

Real Automóvil Club de España y Sociedades Dependientes

Informe de verificación independiente
del Estado de Información No
Financiera correspondiente al ejercicio
finalizado el 31 de diciembre de 2022

INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA DE REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA Y SOCIEDADES DEPENDIENTES DEL EJERCICIO 2022

A los socios de Real Automóvil Club de España:

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, del Estado de Información No Financiera adjunto (en adelante EINF) correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2022, de Real Automóvil Club de España y Sociedades Dependientes (en adelante, “el Grupo”), que forma parte del Informe de Gestión del Grupo.

El contenido del EINF incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en la tabla “Contenidos incluidos en el Estado de Información No Financiera” incluida en el apartado 6 del EINF.

Responsabilidad del Consejo Directivo

La formulación del EINF incluido en el Informe de Gestión del Grupo, así como el contenido del mismo, es responsabilidad del Consejo Directivo de Real Automóvil Club de España y Sociedades Dependientes (en adelante, “el Grupo”). El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los Sustainability Reporting Standards de Global Reporting Initiative (estándares GRI) seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla “Contenidos incluidos en el Estado de Información No Financiera” del citado EINF.

Esta responsabilidad incluye, asimismo, el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el EINF esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

El Consejo Directivo de la Entidad Dominante son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del EINF.

Nuestra independencia y control de calidad

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (IESBA, por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Gestión de la Calidad (NIGC) 1, que requiere que la firma diseñe, implemente y opere un sistema de gestión de la calidad que incluye políticas o procedimientos relativos al cumplimiento de los requerimientos de ética, normas profesionales y requerimientos legales y reglamentarios aplicables.

El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de información no financiera y, específicamente, en información de desempeño económico, social y medioambiental.

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar nuestras conclusiones en un informe de verificación independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado. Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 Revisada en vigor, “Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría o de la Revisión de Información Financiera Histórica” (NIEA 3000 Revisada) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre encargos de verificación del Estado de Información No Financiera emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España.

En un trabajo de seguridad limitada los procedimientos llevados a cabo varían en su naturaleza y momento de realización, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de seguridad razonable y, por lo tanto, la seguridad que se obtiene es sustancialmente menor.

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades del Grupo que han participado en la elaboración del EINF, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el EINF y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que se describen a continuación:

- Reuniones con el personal del Grupo para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2022 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo y descrito en el EINF, considerando los contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.

- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el EINF del ejercicio 2022.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales descritos en el EINF del ejercicio 2022.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2022 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.
- Obtención de una carta de manifestaciones del Consejo Directivo y de la Dirección de Real Automóvil Club de España.

Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación y en las evidencias que hemos obtenido no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que el Estado de Información No Financiera de Real Automóvil Club de España y Sociedades Dependientes correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2022 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla “Contenidos incluidos en el Estado de Información No Financiera” del citado Estado de Información No Financiera.

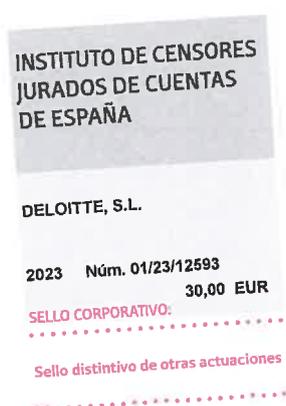
Uso y distribución

Este informe ha sido preparado en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.

DELOITTE, S.L.

Lucía Ortega Sande

5 de junio de 2023



Real Automóvil Club de España y Sociedades Dependientes

Estado de Información no Financiera
Consolidado (“EINF Consolidado”)
correspondiente al ejercicio anual
terminado el 31 de diciembre de 2022

Estado de Información No Financiera Consolidado
REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
(Ejercicio 2022)

1.	DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO	5
1.1.	Naturaleza, alcance y cobertura	5
1.2.	Verificación	7
2.	ANÁLISIS DE MATERIALIDAD Y GRUPOS DE INTERÉS	7
2.1.	Enfoque.....	7
2.2.	Grupos de interés y Asuntos materiales.....	8
3.	MODELO DE NEGOCIO.....	10
4.	RIESGOS IDENTIFICADOS	13
5.	INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES	13
5.1.	Gestión del Grupo.....	13
5.1.1.	Gestión y desempeño medioambiental	15
5.1.1.1.	.....Contaminación y cambio climático	16
5.1.1.2.	.....Economía Circular y uso sostenible de los recursos	18
5.1.1.3.	..... Protección de la biodiversidad	20
6.	INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL	20
6.1.	Política de la compañía.....	21
6.2.	Gestión y desempeño social	21
6.2.1.	Empleo	21
6.2.1.1.	.....Empleados por tipo de contrato	21
6.2.1.2.	..... Empleados por tipo de jornada	25
6.2.1.3.	..... Número de despidos a lo largo del ejercicio objeto del informe	29
6.2.1.4.	.....Remuneraciones medias	31

6.2.1.5.....	Brecha salarial	
33		
6.2.1.6.....	Remuneración de puestos de trabajo iguales o de media del Grupo	
34		
6.2.1.7.....	Remuneración media de los consejeros y comité de dirección	
34		
6.2.2. Organización del trabajo.....		35
6.2.2.1.....	Organización del tiempo de trabajo	
35		
6.2.2.2.....	Número de horas de absentismo	
35		
6.2.2.3.....	Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores	35
6.2.3. Salud y seguridad.....		35
6.2.4. Relaciones sociales.....		36
6.2.5. Formación.....		37
6.2.6. Accesibilidad.....		37
6.2.7. Igualdad.....		37
7. INFORMACIÓN SOBRE EL RESPETO DE LOS DERECHOS HUMANOS.....		38
8. INFORMACIÓN RELATIVA A LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO.....		38
8.1. Política de la compañía.....		38
8.2. Gestión de la lucha contra la corrupción y el soborno.....		38
9. INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD.....		39
9.1. Política del Grupo.....		39
9.2. Gestión y desempeño del Grupo.....		39
9.2.1. Compromisos del Grupo con el desarrollo sostenible.....		39
9.2.1.1. Impacto de la actividad del Grupo en el empleo, el desarrollo local, las poblaciones locales y el territorio.....		39
9.2.1.2.....	Relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades de diálogo con estos	41
9.2.1.3.....	Acciones de asociación o patrocinio	
47		
9.2.2. Subcontratación y proveedores.....		48
9.2.3. Consumidores.....		48
9.2.3.1.....	Medidas para la salud y seguridad de los consumidores	
49		

9.2.3.2.....	Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas	50
10.	HECHOS POSTERIORES.....	52
11.	ÍNDICE DE CONTENIDOS DE LA LEY 11/2018, DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA Y DIVERSIDAD	52



1. DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO

1.1. Naturaleza, alcance y cobertura

El presente Estado de Información No Financiera Consolidado (en adelante “el EINFC”) se publica en cumplimiento a la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad.

Este documento hace referencia a la actividad de Real Automóvil Club de España (en adelante, “la Entidad Dominante” o “el RACE”) y Sociedades Dependientes (en adelante, “el Grupo”, “el Grupo RACE” o “la Organización”), que desarrolla su actividad en España.

El presente Estado de Información No Financiera Consolidado se presenta y formula como un informe separado por parte del Consejo Directivo del RACE, pero es parte integrante del Informe de Gestión Consolidado del Grupo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2022, habiendo sido el mismo objeto de formulación por parte del Consejo Directo del Real Automóvil Club de España en su reunión celebrada el 30 de marzo de 2023.

El RACE es una asociación civil sin ánimo de lucro cuyo objetivo social es el asesoramiento, defensa, información y representación de sus asociados y de los pertenecientes a clubes nacionales afiliados y corresponsales extranjeros en sus relaciones con las Administraciones Públicas españolas y demás organismos europeos e internacionales, tribunales y jurados de todo rango y jurisdicción e, incluso, personas naturales o jurídicas, siempre que, a juicio del Consejo Directivo, se trate de asuntos relacionados con los demás fines asociativos y de interés general, así como el fomentar la práctica por sus asociados de los deportes para los que disponga de instalaciones adecuadas y, muy especialmente, del automovilismo, de su enseñanza y perfeccionamiento, y, en general, de todas las actividades recreativas legalmente autorizadas.

Para la elaboración del presente estado de información no financiera se ha tomado como estándar de reporting la guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad de Global Reporting Initiative (GRI), estándar reconocido internacionalmente, siguiendo los principios y contenido definidos por la versión de la guía más actualizada, GRI Standards.

En este contexto, a través del presente Estado de Información No Financiera Consolidado (EINFC), el Grupo RACE tiene como objetivo informar sobre temas medioambientales, sociales y de personal, relacionados con los derechos humanos, la lucha contra la corrupción y el soborno, así como otra información importante para la Compañía, en la ejecución de sus propias actividades y operaciones de negocio.

Para identificar cuáles de los temas comentados son importantes y deben ser reportados, consideramos una serie de variables, siendo las principales:

- La relevancia de tales asuntos o indicadores, tanto internamente para la Organización como externamente para los grupos de interés y audiencias objetivo.

- Sectores de actividad a los que pertenecen las sociedades del Grupo RACE, tomando como referencia los principales aspectos no financieros contenidos en los Estándares de la Iniciativa de Información Global (Estándares “GRI” -Global Reporting Initiative-).

Asimismo, se ha incluido en este informe el resto de los asuntos de interés que, no siendo asuntos materiales, son requisitos establecidos en la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifican el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y de diversidad.

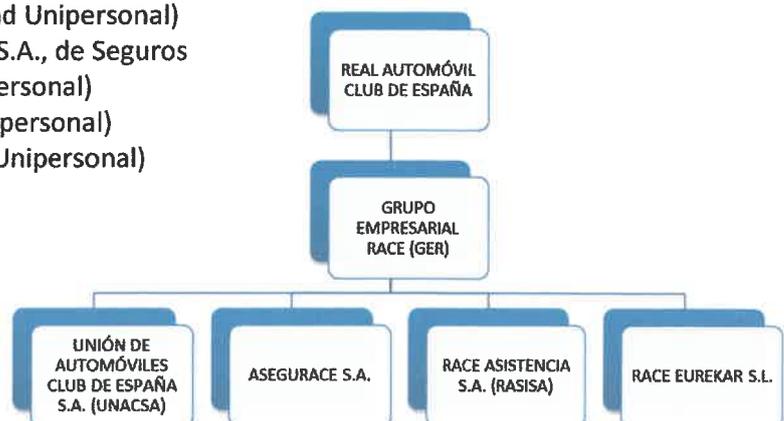
Los datos financieros y no financieros presentados en este informe son consolidados y se refieren a la actividad realizada por el Grupo RACE durante el ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021, desde la perspectiva del desempeño económico, medioambiental y social de Real Automóvil Club y Sociedades Dependientes, analizando los impactos derivados de su modelo de negocio más relevantes en relación con los siguientes aspectos:

- Información general: modelo de negocio, presencia geográfica, objetivos, estrategia y tendencias de mercado.
- Medio ambiente: contaminación y gestión de residuos, uso sostenible de los recursos y cambio climático.
- Cuestiones sociales y relativas al personal: empleo, organización del trabajo, salud y seguridad del personal, relaciones sociales, formación, accesibilidad universal e igualdad.
- Derechos Humanos.
- Corrupción y soborno.

Información sobre la aportación social: compromiso con el desarrollo sostenible, subcontratistas y proveedores, consumidores e información fiscal.

Específicamente, en este informe se incluye información relativa a la Entidad Dominante del Grupo, Real Automóvil Club de España, así como a la totalidad de las sociedades dependientes e íntegramente participadas directa e indirectamente por Real Automóvil Club de España, y que son las siguientes:

- Grupo Empresarial RACE, S.L. (Sociedad Unipersonal)
- RACE Asistencia, S.A. (Sociedad Unipersonal)
- Unión de Automóviles Clubs, S.A., de Seguros y Reaseguros (Sociedad Unipersonal)
- Asegurace, S.A. (Sociedad Unipersonal)
- RACE Eurekar, S.L. (Sociedad Unipersonal)



(Handwritten signature)

Taxonomía UE

El Reglamento (UE) 2020/852 (Taxonomía) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles establece la obligación de divulgar información sobre la manera y la medida en que las actividades del Grupo se asocian a actividades económicas que se consideran medioambientalmente sostenibles en relación con los objetivos de mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático.

No obstante, al ser un reglamento europeo de aplicación directa, la interpretación alcanzada por el Consejo Directivo del Real Automóvil Club de España es que los nuevos requisitos de información sólo afectan a los sujetos que se encuentren obligados con arreglo a los artículos 19 bis y 29 bis de la Directiva 2013/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de junio de 2013 (“Directiva de Contabilidad”) y que, en sus fechas de cierre del balance, superen el criterio de un número medio de empleados superior a 500 durante el ejercicio y se califiquen como grandes (esto es que superen durante dos años consecutivos dos de las tres magnitudes de más de 250 trabajadores de plantilla media, más de 40 millones de euros de facturación, o más de 20 millones de euros de activo).

En este sentido, dado que la única entidad consolidada del Grupo que podría resultar obligada de acuerdo con los mencionados artículos 19 bis y 29 bis de la Directiva de Contabilidad, y que sería Unión de Automóviles Clubs, S.A. (Sociedad Unipersonal), de Seguros y Reaseguros, no cumple con el citado criterio relativos al número medio de empleados superior a 500, en el presente Estado de Información No Financiera Consolidado no se incluye la información relativa a las actividades económicas que se consideran medioambientalmente sostenibles requerida tanto para empresas financieras como no financieras por el Reglamento (UE) 2020/852 de Taxonomía.

1.2. Verificación

El presente Estado de Información No Financiera Consolidado del Real Automóvil Club España y Sociedades Dependientes correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2022, será sometido a un proceso de revisión externa independiente.

2. ANÁLISIS DE MATERIALIDAD Y GRUPOS DE INTERÉS

2.1. Enfoque

Para la definición de los contenidos del presente Estado de Información No Financiera Consolidado (EINFC) del Real Automóvil Club de España y Sociedades Dependientes se han tenido en cuenta los asuntos considerados como más relevantes para el Grupo, de acuerdo con la estrategia, objetivos y prioridades de la Organización, y de acuerdo con las expectativas de los grupos de interés del Grupo RACE, las tendencias del sector y los indicadores definidos en el marco GRI, en su versión estándar.

En la elaboración del presente Estado de Información No Financiera Consolidado (EINFC) y en la identificación y selección de sus contenidos materiales se han tenido en cuenta:

- Los resultados del análisis de materialidad llevado a cabo por el Grupo, con la identificación de los distintos grupos de interés, así como de los aspectos más relevantes en materia de responsabilidad social corporativa para estos colectivos, al objeto de analizar y buscar una mayor interrelación y

alineamiento de la estrategia de negocio del Grupo RACE, desde una perspectiva más amplia que la económica, con las necesidades y expectativas de los grupos de interés y del entorno.

- Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas, abordando el Grupo de forma directa y en particular, 3 de los 17 objetivos marcados a nivel mundial para 2030 (ODS3 “Salud y bienestar”, ODS11 “Ciudades y comunidades sostenibles” y ODS17 “Alianzas para lograr los objetivos”).



- Otras prioridades sectoriales en materia de sostenibilidad.
- Otros asuntos de interés requeridos de acuerdo con lo establecido en la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, de información no financiera y diversidad.

Por otra parte, en el proceso de definición de la materialidad de los asuntos contenidos en el presente Estado de Información No Financiera Consolidado (EINFC) se han considerado los siguientes factores:

- La importancia de los impactos económicos, ambientales y sociales que generan dichos asuntos.
- La influencia de los mismos en las evaluaciones y decisiones de los grupos de interés del Grupo RACE.

2.2. Grupos de interés y Asuntos materiales

Los grupos de interés más relevantes identificados para el Grupo RACE, así como los asuntos más importantes en materia de responsabilidad empresarial corporativa para los mismos a partir del estudio de materialidad llevado a cabo por el Grupo, son los que se indican a continuación:

➤ CLIENTES



Clientes

- Desarrollo de herramientas tecnológicas y de comunicación.
- Seguimiento y anticipación en el conocimiento de las necesidades del cliente.
- Calidad, excelencia y portfolio único de servicios prestados integrales de asistencia. Garantizar las mejores soluciones técnicas y económicas.
- Eficiencia, urgencia y agilidad en la respuesta a las necesidades de asistencia.
- Maximización de la seguridad vial en la prestación de servicios de asistencia en carretera.
- Resolución de incidencias de manera efectiva.

➤ EMPLEADOS

- Talento. Retención del talento. Cualificación y formación.



- Retribución y compensación justas.
- Generación y conservación de empleos de calidad.
- Formación y desarrollo profesional.
- Ética e integridad. Lucha contra la corrupción y el soborno.
- Igualdad de oportunidades, respeto y diversidad e inclusión.
- Condiciones de seguridad y salud en el trabajo. Seguridad vial.
- Promoción de cultura y valores corporativos.

➤ MEDIOAMBIENTE



Medioambiente

- Minimización del impacto ambiental de las actividades.
- Eficiencia energética y optimización de recursos y consumos.
- Economía circular.
- Preservación de la biodiversidad.
- Prevención y gestión de eventos con impacto medioambiental (tormentas eléctricas, precipitaciones, viento, incendios, etc.).
- Cumplimiento normativo en materia medioambiental.
- Reconocimiento y reputación en la gestión medioambiental.

➤ SOCIOS



Socios

- Comunicación. Información. Transparencia informativa.
- Participación activa de los socios en informada en la gestión y en las actividades.
- Eventos, filosofía y sentimiento de colectividad.
- Buen gobierno corporativo. RSC.
- Cumplimiento normativo y legal.
- Generación de valor a través de imagen, cultura y reputación corporativa.

➤ SOCIEDAD Y COMUNIDADES



Sociedad

- Sostenibilidad y seguridad en las actividades. Generación de valor en el impacto en la sociedad.
- Fomento y divulgación de valores y prácticas deportivos y saludables.
- Concienciación, formación y capacitación en materia de Seguridad Vial.
- Acción social. Acciones de asociación y patrocinio. Solidaridad.
- Cooperación con organismos e instituciones públicas y privadas. Presencia y eminencia sectorial. Participación activa en iniciativas público-privadas en materia de movilidad, vialidad y actividades deportivas de alto rendimiento.
- Relación y cumplimiento con Administraciones Públicas y Organismos.
- Evaluación de proveedores basada en certificaciones de calidad, cumplimiento y compromiso en materia medioambiental.
- Reportes de información corporativa y transparencia.
- Reconocimiento y reputación. Gestión de la presencia y comunicación en RR.SS.

Como resultado del análisis llevado a cabo por el Grupo RACE, de entre los asuntos relevantes identificados, se han identificado las siguientes cuestiones materiales, dada su importancia estimada tanto para el Grupo RACE como para nuestros grupos de interés:

- 🚗 Movilidad y Seguridad Vial
- 🚗 Calidad, excelencia en la prestación de servicios integrales de asistencia.
- 🚗 Empleo de calidad. Talento y retención. Formación y retribución.
- 🚗 Sostenibilidad en las actividades y el uso de los recursos. Minimización de impacto y riesgo ambiental.
- 🚗 Fomento y divulgación de valores y prácticas deportivos y saludables, así como de la formación y capacitación en materia de Movilidad y Seguridad Vial.
- 🚗 Acción social e impacto de valor en comunidades y colectivos. Cooperación y alianzas con instituciones y organizaciones público-privadas.
- 🚗 Buen gobierno y transparencia. Responsabilidad frente a socios y colectivos financieros.
- 🚗 Cumplimiento normativo y legal. Relación con Administraciones Públicas y Organismos Reguladores.

3. MODELO DE NEGOCIO

El Real Automóvil Club de España es una asociación sin ánimo de lucro, fundada en 1903, cuya misión es liderar la innovación, proporcionando a sus socios y clientes la mejor asistencia y un conjunto de servicios únicos, tanto dentro del mundo del automovilismo como en la propia experiencia del viaje. Asimismo, la función del RACE es la de asesorar de manera independiente y representar a los automovilistas en las diferentes materias relativas al mundo del motor.

El Club cuenta con un grupo empresarial (formado por las sociedades; Grupo Empresarial RACE S.L.U., Asegurace, S.A.U., Eurekar, S.L.U., Unión de Automóviles Clubs, S.A.U. de Seguros y Reaseguros y RACE Asistencia, S.A.U.), es propietario del "Circuito de Madrid Jarama-RACE" y de un complejo deportivo (en adelante, "Complejo Deportivo del RACE").

Respecto al grupo empresarial, el Grupo RACE centra sus objetivos en la gestión telemática de la información sobre accidentes, averías e inmovilizaciones de vehículos, con el objetivo de facilitar la prestación de servicios, mediante una red de proveedores, a más de diez millones de usuarios y clientes, entre fabricantes de coches, empresas de rent a car, de renting o incluso aquellas empresas aseguradoras que no tienen internalizada la asistencia total o parcialmente, convirtiendo al Grupo RACE, por número de clientes cubiertos, en la principal compañía de gestión de soluciones de asistencia en carretera del país.

La base para seguir manteniendo ese liderazgo es continuar en la búsqueda de la gestión de la asistencia perfecta ante un percance, y poner a disposición del socio o cliente al proveedor adecuado en el menor tiempo posible para que, en la medida de lo posible, pueda reparar la avería y el conductor pueda continuar su viaje. Para ello, el Grupo RACE sigue desarrollando herramientas tecnológicas y de comunicación para lograr la mayor eficacia y eficiencia.

Los servicios de asistencia en viaje a socios y clientes se prestan, no solo en España, si no en Europa y en el resto del mundo. El RACE es uno de los ocho miembros que forman ARC Europe, una asociación que cuenta con los principales clubes nacionales automovilísticos de Europa, cuya finalidad es

gestionar soluciones de asistencia en carretera y movilidad en todo el continente a todos los socios y clientes de los clubes miembros.

Asimismo, es también miembro de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), de la que es Club fundador, y que se ha convertido en una de las asociaciones mundiales más importantes, en la que sus más de 170 clubes asociados a la FIA, tratan todos los aspectos del automóvil, las carreteras, la movilidad, el medio ambiente o la seguridad vial.

El RACE es propietario del “Circuito de Madrid Jarama-RACE”, instalación de prestigio mundial inaugurada en 1967. Desde entonces, el autódromo madrileño ha acogido y promovido -siguiendo un objetivo fundacional del RACE, promocionar el deporte de motor- las competiciones más prestigiosas a nivel nacional, europeo y mundial, entre las que destacan -entre muchas otras- 9 Grandes Premios de Fórmula 1, 16 de Motociclismo, 35 Campeonatos FIA Europeo de Camiones y 13 Rallies Comunidad de Madrid – RACE. Además, en junio de 2022, el RACE organizó y acogió en su Circuito la primera prueba en España del novedoso Campeonato del Mundo FIA de Turismos Eléctricos, siguiendo así con el compromiso de innovación y sostenibilidad que el Circuito promueve desde hace años.

Tras casi 50 años de historia, la instalación -de reconocimiento mundial- necesitaba una modernización y renovación para continuar resultando atractiva no solo para el deporte, sino también para el ocio y disfrute de empresas y aficionados. Por ello, en 2014 se anunció el “Proyecto Jarama 2021” que se ejecutaría en tres fases.

Los trabajos se iniciaron comenzando por el entorno de la icónica Torre de Control, donde en la parte inferior se construyeron cuatro grandes salas para celebración de eventos, ocio y restauración, mientras que en la parte superior se remodelaban las plantas 6, 7 y 8 de la Torre para dotarlas de mayor espacio interior y mejorar las ya de por sí fabulosas vistas panorámicas que ofrecían. Al mismo tiempo, se diseñó e implementa un nuevo modelo de negocio desarrollando una oferta de contenidos y servicios dirigidos al segmento Meetings & Events.

Tras el éxito del primer edificio del “Complejo Jarama Paddock Club”, Edificio I - Torre de Control, el RACE continuó apostando por el modelo y, entre los años 2017 y 2018, dicho complejo se amplió con un nuevo edificio, contiguo, con boxes renovados, terraza panorámica y una sala con capacidad para más de 300 personas en formato teatro.

La ampliación del “Complejo Jarama Paddock Club” continuó y, a mediados de 2020, finalizó la construcción del tercer edificio -Edificio III- dotado de una sala de gran capacidad para presentaciones y eventos, boxes con una altura que permite la entrada de vehículos de gran tamaño, como camiones y autobuses, y una espectacular terraza panorámica desde la que disfrutar del trazado de competición.

Paralelamente a los avances en la construcción del “Complejo Jarama Paddock Club” y cumpliendo los objetivos del “Proyecto Jarama 2021”, durante los años 2018 y 2019 se acometió el reasfaltado de la Pista Principal de Competición y de la Pista de Formación nº2 de la “Escuela RACE de Conducción”, hitos fundamentales para continuar garantizando la excelencia en la celebración tanto de competiciones deportivas de primer nivel, como de cursos de formación en conducción segura y eficiente.

Durante el ejercicio 2021 se finalizó el reasfaltado del Paddock, se terminaron de adecuar los entornos de los Edificios I-II-III, y se mejoraron las escapatorias y se reforzaron las protecciones de la Pista Principal de Competición.

A lo largo del ejercicio 2022 y como continuación a las mejoras ejecutadas previamente, se prosiguieron los trabajos para la mejora de seguridad en la Pista Principal de Competición, logrando con ello la renovación de la Licencia FIA de Circuitos Grado 2, y se dotó al trazado de equipamiento adicional para mejorar las capacidades de organización y celebración de eventos con vehículos eléctricos, incluyendo mejoras en las infraestructuras, renovación del cableado y la construcción y puesta en marcha de una estación de carga ultrarrápida (“electrolinera”) operada por Ionity, líder del sector a nivel europeo.

Por otro lado, El Complejo Deportivo del RACE nació en la década de los años 60 cuando varios socios del RACE decidieron construir un espacio en el que practicar diferentes deportes. En 1967 Don Juan Carlos de Borbón inauguró el Complejo Deportivo del RACE, que se encuentra situado a las afueras de Madrid, en la urbanización de Ciudadcampo, en un entorno incomparable frente a la sierra madrileña. Desde entonces, el Complejo Deportivo lleva más de 50 años creciendo tanto en instalaciones como en actividades.

El Complejo Deportivo del RACE se caracteriza por ser un club familiar y deportivo de referencia por la excelencia de sus instalaciones, la calidad de sus servicios y la atención personalizada al socio. Por otro lado, tiene como uno de sus principales objetivos ser un lugar de encuentro exclusivo dedicado a la práctica deportiva, la formación, el ocio en familia y las relaciones sociales, manteniendo valores tan importantes como la sostenibilidad, la calidad, la solidaridad, la transparencia y el respeto.

El Complejo Deportivo del RACE consta de las siguientes instalaciones deportivas:

- Campo de golf de 18 hoyos.
- Campo de golf de 9 hoyos pares 3.
- Cancha de prácticas de golf.
- Centro hípico de 66.000 m², que se distribuyen en tres pistas con sistema flujo/reflujo, picadero cubierto y 3 pistas de arena, así como una pista de geotextil y geoceldas. Además, dispone de 90 boxes, cinco cuartos guarnés, caminador eléctrico, duchas de agua caliente y fría, bebederos automáticos, un círculo techado para dar cuerda y el Poni Club.
- 17 pistas de tenis de superficie de resina.
- 4 pistas de tenis de tierra batida.
- 4 pistas de tenis de hormigón poroso.
- 14 pistas de pádel de cristal.
- 4 pistas de pádel de muro.
- Campo de fútbol de hierba natural.
- Campo de fútbol/hockey de hierba artificial.
- Pista de baloncesto.
- Pista de patinaje.
- Una piscina climatizada de 25m.
- Una piscina climatizada de 12m.
- Una piscina exterior de 50m.
- Dos piscinas exteriores de 25m.
- Una piscina infantil.
- Un Centro de Fitness.
- Centro de Fisioterapia.
- Una zona Wellness Spa.



Además de éstas, cuenta con otro tipo de instalaciones de carácter social, con diferentes espacios de restauración y servicios:

- Chalet Social.
- Chalet Deportivo.
- Chalet y zona de esparcimiento infantil.
- Cafetería en zona pádel e hípica.

El Complejo Deportivo del RACE cerró el año 2022 con 11.821 socios propietarios adultos, 1.468 juveniles y 2.458 socios infantiles.

4. RIESGOS IDENTIFICADOS

El Grupo RACE tiene elaborado un Mapa de Riesgos para todo el Grupo, en el que se incluyen actuaciones que sirven para minimizar dichos riesgos. Caben destacar:

- Riesgos identificados en derechos humanos: dadas las actividades del Grupo RACE y su localización centrada mayoritariamente en el territorio nacional, no se identifican riesgos de actuaciones en contra de los derechos humanos.
- Riesgos de discriminación: Dentro del Grupo RACE hay una vocación unánime de evitar todo tipo de práctica discriminatoria de cualquier tipo y existen múltiples y variados controles para evitar prácticas de este tipo.
- Riesgo de contaminación: Dentro del Grupo RACE hay una vocación unánime de evitar todo tipo de práctica no respetuosa con el medioambiente. También existen múltiples y variados controles para evitar prácticas de este tipo y programas para incentivar actuaciones sostenibles.
- Riesgos derivados de posible corrupción y soborno: el riesgo de corrupción y soborno se encuentra mitigado a través de las acciones de control que se encuentran recogidas en el Código Ético del Grupo RACE¹ puesto a disposición de todos los empleados del Grupo, en el que se indica el modo de actuación a seguir ante posibles riesgos relacionados con esta materia. Del mismo modo, los riesgos en esta materia han sido identificados en el Mapa de Riesgos identificando las medidas de control necesarias para mitigarlos.
- Riesgos identificados en cuestiones de pandemia: el riesgo de impacto de una enfermedad virulenta o de una pandemia ha hecho que el Grupo RACE adopte un protocolo de actuación en todas sus áreas (Empresas, "Circuito de Madrid Jarama-RACE" y "Complejo Deportivo del RACE") para minimizar el impacto de las mismas en el personal laboral, sin dejar de prestar los servicios comprometidos con socios y clientes.

5. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES

5.1. Gestión del Grupo

¹ El Código Ético del Grupo RACE se encuentra formalmente aprobado por el Consejo Directivo de la Entidad Dominante, así como por todos los Órganos de Administración de cada una de las restantes sociedades pertenecientes al Grupo RACE.

La sostenibilidad y el cuidado por el medioambiente están en el centro de las políticas de actuación. Por ello, el Grupo realiza un estudio continuo de las mejores prácticas para combinar la calidad de su servicio con la eficiencia medioambiental en todas sus actuaciones. De la gestión medioambiental del Grupo destaca la llevada a cabo dentro de la red de asistencia y en el "Complejo Deportivo del RACE".

Adicionalmente, tanto las oficinas centrales del Grupo situadas en la Calle Newton 4, en Tres Cantos (Madrid), como el "Circuito de Madrid Jarama-RACE" tienen riesgo bajo o poco significativo en cuanto a posibles contingencias de carácter medioambiental que, en caso de suceder, estarían también cubiertas con pólizas de seguro de responsabilidad civil y medioambiental.

Gestión medioambiental de la red de asistencia

Desde 2017, los proveedores del Grupo RACE continúan incorporando a sus respectivas flotas el vehículo multifuncional ("Isuzu D-Max"), con motores "EURO VI" con emisiones de 182 g/km en ciclo extraurbano, respetando al máximo el medio ambiente, y con material más eficiente que permite llevar a cabo una operativa multifuncional, de manera que el coche taller intenta reparar el vehículo averiado accediendo al lugar del percance de forma más rápida que una grúa convencional.

En caso de que no se pueda reparar en el lugar de la avería, el coche taller puede remolcar el vehículo averiado (gracias a su sistema de palas remolque) y trasladar de forma segura a sus ocupantes (por la doble cabina homologada para tres pasajeros y conductor). De esta manera se evita el envío de una grúa que remolque el coche, un medio de transporte para los clientes, y la permanencia más allá de lo imprescindible del coche y sus ocupantes en la vía, evitando un peligro para sí mismos y para los demás usuarios de la vía.

Además, durante el 2021 la red de proveedores de asistencia ha incorporado también el modelo Ford Ranger y el Toyota Hilux, ya que con un solo modelo no podían cubrir la demanda generada.

En la actualidad, el Grupo RACE cuenta con proveedores que prestan su servicio con 190 coches taller y otros 132 vehículos llamados Toro. Además, la red de proveedores mantiene dos vehículos 100% eléctricos que operan en Madrid y en zonas de Levante.

Por otra parte, y desde finales de 2018, nuestros proveedores de asistencia siguen trabajando, a nivel nacional, con "la moto-taller", un vehículo que permite disponer de la agilidad propia de las motocicletas, en combinación con un extenso equipamiento en herramienta de última generación: fiable, con amplio espectro de uso, y ligero para trasladarlo en la moto. En total, 25 motos-taller prestan su servicio por toda la geografía nacional, principalmente en grandes capitales, aunando así la apuesta por la seguridad vial, al solucionar con prontitud la avería del vehículo inmovilizado, y el respeto por el medio ambiente, gracias a las reducidas emisiones.

Finalmente, la red de proveedores sigue trabajando con el "RACE 10" (un total de 9 unidades), un vehículo que es capaz de solucionar averías en el lugar del percance, incluyendo la reparación y cambio de ruedas, el remolque seguro de motocicletas de cualquier peso y cilindrada, o el cambio de combustible tras un repostaje erróneo -todo ello con el máximo respeto a la normativa vigente sobre residuos.

Pero la incorporación de estos medios por parte de los proveedores de asistencia no es suficiente para conseguir el objetivo de máxima eficiencia y mínimo impacto medioambiental en la gestión de los servicios, por lo que desde el grupo se ha desarrollado un complejo sistema de asignación de dichos

medios en función de múltiples parámetros que ayudan a decidir qué proveedor es el más idóneo, y con qué medio debe acudir.

Sin duda, este sistema de asignación de los servicios se trata de algo absolutamente diferenciador propio del Grupo RACE, que permite gestionar cada vez mejor las asistencias. No se puede olvidar que la asistencia en viaje, como consecuencia de los intereses en riesgo que puede haber, es considerada como un servicio esencial (durante la primera declaración de Estado de Alarma, el Grupo RACE fue de las pocas organizaciones y empresas en España que por ser considerada como tal, continuó con la prestación de sus servicios) que debe prestarse siempre con carácter urgente de la manera más profesional y adecuada posible, en ocasiones ante determinadas circunstancias con poco o nulo margen de error.

Este sistema, denominado "RIN", evalúa, principalmente, los siguientes aspectos:

- Geolocalización: ubicación exacta del proveedor de asistencia en base a las coordenadas GPS que se reciben desde su dispositivo móvil, gracias a lo cual se puede enviar al proveedor más cercano.
- Determinación del percance exacto: permite conocer las posibilidades de soluciones de movilidad que se pueden ofrecer, y así asignar el medio más idóneo dentro de los más cercanos.

Aquí adquiere una importancia vital el balance de circunstancias que interpreta el sistema "RIN", porque consigue seleccionar el proveedor más cercano, con el medio más adecuado, evitando trayectos innecesarios que provocarían más emisiones. Esto genera unos indudables beneficios en términos de reducción de CO2 enviado a la atmósfera, además del evidente beneficio en la calidad percibida y la satisfacción del cliente.

Gestión medioambiental "Complejo Deportivo del RACE"

Al igual que en años anteriores, el Complejo Deportivo del RACE ha centrado sus esfuerzos en la mejora de la eficiencia energética. En el mes de julio de 2022 el Club recibió la certificación ISO 14001 a la Gestión Ambiental de AENOR para todas sus actividades deportivas y socioculturales, así como el certificado del Sistema de Gestión de la Calidad (ISO 9001).

A través de su modelo ambiental, todas las nuevas actuaciones y reformas se han acometido con el compromiso de minimizar al máximo el impacto ambiental. Asimismo, y desde la auditoría energética integral llevada a cabo en septiembre de 2013, se ha seguido trabajando en la mejora de la eficiencia energética. Estos esfuerzos se han visto reflejados en la implantación de soluciones necesarias para la optimización de los consumos de energía mediante sistemas de geotermia y aerotermia, con el objetivo de reducir la huella de carbono en sus instalaciones.

El consumo energético del Complejo Deportivo del RACE se desglosa, por tipo de fuente de energía, de la siguiente manera:



Consumo energético	2020 MWh	2021 MWh	2022 MWh
--------------------	-------------	-------------	-------------

Pellet	372,20	418,57	383,21
Electricidad	3.010,94	2.701,58	3.360,56
GLP	35,63	95,63	167,98
Gasóleo C	661,50	839,63	598,42
Gasóleo Automoción	424,82	450,27	358,04
Gas canalizado	86,95	115,56	130,29
TOTAL	4.592,05	4.621,24	4.998,5

De esta forma, las emisiones de CO2 del Complejo Deportivo del RACE durante el 2022 equivalen a un total de 1.695,24 TCO2.

La localización en la que se emplazan las instalaciones del Complejo Deportivo genera un binomio perfecto entre deporte y entorno natural. En este sentido, y con el objetivo de reducir el impacto ambiental, el Complejo Deportivo ha continuado con su apuesta en la gestión integral de riesgos medioambientales, el control del estrés hídrico, el fomento de la economía circular y la conservación de la biodiversidad que envuelve el espacio en el que vive el Club.

Mención especial merecen también todas las medidas incluidas en el plan de autoprotección del Club, que si bien tienen como función principal preservar la integridad física de las personas que utilizan el Complejo Deportivo del RACE, también se ve reflejado en todas las acciones ante posibles contingencias medioambientales en caso de incendio o inundación con la puesta en marcha de protocolos de urgencia (sistemas para la extinción del fuego o la eliminación de la fuga que provoca una inundación).

La valoración de las posibles contingencias de carácter medioambiental en las que pudiera incurrir el Club como consecuencia de un siniestro (incendio, vertidos, viento o tormentas eléctricas) se encuentran cubiertas con pólizas de seguro de responsabilidad civil.

5.1.1. Gestión y desempeño medioambiental

5.1.1.1. Contaminación y cambio climático

La actividad desarrollada en la Pista Principal del "Circuito de Madrid Jarama-RACE" es una fuente potencial de contaminación acústica por lo que, en 2017, el Grupo presentó ante el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes una propuesta de Plan Director del Ruido del Circuito de Madrid Jarama-RACE. La idea principal de este plan es establecer una serie de medidas que redundan en el bienestar de la comunidad colindante, la cual está expuesta a diversas fuentes de contaminación acústica ya que, adicional a la presencia del Circuito, se encuentra bajo la influencia de la huella sonora del Aeropuerto Adolfo Suárez - Madrid Barajas, la Autovía A1 y las instalaciones del Complejo Escolar SEK. Si bien el Circuito ya contaba con los permisos y autorizaciones oportunas previamente a la presentación del Plan, el objetivo de éste es la disminución de inconvenientes a la zona residencial de las inmediaciones, tratando de disminuir principalmente los niveles de emisión sonora por la utilización de ciertos vehículos en la pista de competición, haciéndolos compatibles con los beneficios que el Circuito reporta a deportistas, espectadores y negocios locales.

El plan incorpora una serie de medidas dirigidas a la disminución del impacto acústico y niveles de emisión sonora como son:

- Establecimiento de normativa de control del ruido de obligado cumplimiento para la totalidad de las actividades que tienen lugar en el “Circuito de Madrid Jarama - RACE”.
- Monitorización constante de las emisiones sonoras y utilización de método de medición desarrollado conforme a lo establecido en el Real Decreto R.D. 1367/2007 de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Instalación de pantallas acústicas a lo largo de los 900 metros de lindero con las viviendas de la Urbanización Ciudadcampo, las cuales están certificadas para un índice de aislamiento acústico (Dlr) de 25 db (A) referente a los ensayos realizados de acuerdo con la norma UNE – EN – 1793 – 2: 1998.
- Clasificación de los días en función de niveles de emisión sonora y limitación de fechas y horarios, estableciendo que el número de “días silenciosos” no podrá ser inferior al 90% del cómputo total de días del año. Para garantizar este cumplimiento, durante los “días silenciosos”, todos los conductores son observados y controlados para asegurar que no generen ruidos innecesarios. Asimismo, todos los usuarios o clientes son notificados de los límites de ruido aplicables a su actividad, incluyéndose detalles sobre esta limitación en todos los acuerdos y contratos de alquiler de las instalaciones del Circuito. Además, cualquier vehículo que exceda el límite de emisión sonora es excluido de la pista hasta que sea modificado de forma que cumpla la normativa.
- Conscientes de que, debido a la pandemia originada por el COVID-19, los vecinos de la Urbanización Ciudadcampo habrían de permanecer más tiempo en sus viviendas, y con el objetivo de contribuir al bienestar de la comunidad colindante, en 2020 se limitó aún más el horario en pista de los días “no silenciosos”, restringiéndose al acceso a la misma en horario de 10:00h a 21:00h; mientras que el horario de los días “silenciosos”, y pese a que cuyas emisiones sonoras no exceden los límites, también se redujo de 9:00 a 21:00h.
- Durante los años 2018 y 2019, obedeciendo a un requerimiento de la Concejalía de Medio Ambiente del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, el “Circuito de Madrid Jarama - RACE” presentó periódicamente los informes de Calidad Acústica solicitados, sin recibir ninguna objeción al respecto de las emisiones realizadas. Desde 2020, y a pesar de que el requerimiento expiró, se continúan monitorizando, controlando y registrando las emisiones sonoras, manteniendo puntualmente informado al Ayuntamiento mediante el envío de los informes de cumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica en las urbanizaciones colindantes, tal y como si el requerimiento anteriormente citado continuara en vigor.
- Durante el ejercicio 2021 se continuó trabajando en la reducción del nivel de emisiones sonoras a través de la instalación de una “malla verde de amortiguación de ruido”, consistente en la plantación de más de 100 cipreses a lo largo de la linde con la Urbanización Ciudadcampo, con la intención de aumentar el nivel de reducción de emisiones sonoras que ya aportaban las pantallas acústicas.
- En 2022, se diseñó y presentó ante el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes el plan *Estratégico de Sostenibilidad 2022-2030*, una proyección estratégica de ámbito 360º para un Circuito más sostenible y respetuoso con su entorno y el medio ambiente.

- Entre muchas otras, una de las líneas de actuación del citado Plan Estratégico fue reducir aún más los tiempos de en pista de determinadas actividades de conducción deportiva, retrasándose el horario de inicio hasta las 11:00 horas.
- Además, en junio de 2022 se el Circuito de Madrid Jarama – RACE obtuvo la “Acreditación Medioambiental de la Federación Internacional del Automóvil”.

5.1.1.2. Economía Circular y uso sostenible de los recursos

La reducción de los consumos de agua es otro de los puntos a los que más atención ha prestado el Complejo Deportivo. Como consecuencia de los grandes espacios verdes, praderas y campos de golf, el Club no ha dejado de poner el foco en la reducción de estos consumos, si bien existe otro consumo derivado del uso sanitario, de los socios o de personal.

El Complejo Deportivo del RACE dispone de cinco fuentes de suministro: el cauce de los ríos Guadalix y Jarama, y tres pozos de apoyo situados en el acuífero subyacente a la finca. El agua proveniente de éstos es bombeada a un depósito para el riego del campo.

En lo relativo al consumo humano, el Complejo Deportivo del RACE cuenta con su propia instalación de producción de agua potable gracias a una planta de ósmosis inversa, la cual aprovecha el 100% del agua invertida, ya que el rechazo de agua de la planta en la producción de agua potable se retorna a los depósitos de agua de riego para ser aprovechada en el campo de juego y las zonas verdes.

Igualmente, el agua utilizada en los edificios es conducida hasta la estación depuradora de aguas residuales ubicada en la misma urbanización en la que está situado el Complejo.

En cuanto al consumo de agua en oficinas centrales, éste se realiza mediante captación de la red municipal para abastecimiento. El consumo durante el año 2022 volvió a valores previos a la pandemia, 3.949 m³ (4.063m³ en 2019), frente a los 2.850 m³ en 2021 y 3.188 m³ de 2020.

Para llevar a cabo medidas de prevención, reciclaje y eliminación de residuos, el Grupo RACE cuenta con contenedores de segregación de residuos no peligrosos y con servicios de gestores certificados para el tratamiento y recogida de residuos peligrosos. Esta misma operativa se lleva a cabo tanto para las oficinas centrales como para los residuos generados en el Circuito de Madrid Jarama–RACE y el Complejo Deportivo del RACE.

En las oficinas centrales, el residuo no peligroso principal que se genera es el correspondiente a la destrucción de papel y cartón. En 2022, la cantidad total de este tipo de residuos fue de 5,57 Tn, frente a las 8,45 Tn de 2021 y a las 30,30 Tn retiradas en 2020. Para los residuos considerados como peligrosos, durante el ejercicio 2022, al igual que en 2021, no hubo retiradas de cartuchos de tinta y tóner, frente a las 0,0504 Tn que hubo en el año 2020.

Como principales residuos generados en el Complejo Deportivo del RACE durante el 2022 destacan: eliminación y retirada de aceite y filtros de aceite, anticongelante, plásticos, envases metálicos contaminados y baterías de plomo, todos ellos gestionados externamente mediante gestores

certificados. Durante el 2022 se contabilizaron un total de 0,52 Tn netas de este tipo de residuos, frente a las 1,3 Tn de 2021 y las 0,77 Tn de 2020.

Por último, el **Circuito de Madrid Jarama - RACE** produce como residuo peligroso principalmente remanentes de neumáticos, el resto de residuos se consideran como no peligrosos y proceden de una mezcla de residuos banales. En cuanto a la cantidad de residuos retirados en 2022 fue de un total de 51,67 Tn, frente a 6,02 Tn en 2021 y 10,1 Tn en 2020.

Por otra parte, el consumo de electricidad en **oficinas centrales** durante el año 2022 fue de 686,64 MWh (que representa unas emisiones de 171,66 tn/CO₂eq), lo que supone nuevamente un descenso frente a 2021 que fue de 715,75 MWh (que representa unas emisiones de 172,50 tn/CO₂eq), y sobre 2020, en donde se alcanzaron 780,15 MWh (equivalente a unas emisiones de 188,02 tn/CO₂eq), debido en parte a que, durante el año 2022, se han seguido tomando medidas de eficiencia energética en las oficinas, como la optimización de los equipos de AACC y la continuación con el cambio de luminarias a led.

En cuanto al **Circuito de Madrid Jarama - RACE**, el consumo energético se desglosa tanto para el consumo de electricidad como para el consumo de gasóleo C, resultando un total de:

Consumo Energético	2020 MWh	2021 MWh	2022 MWh
Electricidad	920,83	942,76	1.019,95
Gasóleo	187,53	332,88	240,57
TOTAL	1.108,37	1.275,64	1.260,52

Por lo tanto, las emisiones de gases de efecto invernadero correspondientes a 2022 para el **Circuito de Madrid Jarama-RACE** equivalen a un total de:

Emisiones ²	tCO ₂ eq 2020	tCO ₂ eq 2021	tCO ₂ eq 2022
Scope 1	90,44	164,97	242,09
Scope 2	221,92	227,20	245,81
TOTAL	312,36	392,17	487,90

Por último, el consumo energético correspondiente al **Complejo Deportivo del RACE** se desglosa por tipo de fuente de energía, indicado en la siguiente tabla:

Consumo energético	2020 MWh	2021 MWh	2022 MWh
Pellet	200,00	418,57	383,21
Electricidad	2.196,35	2.701,58	3.360,56
GLP	23,24	95,63	167,98
Gasóleo C	736,06	839,63	598,04
Gasóleo Automoción	431,38	450,27	358,04
TOTAL	3.524,46	4.505,68	4.868,21

² Considerando Scope 1 el consumo de gasóleo y Scope 2 el consumo de electricidad. El factor de emisión utilizado para el cálculo de las emisiones de GEI han sido: para el scope 1 las determinadas por DEFRA 2019, DEFRA 2020 y DEFRA 2021, y para el scope 2 las designadas por OCCO 2019, OCCO 2020 y OCCO 2021, para los ejercicios 2019, 2020 y 2021 respectivamente.

De esta forma, las emisiones de Gases de Efecto Invernadero correspondientes al consumo energético del **Complejo Deportivo del RACE** equivalen a un total de:

Emisiones ³	tCO ₂ eq 2020	tCO ₂ eq 2021	tCO ₂ eq 2022
Scope 1	307,78	358,08	287,44
Scope 2	529,32	651,08	809,89
TOTAL	822,02	1009,16	1.097,33

5.1.1.3. Protección de la biodiversidad

El espacio natural que rodea el Complejo Deportivo del RACE es un activo más en el día a día de sus actividades. Por esta razón, continuamente se están buscando soluciones para conservar el espacio natural protegido, siguiendo en todo momento las políticas de protección que rige la ley.

En este sentido, el campo de golf del Complejo Deportivo del RACE es uno de los clubes pioneros en la no utilización de productos fitosanitarios en sus praderas, habiendo completado su adaptación el mismo año de la entrada en vigor del Real Decreto 1311/2012. Además, se han dejado de emplear herbicidas y se ha optado por la compra de tipos de hierba que mejor se adapten a las condiciones meteorológicas propias del terreno, reduciendo también así el consumo de agua. Todo ello permite la reducción del uso de abonos químicos y aumentar el uso de los catalogados como ecológicos y orgánicos. Con esta actuación se busca conseguir una planta más sana, con mayor capacidad de cicatrización y con mayor resistencia a las enfermedades y daños potenciales.

Cada año se realizan aproximadamente cuarenta y seis tratamientos en los greens utilizando cerca de cincuenta productos diferentes, buscando incrementar los niveles nutricionales, el desarrollo radicular, mejorar la fotosíntesis, estimular las defensas naturales, y favorecer la recuperación del césped después de periodos de estrés por temperaturas extremas, ya sean sequías o heladas.

Nuestro principal objetivo sigue siendo reducir al máximo los daños causados por la enfermedad "Dollar spot". Para reducir las consecuencias que genera esta enfermedad, se realizan mayores aportes de nitrógeno y de potasio a través de la aplicación de fertilizantes vía foliar y con fertilizantes granulados aplicados al suelo. Las condiciones climatológicas influyen de forma determinante en el desarrollo de las enfermedades en el campo. Por eso, otro producto utilizado con mayor frecuencia es el silicio para secar y endurecer la hoja, evitando también el desarrollo del hongo y dificultando la penetración. Para continuar con la conservación del patrimonio forestal se llevan a cabo labores de limpieza y poda en todo el terreno en las épocas propicias para ello.

Respecto a las plagas, la oruga procesionaria del pino es la especie más importante presente en las instalaciones. Cada año se realizan tratamientos de endoterapia vegetal en los pinos más grandes y en

³ Considerando Scope 1 los consumos de Pellet, GLP, gasóleo C y gasóleo automoción, y Scope 2 el consumo de electricidad. El factor de emisión utilizado para el cálculo de las emisiones de GEI han sido: para el scope 1 las determinadas por DEFRA 2020, y para el scope 2 las designadas por OCCC 2019 (OCCC2020 no disponible hasta abril 2021).

los pinos que se encuentran en zonas de mucha concentración de personas, como la hípica, la zona deportiva, el Chalet Infantil, y los alrededores de tees y greens. Mediante estos tratamientos se inyecta un insecticida en el pino a través de unos orificios que se realizan en el tronco. Los tratamientos han probado tener una elevada tasa de éxito ante la ausencia de nidos en los árboles tratados, contando con una efectividad de dos años. En vista del éxito del tratamiento, se ha decidido aumentar el número de pinos tratados realizando procesos bianuales en estas especies repartidas por todo el Complejo Deportivo del RACE.

Otro de los tratamientos anuales en el patrimonio arbóreo del Complejo Deportivo del RACE es el que se realiza a las encinas (*Quercus ilex* ssp. *rotundifolia*), algunas de ellas centenarias, que están afectadas en mayor o menor grado por procesos de decaimiento. El tratamiento consiste en inyecciones al tronco de fungicidas y nutrientes mediante el sistema de endoterapia.

6. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL

6.1. Política de la compañía

El Grupo RACE tiene firmados una serie de convenios colectivos con los representantes de las organizaciones sindicales (CC.OO., UGT y CSI-CSIF) que, por Ley, representan a los trabajadores de las diferentes empresas que engloban al Grupo RACE, Circuito de Madrid Jarama–RACE y Complejo Deportivo del RACE. Si bien los preámbulos de los convenios tienen similitud en cuanto al espíritu de los mismos debido al trabajo que se desempeña en cada uno de los centros, cada uno tiene sus especificaciones y son exclusivos para cada una de estas empresas.

Los salarios que se aplican a cada uno de los trabajadores dentro del convenio colectivo de cada uno de los centros de trabajo se identifican para las diferentes asignaciones profesionales, de acuerdo a la jornada de trabajo que se establece en dicho convenio, por lo que, para el personal contratado con jornada reducida, su retribución será proporcional al tiempo trabajado.

6.2. Gestión y desempeño social

6.2.1. Empleo

El número total de empleados al cierre del ejercicio 2022 en España, lugar en el que el Grupo RACE lleva a cabo sus actividades es de 796, frente a los 742 empleados al cierre del ejercicio 2021, a los 774 empleados al cierre del ejercicio 2020 y frente a los 846 empleados al término del ejercicio 2019. De estos, 10 personas estuvieron afectadas por alguno de los ERTes hasta su cierre el 28 de febrero de 2022, 50 personas estuvieron afectadas por alguno de los ERTes durante el ejercicio 2021 y 300 empleados lo estuvieron en el ejercicio 2020 (sin impacto en el ejercicio 2019).

6.2.1.1. Empleados por tipo de contrato

La distribución de empleados según el tipo de contrato se detalla en las tablas expuestas a continuación:

Por sexo:

	31/12/20 Hombres	31/12/20 Mujeres	31/12/21 Hombres	31/12/21 Mujeres	31/12/22 Hombres	31/12/22 Mujeres
Nº de empleados con contrato indefinido	296	428	276	393	310	458
Nº de empleados con contrato temporal	26	24	31	42	10	18
	322	452	307	435	320	476

La distribución de empleados según el tipo de contrato afectados por el ERTE durante los ejercicios 2022, 2021 y 2020, ha sido la siguiente:

	2020 Hombres	2020 Mujeres	2020 Total	2021 Hombres	2021 Mujeres	2021 Total	2022 Hombres	2022 Mujeres	2022 Total
Nº de empleados con contrato indefinido	102	178	280	8	40	48	0	9	9
Nº de empleados con contrato temporal	9	11	20	-	2	2	0	1	1
	111	189	300	8	42	50	0	10	10

Por grupos de edad:

Al 31 de diciembre de 2020

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	84	441	199	724
Nº de empleados con contrato temporal	17	26	7	50
	101	467	206	774

Al 31 de diciembre de 2021

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	66	390	213	669
Nº de empleados con contrato temporal	37	27	9	73
	101	467	206	742



Al 31 de diciembre de 2022

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	137	388	243	768
Nº de empleados con contrato temporal	12	12	4	28
	149	400	247	796

Por grupos de edad, los empleados del Grupo afectados por ERTE en el ejercicio 2020 fueron:

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	29	159	92	280
Nº de empleados con contrato temporal	2	15	3	20
	31	174	95	300

Por grupos de edad, los empleados del Grupo afectados por ERTE en el ejercicio 2021 han sido:

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	4	26	18	48
Nº de empleados con contrato temporal	1	-	1	2
	5	26	19	50

Por grupos de edad, los empleados del Grupo afectados por ERTE en el ejercicio 2022 han sido:

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	2	6	1	9
Nº de empleados con contrato temporal	1	0	0	1
	3	6	1	10

Por categoría profesional:

Al 31 de diciembre de 2020

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	9	21	103	169	422	724
Nº de empleados con contrato temporal	-	-	-	16	34	50
	9	21	103	185	456	774

Al 31 de diciembre de 2021

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	8	16	92	141	214	471
Nº de empleados con contrato temporal	-	2	8	26	235	271
	8	18	100	167	449	742

Al 31 de diciembre de 2022

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	8	18	110	171	461	768
Nº de empleados con contrato temporal	-	-	-	11	17	28
	8	18	110	182	561	796

Según su categoría profesional, los empleados del Grupo afectados por ERTE durante el ejercicio 2020 fueron:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	-	2	26	82	170	280

Nº de empleados con contrato temporal	-	-	-	11	9	20
	-	2	26	93	179	300

Según su categoría profesional, los empleados del Grupo afectados por ERTE durante el ejercicio 2021 han sido:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	-	1	8	20	19	48
Nº de empleados con contrato temporal	-	-	-	1	1	2
	-	1	8	21	20	50

Según su categoría profesional, los empleados del Grupo afectados por ERTE durante el ejercicio 2022 han sido:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	-	-	-	-	9	9
Nº de empleados con contrato temporal	-	-	-	-	1	1
	-	-	-	-	10	10

6.2.1.2. Empleados por tipo de jornada

La distribución de empleados según el tipo de jornada se detalla en las tablas expuestas a continuación:

Por sexo:

Al 31 de diciembre de 2020

	Hombres	Mujeres	Total
Nº de empleados con jornada completa	245	242	487
Nº de empleados con jornada parcial	77	210	287
	322	452	774

Al 31 de diciembre de 2021

	Hombres	Mujeres	Total
--	---------	---------	-------

Nº de empleados con jornada completa	240	231	471
Nº de empleados con jornada parcial	67	204	271
	307	435	742

Al 31 de diciembre de 2022

	Hombres	Mujeres	Total
Nº de empleados con jornada completa	257	284	541
Nº de empleados con jornada parcial	63	192	255
	320	476	796

La distribución de la jornada laboral de los empleados afectados por ERTE en el ejercicio 2020, fue:

	Hombres	Mujeres	Total
Nº de empleados con jornada completa	90	103	193
Nº de empleados con jornada parcial	21	86	107
	111	189	300

La distribución de la jornada laboral de los empleados afectados por ERTE en el ejercicio 2021, ha sido:

	Hombres	Mujeres	Total
Nº de empleados con jornada completa	5	26	31
Nº de empleados con jornada parcial	3	16	19
	8	42	50

La distribución de la jornada laboral de los empleados afectados por ERTE en el ejercicio 2022, ha sido:

	Hombres	Mujeres	Total
Nº de empleados con jornada completa	0	5	5
Nº de empleados con jornada parcial	0	5	5
	0	10	10

Por grupos de edad:

Al 31 de diciembre de 2020

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con jornada completa	53	272	162	487
Nº de empleados con jornada parcial	48	195	44	287
	101	467	206	774

Al 31 de diciembre de 2021

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con jornada completa	62	240	169	471
Nº de empleados con jornada parcial	41	177	53	271
	103	417	222	742

Al 31 de diciembre de 2022

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con jornada completa	100	247	194	541
Nº de empleados con jornada parcial	49	153	53	255
	165	468	213	846

La distribución de los empleados afectados por ERTE por grupos de edad en el ejercicio 2020, fue:

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con jornada completa	15	101	77	193
Nº de empleados con jornada parcial	16	73	18	107
	31	174	95	300

La distribución de los empleados afectados por ERTE por grupos de edad en el ejercicio 2021, ha sido:

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
--	-------------------------	-------------------------------	------------------------	-------

Nº de empleados con jornada completa	1	12	18	31
Nº de empleados con jornada parcial	4	14	1	19
	5	26	19	50

La distribución de los empleados afectados por ERTE por grupos de edad en el ejercicio 2022, ha sido:

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con jornada completa	1	3	1	5
Nº de empleados con jornada parcial	2	3	-	5
	3	6	1	10

Por categoría profesional:

Al 31 de diciembre de 2020

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con jornada completa	9	18	92	152	216	487
Nº de empleados con jornada parcial	-	3	11	33	240	287
	9	21	103	185	456	774

Al 31 de diciembre de 2021

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con jornada completa	8	16	92	141	214	471
Nº de empleados con jornada parcial	-	2	8	26	235	271
	8	18	100	167	449	742

Al 31 de diciembre de 2022

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total

Nº de empleados con jornada completa	8	16	101	160	256	541
Nº de empleados con jornada parcial	-	2	9	22	222	255
	8	18	110	182	478	796

La distribución por categorías de las personas afectadas por ERTE en 2020, ha sido:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con jornada completa	-	1	21	77	94	193
Nº de empleados con jornada parcial	-	1	5	16	85	107
	-	2	26	93	179	300

La distribución por categorías de las personas afectadas por ERTE en 2021, ha sido:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con jornada completa	-	1	7	14	9	31
Nº de empleados con jornada parcial	-	-	1	7	11	19
	-	1	8	21	20	50

La distribución por categorías de las personas afectadas por ERTE en 2022, ha sido:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con jornada completa	-	-	-	-	8	8
Nº de empleados con jornada parcial	-	-	-	-	2	1
	-	-	-	-	10	10

6.2.1.3. Número de despidos a lo largo del ejercicio objeto del informe

La distribución del número de despidos, así como la tasa de rotación se detalla en las tablas expuestas a continuación:

Por sexo:

Ejercicio 2020

	Hombres	Mujeres
Nº de despidos	3	4
Tasa de rotación forzosa ⁴	0,44%	0,59%

Ejercicio 2021

	Hombres	Mujeres
Nº de despidos	4	8
Tasa de rotación forzosa ⁴	0,54%	1,08%

Ejercicio 2022

	Hombres	Mujeres
Nº de despidos	8	13
Tasa de rotación forzosa ⁴	1,01%	1,63%

Por grupos de edad:

Ejercicio 2020

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Nº de despidos	-	5	2
Tasa de rotación forzosa ⁴	0,00%	0,74%	0,30%

Ejercicio 2021

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Nº de despidos	-	8	4
Tasa de rotación forzosa ⁴	-	1,08%	0,54%

⁴ "Tasa de rotación forzosa" = (nº de despidos x 100) / nº de empleados al 31.12.XX

Ejercicio 2022

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Nº de despidos	6	13	2
Tasa de rotación forzosa ⁴	0,75%	1,63%	0,25%

Por categoría profesional:

Ejercicio 2020

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Nº de despidos	-	1	1	3	2
Tasa de rotación forzosa ⁴	-	0,15%	0,15%	0,44%	0,30%

Ejercicio 2021

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Nº de despidos	-	-	1	6	5
Tasa de rotación forzosa ⁴	-	-	0,13%	0,81%	0,67%

Ejercicio 2022

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Nº de despidos	-	1	3	4	13
Tasa de rotación forzosa ⁴	-	0,13%	0,38%	0,50%	1,63%

6.2.1.4. Remuneraciones medias

En este apartado se reflejan las remuneraciones medias[1] de los empleados del Grupo RACE, teniendo en cuenta el salario fijo, el variable y todas aquellas remuneraciones percibidas durante los ejercicios 2022, 2021 y 2020.

Por sexo:

Ejercicio 2020

	Hombres	Mujeres
Remuneración media	15,28€/h	12,19€/h

Ejercicio 2021

	Hombres	Mujeres
Remuneración media	16,62€/h	13,52€/h

Ejercicio 2022

	Hombres	Mujeres
Remuneración media	16,33€/h	13,35€/h

Por grupos de edad:

Ejercicio 2020

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Remuneración media	10,35€/h	13,17€/h	15,42€/h

Ejercicio 2021

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Remuneración media	11,46€/h	14,28€/h	16,78€/h

Ejercicio 2022

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Remuneración media	11,32€/h	14,50€/h	16,57€/h



Por categoría profesional:

Ejercicio 2020

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Remuneración media	58,08€/h	39,46€/h	17,81€/h	11,52€/h	10,93€/h

Ejercicio 2021

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Remuneración media	68,01€/h	42,72€/h	19,31€/h	13,01€/h	12,01€/h

Ejercicio 2022

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Remuneración media	65,68€/h	40,19€/h	20,47€/h	12,7€/h	12,07€/h

6.2.1.5. Brecha salarial

La cuantificación de la brecha salarial en el Grupo RACE durante los ejercicios 2022, 2021 y 2020 por categorías es la siguiente:

Ejercicio 2020

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Brecha salarial	-19,42%	25,21%	6,74%	1,55%	4,44%

Ejercicio 2021

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Brecha salarial	-1,09%	0,16%	0,05%	0,07%	0,05%

Ejercicio 2022

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Brecha salarial	-0,20%	0,07%	0%	0,04%	0,05%

6.2.1.6. Remuneración de puestos de trabajo iguales o de media del Grupo

El siguiente cuadro refleja el ratio entre el salario inicial más bajo en las contrataciones del Grupo RACE y el salario mínimo local:

Ejercicio 2020

	Salario inicial	Sal. min. local	Ratio (Ini/loc)
España	13.300,00€	13.300,00€	1,00

Ejercicio 2021

	Salario inicial	Sal. min. local	Ratio (Ini/loc)
España	13.568€	13.510€	1

Ejercicio 2022

	Salario inicial	Sal. min. local	Ratio (Ini/loc)
España	14.000 €	14.000 €	1,00

6.2.1.7. Remuneración media de consejeros y directivos, desagregada por sexos

El puesto de Consejero del Real Automóvil Club de España (Entidad Dominante del Grupo RACE) no es remunerado, recibiendo únicamente dietas por asistencia los Consejeros del RACE que, en su caso y simultáneamente, formen parte de los Consejo de Administración de las restantes sociedades mercantiles integrantes en el Grupo RACE distintas de la propia Entidad Dominante, en la forma prevista estatutariamente.

En este sentido, no obstante, los miembros de los Consejos de Administradores de las restantes sociedades del Grupo (todos ellos hombres) distintas del Real Automóvil Club de España han percibido remuneraciones en el ejercicio 2022 en concepto de dietas por un importe total conjunto de 423 miles de euros (423 miles de euros en el ejercicio 2021).

En cuanto a la Alta Dirección, el Grupo RACE solo cuenta como tal con la posición del Director General (hombre), cuya remuneración total en el ejercicio 2022 ha ascendido a 346 miles de euros (331 miles de euros en el ejercicio 2021).

6.2.2. Organización del trabajo

6.2.2.1. Organización del tiempo de trabajo

Como se ha hecho referencia anteriormente, los trabajadores del Grupo RACE están acogidos a convenios colectivos que, según la entidad del Grupo a la que pertenecen, tienen asignados los tiempos de trabajo correspondientes a su puesto y centro de trabajo, con las pausas y descansos previstos en la normativa.

6.2.2.2. Número de horas de absentismo

Durante el ejercicio 2022, el número total de horas de absentismo fue de 96.677 horas, lo que supone un 7,32% respecto al total de horas trabajadas, mientras que en 2021, el número total de horas de absentismo fue de 74.896 (un 5,98% respecto al total de horas trabajadas), y en 2020 fue de 85.261 horas (un 6,30% respecto al total de horas trabajadas).

6.2.2.3. Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores

Con el fin de conciliar la vida laboral y familiar, el Grupo RACE ha implementado un horario flexible que se establece de la siguiente forma: entrada entre las 8 y 9 de la mañana y salida entre las 17 y 18 horas. Del mismo modo, se facilita la reducción y adaptación de la jornada a las necesidades de los empleados. Durante el ejercicio 2022, 10 hombres y 6 mujeres se han acogido al permiso parental, mientras que en 2021, 8 hombres y 15 mujeres se acogieron al permiso parental, y en 2020 fueron 8 hombres y 17 mujeres.

6.2.3. Salud y seguridad

El Grupo es consciente de la importancia de implantar una política de seguridad vial en el entorno de los trabajadores, cuyo objetivo sea el de minimizar los riesgos de sufrir un accidente de tráfico, ya sean en misión y/o in itinere.

Con este fin, en 2021 se mantuvo un sistema de gestión de la seguridad vial entre los empleados, que permitiera una mejora tanto en la seguridad de los trabajadores como en el resto de usuarios de la vía, e incluso en el medio ambiente. Bajo la norma ISO 39001, Sistema de Gestión de la Seguridad Vial, el Grupo RACE se compromete con los siguientes principios:

- Asumir el compromiso de alcanzar un alto nivel de seguridad vial en los desplazamientos de sus trabajadores, tanto en los desplazamientos en misión como in itinere.
- La seguridad vial, como actuación general a desarrollar en el seno de la empresa, estará integrada en sus actividades.
- Se establece que la responsabilidad en el sistema de gestión de la seguridad vial es una función de la dirección, que puede administrar cualquier mando, a cualquier nivel de la línea jerárquica.
- La gestión de la seguridad vial es un componente más de la actividad empresarial, siendo coherente con otras políticas de recursos humanos, recibiendo igual tratamiento que el resto de las funciones desarrolladas en la empresa.

- Garantizar la consulta y participación de los trabajadores a través del portal del empleado, así como la información y formación teórica y práctica que los mismos necesiten en todos los temas relacionados.
- Establecer como referencias para los objetivos de seguridad vial los siguientes elementos:
 - Trabajar en la seguridad vial de los trabajadores del Grupo RACE.
 - Promover la seguridad vial de otras partes interesadas (colaboradores, etc.).
 - Contacto con organismos nacionales e internacionales.
- Compromiso con la mejora continua de su sistema de gestión de seguridad vial.

Durante el ejercicio 2022, se produjeron 21 accidentes laborales (14 hombres y 7 mujeres), en 2021, fueron 14 accidentes laborales (8 hombres y 6 mujeres), y 8 accidentes de 2020 (4 hombres y 4 mujeres), sin haber sido ninguno de ellos de carácter mortal, considerándose todos de gravedad leve. Asimismo, durante los ejercicios 2022, 2021 y 2020 no se ha registrado ningún caso de enfermedad profesional. Cabe destacar que el Grupo cuenta con un Servicio de Prevención Ajeno tanto para las actividades técnicas (seguridad e higiene, ergonomía y psicología) como médicas.

6.2.4. Relaciones sociales

Del total de los 796 empleados del Grupo en 2022, un 91,2% de los mismos (92% en 2021 y 90% en 2020) están cubiertos en los acuerdos de negociación colectiva de las diferentes sociedades. Asimismo, la representación sindical de los trabajadores en el Grupo RACE se encuentra articulada en diversos órganos de representación, que se eligen en base a elecciones sindicales.

El diálogo social se encuentra diferenciado en dos canales. En el caso de entidades no mercantiles del Grupo (únicamente tiene esta condición el Real Automóvil Club de España), la interlocución con la representación de los trabajadores en este canal está organizada con el comité de empresa del "Complejo Deportivo del RACE" y el delegado de personal del "Circuito de Madrid Jarama-RACE". Para el caso de las sociedades mercantiles (las restantes sociedades dependientes del RACE que se identifican en el apartado "1. Naturaleza, alcance y cobertura" anterior), la interlocución se realiza con los sindicatos más representativos con presencia en los órganos unitarios y el Comité Intercentros de las entidades mercantiles.

En el ejercicio 2022 han sido de aplicación dos convenios colectivos que se encuentran en proceso de renegociación como resultado del diálogo social. Estos son el convenio colectivo del Complejo Deportivo del RACE, aplicable por adhesión al Circuito de Madrid Jarama-RACE y que resulta de aplicación, exclusivamente, a empleados del RACE, y el convenio colectivo de las restantes entidades mercantiles o empresas de servicios del Grupo.

Asimismo, y en lo que al campo de la seguridad y salud laboral se refiere, los trabajadores se encuentran representados en distintos comités de seguridad y salud laboral, formados por los delegados de prevención de cada empresa. Adicionalmente, está constituido un comité de seguridad y salud a nivel Grupo como interlocutor colectivo con la empresa en esta materia.

6.2.5. Formación

La formación de los empleados del Grupo es una inversión permanente, dedicando recursos a la capacitación de los empleados todos los años. Así, en 2022 se destinaron 17.760 horas, 10.904 horas en 2021, y 10.525 horas en 2020, a la formación del personal nuevo de asistencia, fundamental para épocas de mayor índice de llamadas, como a personal más experto, con el fin de ampliar y mejorar sus capacidades profesionales.

Por categorías, durante el ejercicio 2022, los directivos recibieron un total de 32 horas de formación, los managers 843 horas, los gerentes 1.314 horas, los ejecutivos 2.367 horas, los técnicos 3.156 horas y el resto de las categorías, 10.048 horas, sumando en total todas ellas 17.760 horas.

6.2.6. Accesibilidad

El **Complejo Deportivo del RACE**, dentro de las actuaciones de modernización de las instalaciones ha implementado mejoras en la accesibilidad a todos sus edificios con la instalación de rampas, ascensores, salva escaleras, etc... De hecho, en el nuevo edificio deportivo se han instalado cuatro ascensores para asegurar la completa accesibilidad a las personas de movilidad reducida.

Además, en este nuevo edificio se ha instalado un nuevo sistema de megafonía para la transmisión de mensajes generales.

En lo que al Circuito de Madrid Jarama-RACE se refiere, cabe destacar que la totalidad de las actuaciones ejecutadas dentro del marco del Plan Jarama 2021 (construcción Edificios I-II-III, nuevos boxes y adecuaciones del entorno del Paddock y las Pistas) y aquellas que actualmente se encuentran planificándose para los ejercicios posteriores, contemplan la implantación tanto de medidas de accesibilidad para personas con discapacidad como espacios de aparcamiento reservado.

Respecto a las **oficinas centrales**, el edificio principal está adaptado con diferentes medidas de accesibilidad, como plazas de aparcamiento destinadas a personas con discapacidad física, una rampa de acceso al edificio, rampas en zonas interiores y baños adaptados para el acceso en sillas de ruedas.

6.2.7. Igualdad

El Grupo RACE cuenta con un Plan de Igualdad desde el año 2009 en la empresa RACE Asistencia, S.A.U. (la única entidad del Grupo con más de 250 trabajadores), que hace extensible en su aplicación al resto de las entidades del Grupo. Con dicho plan se pretende garantizar la igualdad real y efectiva de oportunidades entre hombres y mujeres y sus áreas de actuación son:

- Selección, promoción y desarrollo profesional igualitario.
- Formación sin distinción de género.
- Medidas de conciliación.
- Ordenación del tiempo de trabajo
- Medidas específicas en prevención del acoso sexual.

7. INFORMACIÓN SOBRE EL RESPETO DE LOS DERECHOS HUMANOS

Dado el tipo de actividades que lleva a cabo el Grupo RACE, y por la localización de sus intereses, no tiene relaciones laborales ni comerciales con países en los que puedan existir políticas contrarias a los derechos humanos. Asimismo, en el Mapa de Riesgos se ha contemplado la posibilidad de ocurrencia de riesgos como la trata de seres humanos, la prostitución, explotación sexual y trata de menores, determinándose que se tratan de riesgos improbables.

El Grupo RACE tiene un compromiso con el respeto y promoción de los derechos humanos en el desarrollo de su actividad profesional, proyectándose este compromiso en todos los empleados. Esto pone de manifiesto en diversas prácticas, como la libertad de asociación y negociación colectiva de los trabajadores, condiciones de trabajo justas, rechazo al trabajo forzoso y obligatorio y búsqueda de las mejores prácticas en el campo de la salud y seguridad laboral, entre otras.

8. INFORMACIÓN RELATIVA A LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO

8.1. Política de la compañía

El Grupo RACE tiene aprobado y comunicado convenientemente un Código Ético del Grupo RACE que define conductas inadecuadas y prohibidas e indica cómo debe actuar un empleado cuando se encuentra ante las mismas. El citado código incluye mención a posibles sanciones a imponer a empleados que no actúen de la forma esperada. También introduce la figura del “buzón de denuncias”, en el que cualquier empleado podrá denunciar si tiene conocimiento de la comisión de algún delito por parte de alguna persona vinculada al grupo de una u otra manera. Durante 2021 no ha existido denuncia alguna.

Asimismo, el Grupo, en su modelo de prevención de delitos penales, realiza un análisis de aquellos delitos que podrían ser de aplicación teniendo en cuenta sus diferentes actividades. Este modelo de prevención de delitos cuenta con el correspondiente Mapa de Riesgos penales y un plan de acción cuyo cumplimiento deberá reportarse a los órganos de administración de las distintas entidades del Grupo.

8.2. Gestión de la lucha contra la corrupción y el soborno

El Código Ético del Grupo RACE establece también una serie de conductas y comportamientos esperados por parte de los empleados que guardan relación directa con la corrupción y el soborno. En el mismo, se prohíbe aceptar, ofrecer, prometer o entregar algo de valor (incluyendo bienes, servicios, prestaciones, favores, o, entre otras, promesas de empleo) para influir en cualquier acto o decisión de un funcionario o autoridad pública, o para obtener cualquier otra ventaja indebida, o para obtener o conservar un negocio, o simplemente por razón de su cargo. Cualquier regalo o invitación a un funcionario o autoridad pública debe ser previamente autorizado por el responsable directo o el Responsable de Verificación del Cumplimiento.

Asimismo, las relaciones con funcionarios o autoridades públicas se llevan a cabo únicamente por miembros de la Dirección o del Consejo Directivo del Real Automóvil Club de España o, en su caso, por personas designadas por estos para evitar que una falta de conocimiento o experiencia desemboque en la comisión de un delito. En particular, el Código Ético del Grupo RACE señala que las personas que tengan relación con la Administración Pública deben ser designadas por su responsable para actuar en nombre del Grupo. En este sentido, todos los acuerdos de colaboración y concesiones realizadas por

el personal asignado con la Administración Pública deben suscribirse por escrito y recoger todos los términos acordados.

En su compromiso con la lucha contra la corrupción y el soborno existen otras medidas establecidas como:

- Implantación del proceso de presupuestación y de contratación de proveedores.
- Existencia de un protocolo de justificación, reporte y reembolso de gastos de empleados.
- Todos los empleados tienen la obligación de rechazar y comunicar al responsable directo o al Responsable de Verificación del Cumplimiento cualquier solicitud de algo de valor de un funcionario o autoridad pública.

Asimismo, el Código Ético señala que los administradores, directivos y empleados cumplirán con todos los procedimientos de control interno establecidos por el Grupo para garantizar una correcta contabilización de las transacciones y su adecuado reflejo en la información financiera que se publique.

Durante el ejercicio 2022, el Real Automóvil Club de España ha realizado aportaciones en concepto de donación a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro por importe de 223.948,85 euros. En el ejercicio 2021 y 2020 el importe fue de 288.000 euros y 210.000 euros respectivamente.

9. INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD

9.1. Política del Grupo

El Grupo RACE cuenta con protocolos, procedimientos, guías y códigos relativos al impacto social como puede ser el Código de Conducta, el Código Ético del Grupo RACE y el modelo de prevención de riesgos penales. Dichos procedimientos están a disposición de todos los trabajadores y responsables oportunos. A través del cumplimiento de los mismos, el Grupo RACE busca la generación de un impacto positivo en la sociedad.

9.2. Gestión y desempeño del Grupo

9.2.1. Compromisos del Grupo con el desarrollo sostenible

9.2.1.1. Impacto de la actividad del Grupo en el empleo, el desarrollo local, las poblaciones locales y el territorio

Las iniciativas de carácter solidario volvieron a estar presentes a lo largo del curso 2022. En una de las propuestas, el 'RACE Reto Solidario del Verano' celebrado en el mes de agosto, el Complejo Deportivo del RACE se comprometió a donar a la entidad benéfica "Brazadas Solidarias" a beneficio de la Fundación Vicente Ferrer, el doble de la cifra de los metros nadados por sus socios en piscinas, mares, lagos o embalses. Superados los 700 kilómetros nadados, el Club donó la cantidad de 4.057€ a esta entidad para el sufragio de los estudios en Enfermería de 135 jóvenes de Bathalapalli, en la India.

Durante el mes de noviembre de 2022, y gracias a la colaboración y las donaciones de los socios, el Complejo Deportivo del RACE recopiló más de 2.200 libros. Parte de ellos fueron donados a la "Fundación Melior" para la ayuda de familias con bajos recursos. Esta entidad, a través de proyectos sociales, promueve una educación inclusiva, equitativa y de calidad como herramienta de cambio social.

Para ello, la “Fundación Melior” recoge libros de particulares y organizaciones que, a continuación, son vendidos a través de sus tiendas y su web -a precios simbólicos- para darles una segunda vida útil. El dinero que se recauda lo destinan a proyectos para ayudar a que niños sin recursos tengan una educación de calidad y, de la misma manera, para mejorar la vida de familias con escasos recursos.

El 4 de junio de 2022 se celebró el acto de entrega de las becas deportivas, que forman parte de un programa instaurado en el año 2016 cuyo fin es fomentar la práctica deportiva continuada de los socios, de entre 11 y 17 años, que participan en las diferentes escuelas y equipos de competición.

Se ofrecen 3 tipos de becas, cada una con una dotación económica diferente: sociales, de competición y alto rendimiento. En 2022 se entregaron 47 becas por un importe de 35.900€, frente a los 33.700€ del año anterior.

El desarrollo de actividades que aportan valor a los diferentes colectivos también se amplía al Complejo Deportivo del RACE. En este sentido, el RACE colabora con diferentes centros como la institución educativa SEK para actividades deportivas de alto rendimiento como hípica, golf, natación o tenis.

En cuanto al Ciclo de Conferencias Culturales de ‘Los Viernes del RACE’, que se celebran mensualmente, están dedicadas a diferentes ámbitos de la cultura o el arte. Esta actividad se celebra en el auditorio sito en el Chalet Deportivo y tienen una duración de 90 minutos, aproximadamente.

Por otro lado, el Complejo Deportivo del RACE organiza, entre sus actividades de carácter sociocultural, el Ciclo de Conciertos Pedagógicos que buscan acercar la música y el teatro al público infantil. Desde septiembre de 2021 hasta mayo de 2022 se celebró la quinta edición de este ciclo cultural, con nueve citas musicales. En septiembre de 2022 comenzó la sexta edición de esta actividad, que se extenderá hasta mayo de 2023. Las sesiones se realizan los domingos a las 12:30 en el Chalé Infantil del “Complejo Deportivo del RACE”, con una duración de 45/60 minutos en función de la actividad y la edad del público.

A lo largo del 2022 se organizaron asimismo diferentes iniciativas orientadas al público infantil con los objetivos de educar o entretener. Entre estas actividades, las dedicadas al Día Mundial del Medio Ambiente, celebradas los días 21 y 22 de mayo. Durante estas jornadas se llevaron a cabo actividades en las que los participantes pudieron tener consciencia sobre la contaminación ambiental, el ahorro del agua y el reciclaje.

Por su parte, y si algo identifica al **Circuito de Madrid Jarama-RACE**, son sus oficiales (comisarios técnicos, cronometradores, secretarios, directores de carrera, etc.) cuya dedicación, pasión y profesionalidad hacen que cada carrera, cada prueba y cada evento se celebre en las mejores condiciones de seguridad contribuyendo, decididamente, al éxito de las actividades en pista. En su condición de aficionado a los deportes del motor, los voluntarios que colaboran con el “Circuito de Madrid Jarama-RACE” lo hacen al amparo de la Ley 45/2015 de Voluntariado (BOE de 15/10/2015).

El Circuito de Madrid Jarama-RACE ha creado escuela y desarrolla una importante labor de formación para todos aquellos aficionados al automovilismo y motociclismo que desean vivir su pasión por el deporte del motor desde dentro de la organización. Por su contrastada experiencia, prestigio profesional y solvencia técnica, los oficiales del “Circuito de Madrid Jarama-RACE” intervienen y participan, no sólo en los eventos que tienen lugar en nuestra instalación, sino en numerosas pruebas

del calendario nacional e internacional. El conjunto de comisarios que colaboran con el Circuito integra a personas con discapacidad física e intelectual y es claro ejemplo de la decidida voluntad inclusiva del Grupo RACE.

Además, el compromiso solidario del Grupo RACE también se ha visto reflejado en numerosos eventos celebrados en el Circuito que, como resulta siendo habitual desde hace más de 15 años, han contado con la colaboración de muchos de estos comisarios, cronometradores, o comisarios técnicos.

En 2022, y tras el levantamiento de las restricciones con motivo de la pandemia del COVID-19, el Circuito de Madrid Jarama – RACE volvió a acoger una nueva edición del evento Cars for Smiles y continuó celebrando la ya tradicional carrera solidaria Jarama - María de Villota que, por novena edición, se celebró con gran éxito de participación y contribución a numerosas causas benéficas.

9.2.1.2. Relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades de diálogo con estos

CENTRO CIFAL MADRID RACE

El Instituto de las Naciones Unidas para la Formación Profesional y la Investigación – UNITAR impulsa la Seguridad Vial a través de la formación y del desarrollo de programas de trabajo con otras instituciones nacionales e internacionales. La capacitación de profesionales y líderes es una de las herramientas clave para desarrollar estrategias que consigan reducir la siniestralidad y las víctimas en carretera, un reto que recoge el ODS 3.6, el ODS 11.2 y el ODS 17 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos por Naciones Unidas.

Con el fin de impulsar este compromiso, en 2017 se creó CIFAL Madrid, único centro de formación en Seguridad Vial de las Naciones Unidas a nivel mundial, gestionado por el RACE y UNITAR, a través del cual se pretende promover el entrenamiento de profesionales, la concienciación y la creación de una red de expertos en esta materia.

Con este objetivo, el de promover la capacitación de profesionales mediante diferentes acciones formativas, CIFAL Madrid RACE ha impulsado acciones en línea con las propuestas marcadas por Naciones Unidas, apoyando las iniciativas de otros centros CIFAL, desarrollando herramientas online para la capacitación en seguridad vial, buscando llegar a profesionales y líderes que fomenten un cambio en la sociedad

Dentro de las acciones realizadas por la FUNDACION RACE bajo el paraguas de CIFAL, se han realizado 16 acciones formativas y de divulgación con más 9.400 beneficiarios.

CIFAL Madrid RACE también ofrece un programa de 10 horas de formación e-learning de prevención de riesgos viales, dirigido a usuarios y técnicos, y disponible en español e inglés que permite obtener un diploma de formación en seguridad vial con el aval de CIFAL Madrid RACE y Naciones Unidas. (<https://www.cifalmadrid.org/formacion/e-learning/>).

Por último, cabe destacar el desarrollo, en colaboración con UNITAR, la Comunidad Andina y el apoyo de JOIE, de un ambicioso programa cuyo objetivo es el de implantar estrategias nacionales de seguridad vial infantil en Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú.

ÁREA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL RACE

Acciones con Partners:

X edición Premios Nacionales de Cortometrajes de Educación Vial: GOODYEAR y MMT Seguros

La Fundación RACE, junto con el fabricante de neumáticos Goodyear, organiza anualmente los Premios Nacionales de Cortometrajes de Educación Vial dirigido a centros educativos, fundaciones y ONG's con el objetivo fomentar la educación vial para mejorar la movilidad de niños y jóvenes en el tráfico, y conseguir futuros conductores más comprometidos con la seguridad vial.

Esta iniciativa desarrollada por la Fundación RACE cuenta con la colaboración del Ministerio de Educación y Formación Profesional, el Instituto de la Cinematografía y de las Artes Audiovisuales (ICAA), la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, la Fiscalía de Seguridad Vial, la Academia de las Artes y las Ciencias Cinematográficas, y MMT Seguros.

El concurso celebró en 2022 su décima edición y aniversario, consiguiendo alcanzar cifras récord de participación: 185 vídeos de 66 centros educativos pertenecientes a 33 provincias españolas, en los que han participado casi 900 niños. Trabajos audiovisuales que en la página web han sido visualizados por más de 400.000 usuarios y 130.000 votaciones.

Tras diez años de certamen, los reconocidos premios de la Fundación RACE suman un total 1.141 cortometrajes y la participación de medio millar de centros educativos y más de 6.300 alumnos.

ROYAL CANIN. Estudio sobre animales de compañía y Seguridad Vial

Ante el aumento de atropello de mascotas, la Fundación RACE y Royal Canin lanzan un año más una campaña de concienciación para viajar de forma segura con las mascotas durante los meses de julio y agosto de 2022, publicando el material divulgativo creado en redes sociales y soportes digitales.

El plan de difusión se centró en una primera fase en ofrecer consejos sobre cómo viajar y realizar las paradas durante las vacaciones de verano, y otra segunda fase en la que se hizo hincapié en destacar los puntos kilométricos y provincias que mayor número de accidentes y víctimas de accidentes de tráfico han recogido en los últimos cinco años (18.000 interurbanos), consiguiendo así mayor impacto en medios locales y regionales zonas más afectadas.

PLAN NACIONAL SOBRE DROGAS. Campaña "Pon a cero tu consumo al volante"

El RACE pone en marcha con la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas la campaña 'Pon a cero tu consumo al volante', con la finalidad de concienciar sobre el consumo cero de sustancias perjudiciales al volante.

Alrededor de 5.000 personas participaron en la campaña en la que se ha formado a más de 3.300 alumnos en casi un centenar de sesiones y a más de 1.700 personas en actividades de concienciación organizadas en las ciudades de Mairena del Aljarafe (Sevilla), Coslada (Madrid), Roquetas de Mar (Almería), Teruel y Sanxenxo (Pontevedra).

GRUPO SANTALUCÍA. Campaña "Movilidad Senior, movilidad segura"

La Fundación RACE puso en marcha la campaña nacional de concienciación "Movilidad Senior, movilidad segura" junto al Grupo Santalucía coincidiendo con la Semana Europea de la Movilidad, para concienciar y mostrar los riesgos viales a los que se exponen como peatones o conductores las personas mayores de 65 años.

Las ciudades de Móstoles, Oviedo y Albacete acogieron durante septiembre y octubre de 2022 esta acción social que ha impactado de forma directa a 2.000 ciudadanos, beneficiarios directos a los que se les dio voz para conocer sus preocupaciones a través de una encuesta y acciones de difusión redes sociales. Durante las jornadas, pudieron participar en talleres de concienciación En

FUNDACION LINEA DIRECTA: Formación de formadores en movilidad y seguridad vial

La Fundación RACE y Fundación Línea directa se unen para formar en el centro CIFAL Madrid-RACE a profesionales del sector educativo, tras la inclusión de la movilidad y la seguridad vial en los planes educativos. Una formación de formadores pionera y novedosa dirigida a profesionales de la docencia, que ha tenido como objeto capacitarles ante una materia novedosa y desconocida para todos ellos.

Una acción social alineada con la misión de ambas fundaciones y el objetivo de Naciones Unidas de alcanzar cero fallecidos en accidentes de tráfico en 2050, ya que los profesores son pieza fundamental para formar en las aulas a los alumnos de primaria, secundaria y bachiller. En total pudieron formarse 45 docentes de forma totalmente gratuita, tras la recepción de 420 solicitudes.

FUNDACION BOTIN: Formación de autoridades y líderes de América Latina

La Fundación RACE y la Fundación Botín organizan actividades de movilidad y seguridad vial para 32 alumnos del reconocido programa de Fortalecimiento de la Función Pública en América Latina.

El centro CIFAL Madrid RACE de Naciones Unidas acogió a los beneficiarios de esta 13ª edición, seleccionados de entre más de 6.000 candidaturas de 500 universidades de América Latina, que tuvieron también dentro de su agenda formativa un encuentro con los miembros de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados para conocer su labor legislativa en esta materia, fueron recibidos por la ministra de Justicia, y se formaron en el centro CIFAL ubicado en el Circuito de Madrid Jarama-RACE además de conocer la estrategia y gestión de la Dirección General de Tráfico en España.

Alianza Española de Seguridad Vial Infantil (AESVI)

A lo largo de 2022, la Fundación RACE colabora en la organización de diversas acciones de concienciación con la Alianza Española de Seguridad Vial Infantil, AESVI, asociación en la que regenta su presidencia, entre las que destacan la elaboración y presentación a medios de comunicación del primer Estudio Europeo de Sistemas de Retención Infantil (SRI) de segunda mano, y el webinar organizado por la revista Puericultura Market dirigido a más de 200 profesionales de la venta de los SRI en el que se abordaron los cambios que afectarán a la normativa de homologación y el fin de comercialización de los sistemas de retención infantil bajo la normativa ECE R44/04.

Asociación de Marketing de España (AMKT)

La Fundación RACE se suma al Comité de Movilidad de la Asociación de Marketing de España (AMKT) compuesto por 37 profesionales expertos de diferentes sectores implicados en la movilidad, que tiene como objeto escuchar a la sociedad a través de la herramienta del social-listening, ser un espacio de reflexión, intercambio y profesionalización a través del análisis de soluciones, buenas prácticas y debate.

El 13 de julio de 2022, la Fundación RACE recibe al comité de expertos en el Circuito de Madrid Jarama-RACE para debatir sobre tendencias, conocer el proyecto DGT 3.0. y compartir la acción social y de servicio de nuestra fundación.

Asociación de Movilidad Sostenible (AMS)

La Fundación RACE participa en el primer congreso de la Asociación de Movilidad Sostenible sobre La Movilidad Del Presente, organizado junto a TENKA y PORSCHE en el circuito de Madrid Jarama-RACE.

Una jornada de *networking* a la que asistieron unos 100 profesionales del sector energético y de la movilidad, que junto con la administración madrileña abordaron temas de actualidad que afectan a la movilidad del presente y del futuro.

Congreso de los Diputados: Visita de la Comisión de Seguridad Vial

Los miembros de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados visitan a la Fundación RACE para realizar el curso piloto de "conducción segura y acompañada para la obtención de puntos" elaborado bajo petición de la Dirección General de Tráfico a la Escuela RACE de Conducción.

Durante la jornada celebrada en las instalaciones del Circuito de Madrid RACE y el centro de formación CIFAL Madrid RACE de Naciones Unidas, la comitiva de los 15 diputados encabezada por el presidente de la Comisión pudo conocer el proceso de crecimiento de la Fundación RACE, así como sus acciones de divulgación y campañas de concienciación.

Los diputados, conocedores del gran impacto de las acciones del RACE y su fundación, felicitaron a todo el equipo por su compromiso y empeño en formar y acompañar a los conductores en materia de seguridad vial y movilidad durante los 120 años de historia del Club automovilístico.

Dirección General de Tráfico: Curso de conducción segura y acompañada

El comité ejecutivo de la Dirección General de Tráfico realiza en la Escuela RACE de Conducción el curso piloto de “conducción segura y acompañada para la obtención de puntos” que se recoge dentro de las acciones de la Estrategia de Seguridad Vial presentado por el Ministerio del Interior.

El director general de Tráfico, Pere Navarro, pudo conocer la labor del equipo directivo y docente de la escuela además de reconocer la labor de concienciación que realiza la Fundación RACE a través de sus campañas de divulgación.

Investigación

Dentro de la Fundación RACE nos dedicamos al desarrollo de estudios e investigación relacionada con la movilidad y la seguridad vial.

De esta manera, colaboramos en estudios internacionales como es el realizado por nuestros socios de la FIA del ADAC y el OAMTC, para analizar la seguridad vial infantil dentro del vehículo a través de la evaluación un cierto grupo de sillas de retención infantil homologadas que existen en el mercado. De esta manera, Fundación RACE participa en los dos estudios que se realizan a lo largo del año (mayo y octubre).

La difusión de estos estudios permite situar al RACE como un referente en la seguridad vial infantil y un órgano de consulta para todas aquellas familias que necesitan resolver sus dudas a la hora de adquirir un Sistema de retención Infantil, así como el uso de estos.

El éxito de esta actividad y de la reputación del RACE en este campo queda reflejado en el tráfico generado en la web al publicar los resultados de cada uno de los estudios y de las consultas al apartado del comparador de sillas diseñado para esta actividad.

Otro de los estudios en los que el RACE trabaja cada año es el informe EURORAP, sobre el índice de riesgo en la Red de Carreteras españolas. En este estudio se pone de manifiesto la siniestralidad de la red de carreteras teniendo en cuenta el número de fallecidos y heridos graves que se producen en cada tramo teniendo en cuenta la intensidad media diaria del tráfico.

Análisis y estudios sobre infraestructuras

En 2022 se han llevado a cabo distintos estudios de seguridad vial analizando las infraestructuras en distintos ámbitos de actuación.

El objetivo de estas evaluaciones ha sido la de llevar a cabo propuestas de mejoras en la seguridad vial en los distintos entornos y para la diversidad de usuarios en estos entornos:

Estudio de seguridad vial las instalaciones de INDITEX en Lelystad, Países Bajos en el que se ha contemplado la definición de itinerarios peatonales seguros en las zonas de carga y descarga, evaluación de la señalización horizontal y vertical en todas las instalaciones y redimensionamiento de la zona de aparcamiento para empleados.

Programa de Caminos Escolares Seguros de Tres Cantos y Guadalix de la Sierra, implantando planes de movilidad escolar segura y sostenible de los centros educativos de los municipios de Tres Cantos (11 CEIP y 4 IES) y Guadalix de la Sierra (1 CEIP y 1 IES). En estos estudios se ha aplicado la metodología Star Rating for Schools (SR4S) en un total de 6 centros con el fin de cumplir con los requisitos del programa de ayudas de la FIA, este programa ha contado con la financiación por parte de FIA FOUNDATION

Plan de seguridad vial en Cubas de la Sagra, evaluando las vías del municipio y punto críticos, mediante un análisis de la seguridad vial de las zonas de mayor concentración de la movilidad del municipio y realizando una propuesta de actuación y mejora en la seguridad vial del municipio.

Planes de Movilidad en empresas

La creación de un Plan de Movilidad en las empresas muestra la implicación de estas en la preocupación por la seguridad vial de sus empleados.

Es una herramienta fundamental para la gestión de la movilidad en el entorno laboral cuyos beneficios se demuestran no solo en el ámbito laboral sino también la sociedad.

En este sentido en 2022 se han finalizado los planes de Movilidad de EDP y Santa Lucia dejando para el 2023 la posibilidad de llevar a cabo formación para sus empleados.

Formación:

Dentro del área de Movilidad y Seguridad Vial contamos con un Departamento de Formación que es el encargado de elaborar y llevar a cabo las formaciones para organizaciones tanto privadas como públicas. Estas formaciones tienen como objetivo principal conseguir que los desplazamientos tanto en itinere como en misión, de los empleados de estas organizaciones, se realicen de una manera más segura, consiguiendo que los conductores adquieran hábitos y conductas correctas al volante, proporcionándoles las herramientas necesarias para poder prevenir, o minimizar las consecuencias, en caso de siniestro. Formamos a las personas para reducir la siniestralidad en nuestras vías, y contribuir a la consecución del objetivo 0 víctimas en 2050.

Existen distintos tipos de formación y estas varían en función de las necesidades del cliente. Principalmente podemos dividirlos en:

- Formaciones presenciales (cursos de conducción en pista, conducción tutelada, jornadas con simuladores, jornadas concienciación y/o sensibilización, inspecciones de vehículos, talleres de alcohol y/o drogas, etc.)
- Formaciones online o a distancia (webinars de seguridad vial, normativa, curso online de seguridad vial y conducción eficiente, etc.).

En este sentido, durante este ejercicio de 2022 se han llevado a cabo 79 formaciones que se dividirían en:

- 33 formaciones en conducción (805 personas formadas).
- 25 jornadas presenciales (2.113 personas formadas).
- 21 formaciones vía online (3.796 personas formadas).

Estas 79 formaciones se han dividido en 43 organizaciones (públicas o privadas) que nos han elegido para formar a sus empleados, formando a un total de 6.714 personas.

En 2021 se llevaron a cabo un total de 62 formaciones (25 cursos de conducción, 26 formaciones online y 11 jornadas) para un total de 4.319 personas, frente a las 30 de 2020 (6 cursos de conducción, 22 formaciones online y 2 jornadas) para 4.159 personas, y las 54 de 2019 (21 cursos de conducción, 11 formaciones online y 22 jornadas) para 3.611 personas.

Otras actividades con la comunidad local:

Por otra parte, y por la diversidad de actuaciones el Grupo RACE, se mantiene relación con muchas de las empresas y agrupaciones del sector del motor (ANFAC, Faconauto, Ganvam, etc.). Pero cabe destacar la relación que el Grupo RACE mantiene con todas las asociaciones y agrupaciones del sector de asistencia, ANEAC-FENEAC (Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera), con la que se mantienen reuniones periódicas a fin de coordinar acciones relativas a seguridad vial dado que esta asociación es miembro permanente del Consejo Superior de Tráfico de la DGT.

9.2.1.3. Acciones de asociación o patrocinio

El "Circuito de Madrid Jarama - RACE", cumpliendo con sus objetivos de conjugar la vertiente deportiva con la colaborativa, volvió a organizar la carrera de *running* solidaria Jarama - María de Villota, desde 2019 benéfica, cuyos ingresos en 2021 se destinaron a los damnificados por la erupción de La Palma - a través de Cáritas- y a la Fundación Ana Carolina Díez-Mahou -quienes trabajan para mejorar la calidad de vida de niños con enfermedades neuromusculares genéticas y sus familias- y en la edición 2022, destinó íntegramente lo recaudado a favor de niños con enfermedades degenerativas neuromusculares mitocondriales. Además, se promueve la "Fórmula 1 Litro", acción que persigue la recogida de leche -más de 2.200 litros en la última edición- para donar al Cottolengo del Padre Alegre, en Algete.

En la edición 2022, al igual que ya sucediera en 2021 una vez finalizadas las restricciones derivadas de la pandemia del COVID-19, se celebraron carreras destinadas al público infantil, de distancias

reducidas, además de las destinadas a los adultos, quienes podían elegir entre 5 y 10 kilómetros de carrera por la Pista Principal del Circuito.

Por otra parte, desde el punto de vista más corporativo, un año más el Real Automóvil Club de España ha llevado a cabo el Programa de Patrocinio Deportivo para socios propietarios del Club. En este sentido, y bajo los criterios establecidos en la Comisión de Patrocinios, cuyo objetivo es colaborar en el desarrollo profesional de los deportistas a cambio de ir representando al Club en sus participaciones profesionales, se han repartido un total de 16.000 euros entre tres socios de élite, con importes diferentes, establecidos previamente según las dimensiones de las pruebas en las que tenían previsto participar.

Finalmente, y en el capítulo de subvenciones, con fecha 13 de enero de 2020, el Consejero de la Presidencia, Administración Pública e Interior de la Junta de Andalucía, el Alcalde de la ciudad de Sevilla, el Alcalde de la ciudad de Málaga y el Presidente del Real Automóvil Club de España, suscribieron un Protocolo General de cara a sentar las bases para el establecimiento de un espacio de colaboración permanente entre la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Sevilla, el Ayuntamiento de Málaga y el Real Automóvil Club de España, en relación con la celebración de un Foro Internacional para debatir sobre los retos y consecuencias que la Agenda 2030-2050 y el Pacto Verde Europeo tengan sobre el sector de automoción y la movilidad.

En este sentido, desde principios de 2021, se comenzaron los trabajos de organización, elaboración y producción acordados entre la Junta de Andalucía y el RACE, por lo que se recibieron unas cantidades de cara a poder afrontar los gastos que de estos trabajos se produjeran.

En sentido, se celebró dicho evento el 24 y 25 de noviembre en Sevilla que, bajo la presidencia de honor de S.M. el Rey, congregó a autoridades gubernamentales y responsables de la definición del marco regulatorio de aplicación, altos representantes del sector empresarial y líderes de opinión, con participación del usuario y consumidor final, que permitió a los distintos agentes implicados intercambiar sus planteamientos y perspectivas a corto, medio y largo plazo, con el objetivo común de construir un modelo de transición ordenado, pragmático y realista en la evolución a una nueva movilidad sostenible, conectada y eficiente.

9.2.2. Subcontratación y proveedores

El procedimiento de gestión de compras y proveedores del Grupo regula todas las actividades desde la petición de ofertas a proveedores, gestión de pedidos y recepción de mercancías, gestión de incidencias relacionadas, pagos, homologación y evaluación de proveedores críticos, hasta la autorización de proveedores de servicios. Dentro del propio proceso de selección se evalúan, además de criterios técnicos y económicos, aspectos como la certificación en sistemas de Calidad y/o Medio Ambiente, basándose en si el proveedor puede evidenciar la Certificación ISO correspondiente. Los proveedores son evaluados anualmente y son informados del control y seguimiento de su desempeño aplicado por la organización.

Si bien el procedimiento es igual para todo el Grupo RACE, cabe destacar la gestión de compras en el área de asistencia, evaluando el impacto medioambiental que puedan tener sus proveedores. El área de asistencia elige, como proveedores, a empresas de reconocida solvencia y demostrada preocupación medioambiental documentada como TUDOR, proveedor de baterías para clientes que cuenta con altos estándares de calidad medioambiental, encontrándose certificado bajo las normas OHSAS 18001 e ISO 14001.

9.2.3. Consumidores

9.2.3.1. Medidas para la salud y seguridad de los consumidores

El Grupo RACE viene desarrollando desde hace años programas y actividades relacionadas con la seguridad y la formación vial. Aunque es cierto que las cifras de fallecidos por accidente de tráfico han ido reduciéndose, el número de víctimas registradas durante el año ha llevado al Grupo a intensificar, aún más si cabe, las tareas de investigación, formación y divulgación de posibles alternativas que ayuden a reducir estas cifras. Desde los más pequeños hasta los conductores y peatones senior, el Grupo RACE lleva a cabo planes de actuación para toda la sociedad; con programas sobre sillitas infantiles, auditorías de carreteras, o campañas de concienciación sobre el problema de las distracciones al volante.

Asimismo, las empresas también han sido y son foco de atención para el Grupo RACE. El paulatino incremento de la accidentalidad in itinere y en misión de los trabajadores ha hecho que se ponga también especial atención en la formación en planes de movilidad y seguridad vial en las organizaciones empresariales.

A pesar de la dificultad de realizar cursos presenciales en empresas, se ha logrado desarrollar y ejecutar, bien vía telemática o incluso presencial en el Circuito de Madrid Jarama-RACE, planes de movilidad específicos para las necesidades de cada empresa. Entre los objetivos fundamentales se encuentran:

- Minimizar la repercusión económica que dichos accidentes puedan suponer para la empresa.
- Mejorar la satisfacción y productividad del trabajador.
- Reducción de accidentes.

Para ello, se realizan análisis de los desplazamientos de los empleados in itinere y en misión, se realiza una auditoría de conducción e incluso una inspección sobre el estado de mantenimiento de los vehículos.

Pero si la parte teórica es importante, la práctica no lo es menos. Por esto, la “Escuela RACE de Conducción”, que desarrolla su actividad principalmente en el “Circuito de Madrid Jarama-RACE” y cuya seña de identidad se basa en la calidad y solvencia técnica de los cursos de conducción que imparte, continúa incorporando nuevas propuestas formativas, de conducción segura y eficiente, proporcionando a empresas e instituciones las claves necesarias para la adecuada formación teórico-práctica en el marco de las políticas de prevención, seguridad, reducción de la siniestralidad y riesgos laborales de cada organización. Su estilo propio, contrastada metodología y profesionalidad son un referente para todo tipo de entidades entre las que se incluyen Unidades de Élite de las distintas Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para los que la “Escuela RACE de Conducción” diseña cursos de alto nivel y complejidad técnica adaptados a un personal tan cualificado.

También se ha incrementado al demanda de formación por parte de Empresas con distribución de su plantilla dispersa por toda la superficie del territorio nacional. Para ellas, la Escuela RACE de Conducción ha desarrollado planes formativos itinerantes, enviando equipos de formación a otras instalaciones cercanas a los puntos de mayor concentración del personal de la empresa y, también, utilizando la fórmula de Conducción acompañada o tutelada, en caso de que no haya instalaciones disponibles.

En este punto particular cabe destacar las acciones realizadas con carácter internacional, como la formación impartida por un equipo de la Escuela RACE en la República Dominicana para colectivos de conductores de empresa y en estrecha colaboración con el Automóvil Club Dominicano.

De igual forma, y a solicitud de la Delegación de Seguridad de la Unión Europea en Sierra Leona, se impartieron Cursos de Conducción Segura y de Todo Terreno en las proximidades de su sede en Freetown dirigidos a conductores de las delegaciones de Liberia, Sierra Leona y embajadas de Alemania, Francia y Holanda.

En el propio Circuito de Madrid Jarama - RACE, sede de la Escuela RACE y organizado bajo su directa responsabilidad, se acogió la Final Europea del FIA Best Young Driver Contest. Este certamen, promovido por la Región I de la Federación Internacional del Automóvil, promueve y difunde una conducción responsable y eficaz entre los jóvenes europeos. Participan miles de conductores, con edades comprendidas entre los 18 y 27 años, a través de convocatorias y finales nacionales en cada uno de los países inscritos.

El alcance formativo de la “Escuela RACE de Conducción” no queda circunscrito únicamente a los cursos de conducción sino que, gracias a su reconocimiento y solvencia, sus monitores son considerados como prescriptores de opinión lo que deriva en habituales apariciones en televisiones, radios y medios digitales, en las que se solicita su opinión y demostraciones prácticas en cuestiones tales como la conducción bajo inclemencias del tiempo, sobre nieve, en circunstancias críticas o los consejos sobre un correcto mantenimiento del vehículo.

En 2022, el Complejo Deportivo del RACE consiguió las certificaciones ISO 9001 a la gestión de la calidad e ISO 14001 a la gestión ambiental concedidas por AENOR. Mediante la concesión de estos certificados, según este organismo, se evidencia la conformidad de su Sistema de Gestión de la calidad con la norma UNE-EN ISO 9001:2015 y de su Sistema de Gestión Medioambiental en el desarrollo de sus actividades deportivas y socioculturales.

En este sentido, el eje principal para lograr la certificación ISO 9001 se compone de:

- Gestión y mantenimiento de las instalaciones que aseguren las mejores condiciones del servicio.
- Cumplimiento de los requisitos legales aplicables.
- Promoción de campeonatos y torneos de los diferentes deportes y áreas.
- Custodia de las pertenencias y material de los socios.
- Accesibilidad del sistema de reserva.
- Escucha de las necesidades y apreciaciones de los socios y otros grupos de interés.
- Conjunto de buenas prácticas de atención al socio.
- Observación de las normas de acceso y comportamiento de socios.
- Personal capacitado y con experiencia.

Por otra parte, la Norma ISO 14001 certifica que el Complejo Deportivo del RACE cumple con los siguientes objetivos:

- Protección del medio ambiente, prevención y reducción de impactos adversos en el entorno.
- Mejora del desempeño ambiental.
- Aprovechamiento del agua, reduciendo el consumo y reaprovechando sus recursos.
- Control e influencia sobre la forma en la que la organización lleva a cabo la disposición final de productos o servicios, usando una perspectiva de ciclo de vida que pueda prevenir que las cargas ambientales cambien inadvertidamente a cualquier otro lugar dentro del ciclo.

9.2.3.2. Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas

Los socios propietarios pueden presentar quejas, sugerencias o felicitaciones a través del formulario "Buzón de sugerencias" habilitado en la página web del Complejo Deportivo del RACE (complejodeportivo.race.es) o mediante las hojas que se facilitan en los puestos de atención al socio. Estas quejas se presentan a la Comisión del Complejo Deportivo del RACE donde se estudian y se preparan las respuestas. En 2022 se gestionaron 98 reclamaciones y sugerencias de socios a través de dicho buzón (126 en 2021).

En lo referente al "Circuito de Madrid Jarama-RACE", el Real Automóvil Club de España guarda registro escrito de todas las reclamaciones de ruido recibidas – tanto del Ayuntamiento como otras – por un periodo mínimo de 24 meses y se compromete a responder a todas las reclamaciones recibidas en las 48 horas siguientes a su recepción.

Por otra parte, existe un Departamento de Atención al Cliente del RACE que se encarga de atender, analizar y resolver aquellas quejas y reclamaciones recibidas por insatisfacción del cliente, ya sea en términos de atributos del producto o del servicio que reciben, sirviendo esta labor para que se puedan llevar a cabo acciones para solucionar los problemas que se van encontrando y mejorar el producto de acuerdo con las preferencias que han mostrado los clientes.

Durante el año 2022, el Departamento de Atención al Cliente del Grupo RACE tramitó 10.261 reclamaciones, cifra superior a la de 2021 (7.865 reclamaciones) y a la de 2020 (6.510 reclamaciones), correspondientes a las empresas del Grupo distintas de la propia Entidad Dominante, teniéndose en cuenta a la hora de la gestión y tramitación de las mismas, las coberturas y prestaciones afectadas, la gestión del expediente, así como cualquier factor que haya podido influir en el resultado del servicio y de la insatisfacción generada. Todas dichas quejas y reclamaciones recibidas por el Grupo RACE durante el ejercicio 2022 fueron admitidas a trámite. El resultado de estas quejas y reclamaciones tramitadas ha sido en un 54% favorables para el Grupo RACE y en un 41% favorables para el reclamante y el resto otro tipo de solicitudes.

Asimismo, UNACSA, Unión de Automóviles Clubs, S.A., compañía de seguros del Grupo, está adherida desde 2018 a la "Guía de Buenas Prácticas de Resolución Interna de Reclamaciones" de UNESPA adquiriendo de este modo el compromiso de resolución de reclamaciones en un plazo máximo de un mes, unificando de este modo los plazos de resolución para todas las empresas del grupo, cumpliendo los compromisos de calidad adquiridos con nuestros clientes y socios.

10. HECHOS POSTERIORES

No se han producido hechos significativos posteriores a la fecha de cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación del estado de información no financiera.

11. ÍNDICE DE CONTENIDOS DE LA LEY 11/2018, DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA Y DIVERSIDAD

Contenidos de la Ley 11/2018, de Información No Financiera y Diversidad	Estándar utilizado	Referencia al Informe
Modelo de Negocio		
Descripción del modelo de negocio del grupo	<ul style="list-style-type: none"> - Descripción del modelo de negocio. - Presencia geográfica. - Objetivos y estrategias. - Principales factores y tendencias que afectan a la evolución futura. 	GRI 2-1, 2-1, GRI 2-12, GRI 2-23 Capítulo 3
Principales riesgos	<ul style="list-style-type: none"> - Principales riesgos e impactos derivados de las actividades del grupo, así como la gestión de los mismos. 	GRI 2-23 Capítulo 4
Información sobre cuestiones medioambientales		
Políticas	<ul style="list-style-type: none"> - Enfoque de gestión. 	GRI 2-24 Capítulo 5.1
General	<ul style="list-style-type: none"> - Efectos de la actividad de la empresa en el medioambiente, la salud y la seguridad. 	GRI 2-23 Capítulo 5.1
	<ul style="list-style-type: none"> - Procedimientos de evaluación o certificación ambiental. 	GRI 2-23 Capítulo 5.1
	<ul style="list-style-type: none"> - Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales. 	GRI 2-23 Capítulo 4 y Capítulo 5.1
	<ul style="list-style-type: none"> - Aplicación del principio de precaución. 	GRI 2-23 Capítulo 5.1
	<ul style="list-style-type: none"> - Provisiones y garantías para riesgos ambientales. 	GRI 2-23 Capítulo 4
Contaminación	<ul style="list-style-type: none"> - Medidas para prevenir la contaminación. 	GRI 305-5 Capítulo 5.2.1
Economía Circular y prevención y gestión de residuos	<ul style="list-style-type: none"> - Medidas de prevención y gestión de residuos. 	GRI 301-1, GRI 301-2, GRI-301-3, GRI 306-2, GRI 306-3, GRI 306-3, GRI 306-4, GRI 306-5 Capítulo 5.2.2
Uso sostenible de los recursos	<ul style="list-style-type: none"> - Consumo de agua. 	GRI 303-1, GRI 303-3 Capítulo 5.2.2
	<ul style="list-style-type: none"> - Consumo de materias primas. 	GRI 301-1, GRI 3-3 Capítulo 5.2.2
	<ul style="list-style-type: none"> - Consumo, directo e indirecto de energía. - Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética. - Uso de energías renovables. 	GRI 302-1, GRI 302-2, GRI 302-3, GRI 302-4 Capítulo 5.2.2
	<ul style="list-style-type: none"> - Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI). 	GRI 305-1, GRI 305 Capítulo 5.2.2
Cambio Climático	<ul style="list-style-type: none"> - Medidas para adaptarse al Cambio Climático. 	GRI 305-5, GRI 304-2, GRI 3-3 Capítulo 5.2.1
	<ul style="list-style-type: none"> - Objetivos de reducción de emisiones GEI. 	GRI 305-5 Capítulo 5.2.1
	<ul style="list-style-type: none"> - Medidas para preservar o restaurar la biodiversidad. 	GRI 305-5 Capítulo 5.2.3
Protección de la biodiversidad	<ul style="list-style-type: none"> - Impactos causados por la actividad. 	GRI 304-1 Capítulo 5.2.3
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal		
Políticas	<ul style="list-style-type: none"> - Enfoque de gestión. 	GRI 303-1 Capítulo 6.1
Empleo	<ul style="list-style-type: none"> - Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional. 	Capítulo 6.2.1.1 y Capítulo 6.2.1.2
	<ul style="list-style-type: none"> - Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo. 	GRI 102-7, GRI 102-8, GRI 401-1, GRI 405-1 Capítulo 6.2.1.1
	<ul style="list-style-type: none"> - Promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional. 	Capítulo 6.2.1.1 y Capítulo 6.2.1.2
	<ul style="list-style-type: none"> - Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional. 	Capítulo 6.2.1.3
	<ul style="list-style-type: none"> - Remuneraciones medias por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor⁵. 	GRI 202-1, GRI 401-2, GRI 405-2 Capítulo 6.2.1.4

⁵ El cálculo se ha realizado sobre la plantilla con contrato indefinido a 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, lo que supone un 94% de la plantilla a cierre.

Contenidos de la Ley 11/2018, de Información No Financiera y Diversidad		Estándar utilizado	Referencia al Informe
	- Brecha Salarial ⁶ .		Capítulo 6.2.1.5
	- Remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad.		Capítulo 6.2.1.6
	- Remuneración media de los consejeros y directivos, desagregada por sexo.		Capítulo 8.2.1.7 y Nota 25 Cuentas Consolidadas de RACE y Sociedades Dependientes.
	- Medidas de desconexión laboral.	No aplica	Por el momento no existen medidas de desconexión laboral implantadas.
	- Empleados con discapacidad.	GRI 405-1	A 31 de diciembre de 2021 hay 8 empleados en plantilla con discapacidad (7 empleados al 31 de diciembre de 2021 y 10 en al 31 de diciembre de 2020).
Organización del trabajo	- Organización del tiempo de trabajo.	GRI 402-1, GRI 3-3	Capítulo 6.2.2.1
	- Número de horas de absentismo.	GRI 403-9	Capítulo 6.2.2.2
	- Medidas para facilitar la conciliación.	GRI 401-3	Capítulo 6.2.2.3
Salud y seguridad	- Condiciones de salud y seguridad en el trabajo.	GRI 403-9, GRI 403-10	Capítulo 6.2.3
	- Indicadores de siniestralidad.	GRI 403-9	Capítulo 6.2.3
	- Enfermedades profesionales.	GRI 403-10	Capítulo 6.2.3
Relaciones Sociales	- Organización del diálogo social.	GRI 2-16, GRI 404-3	Capítulo 6.2.4
	- Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo.	GRI 2-30	Capítulo 6.2.4
	- Balance de los convenios colectivos, en especial en el campo de la salud y seguridad en el trabajo.	GRI 403-4	Capítulo 6.2.4
Formación	- Políticas de formación.	GRI 404-2	Capítulo 6.2.5
	- Horas de formación por categoría profesional ⁶ .	GRI 404-1	Capítulo 6.2.5
Accesibilidad	- Accesibilidad universal de las personas con discapacidad.		Capítulo 6.2.6
Igualdad	- Medidas de igualdad entre hombres y mujeres.	GRI 405-1, GRI 406-1, GRI 3-3	Capítulo 6.2.7
	- Planes de igualdad.		
	- Medidas para promover el empleo.		
	- Protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo.		
	- Accesibilidad universal de las personas con discapacidad.		
	- Política contra la discriminación y gestión de la diversidad.		
Información sobre el respeto de los derechos humanos			
Políticas	- Enfoque de gestión.	GRI 207-2	Capítulo 7
Derechos Humanos	- Aplicación de procedimientos de debida diligencia.	GRI 2-23, GRI 2-24, GRI 2-25, GRI 410-1, GRI 411-1	Capítulo 7
	- Medidas de prevención y gestión de los posibles abusos cometidos.		
	- Denuncias por casos de vulneraciones de derechos humanos.		Durante los ejercicios 2021, 2020 y 2019 no se han recibido demandas en materia de acoso laboral ni de vulneración de los derechos humanos.
	- Promoción y cumplimiento de las disposiciones de la OIT.		Capítulo 7
Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno			
Políticas	- Enfoque de gestión.	GRI 205-2, GRI 205-2	Capítulo 8.1
Corrupción y soborno	- Medidas para prevenir la corrupción y el soborno.	GRI 205-2, GRI 205-2	Capítulo 8.2
	- Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales.		
	- Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.	GRI 205-2, GRI 203-2, GRI 3-3	Capítulo 8.2
Información sobre la sociedad			
Políticas	- Enfoque de gestión.	GRI 413-1	Capítulo 9.1
Compromisos de la empresa con el	- Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local.	GRI 413-1, GRI 413-2, GRI 2,6, GRI 2-29, GRI 203-2, GRI 411-1	Capítulo 9.1
	- Impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y el territorio.		

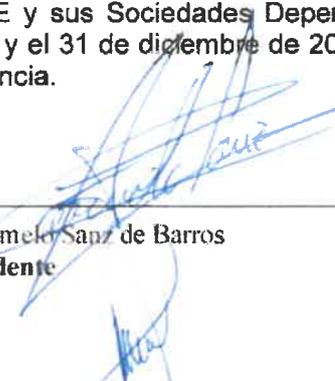
⁶ El desglose de formación por categoría profesional no estaba disponible para el ejercicio 2018, si bien está disponible para 2019 y 2020.

Contenidos de la Ley 11/2018, de Información No Financiera y Diversidad	Estándar utilizado	Referencia al Informe
desarrollo sostenible	- Canal de dialogo con los actores de las comunidades locales.	GRI 411-1 Capítulo 9.2.1.1
	- Acciones de asociación o patrocinio.	GRI 411-1 Capítulo 9.2.1.2
Subcontratación y proveedores	- Inclusión de cuestiones ASG en la política de compras.	Capítulo 9.2.2
	- Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental.	GRI 414-2, GRI 308-2, GRI 3-3 Capítulo 9.2.2
	- Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas.	Capítulo 9.2.2
Consumidores	- Medidas para la salud y seguridad de los consumidores.	GRI 416-1 Capítulo 9.2.3.1
	- Sistema de gestión de reclamaciones y quejas recibidas.	GRI 416-2, GRI 417-1 Capítulo 9.2.3.2
Información fiscal	- Beneficios obtenidos por país.	GRI 207-4 El beneficio antes de impuestos consolidado obtenido por el Grupo RACE en el ejercicio 2022, en su totalidad en España, ha ascendido a 747 miles de euros (4.984 y 10.438 miles de euros en los ejercicios 2021 y 2020, respectivamente).
	- Impuestos sobre beneficios pagados.	GRI 207-4 El importe de los impuestos sobre beneficios pagados por el Grupo RACE en el ejercicio 2022, en su totalidad en España, ha ascendido a 419 miles de euros (529 y 3.710 miles de euros en los ejercicios 2021 y 2020, respectivamente).
	- Subvenciones públicas recibidas.	GRI 201-4 El importe consolidado de las subvenciones de capital y de explotación imputadas por el Grupo RACE a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2022 ha ascendido a un total de 227 miles de euros (323 y 24 miles de euros en los ejercicios 2021 y 2020, respectivamente).



FORMULACIÓN DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Reunidos los Consejeros del **REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA** con fecha 24 de marzo de 2023 proceden a reformular el estado de información no financiera consolidado del RACE y sus Sociedades Dependientes del ejercicio comprendido entre el 1 de enero de 2022 y el 31 de diciembre de 2022, constituido por el documento anexo que precede a esta diligencia.



D. Carmelo Sanz de Barros
Presidente

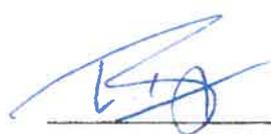


D. Jesús Bernabé Barquín
Secretario Consejero

CELAYA BARTUREN Digitally signed by CELAYA
BARTUREN ANDRES - 50840091V
ANDRES - 50840091V Date: 2023.05.26 13:42:22 +02'00'

D. Leopoldo Curbéa Calderón
Vicepresidente Primero

D. Andrés Celaya Barturen
Vicepresidente Segundo



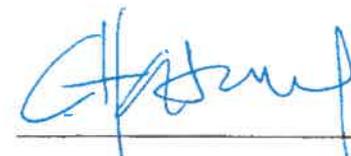
D. Luis Peigneux Vía
Vicepresidente Tercero



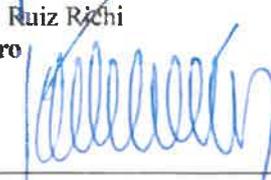
D. Gonzalo Arauz de Robles Dávila
Vicesecretario



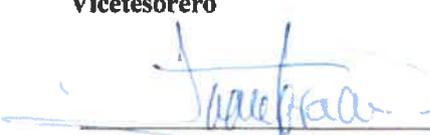
D. Juan Ruiz Ríchi
Tesorero



D. Carlos Hernández Bueno
Vicetesorero



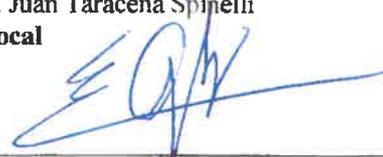
D. Miguel Sánchez de León y García
Vocal



D. Juan Taracena Spinelli
Vocal



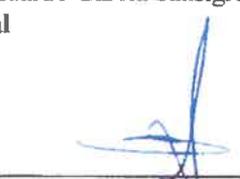
D. Juan Carlos Castro Rico
Vocal



D. Eduardo García Sansigre
Vocal



D. Álvaro Hernández Nández
Vocal



D.ª M.ª Victoria Henríquez de Luna de Olmo
Vocal