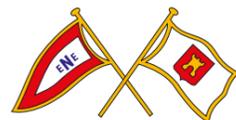


INFORME ANUAL 2020

INFORME ANUAL



Castillo de Tebra



EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.

2020



EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.



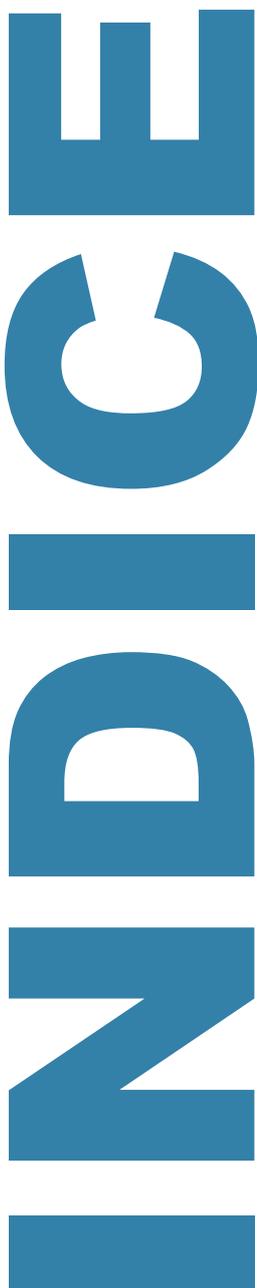
INFORME ANUAL 2020



EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.



Castillo de Santisteban



Consejo de administración de la Empresa Naviera Elcano S.A. a 31-12-2020	7
Carta a los accionistas	9
Flota de Grupo Elcano a 31-12-2020	10
1. Panorama general de la economía y del transporte marítimo internacional	12
2. Actuaciones y desarrollo estratégico	17
3. Actividad de la flota	18
4. Información no financiera	20
5. Personal	37
Homenaje	39
Cuentas anuales consolidadas	41
Informe de auditoría de cuentas anuales consolidadas	84



Castillo de Arteaga



CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Presidente

D. José Silveira Cañizares

Vicepresidente y Consejero Delegado

D. Juan M. Cordeiro Rodríguez

Vocales

D. Juan Manuel Arana Arechabala

D^a Rosario Martín Alonso

D. Constantino Méndez Martínez

D. Julio César Silveira Martín

Abanca Corporación Industrial y Empresarial S.L.U.
(representada por D. Nemesio Vázquez- Monjardin Fernández)

Secretario (no Consejero)

D. Jesús Rayón Gutiérrez

Vicesecretario (no Consejero)

D. Máximo Gutiérrez Hurtado



Hélice Castillo de Montserrat

CARTA A LOS ACCIONISTAS

Desde hace ya más de un año nos enfrentamos como humanidad a una crisis sanitaria y epidemiológica sin precedentes y que está poniendo a prueba los cimientos de nuestra civilización. Obviamente el mundo no estaba preparado para enfrentarse a un enemigo inicialmente desconocido, de origen vírico, mutante y de rápida propagación, el cual no conoce de fronteras ni de estereotipos sociales. A estas alturas son ya millones de personas las contagiadas e, infelizmente, centenas de miles las fallecidas, entre las cuales todos hemos tenido la experiencia de perder a gente cercana. Es en este contexto en el que presento a nuestros accionistas, trabajadores y grupos de interés los datos e información básica correspondiente a la evolución de Empresa Naviera Elcano S.A con relación al ejercicio 2020.

En estos entornos hostiles, imprevisibles, de riesgo, tan indefectiblemente unidos a la propia esencia del sector naviero y de la gente de mar, me congratulo por haber podido cerrar un año tan complejo como el 2020, siendo capaces de haber dado servicio a nuestros clientes sin incidencias significativas, cumpliendo como hemos venido haciendo históricamente nuestros compromisos contractuales a pesar de las complicadas circunstancias afrontadas. Este hecho, que pone de manifiesto la solidez de nuestra organización y la de nuestros clientes, me da pie para llevar a cabo un reconocimiento a la gente que ha hecho posible que esta circunstancia que hasta hace poco nos parecía ordinaria, como era la de cumplir nuestros contratos con ejemplaridad, se convierta en algo extraordinario en circunstancias tan excepcionales como las que llevamos viviendo últimamente. Desde el primer ejecutivo de la compañía hasta el último alumno en prácticas embarcado, cada cual con su cuota de responsabilidad y nivel de sacrificio, han hecho posible que podamos haber cerrado un ejercicio en el que los parámetros que pudieran considerarse de exclusiva gestión de la compañía han sido claramente positivos.

De esta forma, aunque haya habido aspectos que escapan a nuestro control, como son las diferencias de cambio y las caídas en el mercado spot de los volúmenes a transportar y sus fletes (al cual tenemos una reducida exposición), que empañan parcialmente los resultados finales aunque en su mayor parte sin impacto en la caja o en la economía real del Grupo, no puedo sino enorgullecerme del desempeño de nuestra gente, que nos ha llevado a encontrarnos en una situación privilegiada en un escenario en el que muchas empresas han tenido que cesar en sus actividades, otras han tenido que acudir a diferentes tipos de rescates, muchas han presentado unos resultados negativos nunca antes vistos, ... y todo ello en un entorno generalizado de recesión y crisis.

Aún así, los ingresos netos del Grupo ascendieron a 1.125,7 millones de dólares americanos (moneda funcional del grupo), el EBITDA fue de 81,6 millones de dólares americanos y el EBIT (resultado neto de explotación) alcanzó los 37,3 millones de dólares americanos. Todo ello supuso un resultado final consolidado equivalente a -2,6 millones de dólares americanos después de impuestos. Este resultado negativo final está especialmente influenciado por la fuerte devaluación del dólar americano frente al Euro y del Real Brasileño y el Peso Argentino frente al dólar americano, que han generado pérdidas por diferencias de cambio en el Grupo, que, si bien no han afectado significativamente a su caja, han tenido un efecto contable negativo por importe superior a los 16 millones de dólares americanos. Si a ello le unimos el desplome del mercado spot, tanto por lo que respecta al transporte de minerales como de hidrocarburos y derivados del petróleo, así como el que éste era un año en el que 9 de nuestros buques tenían que llevar a cabo indefectiblemente sus paradas quinquenales programadas, los resultados presentados no podían ser mejores que los realmente obtenidos.

Si en esta coyuntura tan complicada hemos sido capaces de obtener unos resultados como los expuestos, el futuro próximo no puede ser afrontado sino con un justificado optimismo que nos siga posicionando en un lugar de privilegio con relación a las legítimas expectativas de nuestros accionistas, clientes, financiadores y trabajadores. Muchas gracias a todos vosotros por vuestra contribución y apoyo.

José Silveira Cañizares
Presidente

FLOTA GRUPO ELCANO

LAURIA SHIPPING, S.A. (Portugal)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m ³	Año
"Castillo de Catoira"	Bulkcarrier	173.586	2005
"Castillo de Valverde"	Bulkcarrier	173.764	2005
"Castillo de Maceda"	Chemical/Product Tanker	15.160	2007
"Castillo de Herrera"	Chemical/Product Tanker	15.077	2008

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

Nombre	Tipo de buque	TPM/m ³	Año
"Forte de São Luiz"	LPG Carrier	7.912 m ³	2000
"Forte de São Marcos"	LPG Carrier	8.934 m ³	2003
"Forte de Copacabana"	LPG Carrier	8.834 m ³	2004
"Forte de São Felipe"	Bulkcarrier	83.486	2012
"Forte de São Jose"	Bulkcarrier	74.384	2013

ELCANO PRODUCT TANKERS 1, S.A.U. (España)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m ³	Año
"Castillo de Monterreal"	Product/Tanker	33.757	2002

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

Nombre	Tipo de buque	TPM/m ³	Año
"Castillo de Trujillo"	Product/Tanker	30.583	2004

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

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

ELCANO GAS TRANSPORT, S.A.U. (España)

Nombre	Tipo de buque	TPM	Año
"Castillo de Villalba"	LNG Carrier	138.162 m ³	2003

JOFRE SHIPPING LTD (Malta)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m ³	Año
"Castillo de Santisteban"	LNG Carrier	173.887 m ³	2010

OJEDA SHIPPING LTD (Malta)

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

IBERIAN BULKCARRIERS LIMITED (Malta)

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

IBERIAN TANKERS 2 LIMITED (Malta)

Nombre	Tipo de buque	TPM/m ³	Año
“Castillo de Arteaga”	Chemical/Product	37.430	2017

IBERIAN TANKERS 3 LIMITED (Malta)

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

MERIDA LNG SHIPPING LIMITED (Malta)

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

CALDELAS LNG SHIPPING LIMITED (Malta)

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

EN CONSTRUCCIÓN

Nombre	Tipo de buque	TPM/m ³	Año
“TBN 1”	Bulkcarrier	122.000	2021
“TBN 2”	Bulkcarrier	122.000	2021



1 PANORAMA GENERAL DE LA ECONOMÍA Y EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

A principios de 2020 los análisis sobre la economía mundial coincidían en que 2019 había sido el final de una progresiva desaceleración, esperándose un cambio de tendencia en ese año y que se consolidaría a lo largo de 2021. Se identificaban entonces como riesgos que pudieran afectar a esta mejoría los tradicionales: tensiones geopolíticas y sus consecuencias comerciales; la eficacia de las políticas monetarias y la estabilidad financiera de las economías menos consolidadas. También se mencionaba, sin dar especial relevancia, a los posibles efectos negativos de la entonces epidemia, hoy pandemia, de coronavirus.

Tan solo 12 meses después los efectos negativos de la pandemia se han esparcido hasta el último rincón, con una caída dramática en la actividad económica mundial cercana al 4%. Las economías en vías de desarrollo se han visto menos afectadas, con una contracción de la actividad del 2,5% frente a

una cifra superior al doble de las economías desarrolladas, explicándose esto en gran parte por los severos confinamientos ordenados por los gobiernos de estas últimas.

El comercio mundial registró una importantísima caída, estimada en un 9,2%, según la Organización Mundial de Comercio (WTO), siendo los sectores más afectados el turismo y el intercambio de servicios. En lo que respecta a nuestro sector, el transporte marítimo, registró una importante reducción, aunque considerablemente menor que las cifras globales del comercio, un 3,6%, concentrada especialmente en el segundo trimestre del año.

La reacción de la mayoría de los gobiernos fue rápida y valiente para contener la pandemia y proteger la economía, poniéndose en marcha de manera ágil estímulos fiscales y monetarios. Para la aplicación de estas políticas los diferentes gobiernos han tenido que elegir entre dar preferencia a las medidas sanitarias o a no limitar en exceso la actividad económica. Los altos niveles de deuda pública de los estados y el poco espacio para el ajuste fiscal han provocado que todas estas medidas tengan un alcance importante solo en las grandes economías, limitando su alcance en los países en desarrollo.

Con todo, lo peor de este abrupto parón de la economía se registró en el segundo trimestre, comenzando una recuperación a partir de la mitad del año. Se prevé que esta recuperación continúe durante el año 2021 de manera global, aunque no homogénea, siendo previsiblemente más moderada en las economías desarrolladas.

El control de la pandemia, con la vasta campaña de vacunación puesta en marcha a nivel mundial, será el principal factor que condicionará la evolución de la economía mundial a lo largo de 2021. Sin embargo, hay algún otro factor que debe tenerse en cuenta:



Proa Forte de Copacabana



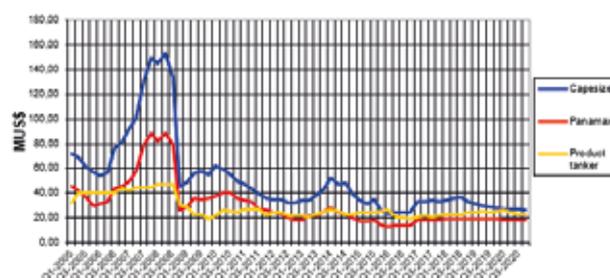
Castillo de Catoira

- En noviembre de 2020 se firmó el RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership / Asociación Económica Integral Regional), el mayor acuerdo de libre comercio a nivel mundial, firmado por China, Japón, Corea del Sur, Australia y otra docena de países asiáticos y que deberá ser ratificada para entrar en vigor a lo largo de 2021. El éxito de este acuerdo supondrá además de un importante desarrollo del comercio un reajuste del equilibrio entre el eje pacífico y el eje atlántico.
- La nueva administración norteamericana y sus cambios en la política de acuerdos comerciales con China y Europa.
- Las consecuencias del acuerdo Brexit, alcanzado en el último minuto entre la Unión Europea y el Reino Unido.
- La evolución de las tensiones geopolíticas en Oriente Medio, Sudamérica y el sudeste asiático, o la aparición de algún nuevo foco, podría afectar a la previsión positiva.

El 1 de enero de 2020 entró en vigor la normativa internacional IMO-2020, limitando el contenido de azufre en los combustibles utilizados en el transporte marítimo. Esto obligaba a la flota mundial o bien a consumir un combustible más limpio, pero más caro, o alternativamente instalar equipos costosos capaces de depurar las emisiones antes de que estas alcanzaran la atmósfera. La decisión correcta dependía del diferencial de precio entre los combustibles de mayor y de contenido de azufre. El año 2020 comenzó con este diferencial a niveles muy altos, lo que hacía suponer que aquellos armadores

con este diferencial a niveles muy altos, lo que hacía suponer que aquellos armadores que optaron por invertir en el costoso equipo depurador de azufre habían hecho una apuesta correcta. Sin embargo, el efecto de la pandemia del coronavirus sobre la demanda hundió en marzo los precios tanto del crudo como de los productos destilados y como consecuencia el diferencial entre ambos tipos de combustible colapsó. Durante el resto del año el diferencial se mantuvo a niveles muy moderados, por debajo de lo necesario para justificar la inversión en nuevos equipos.

Precio buques de 2ª mano de 5 años

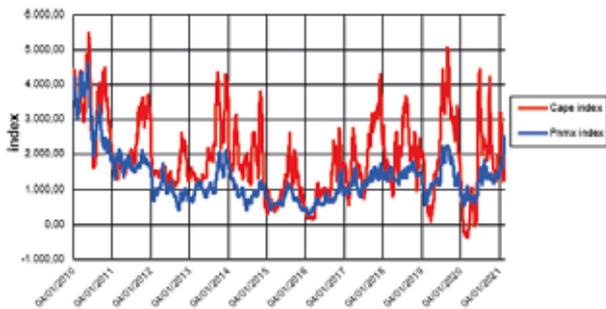


1.1 EL MERCADO DE CARGA SECA

Como consecuencia de la pandemia con efectos a nivel mundial, 2020 ha sido un año muy complejo y desafiante para todos los sectores del transporte marítimo, y la carga seca no ha sido una excepción. A todo ello hay que sumarle la entrada en vigor de la nueva normativa de reducción de emisiones IMO 2020. La situación se reflejó en desafíos operativos y logísticos que conllevaron interrupciones en tráfic de granel seco como congestión portuaria o problemas en los cambios de tripulación.

El transporte marítimo de carga seca sufrió una contracción en volumen ligeramente superior al 2%, siendo el peor dato anual registrado en la última década. Solo el aumento de un 9% de las importaciones chinas, principalmente mineral de hierro, pero también de grano, permitió compensar parcialmente la falta de demanda de otras regiones y cargas.

Baltic Exchange Capesize & Panamax Index



Se prevé que el volumen de carga seca transportado por vía marítima se recupere en 2021. El aumento será similar en las principales materias primas, mineral de hierro y grano. Por su parte, el carbón, pese a tener perspectivas de crecimiento en 2021 en torno al 5%, no llegará a niveles de años anteriores. Esto es consecuencia del bajo precio del gas natural licuado en 2020, y de la preferencia por la producción nacional en China e India sin olvidar la sustitución a largo plazo por fuentes de energía más limpias.

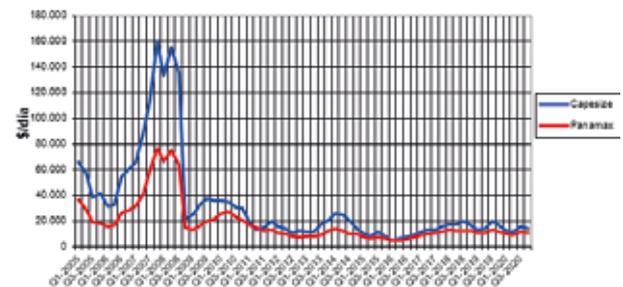
A su vez, esta situación produjo una reducción con respecto al año anterior del 18% en los rendimientos medios de los buques graneleros, siendo esta más significativa en los buques capesize. Como reflejo de la situación económica global, la primera mitad del año fue especialmente aciaga, con una progresiva recuperación y llegando a finales de año a niveles cercanos a 2019.

La entrada en operación de nuevos buques de carga seca fue la mayor en los últimos cinco años, lo que contribuyó a un debilitamiento de los fletes y como consecuencia a un aumento muy significativo del desguace de viejas unidades, contribuyendo todo a una relevante disminución de la edad media de esta flota. Por todo ello la cartera de pedidos de nuevos buques de carga seca se encuentra en mínimos históricos.

En resumen, pese a que la incertidumbre ante

nuevas complicaciones sanitarias sigue siendo alta, las previsiones para 2021 son positivas, y se espera que haya un crecimiento del 3,7% del comercio marítimo de carga seca que, junto con un menor crecimiento de la oferta de buques, debería ser suficiente para volver a equilibrar el mercado.

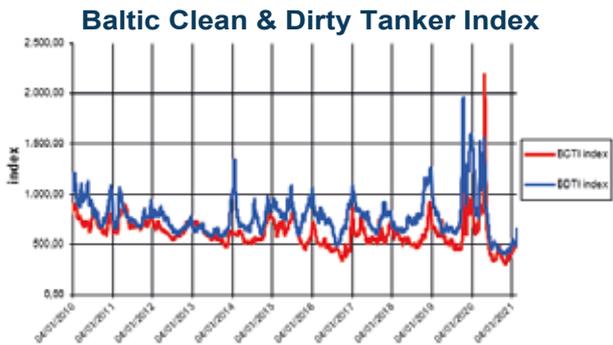
Time-Charter Bulkcarrier 1 año



1.2 EL MERCADO DE CARGA LÍQUIDA

El transporte de crudo se redujo en un 7% en 2020 y algo más del 10% en el caso de productos derivados del petróleo. Esto vino a agravar la debilidad del mercado registrada ya en el año 2019, donde se habían producido pequeñas disminuciones de volúmenes transportados.

A raíz de la aparición de la pandemia COVID-19 a finales del primer trimestre la demanda de crudo colapsó, agravándose la situación al poner en mercado Arabia Saudí un gran volumen de crudo. Esto provocó no solo la caída severa del precio del crudo, sino un verdadero caos al verse superada la capacidad de almacenamiento en terminales clave. Por entonces se esperaba que la pandemia fuera controlada en un breve plazo, y con la expectativa de una subida de precios rápida, se necesitaba almacenamiento extraordinario de petróleo y los buques tanque fueron la alternativa. Esto provocó una abrupta, pero breve, subida de los fletes. Durante la segunda mitad del año los fletes volvieron a un nivel deprimido, reflejo de la situación económica mundial. El mercado de los petroleros experimentó en noviembre de 2020 el promedio mensual más bajo desde mayo de 2019, aunque se observaron ligeras mejoras a partir de diciembre.

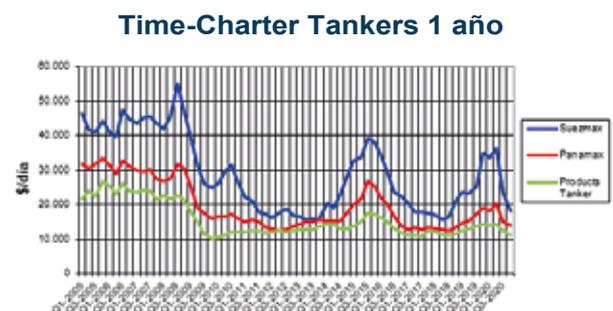


La entrada de nueva flota ha estado por debajo de la media de años anteriores, pero el nivel de desguace ha sido considerablemente menor a anteriores ejercicios. Con todo, se prevé un crecimiento moderado de la flota de petroleros en operación comercial en 2021 en torno al 4%, debido a la entrada de nuevos buques y al retorno de buques que habían permanecido parados o usados de almacenaje.

La debilidad del mercado y la falta de expectativas positivas han llevado a que la cartera de pedidos de nuevas construcciones haya caído a menos del 10%, su nivel más bajo desde 2013.

Para el 2021 esperamos que el mercado continúe bajo presión, especialmente en Europa y EE.UU., y con el anuncio de extender los recortes de producción de la OPEP. Las proyecciones apuntan a que la situación se recupere, aunque no se experimentarán mejoras significativas en el primer trimestre del año. Para el comercio de crudo por mar se estima un crecimiento del 5,9% y del orden de 6,4% para el transporte de productos.

Pese a la incertidumbre sobre la recuperación de la economía mundial y la demanda del petróleo, las perspectivas para 2021 son moderadamente positivas y de comienzo de recuperación. Las proyecciones iniciales para 2022 sugieren un mayor potencial de alza del mercado.



1.3 MERCADO DE GAS NATURAL LICUADO (GNL)

Se estima que en 2020 la demanda global de gas cayó un 4% como resultado de la contracción económica generada por la pandemia Covid-19, una disminución significativa pero menos severa que la sufrida por el petróleo o el carbón. A pesar de esta desaceleración, sigue la previsión de crecimiento a largo plazo respaldado por proyectos muy avanzados en Qatar, Mozambique, Canadá, EE.UU. y Rusia. Además, los proyectos a pequeña escala y el abastecimiento de GNL se están expandiendo en todo el mundo, ya que el GNL puede actuar como una solución puente en medio de la “transición verde” para alcanzar los objetivos de reducción de carbono.

En 2021, se prevé que las exportaciones de gas se recuperen, creciendo en un 5% soportado principalmente por el aumento del consumo de China y Europa.

A largo plazo se espera que la demanda mundial de gas natural crezca entre el 1% y el 2% anual hasta 2040. Sin embargo, con una transición más rápida a combustibles más limpios, la demanda de GNL podría incrementarse en las próximas décadas a medida que se abandone gradualmente el uso del petróleo o el carbón.

La flota de transporte de GNL creció un 5% en 2020, la tasa de crecimiento más baja desde 2013. En 2021 la flota seguirá creciendo a un ritmo mayor. Hay que destacar que todos los pedidos de buques nuevos están equipados con tecnología GTT, la misma que nuestros buques GNL.





Hélice Castillo de Caldelas

2 ACTUACIONES Y DESARROLLO ESTRATÉGICO

2.1 ACTUACIONES DE LA FLOTA CAPE-SIZE

Durante el año 2020, nuestros buques capesize “Castillo de Valverde” y “Castillo de Catoira” han estado operando principalmente en viajes de mineral de hierro desde orígenes habituales como Brasil o Australia con destino a China, con objeto de maximizar su rendimiento dada la alta demanda del país asiático. En el tramo final del año ambos buques comenzaron sus diques reglamentarios.

2.2 ACTUACIONES DE LA FLOTA MINI-CAPE

El buque “Castillo de Navia” continuó cumpliendo los compromisos de transporte adquiridos, combinando viajes de abastecimiento de mineral de hierro de Brasil a Estados Unidos, para completar cargando en el mismo puerto briquetas de mineral de hierro para ser exportadas a China y Europa. Mientras tanto, su gemelo “Castillo de Malpica” se operó en cargas de cabotaje brasileño. Destacar que a finales de año ambos buques realizaron sus varadas reglamentarias.

2.3 ACTUACIONES DE LA FLOTA PANAMAX

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

2.4 ACTUACIONES DE BUQUES PETROLEROS Y DE PRODUCTOS

Nuestros dos petroleros de productos operados en España han continuado siendo operados en el mercado spot, el “Castillo de Trujillo” en productos limpios y el “Castillo de Monterreal” en tráfic de productos sucios.

Después de un buen primer trimestre de año, ambos buques se vieron afectados por los efectos de la pandemia, ya que se redujo significativamente la demanda de transporte de productos derivados del petróleo.

Los buques químicos operados en cabotaje brasileño, “Castillo de Maceda” y “Castillo e Herrera” y “Castillo de Tebra”, continuaron operando sin novedad su fletamento a largo plazo en tráfic de cabotaje brasileño, así como el quimiquero “Caleta Rosario” y el petrolero “Recoleta” que continúan su empleo en time charter en tráfic de cabotaje en Argentina.

Por último, el buque asfaltero “Castillo de Pambre” sigue empleado en su fletamento a largo plazo en time charter a plena satisfacción del cliente.

2.5 ACTUACIONES DE LA FLOTA GNL

Nuestra flota de cuatro buques GNL (tecnología GTT), todo ellos con fletamentos a largo plazo, han seguido operando a satisfacción de los fletadores y sin ningún hecho digno de resaltar.

El “Castillo de Santisteban” pasó su segunda varada reglamentaria en el mes de agosto.

2.6 ACTUACIONES DE LA FLOTA GLP

Tanto el “Forte de Sao Marcos” como el “Forte de Sao Luis” han pasado dique en 2020, aprovechando, en el caso del último, para preparar su planta de frío y poder ser utilizado como buque etilenero.

Por su parte “Forte de Copacabana” continúa su contrato en time charter operando en aguas brasileñas.

3 ACTIVIDAD DE LA FLOTA

Durante el año 2020 el Grupo Elcano transportó algo más de 61,3 millones de toneladas, un ligero incremento sobre los 61,2 millones de 2019.

Pese a ser un año marcado por la pandemia y donde los flujos de tráfico se han visto afectados por el Covid, es una cifra destacable y mantiene por séptimo año consecutivo el crecimiento en los volúmenes transportados.

A pesar de que la crisis afectó a todos los países y a todos los sectores, no lo hizo de una forma igual, así en los mercados de petróleo y particularmente los volúmenes de transporte de crudo brasileño se han mantenido estables. Por el contrario, los tráficó de productos derivados del petróleo se han visto afectados por la reducción global de actividad, de manera muy significativa el tráfico aéreo, corrigiendo un 12% los volúmenes transportados por nuestros tanques de producto sobre 2019.

Destacar el aumento en los tráficó de LNG de nuestra flota, con una subida del 17%, debido al haber sido empleado algunos de nuestros buques en rotaciones más cortas Australia/Lejano Oriente.

Finalmente y en referencia a los volúmenes transportados por nuestros buques de carga seca, han registrado una pequeña corrección a la baja de poco más del 1%. La bauxita transportada ha subido un 9% aunque el mineral de hierro ha sufrido un ligero descenso del 5%, consecuencia de las varadas en 2020 de nuestros dos buques capesize.



4 INFORMACIÓN NO FINANCIERA

4.1 INTRODUCCIÓN

El presente apartado recoge con relación al ejercicio 2020 la información requerida por la Ley de Información no Financiera y Diversidad, de 28 de diciembre de 2018, y detalla los principales aspectos del modelo de negocio y gestión de riesgos de Grupo Elcano, los planes de sostenibilidad, las cuestiones ambientales, sociales y laborales, la política de respeto y promoción de los Derechos Humanos, los asuntos relacionados con la prevención de la corrupción y el soborno, y la gestión de la relación que se establece con la sociedad y sus grupos de interés.

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

La información del ejercicio 2020 incluye no sólo a Empresa Naviera Elcano S.A. (en adelante Elcano), como cabecera de Grupo Elcano, sino también a sus filiales operativas a través de las cuales desarrolla su actividad naviera en Argentina y Brasil (Empresa Naviera Petrolera Atlántica S.A. (en adelante Enpasa),

y Empresa de Navegação Elcano S.A. (en adelante Elcano Brasil, respectivamente), así como los datos de las tablas de cuestiones medioambientales, cuestiones sociales y relativas a su personal.

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

4.2 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 Río 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:



Recoleta

- 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 veintidós buques a 31 de diciembre de 2020, con una plantilla a final de año de 570 empleados, entre personal de tierra y personal de flota.

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

b) Políticas y riesgos

Durante el ejercicio 2020 se ha llevado a cabo la revisión periódica de su mapa de riesgos al objeto de evaluar, prevenir y/o atenuar los riesgos más relevantes a los que puede enfrentarse el Grupo en su actividad ordinaria. En el mismo sentido, se han adaptado procedimientos, elaborado y revisado mapas de procesos, fijando indicadores (más de 100 KPIs) y establecidos planes de acción para reducir el número y/o el impacto de las incidencias producidas, todo ello con vistas a continuar con el plan de mejora continúa exigido por una organización que lleva operando más de 75 años en un entorno sumamente competitivo y regulado.

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

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

• Gestión del cumplimiento de la legislación: la certificación ISO 14.001 ayuda a reducir el esfuerzo

necesario para gestionar el cumplimiento legal y a la gestión de los riesgos ambientales.

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

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

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

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

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

Por último, en cuanto a la norma ISO 50.001, con ella se reduce el consumo mediante un control estructurado del uso de la energía, que mejore la eficiencia energética y, por lo tanto, nos ayude a ahorrar, no sólo a nosotros, sino también a nuestros clientes. De esta forma, demostramos nuestro

compromiso con la responsabilidad medioambiental mediante la garantía del cumplimiento de la legislación local en materia de energía para continuar mejorando la reputación de nuestra marca, asegurándonos que nuestro negocio funciona con una eficiencia máxima a largo plazo.

Durante el ejercicio 2020 Elcano, al objeto de dotarse de un sistema integrado de gestión que aglutinara todas las normas en las que había sido certificado, volvió a auditarse de todas ellas con la finalidad de que las posteriores auditorías anuales de mantenimiento y las trienales de certificación fueran coincidentes en fechas y de esta forma evitar encontramos en permanente situación de certificación de normas individuales y evitar así la continua asistencia de auditores externos a los buques de nuestra flota. Adicionalmente, es importante destacar que se han iniciado los trabajos previos para tratar de obtener durante el ejercicio 2021 la certificación ISO 9.001 en Elcano Brasil y la certificación ISO 14.001 en la filial argentina.

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.
- Pandemia Covid-19 que requiere redefinir sistemas de actuación a muy diferentes niveles.

Por otra parte, la compañía ha determinado las partes interesadas, así como sus necesidades y expectativas y estableciendo un sistema de gestión que incluye los procedimientos necesarios y su interacción. En este sentido, entre las partes de interés más significativas, podemos destacar las siguientes: gobierno, estados de abanderamiento y sociedades de clasificación, accionistas e inversores, Con relación a las oficinas del Grupo, tanto en Madrid, como en Brasil y Argentina, se primó el teletrabajo en

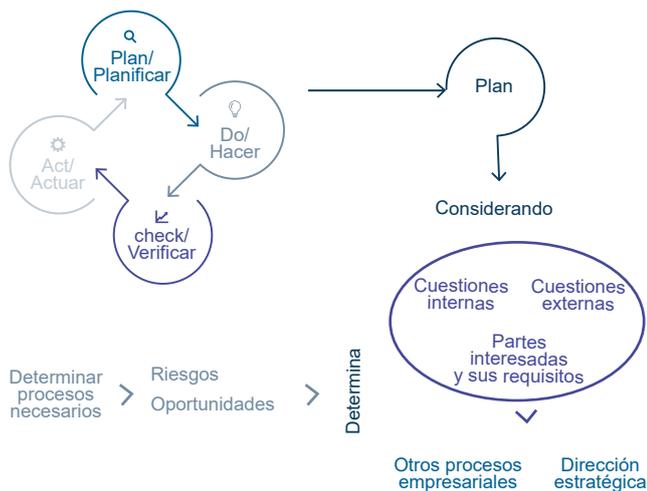
clientes, proveedores, astilleros, agencias de gestión de tripulaciones, brokers marítimos, miembros de la tripulación, empleados y familiares de empleados y tripulantes, competidores, aseguradoras, brokers de seguros, mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, servicios de prevención 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.



4.3 ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES

a) Introducción

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

- La prevención de la contaminación del medio ambiente, y en especial del medio marino, y la mitigación de los aspectos adversos de su actividad sobre el medio ambiente.
- Una adecuada gestión de residuos, reduciendo su producción y promoviendo la reutilización y el reciclado.
- Una adecuada gestión de los recursos energéticos para minimizar nuestro impacto sobre el medioambiente.
- El compromiso de todo el personal con la política ambiental del Grupo, mediante acciones de sensibilización, comunicación y formación.

Elcano mantiene un Sistema de Gestión Ambiental, conforme a la norma ISO 14.001 y un Sistema de Gestión de la Energía, conforme a la norma ISO 50.001. Los Sistemas de Gestión Ambiental y de Gestión de la Energía de Elcano han sido certificados por una entidad certificadora externa. En el caso de Elcano Brasil la empresa de certificación externa ha certificado el Sistema de Gestión Ambiental.

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

b) Medidas para reducir el impacto ambiental, uso sostenible de los recursos, cambio climático y protección de la biodiversidad

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

Contaminación y cambio climático:

- Monitorización del estado de los equipos y parámetros del buque que más afectan al rendimiento energético del buque.
- Mantenimiento eficiente de los equipos de a bordo enfocado a mejorar la eficiencia del buque en su conjunto, reduciendo así las emisiones.
- Aplicación de mejoras en la fase de diseño enfocadas a la eficiencia energética.
- Monitorización y análisis de los posibles modos de operación del buque de cara a la optimización energética del mismo.

- Control y seguimiento de nuestro impacto y eficiencia ambiental referente a gases de efecto invernadero (IMO DCS – MRV).

- Instalación de equipos de última generación en cuanto a rendimiento energético y profundo estudio de nuevas tecnologías.

- Minimización del uso de equipos que generen emisiones contaminantes.

- Optimización logística de cara a reducir la carga de trabajo generada por envío de repuestos y/o técnicos.

- Recuperación de energía de las fuentes térmicas del buque: Cogeneración energética.

Economía circular:

- Optimización del packaging para reducir la cantidad de basura 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, ...

- 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.

Biodiversidad:

- Instalación de sistemas a bordo para evitar el transporte de especies invasoras (Ballast Water Treatment System).

- Realización de estudios técnicos en la fase de diseño y construcción del buque para minimizar ruidos y vibraciones durante la operación del buque.

- Operativa del buque adaptada en función de las características ambientales de las zonas de tránsito (p.e. reducción de la velocidad del buque en zonas de protección ambiental por la presencia de cetáceos).

- Implementación de procedimientos (procedimientos asociados al ISM) para evitar cualquier contaminación al medio ambiente y garantizar la mejor respuesta en caso de accidente.

- Simulacros de escenarios de crisis de cara a mejorar la respuesta en caso de emergencia (derrames, accidentes, incidentes, ...).

- Implementación de estándares de calidad no obligatorios en nuestros buques, que certifican la ausencia de elementos contaminantes a bordo de nuestros buques (Clase ECO LR, Green Passport, IHM, ...).

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

c) Monitorización de las emisiones e impacto ambiental

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

	2018	2019	2020
Emisión gases efecto invernadero (toneladas métricas)	373.842	433.542	417.366
Media por buque (toneladas métricas)	36.822	36.112	34.780
KPI CO2 (g/ton*miles)	21,3	19,19	22,7
Emisión Gases SOx (toneladas métricas)	2.899	2.847	385
Media por buque (toneladas métricas)	288	237	32,1
KPI SOx (g/ton*miles)	0,248	0,225	0,5
Emisión Gases NOx (toneladas métricas)	8.149	9.419	8.241
Media por buque (toneladas métricas)	798	784	687
KPI NOx (g/ton*miles)	0,542	0,460	0,039
Transport work de la Flota (ton*milla)	37.528.668.499	53.223.349.777	47.142.058.194

- Destacable el hecho de que el Transportwork de la flota se haya reducido significativamente. Las razones principales, que afectan igualmente a otros indicadores, se centran en el impacto del Covid en el transporte marítimo internacional, con especial incidencia en el mercado spot habiéndose reducido el nivel de cargas a transportar tanto de hidrocarburos como de minerales, y el hecho de que durante este año 2020 hayamos acometido las varadas de nueve buques de nuestra flota, que conlleva la consiguiente paralización en dique seco de los buques afectados durante la realización de los trabajos que tanto estatutariamente, como por requerimientos de las sociedades de clasificación y plan de mantenimiento, deben llevarse a cabo periódicamente en todo tipo de

buques.

- La significativa disminución de la emisión de gases SOx ha sido motivada tanto por el hecho mencionado anteriormente, de que se han realizado trabajos de varada en nueve buques de la flota, como por la utilización en 2020 de combustibles con un menor contenido en azufre. De acuerdo con la entrada en vigor de la IMO 2020, a partir del 1 de enero de 2020 el límite mundial de contenido en azufre pasa del 3,5% al 0,5%.

Por último, mencionar que en el periodo octubre de 2018 a septiembre de 2019 Elcano participó en el programa "Bluebizz CO2ZERO Servicio", habiendo obtenido en diciembre de 2019 la certificación acreditativa de Cero emisiones de CO2 en la utilización de los servicios de transporte ofrecidos por diferentes aerolíneas (Air France, KLM, Air Europa...), contribuyendo en diferentes proyectos de reforestación en nuestro planeta. Durante el año 2020 no se ha desarrollado participación alguna en programas similares por cuanto debido al impacto del Covid-19 los viajes en avión efectuados han sido totalmente residuales por razones obvias, estando prevista la reactivación de programas similares una vez la situación de la pandemia remita y se reanuden los viajes corporativos.

d) Economía circular, prevención y gestión de residuos

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

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

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

materias primas se correspondería en todo caso con el consumo del combustible destinado a la propulsión de nuestros buques. Para mejorar la eficiencia de este uso, es por lo que implantamos en 2019 la norma ISO 50.001 referida, logrando con ello principalmente los siguientes objetivos:

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

Durante el primer año de implementación de la norma se observó una mejora considerable en la energía consumida por unidad de trabajo. En el año 2020 a pesar de consumir un 2% menos de energía, con la consiguiente reducción de emisiones asociadas a dicho consumo energético, la energía consumida por unidad de trabajo aumentó.

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

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

Indicador Global de Eficiencia Energética (MJ/millas*tonelada)	
Promedio 2018	0,361
Promedio 2019	0,344
Promedio 2020	0,393

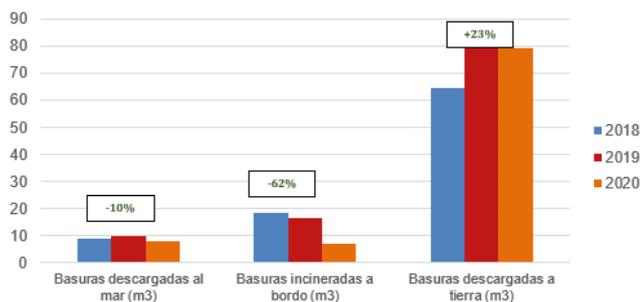
Consumo de Energía (GJ)	
2019	6.762.578
2020	6.622.639

Por lo que respecta a la Gestión de Basuras, como parte de la estrategia de reducción del impacto ambiental implementada por Elcano, y en línea con lo expuesto anteriormente, se realizan numerosos esfuerzos para reducir la basura generada a bordo de nuestros buques.

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

	2018	2019	2020
Basura descargada al mar (orgánica)(m³)	97,80	109,20	95,79
Por buque (m³)	8,89 (-12%)	9,70 (+9%)	7,98 (-18%)
Basura incinerada a bordo (m³)	201,50	184,52	84,32
Por buque (m³)	18,32 (-16%)	16,40 (-10%)	7,03 (-57%)
Basura descargada a tierra (m³)	709,50	948,70	950,62
Por buque (m³)	64,50 (-14%)	84,30 (+31%)	79,81 (-5%)

Gestión de Residuos ELCANO (datos por buque)



Como se desprende de los cuadros anteriores, se ha producido una reducción significativa en las basuras gestionadas, sobre todo en la orgánica y la incinerada, sin que haya aumentado demasiado la descargada a tierra. En cómputo global, la reducción ha alcanzado cerca de un 10% en toda la basura generada.

Durante el año 2020 se ha mejorado significativamente el desempeño ambiental en las oficinas centrales. Para Elcano, con respecto al año anterior, en 2020 se ha reducido un 7% el consumo de electricidad, un 18% el consumo de tóner, un 37% la compra de pilas, un 60% la compra de vasos de plástico, un 67% la compra de papel y un 46% el número de copias realizadas.

Estos resultados han sido logrados en buena medida gracias al sistema de teletrabajo establecido a raíz de la pandemia por Covid-19, si bien también hay que destacar el compromiso ambiental de todos los miembros de la organización.

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

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

Durante el año 2020 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.

Medidas frente al Covid-19

En las oficinas centrales de Elcano se han llevado a cabo determinadas acciones con el fin de evitar la propagación del Virus SARS-Covid 19, básicamente en la instalación de ventilación y climatización.

Medidas para el aire primario o de aporte exterior, entre las que destacan:

- Reparación y mejora del tren de ventilación.
- Reconstrucción y emboquillado de la caja de aporte de aire exterior.
- Incorporación a los sistemas de ventilación de una etapa de filtración F8 evitando que pase del exterior cualquier tipo de aire contaminado.
- Incorporación a los sistemas de ventilación de una etapa de luz ultravioleta C con lo que se asegura que cualquier agente patógeno quede desinhibido.

Medidas adoptadas con el aire secundario o de recirculación, entre las que se encuentran:

- Limpieza y desinfección en profundidad de todos los muebles y fancoils perimetrales de fachada y del resto de fancoils de techo. Estas operaciones se han realizado fuera del horario de trabajo y dejando pasar el tiempo suficiente para volver al puesto de trabajo con seguridad. Los productos utilizados han sido ácido hipocloroso y VIRCOL.
- Sustitución y mejora de filtros de los fancoils.
- Adecuación de los muebles perimetrales para incorporar un sistema de prefiltrado para asegurar el que aire de recirculación sea lo más limpio posible y libre de patógenos.

Por último, por lo que respecta al resto de residuos vinculados a la actividad principal del Grupo, toda descarga de slops por parte de los buques se lleva a cabo de acuerdo con las regulaciones internacionales y locales aplicables en el lugar de descarga, siendo descargados dichos residuos en instalaciones portuarias debidamente habilitadas y certificadas al efecto de su correcta recepción y tratamiento. Adicionalmente, por la propia dinámica y regulación del tipo de contratos utilizados en el ámbito marítimo, la descarga de slops recae dentro de las obligaciones asumidas por el fletador en la mayor parte de nuestras relaciones contractuales.

4.4 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 2020 Grupo Elcano dio respuesta a las necesidades derivadas de la mayor regulación normativa y los avances técnicos en materias náuticas, principalmente.

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 2020 se siguió desarrollando el objetivo de promover una cultura de salud, bienestar y seguridad en el trabajo, teniendo en cuenta siempre los riesgos asociados a la actividad del Grupo. En las diferentes sedes administrativas de Madrid, Río de Janeiro y Buenos Aires, el personal adscrito a dichos centros cuenta como beneficio social con seguros médicos para ellos y sus familiares directos, así como seguros de vida y accidentes.

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

La representación de los trabajadores en Elcano se ejerce a través de la representación unitaria, sobre la base de las candidaturas presentadas libremente, las cuales son votadas por los empleados, contándose en 2020 con un Delegado de Personal con el que se tratan y se canalizan las cuestiones de índole laboral y sindical. Adicionalmente, la empresa cuenta con un Comité de Seguridad y Salud, con representación paritaria de trabajadores y empresa que tiene también conferidas labores de canal de consultas y participación de los trabajadores en base a su propio reglamento de funcionamiento.

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

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

Por lo que respecta a los diferentes convenios colectivos,

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

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

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

b) Salud y seguridad

Elcano, además de obtener las certificaciones ISO 14.001 en 2017 e ISO 9.001 en 2018, como anteriormente se ha comentado, durante el 2019 obtuvo las certificaciones correspondientes a las normas ISO 45.001 y 50.001, habiendo sido reauditadas en 2020 por la totalidad de ellas. En este apartado es de especial aplicación la primera de ellas (ISO 45.001).

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

1.- Mejorar la protección de los trabajadores con un enfoque estructurado para la identificación de peligros y la gestión de riesgos que contribuye a mantener un ambiente de trabajo más saludable y seguro, así como a reducir el número de accidentes y los problemas de salud producidos en el lugar de trabajo. Este enfoque debería ayudar a reducir las lesiones y las bajas por enfermedad de los empleados.

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

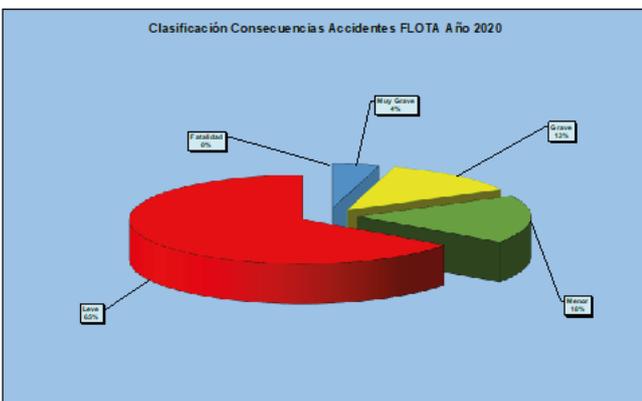
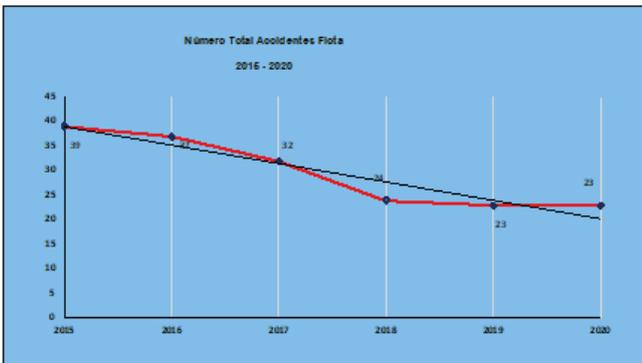
3.- Apoyo al cumplimiento legal que proporciona un mecanismo para la identificación de la legislación vigente y la implementación de los requisitos aplicables. Mantenerse conforme a la ley puede ayudar a reducir las quejas, pagar primas de seguro más bajas, evitar consecuencias financieras, y paliar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

compromiso en materia de Seguridad y Salud en el trabajo.

Por lo que respecta a un tema tan relevante como el de los accidentes laborales y enfermedades profesionales, es destacable que en el Grupo solo se ha producido un supuesto de enfermedad profesional (igual que en el ejercicio anterior) y el nivel de accidentes de trabajo ha sufrido un significativo descenso, desde los 33 accidentes en 2017 a los 27 correspondientes al 2018, a los 23 del año 2019 y del 2020 cada uno, y ello a pesar de haberse incrementado la flota total en un buque a lo largo de este último año con respecto al anterior.

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.

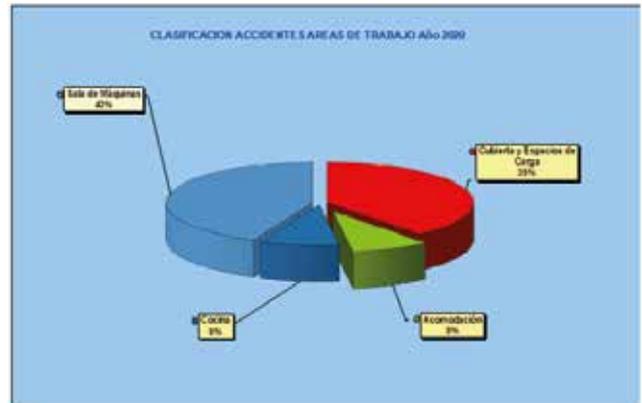
A continuación, se indican los datos consolidados más relevantes en cuanto a los accidentes sufridos:



Al objeto de un mejor entendimiento de la categorización y clasificación de los accidentes e

incidentes producidos, se acompaña la matriz utilizada:

CLASIFICACION DE ACCIDENTES					INVESTIGACION - GIBRE - INVESTIGACION		
A	B	C	D	E	Nivel de Investigación	Clase	Notificación
5 Mortalidad	Comunicación inmediata a la PSE y a la Jefe de Buque. Se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque. Se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.
4 Muy Grave	Comunicación inmediata a la PSE y a la Jefe de Buque. Se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.
3 Grave	Comunicación inmediata a la PSE y a la Jefe de Buque. Se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.
2 Menor	Comunicación inmediata a la PSE y a la Jefe de Buque. Se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.
1 Leve	Comunicación inmediata a la PSE y a la Jefe de Buque. Se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.	Se debe investigar el accidente y se debe informar a la PSE y a la Jefe de Buque.



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.

Por lo que respecta 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 2,49% durante el año 2020, lo cual supone un pequeño descenso con relación al ejercicio anterior (un 2,93% en 2019).

Como anteriormente se ha avanzado, cumpliendo con lo exigido por la normativa sobre seguridad en el trabajo, Elcano cuenta con un Comité de Seguridad y

Salud, que es el órgano de participación interno para la consulta regular y periódica de la política de prevención.

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

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

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

Obviamente este año es preciso realizar una mención especial a la situación generada por el impacto del Covid-19. Así, en cuanto a la Operatividad de la Flota, a día de hoy la totalidad de la misma, tanto del Grupo Internacional como en Brasil y Argentina, se encuentra totalmente operativa, sin que se haya producido ningún contagio ni paralización de ninguna unidad con motivo de cambio de tripulación alguno.

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

caso, en la mayor parte de los casos, se ha podido desarrollar un sistema de avance de información, revisión y control en remoto con objeto de evitar en lo posible y en todo caso reducir al máximo el tiempo y el número de personas externas a bordo.

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

Con relación a los relevos de tripulaciones, se han implementado una serie de protocolos sumamente estrictos:

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

2.- Medidas implantadas: desde el mes de febrero de 2020 se tomó la decisión de no llevar a cabo relevos en los buques, al objeto de evitar contagios a bordo. Para ello se contactó directamente con todos y cada uno de los buques de la flota para explicar el razonamiento que subyacía en tal medida, la cual fue bien acogida por los marinos embarcados. Igualmente se implantaron medidas al objeto de limitar al máximo posible la interacción con personal ajeno al buque (personal de las terminales, asistencias técnicas, prácticos, etc.). Actualmente se hace un seguimiento periódico de la situación a bordo.

En Brasil y Argentina, donde por razones de proteccionismo laboral en ambos países, resulta imposible no llevar a cabo relevos de tripulación durante periodos largos, se han articulado protocolos especiales que pasan por el confinamiento previo de los marinos a embarcar y la realización de test antes del embarque.

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

la medida de lo posible. Para ello se dotó de equipos informáticos a más personal del que ya disponía de medios técnicos para poder trabajar en remoto y se habilitaron desde el departamento de IT sistemas y aplicaciones que facilitarían este tipo de operativa. En todo momento, incluso en la fase más dura de la pandemia (meses de marzo y abril) ha habido un grupo reducido de trabajadores que han estado acudiendo recurrentemente a las oficinas para llevar a cabo sus tareas diarias y dar soporte in situ al resto de personal que trabajaba desde sus domicilios.

c) Relaciones sociales

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

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

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

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

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

El exhaustivo Convenio fija en un sólo instrumento el derecho de marinos y marineros a condiciones de trabajo decentes en casi todos los aspectos de su entorno laboral y vital, incluyendo, entre otros, la edad mínima, los acuerdos laborales, las horas de descanso, el pago de salarios, las vacaciones anuales pagadas, la repatriación a término de contrato,

la atención médica a bordo, el uso de servicios privados autorizados de contratación y colocación, el alojamiento, la alimentación y el servicio de comidas, la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes, y los procedimientos de tramitación de quejas de los marineros.

El instrumento fue concebido para ser aplicado globalmente, siendo de fácil comprensión y actualización y de aplicación uniforme, para convertirse en el “cuarto pilar” del régimen normativo internacional garante de un transporte marítimo de calidad y para complementar los convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional (OMI), que tratan de la seguridad y protección de los buques y de la protección del medio ambiente marino.

Como anteriormente se ha mencionado, todos los buques del Grupo cuentan con la certificación de cumplir los requisitos y condiciones laborales establecidas por el MLC, 2006.

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

d) Formación

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

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

relación a las llevadas a cabo durante el ejercicio 2019 (24.645 horas, 20.799 horas los hombres y 3.846 horas las mujeres) debido principalmente al impacto del Covid-19.

Los planes de formación del Grupo vienen determinados por las necesidades identificadas por cada responsable de departamento en cuanto a los servicios centrales. Por lo que respecta al personal de flota, las necesidades formativas están regladas internacionalmente o por el país de la bandera del buque en cuestión, llevándose a cabo actividades adicionales de formación en función de las necesidades específicas que se pudieran detectar. La casi totalidad de las acciones formativas vinculadas a personal de flota han sido suspendidas por las autoridades de bandera de los buques, por lo que se ha procedido por la mayor parte de las Administraciones Marítimas del mundo a extender la validez de los certificados y títulos profesionales que deberían haberse renovado en el periodo marzo a diciembre de 2020 al no poder efectivamente llevar a cabo los cursos y acciones formativas correspondientes.

e) Planes de igualdad y medidas adoptadas para promover la igualdad de oportunidades

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

- Respeto al principio de no discriminación por razón de raza, sexo, edad, ideología, nacionalidad, religión, orientación sexual o cualquier otra condición personal, física, psíquica o social de nuestros empleados, y promoción de la igualdad de oportunidades entre los mismos, incluidas la igualdad de género y la integración de los empleados de otras nacionalidades. Este compromiso comporta remover cualquier obstáculo que pueda provocar el no cumplimiento del derecho de igualdad de trato y de oportunidades.
- De la misma forma, el Grupo rechaza cualquier manifestación de violencia o acoso físico, sexual, psicológico o moral en el ámbito laboral, así como cualesquiera conductas ofensivas o abusivas que generen un entorno intimidatorio hacia los derechos personales de los empleados.

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

En este sentido, se ha procedido a adaptar nuestras reglas internas de funcionamiento vinculadas al cumplimiento del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), al objeto de implementar las recientes modificaciones al apartado 4.3 del referido Convenio, que recomienda que *"También debería tenerse en cuenta la versión más reciente del documento "Guidance on eliminating shipboard*

harassment and bullying." (Directrices sobre la eliminación del acoso y la intimidación a bordo de los buques), publicado conjuntamente por la International Chamber of Shipping y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte."

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

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

Adicionalmente, los planes de formación buscan sensibilizar a los gestores de personas sobre la necesidad de tratar de igual forma a todos sus colaboradores.

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 8,79% (3,79% en el ejercicio anterior) a nivel de Grupo por lo que respecta al colectivo de oficinas y del 12,95% (6,88% en el ejercicio anterior) por lo que respecta al colectivo de personal de flota. Desglosado por países merece la pena destacar que en España y en Argentina no existe como tal brecha salarial (de hecho, los salarios percibidos por mujeres superan a los percibidos por los hombres en un pequeño porcentaje). De esta forma, la brecha salarial que se pone de manifiesto en los datos consolidados viene derivado de la filial brasileña, donde nos encontramos con que principalmente en el personal de flota, que es el que mayor número supone, a

pesar de que la mujer se ha ido incorporando al sector marítimo en los últimos años, el componente de antigüedad supone una distorsión importante al calcular las cifras. Además, a consecuencia de lo anterior, nos encontramos que la mayor parte de las mujeres oficiales incorporadas en la flota brasileña, al tener menos antigüedad, como antes se ha referido, ocupan los puestos más junior de la oficialidad (segundos y terceros oficiales), por lo que al realizarse el análisis distinguiendo únicamente entre oficialidad y subalternos, se produce la comentada distorsión. Analizado en la flota puesto a puesto, el resultado sería igualmente del 0% en cuanto a brecha salarial en Brasil. Asimismo hay que tener en cuenta que las retribuciones en Brasil y Argentina se realizan en su moneda local (Real Brasileño y Peso Argentino) por lo que cuando elevamos los datos a Euros el efecto tipo de cambio genera distorsiones en los datos de brecha salarial sobre todo cuando los comparamos entre ejercicios.

De esta forma, si entendemos como brecha salarial a los menores sueldos de las mujeres frente a los hombres con una idéntica categoría profesional, dicha brecha salarial en el personal embarcado no existe como tal, por cuanto los salarios por categorías son exactamente los mismos con independencia de si el marino es hombre o mujer, mientras que en el personal de oficinas la misma viene dada por motivos de antigüedad. Por tanto, los resultados de brecha salarial referidos al 8,79% para personal de oficina y

al 12,95% 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 respeto por los Derechos Humanos y la Salud y Seguridad de los trabajadores. Todos los buques de la flota del Grupo disponen de la certificación correspondiente que manifiesta que dispone de dichas prácticas y procedimientos. Adicionalmente, nuestro Manual de Gestión de Seguridad, en su Capítulo 08.03.5.6, da cumplimiento a la normativa emitida por la International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) relativa a los procedimientos de rescate de grupos en riesgo vital en la mar.



g) Principales indicadores en materia laboral

A 31 de diciembre de 2020 y de 2019 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.

	Unidad	2020		2019	
		Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
EMPLEO Y ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO					
Número total y distribución por sexo, edad y categoría profesional					
PERSONAL DE OFICINA					
Categoría profesional					
Directivos	Personas	10	2	8	2
Mandos intermedios	Personas	24	4	24	5
Técnicos	Personas	27	14	37	19
Administrativos	Personas	24	27	16	22
Personal auxiliar	Personas	5	2	5	-
Edad					
Menos de 30 años	Personas	9	4	9	4
Entre 30 y 50 años	Personas	41	36	41	37
Más de 50 años	Personas	40	7	40	7
PERSONAL DE FLOTA (Brasil y Argentina)					
Categoría profesional					
Oficiales	Personas	145	30	153	21
Subalternos	Personas	246	10	249	5
Edad					
Menos de 30 años	Personas	34	20	45	11
Entre 30 y 50 años	Personas	243	19	249	15
Más de 50 años	Personas	114	1	122	-
Número total y distribución por modalidades de contrato					
PERSONAL DE OFICINA					
Contratos indefinidos	Personas	89	48	90	48
Contratos temporales	Personas	1	1	-	-
PERSONAL DE FLOTA (Brasil y Argentina)					
Contratos indefinidos	Personas	366	39	394	26
Contratos temporales	Personas	25	1	22	-
Promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial distribuidos por sexo, edad y categoría profesional					
PERSONAL DE OFICINA					
CONTRATOS INDEFINIDOS					
Categoría profesional					
Directivos	Personas	10	2	8	2
Mandos intermedios	Personas	24	4	24	5
Técnicos	Personas	26	14	37	19
Administrativos	Personas	25	26	16	22
Personal auxiliar	Personas	4	2	5	-
Edad					
Menos de 30 años	Personas	8	5	9	4
Entre 30 y 50 años	Personas	41	36	41	37
Más de 50 años	Personas	40	7	40	7

	Unidad	2020		2019	
		Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
CONTRATOS TEMPORALES					
Categoría profesional					
Técnicos	Personas	1	-	-	-
Personal Auxiliar	Personas	-	1	-	-
Edad					
Menos de 30 años		1	1	-	-
PERSONAL DE FLOTA					
CONTRATOS INDEFINIDOS					
Categoría profesional					
Oficiales	Personas	141	30	153	21
Subalternos	Personas	225	9	241	5
Edad					
Menos de 30 años		32	20	45	11
Entre 30 y 50 años	Personas	226	18	227	15
Más de 50 años	Personas	108	1	122	-
CONTRATOS TEMPORALES					
Categoría profesional					
Oficiales	Personas	4	-	1	-
Subalternos	Personas	21	1	21	-
Edad					
Menos de 30 años	Personas	2	-	1	-
Entre 30 y 50 años	Personas	17	1	21	-
Más de 50 años	Personas	6	-	-	-
Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional					
PERSONAL DE OFICINA					
Categoría profesional					
Técnicos	Personas	1	-	4	-
Administrativos	Personas	-	-	3	3
Edad					
Menos de 30 años	Personas	-	-	1	-
Entre 30 y 50 años	Personas	1	-	3	-
Más de 50 años	Personas	-	-	3	3
Remuneraciones medias y su evolución (salario promedio)					
PERSONAL DE OFICINA					
Categoría profesional					
Directivos	Euros	202.146	123.921	202.714	144.053
Mandos intermedios	Euros	102.025	96.025	87.764	70.075
Técnicos	Euros	38.831	33.654	40.141	30.454
Administrativos	Euros	18.770	15.628	24.412	19.554
Personal auxiliar	Euros	37.763	-	36.595	-
Edad					
Menos de 30 años	Euros	22.063	11.107	19.478	16.183
Entre 30 y 50 años	Euros	44.996	46.577	47.393	34.994
Más de 50 años	Euros	86.322	33.132	94.717	33.743
PERSONAL DE FLOTA					
Categoría profesional					
Oficiales	Euros	42.065	26.498	49.078	39.591
Subalternos	Euros	16.402	15.581	18.861	17.578
Edad					
Menos de 30 años	Euros	21.132	19.295	26.690	36.351
Entre 30 y 50 años	Euros	22.085	30.091	26.098	34.629
Más de 50 años	Euros	35.319	-	39.820	-
Empleados con discapacidad	Unidades	17	-	1	-

La remuneración promedio del personal directivo y consejeros durante el ejercicio 2020 asciende a 213.425 euros (214.538 euros en el ejercicio anterior). Del total de directivos del Grupo un 20% son mujeres (25% en el ejercicio anterior).

4.5 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 cumplimiento 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.

4.6 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”*.

b) Subcontratación y proveedores

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

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

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

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

- Mantener lealtad a la empresa en todo momento.
- Mantener un intachable nivel de integridad en todas las relaciones comerciales, tanto dentro como fuera de la empresa.

- Optimizar el uso de los recursos de los que son responsables, con el fin de proporcionar el beneficio máximo para la empresa.

- Aceptar y cumplir la letra y el espíritu de las leyes nacionales e internacionales.

- Abstenerse de cualquier negocio propio que pueda estar o parecer estar en contradicción con la empresa.

- Manejar la información confidencial de la empresa y de los proveedores con la debida cautela y respeto.

- Promover relaciones de beneficio mutuo con los proveedores, a través de la cortesía e imparcialidad en todas las fases del ciclo de compras.

- No aceptar regalos personales que no sean considerados regalos de cortesía en los negocios. Asimismo, no aceptar entretenimientos a cargo del proveedor que puedan disminuir o aparentar disminuir su capacidad negociadora y su imparcialidad.

- Mostrar en todo momento Imparcialidad y Objetividad en la toma de decisiones de compra.

- Compatibilización de las operaciones de compra y suministro con los criterios de protección al medio ambiente. En definitiva, atender las necesidades de la empresa con los productos y las prácticas más adecuadas y favorables al medio ambiente.

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

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

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

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

En la evaluación periódica de proveedores y, en todo caso, en cada proceso de adjudicación de un contrato determinado, se tienen en cuenta, en la forma y con la ponderación establecida en el procedimiento de compras vigente, la calidad y eficiencia de los embalajes, así como la tenencia por parte del proveedor de que se trate de la certificación ISO 14.001, de medio ambiente, entre otros aspectos a considerar.

Siendo conscientes del impacto económico que la actividad de los buques puede generar en la población local, se establece en el Procedimiento de Compras una prioridad con relación a los suministros locales cuando sea posible.

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

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

c) Información fiscal

Grupo Elcano paga los impuestos sobre beneficios que le son de aplicación en los países en los que opera y tiene residencia fiscal (España, Brasil, Argentina, Portugal y Malta), y sobre un beneficio total de 11.179 miles de Euros. En el ejercicio 2020, el importe total pagado por el Grupo en concepto de impuesto sobre beneficios ha ascendido a un equivalente de 6.247 miles de euros. Los datos relativos al importe de la cifra de negocios tanto a nivel individual de Empresa Naviera Elcano, S.A., como de su Grupo Consolidado, así como las referencias a los impuestos efectivamente satisfechos y su desglose por país y otra serie de datos financieros, fiscales y contables, se hayan publicados y aportados en sus Cuentas Anuales, a las cuales remitimos.

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

5 PERSONAL

A 31 diciembre de 2020 la plantilla de la empresa estaba formada por sesenta y dos trabajadores fijos y un trabajador temporal. A lo largo del ejercicio se dieron de alta a tres personas uno como trabajador temporal.

Juan M. Cordeiro Rodríguez
Vicepresidente y Consejero Delegado



Castillo de Caldelas

HOMENAJE

En homenaje y recuerdo al Capitán D. Jorge del Monte, Subdirector de Flota y Jefe Gestión Náutica de Empresa Naviera Elcano, S.A., fallecido el 2 de abril de 2020 a consecuencia del Covid-19.

Jorge estuvo ligado a nuestra empresa desde hace más de 30 años y ha sido un ejemplo de compromiso en defensa de los intereses y valores de la Compañía.

DESCANSA EN PAZ



Capitán Jorge del Monte



**CUENTAS
ANUALES
CONSOLIDADAS**
31 DE DICIEMBRE DE 2020

El presente documento constituye un extracto de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2020 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 2020 Y DE 2019

(Expresados en miles de euros)

ACTIVO	2020	2019
Activo no corriente	467.118	514.472
Inmovilizado intangible	38.462	39.505
Inmovilizado material	385.137	425.312
Inversiones financieras a largo plazo	26.763	30.984
Activos por impuesto diferido	16.756	18.671
Activo corriente	299.402	352.406
Activos no corrientes mantenidos para la venta	30.217	33.007
Existencias	6.706	8.057
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	149.257	194.862
Inversiones financieras a corto plazo	42.052	32.462
Efectivos y otros activos líquidos equivalentes	68.478	80.510
Periodificaciones a corto plazo	2.692	3.508
TOTAL ACTIVO	766.520	866.878

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	2020	2019
Patrimonio Neto	285.680	331.297
Fondos Propios	336.127	329.035
Capital suscrito	50.211	50.211
Reservas de la sociedad dominante	110.422	109.971
Reservas en sociedades consolidadas por integración global	167.937	150.424
Beneficios/(Pérdidas) del ejercicio atribuido a sociedad dominante	7.557	18.429
Ajustes por cambio de valor	(50.447)	2.262
Operaciones de cobertura	(2.376)	(2.205)
Diferencias de conversión	(48.071)	4.467
Pasivo no corriente	266.936	325.176
Provisiones a largo plazo	770	1.406
Deudas a largo plazo	264.070	320.398
Obligaciones y otros valores negociables	50.000	83.500
Deudas con entidades de crédito	153.087	165.318
Acreedores por arrendamiento financiero	57.663	68.343
Derivados	2.376	2.205
Otros pasivos financieros	944	1.032
Otros acreedores a largo plazo	2.096	3.372
Pasivo corriente	213.904	210.405
Deudas a corto plazo	90.861	62.548
Obligaciones y otros valores negociables	34.953	1.445
Deudas con entidades de crédito	51.004	56.004
Acreedores por arrendamiento financiero	4.904	5.099
Deudas con empresas del grupo y asociadas	15.074	15.075
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	97.716	122.119
Periodificaciones a corto plazo	10.253	10.663
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	766.520	866.878

CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019

(Expresados en miles de euros)

	2020	2019
Importe neto de la cifra de negocios	987.265	925.480
Prestaciones de servicios	987.265	925.480
Trabajos realizados por el grupo para su activo	475	1.667
Aprovisionamientos	(44.656)	(47.971)
Consumos de mercaderías	(44.656)	(47.971)
Otros ingresos de explotación	8.151	8.458
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	8.151	8.458
Gastos de personal	(30.899)	(37.535)
Sueldos, salarios y asimilados	(21.900)	(26.332)
Cargas sociales	(9.355)	(11.508)
Provisiones	356	305
Otros gastos de explotación	(849.980)	(769.049)
Servicios exteriores	(843.999)	(755.378)
Tributos	(4.787)	(5.112)
Otros gastos de gestión corriente	(6.340)	(8.381)
Otros resultados	5.146	(178)
Amortización del inmovilizado	(37.614)	(37.138)
Resultado de explotación	32.742	43.912
Ingresos financieros	2.569	4.747
De valores, negoc. y de otros instrumentos financieros	2.569	4.747
Gastos financieros	(20.125)	(21.905)
Por deudas con empresas del grupo y asociadas	(611)	(608)
Por deudas con terceros	(19.514)	(21.297)
Diferencias de cambio	(4.007)	(3.295)
Resultado Financiero	(21.563)	(20.453)
Resultado antes de impuestos	11.179	23.459
Impuesto sobre sociedades	(3.622)	(5.030)
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS = RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	7.557	18.429

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 2020 los accionistas de la Sociedad son los siguientes:

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

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

Estas Cuentas Anuales Consolidadas hacen referencia al citado Grupo.

Las sociedades dependientes que conforman el Grupo son las siguientes:

Lauria Shipping, S.A. (en adelante “Lauria”): ENE mantiene el 100% de la participación. Su domicilio se encuentra en Rua do Surdo nº 4 – A, 1º andar, 9000-233 Funchal, Ilha da Madeira (Portugal). A 31 de diciembre de 2020 su actividad principal es el arrendamiento operativo (bareboat) a ENE de los buques de su propiedad, incluidas tripulaciones, en su caso.

Elcano Product Tankers 1, S.A.U. (en adelante “EPT1”): ENE es propietaria del 100% de las acciones de esta sociedad. Su domicilio social se encuentra en Calle Malteses 3 3º, Las Palmas de Gran Canaria. A 31 de diciembre de 2020 su actividad principal es el arrendamiento operativo (bareboat) a Iberian Tankers 1 Limited (en adelante “IT1”) de un buque “product-tanker” de su propiedad.

Elcano Product Tankers 2, S.A.U. (en adelante “EPT2”): ENE es titular del 100% de las acciones de esta entidad. Su domicilio social se encuentra en Calle Malteses 3 3º, Las Palmas de Gran Canaria. A 31 de diciembre de 2020 su actividad principal es el arrendamiento operativo (bareboat) con tripulaciones a ENE de un buque “product tanker” de su propiedad.

Empresa Naviera Petrolera Atlántica, S.A. (en adelante “Enpasa”): ENE posee el 99,99% de las acciones. Su domicilio social se encuentra en Maipú 942, Ciudad de Buenos Aires (Argentina). A 31 de diciembre de 2020 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 2020 su actividad principal es la explotación

de los cinco buques de su propiedad y de tres buques arrendados en régimen de casco desnudo (bareboat) de otras filiales de Grupo Elcano.

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

Global mantiene el 100% de las acciones de Estaleiro Itajaí, S.A., que a 31 de diciembre de 2020 está clasificado como mantenido para la venta.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A efectos de consolidación de Grupo Elcano, EGC junto con Merida y Caldelas conforman el Subgrupo EGC (en adelante “Grupo EGC”).

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

ETL es propietaria del 100 por 100 de las acciones de tres sociedades, Iberian Tankers 1 Limited (en adelante "IT1"), Iberian Tankers 2 Limited (en adelante "IT2") e, Iberian Tankers 3 Limited (en adelante "IT3").

IT1 está domiciliada en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta, y su actividad principal es el arrendamiento operativo (bareboat) con tripulaciones a ENE de un buque "product tanker" propiedad de EPT1.

IT2 está domiciliada en 171, Old Bakery Street, Valletta, Malta. Desde el 5 de septiembre de 2019 su actividad principal es el arrendamiento operativo (bareboat) con tripulaciones a ENE de un buque "product tanker" de su propiedad.

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

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

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

EGS es propietaria del 100% de las acciones de la sociedad Elcano Management Services Limited (en adelante "EMS") constituida el 2 de febrero de 2018.

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

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

El 30 de enero de 2020 se hizo efectiva la disolución y liquidación de Doria Shipping Ltd., proceso iniciado en el ejercicio 2019.

A 31 de diciembre de 2020, Lauria, EPT1, EPT2, Enpasa, Elcano Brasil, Global EGT, Jofre, Ojeda, Grupo EDB, Grupo EGC, Grupo ETL y Grupo EGS constituyen, junto con ENE, Grupo Elcano.

A 31 de diciembre de 2020 el Grupo es propietario de un buque petrolero, seis buques químicos/product tanker, cuatro bulkcarriers, tres de transporte de gas licuado de petróleo (LPG) y un asfaltero. Asimismo, el Grupo opera cuatro buques de transporte de gas natural licuado (GNL) tomados en arrendamiento operativo, dos buques bulkcarriers y un buque químico/product tanker tomados en arrendamiento financiero.

2.- BASES DE PRESENTACIÓN Y DE CONSOLIDACIÓN

Las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2020 se han formulado de acuerdo con la legislación mercantil vigente y las normas establecidas 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 1159/2010, de 17 de septiembre, con objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio consolidado, de la situación financiera consolidada y de los resultados consolidados del Grupo, así como la veracidad de los flujos incorporados en el estado de flujos consolidados de efectivo.

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

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

que no se producirán cambios que puedan afectar de forma significativa a las Cuentas Anuales Consolidadas.

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

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

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

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

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

De acuerdo con la legislación mercantil, el Consejo de Administración de ENE presenta, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del Balance de Situación, de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, del Estado de Cambios en el Patrimonio Neto y del Estado de Flujos de Efectivo Consolidados, además de las cifras del ejercicio 2020 las correspondientes al ejercicio anterior.

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

3.- PRINCIPIOS CONTABLES Y NORMAS DE VALORACIÓN APLICADOS

La información contenida en estas Cuentas Anuales Consolidadas es responsabilidad de 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 las filiales EGT y EPT2, que es el euro, y Elcano Brasil que es el Real brasileño. No obstante, y tal como establece el Plan General de Contabilidad, las Cuentas Anuales Consolidadas se presentan expresadas en miles de euros.

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

a. Los activos y pasivos se convierten utilizando el tipo de cambio vigente en la fecha de cierre de las Cuentas Anuales consolidadas.

b. Las partidas de las Cuentas de Pérdidas y Ganancias se convierten utilizando el tipo de cambio medio del ejercicio.

c. El Patrimonio Neto se mantiene a tipo de cambio histórico de la fecha de su adquisición.

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 2020 y 2019 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.

c.- Inmovilizado material

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

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

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

En este apartado se registran el coste de las varadas de los buques de la flota en propiedad del Grupo o tomados en régimen de 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.

Los Administradores de ENE consideran que al 31 de diciembre de 2020 el valor contable de los activos materiales no supera el valor recuperable de los mismos, por lo que no se requiere dotar provisión alguna por deterioro.

d.- Arrendamientos y otras operaciones de carácter similar

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

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

- En caso contrario se clasificará como arrendamiento operativo.

Arrendamientos financieros

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

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

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

Arrendamientos operativos

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

e.- Existencias

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

determina aplicando el método de coste medio ponderado.

f.- Instrumentos financieros

El Grupo únicamente reconoce un instrumento financiero en su balance cuando se convierte en una parte obligada del contrato o negocio jurídico en cuestión, conforme a las disposiciones del mismo.

El Grupo determina la clasificación de sus activos financieros en el momento de su reconocimiento inicial y, cuando está permitido y es apropiado, se reevalúa dicha clasificación en cada cierre del balance.

Los instrumentos financieros, a efectos de su valoración, se clasifican en algunas de las siguientes categorías:

- 1.- Préstamos y partidas a cobrar y débitos y partidas a pagar.
- 2.- Inversiones mantenidas hasta el vencimiento.
- 3.- Activos y pasivos mantenidos para negociar.
- 4.- Otros activos y pasivos financieros a valor razonable con cambios en las cuentas de pérdidas y ganancias.
- 5.- Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas.
- 6.- Activos financieros disponibles para la venta.

A 31 de diciembre de 2020 la clasificación se ha realizado de la siguiente forma:

Préstamos y partidas a cobrar y débitos y partidas a pagar

Préstamos y partidas a cobrar

En esta categoría se clasifican:

- a) Créditos por operaciones comerciales: 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, no tienen origen comercial, cuyos cobros son de cuantía determinada o determinable, y que no se negocian en un mercado activo. No incluyen aquellos activos financieros para los cuales la Sociedad pueda no recuperar sustancialmente toda la inversión inicial, por circunstancias diferentes al deterioro crediticio. Estos últimos se clasifican como disponibles para la venta.

Débitos y partidas a pagar

En esta categoría se clasifican:

- a) Débitos por operaciones comerciales: pasivos financieros originados por la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico.
- b) Débitos por operaciones no comerciales: pasivos financieros que, no siendo instrumentos derivados, 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 2019, se ha estimado en función del análisis de cada uno de los saldos individualizados pendientes de cobro a dicha fecha.

Inversiones en el patrimonio de empresas del Grupo, multigrupo y asociadas

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

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 disponibles para la venta

En esta categoría se incluye los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio de otras empresas que no se han clasificado en ninguna de las categorías anteriores.

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, y se han 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.

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

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

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

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 cobertura de cambio, se considera únicamente la parte de riesgo no cubierto.

i.- Impuesto sobre Sociedades

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

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

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

j.- Reconocimiento de ingresos y gastos

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 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 difiere de su valor razonable, la diferencia se registrará atendiendo a la realidad económica de la operación. La valoración posterior se realiza de acuerdo con lo previsto en las correspondientes normas.

m.- Activos no corrientes mantenidos para la venta

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

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

Los activos no corrientes mantenidos para la venta se valoran, en el momento de su clasificación en esta categoría, por el menor entre su valor contable y su valor razonable menos los costes estimados de venta.

Mientras un activo se encuentra clasificado como no corriente mantenido para la venta, no se amortiza, dotándose, en su caso, las oportunas correcciones valorativas de forma que el valor contable no exceda el valor razonable menos los costes de venta.

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

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

n.- Estados de Flujos de Efectivo

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

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

Flujos de efectivo: entradas y salidas de efectivo o de otros medios equivalentes, entendiendo por éstos las inversiones a plazo no superior a tres meses de gran liquidez y bajo riesgo de alteraciones en su valor.

Actividades de explotación: son las actividades que constituyen la principal fuente de ingresos ordinarios de la Sociedad, así como otras actividades que no puedan ser clasificados como de inversión o financiación.

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

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

4.- INMOVILIZADO INTAGIBLE

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

	Miles de dólares				Miles de euros	
	Saldos a 31.12.19	Altas	Bajas	Trasposos	Saldos a 31.12.20	
Coste						
Varadas	12.442	2.647	(4.183)	-	10.906	9.103
Contratos a l.p./proyectos	43.730	4.540	-	(50)	48.220	39.297
Software	2.605	120	(50)	-	2.675	2.179
ISPS / ISM / TMSA, buques	1.876	39	-	-	1.916	1.561
	60.653	7.346	(4.233)	(50)	63.716	52.140
Amortización acumulada						
Varadas	(5.458)	(1.837)	4.183	-	(3.113)	(2.644)
Contratos a l.p./proyectos	(8.400)	(2.358)	-	-	(10.758)	(8.767)
Software	(2.087)	(171)	-	(125)	(2.383)	(1.943)
ISPS / ISM / TMSA, buques	(144)	(349)	-	125	(399)	(325)
	(16.090)	(4.746)	4.183	-	(16.653)	(13.678)
Valor Neto	44.563	2.601	(50)	(50)	47.064	38.462

	Miles de dólares				Miles de euros	
	Saldos a 31.12.18	Altas	Bajas	Trasposos	Saldos a 31.12.19	Saldos a 31.12.19
Coste						
Varadas	10.115	2.327	-	-	12.442	10.842
Contratos a l.p./proyectos	47.679	-	(3.949)	-	43.730	38.927
Software	7.432	-	(4.827)	-	2.605	2.319
ISPS / ISM / TMSA, buques	1.815	860	(798)	-	1.876	1.670
	67.040	3.187	(9.574)	-	60.653	53.759
Amortización acumulada						
Varadas	(4.058)	(2.158)	8	-	(5.458)	(4.790)
Contratos a l.p./proyectos	(8.972)	(2.626)	3.948	-	(8.400)	(7.477)
Software	(7.385)	(45)	5.343	-	(2.087)	(1.858)
ISPS / ISM / TMSA, buques	(819)	(124)	799	-	(144)	(128)
	(21.234)	(4.953)	10.097	-	(16.090)	(14.253)
Valor Neto	45.806	(1.766)	523	-	44.563	39.505

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

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

Las altas del ejercicio 2019 en el apartado de ISPS / ISM / TMSA, buques corresponde principalmente a los trabajos realizados por ENE para el desarrollo de un nuevo sistema integrado de gestión para todo el Grupo, cuya finalización se produjo a finales de 2019.

5.- INMOVILIZADO MATERIAL

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

	Miles de dólares					Miles de euros	
	Saldos a 31.12.19	Altas	Bajas	Traspasos	Otros	Saldo a 31.12.20	Saldo a 31.12.20
Coste							
Buques	762.599	2.784	(33)	236	-	765.586	624.626
Varadas	29.885	13.796	(10.183)	-	-	33.498	27.299
Inmovilizado en curso	9.826	12.339	-	-	-	22.166	18.064
Edificios y otras construcciones	8.715	2.239	-	-	-	10.954	8.927
Instalaciones, utillaje y mobiliario	2.457	-	-	-	-	2.457	2.002
Elementos de transporte	1.028	-	(142)	-	-	887	722
Equipos para procesos información	1.817	786	-	-	-	2.603	2.177
	816.327	31.945	(10.357)	236	-	838.150	683.758
Amortización acumulada							
Buques	(313.891)	(31.497)	-	-	-	(345.388)	(282.387)
Varadas	(14.457)	(5.991)	10.183	-	-	(10.266)	(8.366)
Edificios y otras construcciones	(4.996)	(356)	-	-	-	(5.352)	(4.363)
Instalaciones, utillaje y mobiliario	(1.506)	(148)	-	-	-	(1.654)	(1.346)
Elementos de transporte	(852)	(75)	142	-	-	(786)	(640)
Equipos para procesos información	(1.773)	(95)	-	-	-	(1.868)	(1.520)
	(337.475)	(38.163)	10.324	-	-	(365.313)	(298.621)
Valor Neto	478.852	(6.218)	(33)	236	-	472.837	385.137

	Miles de dólares					Miles de euros	
	Saldos a 31.12.18	Altas	Bajas	Traspasos	Otros	Saldo a 31.12.19	Saldo a 31.12.19
Coste							
Buques	723.315	498	-	38.786	-	762.599	677.469
Varadas	31.267	2.512	(3.895)	-	-	29.885	26.603
Inmovilizado en curso	12.199	36.620	(208)	(38.786)	-	9.826	8.729
Edificios y otras construcciones	8.693	22	-	-	-	8.715	7.758
Instalaciones, utillaje y mobiliario	2.490	-	(34)	-	-	2.457	2.187
Elementos de transporte	1.073	102	(146)	-	-	1.028	915
Equipos para procesos información	4.075	15	(2.273)	-	-	1.817	1.608
	783.112	39.770	(6.555)	-	-	816.327	725.269
Amortización acumulada							
Buques	(284.037)	(29.854)	-	-	-	(313.891)	(278.972)
Varadas	(11.900)	(6.438)	3.880	-	-	(14.457)	(12.870)
Edificios y otras construcciones	(4.650)	(346)	-	-	-	(4.996)	(4.447)
Instalaciones, utillaje y mobiliario	(1.380)	(159)	34	-	-	(1.506)	(1.340)
Elementos de transporte	(910)	(88)	146	-	-	(852)	(758)
Equipos para procesos información	(4.008)	(789)	2.313	-	-	(1.773)	(1.570)
	(306.885)	(36.963)	6.373	-	-	(337.475)	(299.957)
Valor Neto	476.227	2.806	(182)	-	-	478.852	425.312

Buques

Las altas del ejercicio 2020 corresponde a las inversiones realizadas en los buques en propiedad de Grupo.

El 5 de septiembre de 2019 un astillero chino entregó al Grupo un buque de productos ("Product Tanker"), realizándose el pago del hito final al astillero por importe de 20.898 miles de dólares.

Inmovilizado en curso

Durante los ejercicios 2020 y 2019 el Grupo ha realizado los siguientes pagos de construcción (hitos) a astilleros por la construcción de determinados buques, así como otras inversiones armador:

Tipo de buque en construcción	Nº buques	Lugar construcción	Fecha prevista entrega	Miles de dólares			
				2020		2019	
				Hitos a cuenta astillero	Inversiones extras armador	Hitos a cuenta astillero	Inversiones extras armador
Product tanker	1	China	Entregado (vease apartado Buques)	-	-	22.505	4.498
Bulkcarrier	2	China	2º semestre 2021-1er semestre 2022	7.980	4.359	7.980	1.619
				7.980	4.359	30.485	6.117

Varadas

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

Edificio y construcciones

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

A 31 de diciembre de 2020 todos los buques de la flota del Grupo, excepto tres, incluyendo los tomados en arrendamiento financiero, prestan garantía hipotecaria sobre los préstamos bancarios otorgados 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, entendiéndose que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos. Asimismo, el Grupo ha solicitado a los astilleros a los que se han realizado pagos a cuenta para la construcción de los buques que están registrados en inmovilizado en curso, garantías bancarias de reembolso de los pagos de construcción (hitos) adelantados.

6.- ARRENDAMIENTOS Y OTRAS OPERACIONES SIMILARES

Arrendamientos financieros

El Grupo opera tres buques adquiridos bajo arrendamiento financiero.

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

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

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.20	31.12.19	31.12.20
Dos años	53.989	6.018	43.997
Tres años	2.081	53.989	1.696
Cuatro años	2.191	2.081	1.786
Cinco años	2.309	2.191	1.882
Resto	10.189	12.498	8.303
	70.759	76.777	57.664

A 31 de diciembre de 2020 los intereses devengados pendientes de pago a cuenta de los contratos de arrendamiento financiero ascienden a 1.143 miles de dólares (1.202 miles de dólares en el ejercicio anterior).

Arrendamientos operativos

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

7.- ACTIVOS FINANCIEROS

La composición y movimiento durante los ejercicios 2020 y 2019 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	
	31.12.20	31.12.19	31.12.20	31.12.19	31.12.20	31.12.19	31.12.20	31.12.19
Inversiones mantenidas hasta vencimiento	-	-	-	-	48.491	32.707	-	-
Préstamos y Otras partidas a cobrar	-	-	32.841	34.808	-	-	186.264	222.670
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	-	-	-	-	-	-	84.029	90.446
	-	-	32.841	34.808	48.491	32.707	270.293	313.116

	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	
	31.12.20	31.12.19	31.12.20	31.12.19	31.12.20	31.12.19	31.12.20	31.12.19
Inversiones mantenidas hasta vencimiento	-	-	-	-	39.517	29.114	-	-
Préstamos y Otras partidas a cobrar	-	-	26.763	30.985	-	-	151.792	198.211
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	-	-	-	-	-	-	68.479	80.510
	-	-	26.763	30.985	39.517	29.114	220.271	278.721

a) Inversiones mantenidas hasta el vencimiento

Las inversiones mantenidas hasta vencimiento corresponden a imposiciones a plazo fijo a largo y corto plazo.

b) Préstamos y otras partidas a cobrar

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
	31.12.20	31.12.19	31.12.20
Créditos a largo plazo	66	41	54
Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo	109	100	89
Otros activos financieros a largo plazo	32.667	34.667	26.621
	32.841	34.808	26.763

Otros activos financieros a largo plazo corresponde a los pagos anticipados no devengados a cuenta de los arrendamientos operativos firmados con dos entidades no pertenecientes al Grupo para dos buques gaseros por importe inicial de 40.000 miles de dólares.

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
	31.12.20	31.12.19	31.12.20
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	183.555	218.909	149.584
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	96.724	128.817	78.823
Consignatarios	30	188	25
Siniestros pendientes de liquidar	6.910	4.387	5.631
Administraciones públicas deudoras	22.911	22.682	18.671
Otros deudores	56.578	62.835	46.107
Depósitos y fianzas constituidos a corto plazo	1.111	1.761	905
Otros activos financieros	2.000	2.000	1.630
	186.264	222.670	151.792

La composición del saldo de Otros deudores es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.20	31.12.19	31.12.20
Cargos a terceros	1.548	8.518	1.262
Cuentas corrientes de buques	319	345	260
Garantías de construcción de buques	69	67	56
Otros deudores varios	54.642	53.905	44.529
	56.578	62.835	46.107



8.- EXISTENCIAS

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

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.20	31.12.19	31.12.20
Combustibles	7.818	8.813	6.371
Manutención	412	239	336
	8.229	9.051	6.706

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

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.20	31.12.19	31.12.20
Compras netas	47.985	54.663	42.084
Variación de existencias	2.933	(964)	2.572
	50.918	53.699	44.656

9.- PERIODIFICACIONES A LARGO Y CORTO PLAZO

El detalle de este epígrafe es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.20	31.12.19	31.12.20
Periodificaciones de activo a corto plazo:			
Seguros no devengados, pagados por anticipado	3.299	3.936	2.689
Otros gastos no devengados, pagados por anticipado	4	5	4
Total periodificaciones de activo	3.304	3.941	2.692
Periodificaciones de pasivo a corto plazo:			
Ingresos anticipados	(12.581)	(11.978)	(10.253)
Total periodificaciones de pasivo	(12.581)	(11.978)	(10.253)

10.- PATRIMONIO NETO

A 31 de diciembre de 2020 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	
	31.12.20	31.12.19
Reserva Legal	10.042	10.042
Reservas Voluntarias	123.123	123.123
Resultados de ejercicios anteriores	(22.743)	(23.194)
Reservas en sociedades consolidadas	167.937	150.424
	278.359	260.395

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, DÉBITOS Y OTRAS PARTIDAS A PAGAR

a.- Obligaciones y otros valores negociables

El 8 de noviembre de 2016 ENE realizó una primera emisión de bonos en el Mercado Alternativo de Renta Fija ("MARF") español por importe de 33.500 miles de euros a cinco años. El valor nominal de cada bono es de 100.000 euros y devenga un cupón anual del 5,5%, pagadero cada 8 de noviembre.

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

A 31 de diciembre de 2020 las emisiones de los bonos están valoradas en 102.463 miles de dólares (93.804 miles de dólares en el ejercicio anterior). Durante el ejercicio 2020 han devengado intereses por importe de 4.626 miles de euros (5.275 miles de dólares) (véase Nota 19).

b.- Deudas con entidades de crédito

El desglose de este epígrafe a 31 de diciembre de 2020 y de 2019 es el siguiente:

	Miles de dólares				Miles de euros	
	Saldo a 31.12.20		Saldo a 31.12.19		Saldo a 31.12.20	
	A largo plazo	A corto plazo	A largo plazo	A corto plazo	A largo plazo	A corto plazo
Préstamos	189.993	46.566	188.037	47.821	154.832	37.948
Gastos de formalización de deudas	(2.142)	-	(2.319)	-	(1.745)	-
Acree. por arrend. Financiero	70.759	6.018	76.777	5.728	57.663	4.904
Pólizas de crédito	-	13.181	-	12.300	-	10.742
Intereses devengados	-	2.840	-	2.794	-	2.314
	258.610	68.605	262.495	68.644	210.750	55.908

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
	31.12.20	31.12.19	31.12.20
A dos años	40.668	38.894	33.142
A tres años	46.709	41.583	38.064
A cuatro años	17.595	35.398	14.338
A cinco años	10.219	16.526	8.328
Resto	74.802	63.636	60.960
	189.993	188.037	154.832

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

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

c.- Deudas con empresas del grupo y asociadas

Desde febrero de 2016 ENE mantiene un préstamo a largo plazo concedido por su accionista mayoritario, GNT21, por importe de 10.000 miles de euros y vencimiento actual diciembre de 2021.

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

Los préstamos liquidan un tipo de interés fijo de mercado y se amortizan en una única cuota en la fecha de vencimiento.

A 31 de diciembre de 2020 estos préstamos están valorados en 18.407 miles de dólares y han devengado intereses no vencidos por importe de 74 miles de euros (90 miles de dólares).

d) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 su detalle, incluido los saldos con administraciones públicas para su mejor comprensión, es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.20	31.12.19	31.12.20
Proveedores	8.660	8.677	7.058
Acreedores	89.574	109.309	72.996
Remuneraciones pendientes de pago	4.451	4.668	3.628
Administraciones públicas acreedoras	17.115	14.437	13.947
Provisiones a corto plazo	30	21	24
Otros acreedores	77	77	63
	119.907	137.789	97.716

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 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 préstamos y pólizas de crédito.

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 vencimientos de líneas de crédito y control de financiaciones y refinanciaciones.

- Control de la vida remanente de líneas de financiación.

- Diversificación fuentes de financiación: a nivel corporativo, la financiación bancaria es fundamental debido a la facilidad de acceso a este mercado 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 y el Líbor.

13.- INFORMACIÓN SOBRE EL PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES. DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA. “DEBER DE INFORMACIÓN” DE LA LEY 15/2010, DE 5 DE JULIO

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

	Ejercicio 2020	Ejercicio 2019
	Nº días	Nº días
Periodo medio de pago a proveedores	13,61	19,80
Ratio de operaciones pagadas	13,27	20,42
Ratio de operaciones pendientes de pago	20,61	6,00

	2020	2019
	Importe (Miles euros)	Importe (Miles euros)
Total de pagos realizados	44.260	42.485
Total de pagos pendientes	2.166	1.924

14.- GASTOS DE PERSONAL

La composición de este epígrafe es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	2020	2019	2020
Sueldos, salarios y asimilados	24.971	29.477	21.900
Seguridad social y otras cargas sociales	10.667	12.882	9.355
Provisiones	(406)	(341)	(356)
	35.232	42.018	30.899

15.- 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 2020, ha ascendido a un total de 183 miles de dólares (225 miles de dólares en el ejercicio anterior). Adicionalmente durante el ejercicio 2020 el Grupo ha pagado 51 miles de dólares por otros servicios prestados (53 miles de dólares en el ejercicio anterior).

16.- 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.

Adicionalmente, ENE, EBR y todos los buques que opera ENE en arrendamiento operativo de otras sociedades del Grupo poseen la certificación ISO 14.001 de Sistemas de Gestión Ambiental.

17.- SITUACIÓN FISCAL

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

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 2020 y 2019 es el siguiente:

Administraciones públicas deudoras	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.20	31.12.19	31.12.20
Por Retenciones	539	445	439
Por Activos por diferencias temporarias deducibles	7.791	7.025	6.349
Por Impuesto sobre sociedades	2.261	-	1.843
Por IVA	1.240	977	1.011
Por Otros impuestos	347	1.733	282
Por AFRMM a cobrar	10.733	12.502	8.747
	22.911	22.682	18.671

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 2020 y 2019 es el siguiente:

	Miles de dólares		Miles de euros
	31.12.20	31.12.19	31.12.20
Administraciones públicas acreedoras a largo plazo:			
Por Aplazamiento de impuestos	2.573	3.788	2.097
Administraciones públicas acreedoras a corto plazo:			
Por Seguridad Social	1.006	1.492	820
Por Retenciones	729	1.200	594
Por Impuesto sobre beneficios	5.988	6.232	4.880
Por IVA	216	124	176
Por Otros impuestos	8.515	4.551	6.939
Por Aplazamiento de impuestos	660	838	538
	17.115	14.437	13.947

18.- HECHOS POSTERIORES

La cada vez más relevante crisis de la pandemia del SARS-CoV-2 (COVID-19) originada en China a finales del 2019, continúa teniendo en los primeros meses del 2021 unas consecuencias impredecibles a nivel global y por tanto del Grupo. Los hechos acaecidos por esta circunstancia con posterioridad al cierre del ejercicio 2020, no tienen efecto en la estructura, ni los valores de los estados financieros cerrados a 31 de diciembre de 2020, ni en el principio de empresa en funcionamiento. El Grupo mantiene activado un importante plan de contingencias tanto para sus oficinas como en la flota de buques que opera para afrontar esta crisis y minimizar los posibles efectos que de ella se deriven.

No hay hechos posteriores adicionales a destacar.

ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO EN 31 DE DICIEMBRE DE 2020 Y 2019

(Expresados en miles de euros)

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	2020	2019
Resultado del ejercicio antes de impuestos	11.179	23.459
Ajustes del resultado	55.028	53.993
Amortización del inmovilizado	37.614	37.140
Provisiones	(225)	(305)
Resultado por bajas y enajenaciones de inmovilizado	(8)	-
Ingresos financieros	(2.569)	(4.747)
Gastos financieros	20.125	21.905
Otros ingresos/gastos	91	-
Cambios en el capital corriente	8.809	(1.413)
Existencias	1.351	(241)
Deudores y otras cuentas a cobrar	33.988	7.258
Otros activos corrientes	(9.590)	(20.293)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(18.166)	12.305
Otros activos y pasivos no corrientes	1.226	(442)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(23.228)	(21.731)
Pagos de intereses	(19.744)	(20.990)
Cobros de intereses	2.569	4.747
Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	(6.053)	(5.488)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	51.788	54.308

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	2020	2019
Pagos por inversiones	(34.500)	(38.374)
Inmovilizado intangible	(6.443)	(2.847)
Inmovilizado material	(28.016)	(35.527)
Otros activos financieros	(41)	-
Cobros por desinversiones	27	2
Inmovilizado material	8	-
Otros activos financieros	19	2
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(34.473)	(38.372)

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	2020	2019
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	(6.415)	(5.992)
Emisión	40.914	59.473
Deudas con entidades de crédito	40.914	59.473
Devolución y amortización de	(47.329)	(65.465)
Deudas con entidades de crédito	(47.329)	(65.465)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instr. de patrimonio	(466)	(2.796)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	(6.881)	(8.788)
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	(22.466)	205
AUMENTO / DISMINUCIÓN DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	(12.032)	7.353
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	80.510	73.157
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	68.478	80.510

A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019

(Expresados en miles de euros)

	2020	2019
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias	7.557	18.429
Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto	(52.709)	1.092
Por valoración instrumentos financieros		
Por coberturas de flujos de efectivo	(171)	(2.205)
Por subvenciones, donaciones y legados recibidos		
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	(52.538)	3.297
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	(45.152)	19.521



B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2020 y 2019

(Expresados en miles de euros)

	Capital Escriturado	Reservas	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambio de valor	TOTAL
SALDO, FINAL DEL AÑO 2018	50.211	241.118	22.073	1.170	314.572
Ajustes por cambios de criterio 2018	-	-	-	-	-
Ajustes por errores 2018	-	-	-	-	-
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2019	50.211	241.118	22.073	1.170	314.572
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	18.429	1.092	19.521
Operaciones con socios o propietarios	-	-	(2.796)	-	(2.796)
Otras operaciones con socios o propietarios	-	-	(2.796)	-	(2.796)
Otras variaciones del patrimonio neto	-	19.277	(19.277)	-	-
SALDO, FINAL DEL AÑO 2019	50.211	260.395	18.429	2.262	331.297
Ajustes por cambios de criterio 2019	-	-	-	-	-
Ajustes por errores 2019	-	-	-	-	-
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2020	50.211	260.395	18.429	2.262	331.297
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	7.557	(52.709)	(45.152)
Operaciones con socios o propietarios	-	-	(466)	-	(466)
Distribución de dividendos	-	-	(466)	-	(466)
Otras operaciones con socios o propietarios	-	-	-	-	1
Otras variaciones del patrimonio neto	-	17.964	(17.963)	-	-
SALDO, FINAL DEL AÑO 2020	50.211	278.359	7.557	(50.447)	285.680

BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020 Y 2019

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

ACTIVO	2020	2019
Activo no corriente	573.302	579.198
Inmovilizado intangible	47.064	44.563
Inmovilizado material	472.837	478.852
Inversiones financieras a largo plazo	32.841	34.808
Activos por impuesto diferido	20.560	20.975
Activo corriente	367.397	395.893
Activos no corrientes mantenidos para la venta	37.079	37.079
Existencias	8.230	9.051
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	183.153	218.909
Inversiones financieras a corto plazo	51.602	36.468
Efectivos y otros activos líquidos equivalentes	84.029	90.445
Periodificaciones a corto plazo	3.304	3.941
TOTAL ACTIVO	940.699	975.091

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	2020	2019
Patrimonio Neto	350.660	373.420
Fondos Propios	416.021	419.124
Capital suscrito	65.688	65.688
Reservas de la sociedad dominante	139.217	136.522
Reservas en sociedades consolidadas por integración global	213.697	195.018
Beneficios/(Pérdida) del ejercicio atribuido a sociedad dominante	(2.581)	21.896
Ajustes por cambio de valor	(65.361)	(45.704)
Operaciones de cobertura	(2.916)	(2.477)
Diferencias de conversión	(62.445)	(43.227)
Pasivo no corriente	327.558	365.302
Provisiones a largo plazo	945	1.579
Deudas a largo plazo	324.040	359.935
Obligaciones y otros valores negociables	61.355	93.804
Deudas con entidades de crédito	187.851	185.718
Acreedores por arrendamiento financiero	70.759	76.777
Derivados	2.916	2.477
Otras deudas	1.159	1.159
Otros acreedores a largo plazo	2.573	3.788
Pasivo corriente	262.481	236.369
Deudas a corto plazo	111.496	70.266
Obligaciones y otros valores negociables	42.891	1.623
Deudas con entidades de crédito	62.587	62.915
Acreedores por arrendamiento financiero	6.018	5.728
Deudas con empresas del grupo y asociadas	18.497	16.936
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	119.907	137.189
Periodificaciones a corto plazo	12.581	11.978
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	940.699	975.091

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019

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

	2020	2019
Importe neto de la cifra de negocios	1.125.700	1.036.004
Prestaciones de servicios	1.125.700	1.036.004
Trabajos realizados por el grupo para su activo	541	1.866
Aprovisionamientos	(50.918)	(53.699)
Consumos de mercaderías	(50.918)	(53.699)
Otros ingresos de explotación	9.295	9.468
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	9.295	9.468
Gastos de personal	(35.232)	(42.018)
Sueldos, salarios y asimilados	(24.971)	(29.477)
Cargas sociales	(10.667)	(12.882)
Provisiones	406	341
Otros gastos de explotación	(969.165)	(860.891)
Servicios exteriores	(962.346)	(845.589)
Tributos	(5.458)	(5.723)
Otros gastos de gestión corriente	(7.229)	(9.382)
Otros resultados	5.868	(197)
Amortización del inmovilizado	(42.888)	(41.574)
Resultado de explotación	37.333	49.156
Ingresos financieros	2.929	5.314
De valores, negoc. y de otros instrumentos financieros	2.929	5.314
Gastos financieros	(22.946)	(24.521)
Por deudas con empresas del grupo y asociadas	(697)	(680)
Por deudas con terceros	(22.249)	(23.841)
Diferencias de cambio	(15.767)	(2.422)
Resultado Financiero	(35.784)	(21.629)
Resultado antes de impuestos	1.549	27.527
Impuesto sobre sociedades	(4.130)	(5.631)
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS = RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	(2.581)	21.896

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2020 Y 2019

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

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	2020	2019
Resultado del ejercicio antes de impuestos	1.549	27.527
Ajustes del resultado	58.695	57.872
Amortización del inmovilizado	42.888	41.575
Provisiones	(257)	(341)
Resultado por bajas y enajenaciones de inmovilizado	(9)	-
Ingresos financieros	(2.929)	(5.314)
Gastos financieros	22.947	24.521
Diferencias de cambio	(4.049)	(2.569)
Otros ingresos/gastos	104	-
Cambios en el capital corriente	6.969	(1.581)
Existencias	822	(270)
Deudores y otras cuentas a cobrar	38.754	8.125
Otros activos corrientes	(13.134)	(22.716)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(20.713)	13.775
Otros activos y pasivos no corrientes	1.240	(495)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(26.485)	(24.326)
Pagos de intereses	(22.512)	(23.497)
Cobros de intereses	2.929	5.314
Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	(6.902)	(6.143)
Flujos de efectivo de las actividades de explotación	40.728	59.492

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	2020	2019
Pagos por inversiones	(39.338)	(42.957)
Inmovilizado intangible	(7.346)	(3.187)
Inmovilizado material	(31.945)	(39.770)
Otros activos financieros	(47)	-
Cobros por desinversiones	31	2
Inmovilizado material	9	-
Otros activos financieros	22	2
Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(39.307)	(42.955)

FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	2020	2019
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	(7.315)	(6.707)
Emisión	46.651	66.576
Obligaciones y otros valores negociables	-	-
Deudas con entidades de crédito	46.651	66.576
Deudas con empresas del grupo y asociadas	-	-
Devolución y amortización de:	(53.966)	(73.283)
Deudas con entidades de crédito	(53.966)	(73.283)
Otras deudas	-	-
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instr. de patrimonio	(522)	(3.150)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación	(7.837)	(9.857)
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-	-
AUMENTO/DISMINUCIÓN DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	(6.416)	6.680
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	90.445	83.765
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	84.029	90.445

A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2020 y 2019

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

	2020	2019
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias	(2.581)	21.896
Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto	(19.657)	(6.501)
Por valoración instrumentos financieros		
Por coberturas de flujos de efectivo	(439)	(2.477)
Por subvenciones, donaciones y legados recibidos		
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	(19.218)	(4.024)
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	(22.238)	15.395

B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 2020 y 2019

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

	Capital Escriturado	Reservas	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambio de valor	TOTAL
SALDO, FINAL DEL AÑO 2018	65.688	304.615	30.075	(39.203)	361.175
Ajustes por cambios de criterio 2018	-	-	-	-	-
Ajustes por errores 2018	-	-	-	-	-
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2019	65.688	304.615	30.075	(39.203)	361.175
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	21.896	(6.501)	15.395
Operaciones con socios o propietarios	-	-	(3.150)	-	(3.150)
Otras operaciones con socios o propietarios	-	-	(3.150)	-	(3.150)
Otras variaciones del patrimonio neto	-	26.925	(26.925)	-	-
SALDO, FINAL DEL AÑO 2019	65.688	331.540	21.896	(45.704)	373.420
Ajustes por cambios de criterio 2019	-	-	-	-	-
Ajustes por errores 2019	-	-	-	-	-
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2020	65.688	331.540	21.896	(45.704)	373.420
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	(2.581)	(19.657)	(22.238)
Operaciones con socios o propietarios	-	-	(522)	-	(522)
Otras operaciones con socios o propietarios	-	-	(522)	-	(522)
Otras variaciones del patrimonio neto	-	21.374	(21.374)	-	-
SALDO, FINAL DEL AÑO 2020	65.688	352.914	(2.581)	(65.361)	350.660



INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 1 de 5



Moore Ibérica de Auditoría, S.L.P.

NIF: B79441994
Paseo de la Castellana 143, 7ª planta
28046 Madrid
Tel. 34913104046
auditors@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 sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el balance consolidado a 31 de diciembre de 2020, 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 2020, 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 3 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.

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 2 de 5



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 incorrección 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 342 millones de euros, lo que supone un 45% 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 auditoría

Procedimientos aplicados en la auditoría:

Nuestros procedimientos de auditoría 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:

El epígrafe "Activos no corrientes mantenidos para la venta", recoge la participación en una compañía del grupo por importe de 30 millones de euros.

Dadas las incertidumbres inherentes a la resolución final de la desinversión y a las necesarias estimaciones para el cálculo del valor del activo, hemos identificado esta cuestión como un aspecto relevante de la auditoría

Procedimientos aplicados en la auditoría:

Nuestros procedimientos de auditoría incluyeron:

- Revisión de los planes de la Dirección del Grupo en relación con este activo, de las valoraciones del mismo realizadas por terceros, así como de las acciones realizadas para su venta.

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 3 de 5



Otra información: Informe de gestión

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión del ejercicio 2020, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la sociedad dominante y no forma parte integrante de las cuentas anuales.

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

- a) Un nivel específico que resulta de aplicación al estado de la información no financiera (EINF), que consiste en comprobar únicamente que la citada información se ha facilitado en el informe de gestión, o en su caso, que se ha incorporado en éste la referencia correspondiente al informe separado sobre la información no financiera en la forma prevista en la normativa, y en caso contrario, a informar sobre ello.
- b) Un nivel general aplicable al resto de la información incluida en el informe de gestión, que consiste en evaluar e informar sobre la concordancia de la citada información con las cuentas anuales, a partir del conocimiento de la entidad obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en el informe de gestión consolidado y que el resto de la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2020 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los administradores en relación con las cuentas anuales

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

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

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 4 de 5



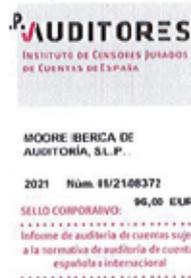
Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros

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. Esta descripción, que se encuentra al final de este informe, es parte integrante del mismo.

MOORE IBERICA DE AUDITORIA, S.L.P.

(Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el N° 5-359)



Francisco Martínez Casado

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

Madrid, 5 de abril de 2021



Anexo 1 a nuestro informe de auditoría

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

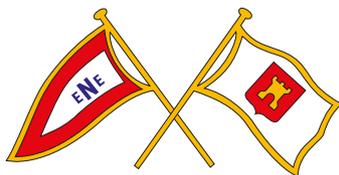
Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de auditoría de cuentas vigente en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores.
- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores de la sociedad dominante, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que la Sociedad deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

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

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

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



EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.

José Abascal, 2-4. 4-5 plta. 28003 Madrid
T.: 91 536 98 00 - F.: 91 445 13 24 - elcano@navieraelcano.es
www.navieraelcano.com

