miles de dólares en el ejercicio anterior) correspondientes a:

- diferencias temporarias por importe de 4.625 miles de dólares (4.372 miles de dólares en el ejercicio anterior) procedente principalmente de la filial maltesa (IT3); y
- al efecto impositivo del resultado derivado de la valoración de los Derivados de cobertura de tipo de interés reconocidos directamente en Patrimonio Neto y que están asociados a préstamos a largo plazo por importe de 1.871 miles de dólares (1.967 miles de dólares en el ejercicio anterior).

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 2024 y 2023 es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.24	31.12.23	31.12.24
Administraciones públicas deudoras			
Por Retenciones	4.665	3.473	4.491
Por Activos por diferencias temporarias deducibles	2.892	4.922	2.784
Por Impuesto sobre sociedades	1.024	1.521	985
Por IVA	247	499	238
Por Otros impuestos	399	530	384
Por AFRMM a cobrar	17.164	20.363	16.521
	26.391	**31.309**	**25.403**

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 2024 y 2023 es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.24	31.12.23	31.12.24
Administraciones públicas acreedoras a largo plazo			
Por Aplazamiento de impuestos	1.142	1.723	1.099
Administraciones públicas acreedoras a corto plazo			
Por Seguridad Social	1.393	1.269	1.340
Por Retenciones	1.132	968	1.090
Por Impuesto sobre beneficios	811	102	781
Por IVA	72	184	69
Por Otros impuestos	2.130	2.501	2.050
Por Aplazamiento de impuestos	642	800	618
	6.180	**5.824**	**5.948**

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

Con fecha 15 de enero de 2025 se ha formalizado la adquisición por IB2 del buque cuyo acuerdo de compra se había formalizado en noviembre de 2024 y su entrega en arrendamiento a EBR para su entrada en operación para el cliente final bajo su contrato a largo plazo que se ha producido en marzo de 2025.

No hay otros hechos posteriores adicionales a destacar.

BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024 Y DE 2023
(Expresados en miles de dólares de EE.UU.)

ACTIVO	2024	2023
Activo no corriente	**569.103**	**638.067**
Inmovilizado intangible	45.912	51.682
Inmovilizado material	464.054	528.502
Inversiones financieras a largo plazo	34.909	37.438
Activos por impuesto diferido	24.228	20.445
Activo corriente	**427.362**	**360.363**
Activos no corrientes mantenidos para la venta	36.276	36.276
Existencias	10.685	22.225
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	247.107	174.419
Inversiones financieras en empresas del grupo y asociadas a c/p	52.085	63.493
Inversiones financieras a corto plazo	11.826	7.045
Efectivos y otros activos líquidos equivalentes	65.789	53.159
Periodificaciones a corto plazo	3.594	3.746
TOTAL ACTIVO	**996.465**	**998.430**

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	2024	2023
Patrimonio Neto	**308.791**	**342.244**
Fondos Propios	**379.776**	**391.795**
Capital suscrito	65.688	65.688
Reservas de la sociedad dominante	102.381	121.682
Reservas en sociedades consolidadas por integración global	223.727	247.530
Beneficios/(Pérdidas) del ejercicio atribuido a sociedad dominante	(12.020)	(43.105)
Ajustes por cambio de valor	**(70.985)**	**(49.551)**
Operaciones de cobertura	6.880	7.276
Diferencias de conversión	(77.865)	(56.827)
Pasivo no corriente	**350.265**	**386.532**
Provisiones a largo plazo	**1.423**	**917**
Deudas a largo plazo	**340.406**	**376.540**
Obligaciones y otros valores negociables	83.112	88.400
Deudas con entidades de crédito	219.829	243.712
Acreedores por arrendamiento financiero	36.306	43.269
Otros pasivos financieros	1.159	1.159
Pasivos por impuesto diferido	**6.496**	**6.338**
Otros acreedores a largo plazo	**1.940**	**2.737**
Pasivo corriente	**337.409**	**269.654**
Deudas a corto plazo	**84.387**	**103.140**
Obligaciones y otros valores negociables	2.325	2.346
Deudas con entidades de crédito	75.099	94.274
Acreedores por arrendamiento financiero	6.963	6.520
Deudas con empresas del grupo y asociadas	**14.745**	**15.628**
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	**228.950**	**138.444**
Periodificaciones a corto plazo	**9.327**	**12.442**
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	**996.465**	**998.430**

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2024 Y 2023

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

	2024	2023
Importe neto de la cifra de negocios	**915.194**	**1.072.384**
Prestaciones de servicios	915.194	1.072.384
Aprovisionamientos	**(65.810)**	**(75.509)**
Consumos de mercaderías	(65.810)	(75.509)
Otros ingresos de explotación	**9.479**	**8.481**
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	9.479	8.481
Gastos de personal	**(56.845)**	**(54.966)**
Sueldos, salarios y asimilados	(39.375)	(37.187)
Cargas sociales	(17.238)	(17.163)
Provisiones	(232)	(616)
Otros gastos de explotación	**(731.514)**	**(887.828)**
Servicios exteriores	(718.658)	(875.072)
Tributos	(2.979)	(2.839)
Otros gastos de gestión corriente	(9.401)	(9.756)
Otros resultados	(476)	(161)
Amortización del inmovilizado	**(54.670)**	**(54.164)**
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	**1.100**	**(13.825)**
Resultado de explotación	**16.934**	**(5.427)**
Ingresos financieros	**861**	**3.254**
De valores, negoc. y de otros instrumentos financieros	861	3.245
Gastos financieros	**(34.218)**	**(31.538)**
Por deudas con empresas del grupo y asociadas	(2.054)	(541)
Por deudas con terceros	(32.164)	(30.997)
Diferencias de cambio	**1.593**	**(10.365)**
Resultado Financiero	**(31.764)**	**(38.658)**
Resultado antes de impuestos	**(14.830)**	**(44.085)**
Impuesto sobre sociedades	**2.810**	**980**
RESULTADO DEL EJERCICIO	**(12.020)**	**(43.105)**

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2024 Y 2023

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

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	2024	2023
Resultado del ejercicio antes de impuestos	**(14.830)**	**(44.085)**
Ajustes del resultado:	**76.213**	**106.215**
Amortización del inmovilizado	54.670	54.164
Correcciones valorativas por deterioro	-	17.616
Provisiones	706	(265)
Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado	(1.100)	(3.791)
Ingresos financieros	(861)	(3.245)
Gastos financieros	34.218	31.538
Diferencias de cambio	(11.420)	10.198
Cambios en el capital corriente	**19.623**	**(21.933)**
Existencias	11.540	(5.339)
Deudores y otras cuentas a cobrar	(73.700)	76.045
Otros activos corrientes	(4.963)	2.893
Acreedores y otras cuentas a pagar	89.709	(101.725)
Otros activos y pasivos no corrientes	(2.963)	6.193
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	**(33.915)**	**(27.936)**
Pagos de intereses	(34.816)	(30.663)
Cobros de intereses	861	3.245
Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	40	(518)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	**47.091**	**12.261**

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	2024	2023
Pagos por inversiones	**(14.977)**	**(104.148)**
Inmovilizado intangible	(2.057)	(22.901)
Inmovilizado material	(12.920)	(79.104)
Otros activos financieros	-	(2.143)
Cobros por desinversiones	**31.661**	**13.414**
Inmovilizado intangible	-	-
Inmovilizado material	31.625	11.300
Otros activos financieros	36	28
Activos no corrientes mantenidos para venta	-	2.086
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	**16.684**	**(90.734)**

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	2024	2023
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	**(51.145)**	**43.428**
Emisión:	63.259	162.420
Obligaciones y otros valores negociables	-	22.100
Deudas con entidades de crédito	63.259	124.850
Devolución y amortización de:	-	15.470
Obligaciones y otros valores negociables	(114.404)	(118.992)
Deudas con entidades de crédito	-	(55.250)
Deudas con empresas del grupo y asociadas	(114.404)	(63.742)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio	**-**	**(684)**
Dividendos	-	(684)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	**(51.145)**	**42.744**

	2024	2023
EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO	**-**	**-**
AUMENTO / DISMINUCIÓN DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	**12.630**	**(35.729)**
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	**53.159**	**88.888**
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	**65.789**	**53.159**

A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2024 Y 2023

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

	2024	2023
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias	**(12.020)**	**(43.105)**
Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto	**(21.434)**	**3.317**
Por valoración instrumentos financieros:		
Por coberturas de flujos de efectivo	(396)	(954)
Por Subvenciones, donaciones y legados recibidos		
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	(21.038)	4.271
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	**(33.454)**	**(39.788)**

B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2024 Y 2023

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

	Capital Escriturado	Reservas	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambio de valor	TOTAL
SALDO, FINAL DEL AÑO 2022	**65.688**	**357.766**	**13.925**	**(52.868)**	**384.511**
Ajustes por cambios de criterio 2022					-
Ajustes por errores 2022					-
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2023	**65.688**	**357.766**	**13.925**	**(52.868)**	**384.511**
Total ingresos y gastos reconocidos			**(43.105)**	**3.317**	**(39.788)**
Operaciones con socios o propietarios	**-**	**(684)**	**-**	**-**	**(684)**
Distribución de dividendos		(684)			**(684)**
Otras variaciones del patrimonio neto		12.130	**(13.925)**		**(1.795)**
SALDO, FINAL DEL AÑO 2023	**65.688**	**369.212**	**(43.105)**	**(49.551)**	**342.244**
Ajustes por cambios de criterio 2023					**-**
Ajustes por errores 2023					**-**
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2024	**65.688**	**369.212**	**(43.105)**	**(49.551)**	**342.244**
Total ingresos y gastos reconocidos			**(12.020)**	**(21.434)**	**(33.454)**
Operaciones con socios o propietarios	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Distribución de dividendos					-
Otras variaciones del patrimonio neto		**(43.104)**	**43.105**		**1**
SALDO, FINAL DEL AÑO 2024	**65.688**	**326.108**	**(12.020)**	**(70.985)**	**308.791**

INFORME DE AUDITORÍA

Moore Ibérica de Auditoría, S.L.P.

CIF: B79441994
Paseo de la Castellana 143, 7ª planta
28046 Madrid
Tel: 34913104046
e-mail: auditoria@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 2024, 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 2024, 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.

Valoración de buques.

Descripción:

Como se recoge en el epígrafe "inmovilizado material" de la memoria consolidada, el valor contable de las inversiones en buques del Grupo asciende a 402 millones de euros, lo que supone un 42% 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

Procedimientos aplicados en 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:

Tal y como se indica en la nota 8 de la memoria consolidada, el epígrafe "Activos no corrientes mantenidos para la venta", recoge la participación en una compañía del Grupo por importe de 34,9 millones de euros.

Respecto a esta inversión, además del coste de la participación, el Grupo ha concedido créditos a esta entidad no eliminados en el proceso de consolidación cuyo saldo al cierre del ejercicio asciende a 50,1 millones de euros, y mantiene otros saldos pendientes de cobro por importe de 3,8 millones de euros. En consecuencia, el valor de la inversión total que el Grupo deberá recuperar con la venta de la entidad dependiente asciende a un total de 88,8 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.

Procedimientos aplicados en la auditoría:

Nuestros procedimientos de auditoria incluyeron:

- Revisión de los planes de la Dirección del Grupo en relación con este activo, de las valoraciones de este realizadas por terceros y el propio Grupo, 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 2024, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la sociedad dominante y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre el informe de gestión consolidado. Nuestra responsabilidad sobre el informe de gestión consolidado, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en:

a) Comprobar únicamente que el estado de información no financiera consolidado se ha facilitado en la forma prevista en la normativa aplicable y, en caso contrario, informar sobre ello.

b) Evaluar e informar sobre la concordancia del resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del Grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas, así como en 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 la forma prevista en la normativa aplicable y que el resto de la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2024 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los administradores de la sociedad dominante 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 el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

R.O.A.C. nº S-0359 Inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, Tomo 155, Folio 167, Hoja M-3148
Informe de transparencia en www.msmadrid.com.

Firma independiente Miembro de MOORE GLOBAL NETWORK LIMITED
Firmas Miembros en las principales ciudades del mundo

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.

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 IBÉRICA DE AUDITORÍA, S.L.P.
(Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el Nº S-0359)

AUDITORES
INSTITUTO DE CENSORES JURADOS DE CUENTAS DE ESPAÑA

MOORE IBERICA DE AUDITORÍA, S.L.P. .
2025 Núm. 01/25/10933
SELLO CORPORATIVO: 96,00 EUR
Informe de auditoría de cuentas sujeto a la normativa de auditoría de cuentas española e internacional

Francisco Martínez Casado
(Inscrito en el Registro Oficial de Auditores de cuentas con el nº 15.991)

Madrid, 2 de abril de 2025

R.O.A.C. nº S-0359 inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, Tomo 155, Folio 167, Hoja M-3148
Informe de transparencia en www.msmadrid.com.

Firma independiente Miembro de MOORE GLOBAL NETWORK LIMITED
Firmas Miembros en las principales ciudades del mundo

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 del Grupo.

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

- 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 consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

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.

R.O.A.C. nº S-0359 Inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, Tomo 155, Folio 167, Hoja M-3148
Informe de transparencia en www.msmadrid.com.

Firma independiente Miembro de MOORE GLOBAL NETWORK LIMITED
Firmas Miembros en las principales ciudades del mundo

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.

R.O.A.C. nº S-0359 Inscrito en el Registro Mercantil de Madrid, Tomo 155, Folio 167, Hoja M-3148
Informe de transparencia en www.msmadrid.com.

Firma independiente Miembro de MOORE GLOBAL NETWORK LIMITED
Firmas Miembros en las principales ciudades del mundo

CASTILLO DE SANTA MARIA

EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.

EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.