

# **Real Automóvil Club de España y Sociedades Dependientes**

Informe de Verificación Independiente  
Estado de Información No Financiera  
Consolidado (“EINF Consolidado”)  
correspondiente al ejercicio anual  
terminado el 31 de diciembre de 2021

## **INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO DE REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA Y SOCIEDADES DEPENDIENTES CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO 2021**

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 Consolidado adjunto (en adelante, “el EINFC”) correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021 de Real Automóvil Club de España y Sociedades Dependientes (en adelante, “el Grupo”).

El contenido del EINFC 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 incluida en apartado “11. Índice de contenidos de la Ley 11/2018, de Información No Financiera y Diversidad” del EINFC adjunto.

---

### **Responsabilidad del Consejo Directivo**

La formulación del EINFC del ejercicio 2021, así como el contenido del mismo, es responsabilidad del Consejo Directivo de Real Automóvil Club de España (en adelante, “la Entidad Dominante”). El EINFC 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 incluida en el apartado “11. Índice de contenidos de la Ley 11/2018, de Información No Financiera y Diversidad” del EINFC adjunto.

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

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

---

## 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 Control de Calidad 1 (NICC 1) y mantiene, en consecuencia, un sistema global de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados relativos al cumplimiento de requerimientos de ética, normas profesionales y disposiciones legales y reglamentarias 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 (ICJCE).

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 EINFC, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el EINFC 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 EINFC del ejercicio 2021 en función del análisis de materialidad realizado por la Entidad Dominante y descrito en el apartado “2. Análisis de materialidad y Grupos de interés” de dicho Estado, considerando contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.

- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el EINF del ejercicio 2021.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales presentados en el EINF.
- Comprobación, mediante pruebas, sobre la base de una selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2021 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 Consolidado de Real Automóvil Club de España y Sociedades Dependientes correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021 adjunto 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 incluida en el apartado “11. Índice de contenidos de la Ley 11/2018, de Información No Financiera y Diversidad” del citado Estado adjunto.

---

## 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

17 de mayo de 2022

INSTITUTO DE CENSORES  
JURADOS DE CUENTAS  
DE ESPAÑA

DELOITTE, S.L.

2022 Núm. 01/22/12919  
30,00 EUR

SELLO CORPORATIVO:

Sello distintivo de otras actuaciones

**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 2021



# Estado de Información No Financiera Consolidado

## REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

### (Ejercicio 2021)

1.	DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO .....	4
1.1.	Naturaleza, alcance y cobertura .....	4
1.2.	Verificación .....	6
2.	ANÁLISIS DE MATERIALIDAD Y GRUPOS DE INTERÉS .....	6
2.1.	Enfoque.....	6
2.2.	Grupos de interés y Asuntos materiales.....	7
3.	MODELO DE NEGOCIO.....	9
3.1.	Impacto COVID 19.....	12
4.	RIESGOS IDENTIFICADOS .....	13
5.	INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES .....	14
5.1.	Gestión del Grupo.....	14
5.1.1.	Gestión y desempeño medioambiental .....	16
5.1.1.1.	Contaminación y cambio climático.....	16
5.1.1.2.	Economía Circular y uso sostenible de los recursos.....	19
5.1.1.3.	Protección de la biodiversidad .....	21
6.	INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL .....	23
6.1.	Política de la compañía .....	23
6.2.	Gestión y desempeño social .....	23
6.2.1.	Empleo .....	23
6.2.1.1.	Empleados por tipo de contrato.....	23
6.2.1.2.	Empleados por tipo de jornada .....	27
6.2.1.3.	Número de despidos a lo largo del ejercicio objeto del informe .....	30
6.2.1.4.	Remuneraciones medias .....	32
6.2.1.5.	Brecha salarial.....	34
6.2.1.6.	Remuneración de puestos de trabajo iguales o de media del Grupo .....	35
6.2.1.7.	Remuneración media de los consejeros y comité de dirección .....	35
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 .....	36
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 .....	36
6.2.3.	Salud y seguridad.....	36
6.2.4.	Relaciones sociales .....	37
6.2.5.	Formación.....	37
6.2.6.	Accesibilidad .....	38
6.2.7.	Igualdad .....	38
7.	INFORMACIÓN SOBRE EL RESPETO DE LOS DERECHOS HUMANOS.....	38
8.	INFORMACIÓN RELATIVA A LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO.....	39
8.1.	Política de la compañía.....	39
8.2.	Gestión de la lucha contra la corrupción y el soborno.....	39
9.	INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD.....	40
9.1.	Política del Grupo .....	40
9.2.	Gestión y desempeño del Grupo.....	40
9.2.1.	Compromisos del Grupo con el desarrollo sostenible.....	40
9.2.1.1.	Impacto de la actividad del Grupo en el empleo, el desarrollo local, las poblaciones locales y el territorio.....	40
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.....	45
9.2.2.	Subcontratación y proveedores.....	46
9.2.3.	Consumidores.....	47
9.2.3.1.	Medidas para la salud y seguridad de los consumidores .....	47
9.2.3.2.	Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas .....	48
10.	HECHOS POSTERIORES.....	49
11.	ÍNDICE DE CONTENIDOS DE LA LEY 11/2018, DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA Y DIVERSIDAD	49



## 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 2021, habiendo sido el mismo objeto de formulación por parte del Consejo Directo del Real Automóvil Club de España en su reunión celebrada el 31 de marzo de 2022.

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.

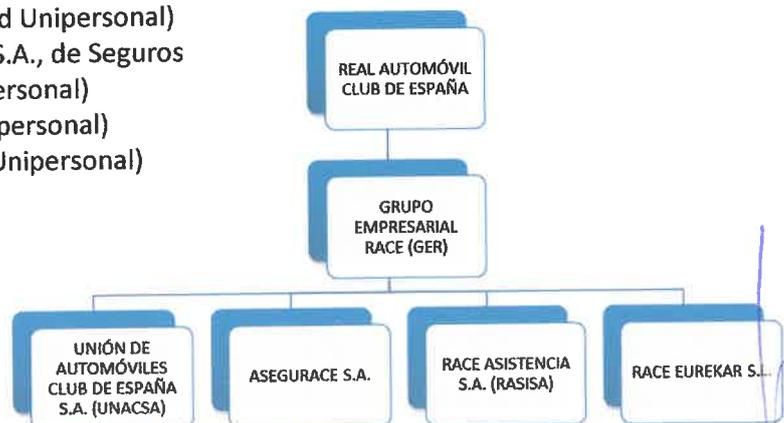
Los datos financieros y no financieros presentados en este informe son consolidados y se refieren a la actividad realizada por el Grupo RACE durante el ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021, desde la perspectiva del desempeño económico, medioambiental y social de Real Automóvil Club y 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)



## 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 2021, 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



- 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.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a vertical line that curves into a loop at the bottom, ending in a horizontal stroke.

➤ EMPLEADOS



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- 11 Grandes Premios de Fórmula 1, 16 de Motociclismo, 34 Campeonatos FIA Europeo de Camiones y 12 Rallies Comunidad de Madrid - RACE.

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.

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, eficiente y efectiva.

Como continuación a las mejoras ejecutadas previamente, en el ejercicio 2021 ha finalizado el reasfaltado del Paddock, se terminó 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.

Por otro lado, y también en la década de los 60, varios socios del RACE decidieron construir un espacio de ocio donde, además, pudieran practicar diferentes deportes. Así, en 1967, el entonces Príncipe Don Juan Carlos de Borbón inauguró el “Complejo Deportivo del RACE”, situado a las afueras de Madrid en un entorno incomparable con espectaculares vistas de la sierra madrileña.

Desde entonces, el “Complejo Deportivo del RACE” lleva creciendo tanto en instalaciones -campo de prácticas de golf, pistas de tenis, de pádel, campos de fútbol, centro de fitness, centro de fisioterapia, instalaciones hípicas, piscinas, restaurantes...- como en actividades -campeonatos de golf, tenis, pádel, hípica, escuelas deportivas, escuelas de verano, eventos de cualquier índole, etc. Unas instalaciones que, a cierre de 2021, disfrutaban 13.914 socios propietarios adultos, 1.738 socios juveniles y 3.193 socios infantiles.

Bajo la visión de 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, el “Complejo Deportivo del RACE” tiene la misión de 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.

Para el fomento del deporte, 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 que cuenta con 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, cuenta con 90 boxes, cinco cuartos guadarnés, caminador eléctrico, duchas de agua caliente y fría, bebederos automáticos, un círculo techado para dar cuerda y el Poni Club que cuenta con sus propias instalaciones.
- 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 de chapoteo.
- Un centro de fitness.
- Centro de Fisioterapia.
- Una zona Wellness Spa.

Además de éstas, cuenta con otro tipo de instalaciones de carácter social, restauración y servicios del Club como son:

- Chalet social.
- Chalet deportivo.
- Chalet y zona de esparcimiento infantil.
- Cafetería en zona pádel e hípica.

En septiembre de 2021 finalizaron las obras del nuevo edificio deportivo comenzadas en noviembre de 2019, consistentes en la reforma integral, rehabilitación y ampliación del llamado Chalet Deportivo del Club.

La actuación ha afectado a las tres plantas del edificio donde se han redistribuido los espacios aprovechando la luz, las vistas y la estructura existente para crear un conjunto más moderno y funcional, adaptado a las necesidades de los socios. Además, se han creado nuevos espacios como el gran centro de fitness y fisioterapia, una gran sala multiusos y se han generado nuevos espacios para el estudio y el ocio de los socios más jóvenes. Completan la instalación nuevos y espaciosos vestuarios, cafeterías, almacenes, despachos, sala de TV, cuarto de bicicletas y áreas de descanso tanto exteriores como interiores.

Como en el resto de las obras nuevas del “Complejo Deportivo del RACE” acometidas durante el “Plan Director RACE 2021”, se ha trabajado en la mejora de la eficiencia energética del edificio a través de soluciones de geotermia y aerotermia, con el objetivo de disminuir la huella de carbono del propio edificio.

### **3.1. Impacto COVID-19**

Con fecha 14 de marzo de 2020 el Gobierno decretó el estado de alarma a causa de la pandemia provocada por la COVID-19, lo cual desembocó, con carácter muy inmediato, en una ralentización generalizada, e inclusión paralización en determinados sectores, de la actividad económica en España y asimismo global.

A partir de entonces y ante tal situación, acogiéndose a las normas vigentes, el Grupo RACE hubo de aplicar diversos expedientes de regulación temporal de empleo (ERTEs) por causa de fuerza mayor y por causas organizativas y productivas para un total de 300 empleados del Grupo (376 empleados fue la cifra inicialmente prevista) con efectividad desde los días 14 de marzo de 2020 y 27 de marzo de

2020, respectivamente, y hasta el cierre del ejercicio 2020, habiendo resultado necesario prorrogar la aplicación de dichos ERTes durante el ejercicio 2021 para un total de hasta 50 empleados del Grupo.

Durante el pasado ejercicio 2020, año en el que comenzaron a inocularse las primeras vacunas contra la COVID-19, la incidencia de la pandemia en el Grupo RACE permaneció estable, sin apenas casos registrados, y manteniendo en todo momento las medidas de prevención en las oficinas centrales, en el “Circuito de Madrid Jarama-RACE” y en el “Complejo Deportivo del RACE”.

En este sentido, el comité médico mantuvo diariamente la reunión de seguimiento de posibles incidencias, así como la revisión permanente de los protocolos internos aprobados con la información recabada del Ministerio de Sanidad y de las autoridades sanitarias, de cara a proteger a los empleados y al negocio. Dichas medidas se fueron comunicando permanentemente a los empleados, a través del portal de comunicación interna y por email, hasta alcanzar un total de nueve comunicados, además de la publicación de las medidas, según se iban sucediendo, en las pantallas informativas de las oficinas centrales.

Por otra parte, durante el ejercicio 2021 el Grupo RACE ha continuado trabajando en las medidas y actuaciones que ya se adoptaron desde el ejercicio 2020 para la gestión y prevención del riesgo biológico y de los impactos derivados de la pandemia en las actividades del Grupo en sus centros de trabajo e instalaciones (suministro de material de protección y equipos especializados a empleados y a terceros, reubicación de espacios, disposición de divisores y protectores, establecimiento y control de aforos, campaña e información de sensibilización respecto de los riesgos y medidas adoptadas, etc.). En este sentido, aun cuando se prevé la continuidad del escenario de recuperación y de normalización de las actividades como consecuencia de la eficacia de las vacunas y los tratamientos médicos que se están aplicando, el Grupo RACE continúa realizando una supervisión constante de la evolución de la situación, con el fin de afrontar con éxito los eventuales impactos, tanto de salud laboral, operaciones, seguridad e impactos financieros.

#### **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 RACE<sup>1</sup> 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 sociales y relativas al personal: el principal riesgo es la retención de personal cualificado y especialistas, principalmente en las áreas comerciales y deportivas, tanto del “Complejo Deportivo del RACE” como del “Circuito de Madrid Jarama-RACE”.
- 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

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.

---

<sup>1</sup> 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.

En la actualidad, el Grupo RACE cuenta con proveedores que prestan su servicio con 185 coches taller y otros 124 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, 20 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 14 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”**

Uno de los pilares del Plan Director 2021 del “Complejo Deportivo del RACE” es el compromiso con la eficiencia energética, dentro de un modelo de gestión ambiental, en todas las nuevas actuaciones o reformas en las instalaciones que se han ejecutado desde el año 2012. Fruto de este plan es el esfuerzo de implantación de las soluciones necesarias para la optimización de los consumos de energía tras la realización de una auditoría energética integral llevada a cabo en septiembre de 2013 y que ha redundado en una mejora de la eficiencia energética.

Por otra parte, la realización de la actividad deportiva en un entorno natural genera la necesidad de crear una simbiosis eficiente y respetuosa entre el “Complejo Deportivo del RACE” y el medio ambiente que lo envuelve.

Bajo un enfoque preventivo y con el objetivo global de disminuir el impacto ambiental de sus actividades, el “Complejo Deportivo del RACE” ha seguido centrando sus acciones en la gestión integral de riesgos medioambientales, la atención al estrés hídrico, el fomento de la economía circular y la conservación de la biodiversidad. También cabe señalar 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”, tiene consecuencias preventivas y paliativas sobre posibles contingencias medioambientales en caso de incendio o inundación mediante la activación de los sistemas previstos para la extinción de un fuego en el primer caso, o medidas de rápida actuación de contención y/o eliminación de la fuga que origina la inundación en el segundo de ellos.

La valoración de las posibles contingencias de carácter medioambiental en las que pudiera incurrir el Club deportivo como consecuencia de un siniestro (incendio, vertidos, viento o tormentas eléctricas), se catalogan como de riesgo bajo o no significativo y 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 encuentran bajo la influencia de la huella sonora del Aeropuerto Adolfo Suárez - Madrid Barajas y la Autovía A1. 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 molestias e 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, lo que implica un nivel sonoro máximo de 90db (A) medidos en las zonas colindantes a la Urbanización Ciudadcampo. 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 90 db (A) es excluido de la pista hasta que sea modificado de forma que cumpla la normativa. Por otra parte, los “días no silenciosos” suponen el 10% de días del año, con un horario restringido de 8:30 a 22:00 horas.

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, desde 2020 está limitado 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 está reducido de 9:00 a 21:00h.

Durante los años 2018 y 2019, obediendo 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 generados, sin recibir ninguna objeción al respecto de las emisiones realizadas. Desde 2020, y a pesar de que el requerimiento expiró, se continúa trabajando en el control y registro de las emisiones sonoras, manteniendo puntualmente informado al Ayuntamiento mediante el envío de los informes sobre 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 ha continuado trabajando en la reducción del nivel de emisiones sonoras, procediendo a instalar 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.

En cuanto al “Complejo Deportivo del RACE”, y como elemento principal del Plan Director 2021 que lleva ejecutándose desde su presentación en 2012, la eficiencia energética es clave en todas y cada una de las nuevas actuaciones o reformas en las instalaciones que se han ejecutado. En este sentido, la modernización de las instalaciones y la puesta en marcha de otras nuevas hace que se implanten las soluciones necesarias para optimizar los consumos de energía.

A primeros del mes de enero de 2021, tuvo lugar en la Comunidad de Madrid una copiosa nevada, acompañada de fuertes vientos e intensas heladas por la acción del temporal denominado *Filomena* con grave afectación sobre varias infraestructuras, así como sobre la vegetación arbórea y arbustiva del Club. Tras el paso del temporal, la mencionada vegetación, sobre todo la arbórea y dentro de esta, principalmente los pinos y concretamente, el pino piñonero, se vieron gravemente afectados por este temporal sufriendo, en muchos casos, la rotura de grandes ramas, guías y fustes, y caída por descalces de otros.

Esta situación se convirtió en un grave riesgo para el desempeño de las actividades deportivas del "Complejo Deportivo del RACE", por lo que tuvo que cerrarse al público mientras se resolvían las situaciones de riesgo. Para poder reabrir al público con seguridad suficiente, durante las semanas posteriores a la tormenta se procedió a la eliminación de los árboles y ramas con mayores riesgos de caída, así como de la mayoría de los restos vegetales que cayeron por toda la propiedad. Además de los daños sobre la masa arbórea, el temporal hizo que colapsara la estructura de la carpa que albergaba el gimnasio provisional y una de las marquesinas del aparcamiento del Chalet Social. Una vez realizados los trabajos de subsanación de los daños producidos por *Filomena*, se procedió a la apertura paulatina del Club quedando de nuevo, completamente abiertas al público todas las instalaciones, incluido el campo de golf, el 29 de enero de 2021.

### **Nuevo edificio Chalet Deportivo**

En cuanto a las soluciones de eficiencia energética llevadas a cabo en el nuevo edificio deportivo caben destacar las dos líneas sobre las que se ha trabajado:

#### 1. Soluciones pasivas:

- a. Se ha mejorado el aislamiento térmico del edificio.
- b. Se han instalado puertas automáticas para reducir las pérdidas energéticas.
- c. Se ha colocado doble acristalamiento con cámara de argón y láminas de control solar.
- d. Se han colocado sistemas fijos de control solar para reducir la incidencia del sol durante el verano y permitirla durante el invierno.

#### 2. Soluciones activas:

- a. La producción de ACS (Agua Caliente Sanitaria), calor y frío para aire primario y calor para suelo radiante se realiza mediante geotermia.
- b. La producción de calor y frío para el aire secundario se realiza mediante aerotermia.
- c. Se ha implementado un sistema de gestión de la climatización que optimiza la captación de aire primario para el edificio, mediante la técnica denominada *free cooling*.
- d. Se han instalado variadores de velocidad en las bombas de los circuitos que lo permiten, ajustando el caudal a la demanda instantánea.
- e. Se han instalado sistemas de alumbrado compuestos por diferentes tipos de luminarias LED con control de presencia y horario.
- f. Se ha instalado un sistema de gestión de energía eléctrica para minorar y equilibrar el consumo en el edificio e instalaciones aledañas.

- g. La grifería de los lavabos incluye aireadores para caudales máximos de 6 litros/minuto y activación por fotocélula.
- h. El riego de las zonas ajardinadas del edificio se realiza mediante sistema gota a gota.

Respecto a la contaminación acústica, todos los equipos emisores de ruidos molestos se han colocado en dos ubicaciones: sótano y sobre cubierta. En el sótano, por los propios elementos constructivos quedan aislados del exterior y en la cubierta, se han instalado en el interior de un cerramiento acústico.

Dentro del edificio, se han instalado papeleras con segregación de residuos en papel, envases y fracción resto.

Por otra parte, se han instalado en el aparcamiento exclusivo de socios del Chalet Social, cuatro puntos de recarga semirápida para vehículos eléctricos con alta capacidad de carga. Este sistema, dotado de cuatro cargadores de última generación, es compatible con todas las marcas de vehículo eléctrico o híbrido enchufable, siendo especialmente útil para aquellos coches con capacidades de carga altas, ya que el punto de recarga suministra una potencia máxima de 22 kW. Además, en el aparcamiento del nuevo edificio deportivo se han instalado tres puntos de recarga para vehículos eléctricos o híbridos enchufables de cortesía de 3kW cada uno.

Asimismo, en los puntos de suministro eléctrico se dispone de baterías de condensadores con el fin de reducir o eliminar la energía reactiva producida en el interior de la instalación, tratando de mantener un factor de potencia lo más cercano posible a 1. Además, el "Complejo Deportivo del RACE" dispone de dos surtidores propios: uno de gasolina y otro de gasóleo de automoción. Con el fin de racionalizar el uso, se les ha dotado de un sistema de control de personal y de maquinaria que reposta.

En cuanto a los vehículos de flota, se dispone de 20 coches de golf eléctricos en régimen de alquiler para socios y vehículos de servicio para los trabajadores del club de gasolina y diésel.

#### **5.1.1.2. Economía Circular y uso sostenible de los recursos**

El consumo de agua es el aspecto ambiental más significativo de la actividad desarrollada debido a las grandes cantidades necesarias para el riego de las praderas y zonas verdes que conforman el "Complejo Deportivo del RACE". Si bien éste supone el principal consumo al respecto, también hay consumo derivado del resto de actividades (uso sanitario de personal y clientes, lavado de maquinaria, etc.).

Se dispone de cinco fuentes de suministro, el cauce de los ríos Guadalix y Jarama (fuentes principales) y 3 pozos de apoyo situados en el acuífero subyacente a la finca, siendo uno de ellos la fuente de abastecimiento del "Circuito de Madrid Jarama-RACE". 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" posee 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 y zonas verdes.

De igual forma, el agua utilizada tanto en los edificios como en el riego, y a través de los colectores de saneamiento y de las cunetas de drenajes, son conducidas hasta la estación depuradora de aguas residuales ubicada en la misma urbanización que el "Complejo Deportivo del RACE".

Tanto el bombeo como la distribución de agua se realiza con una gestión dirigida a la reducción del aporte de agua para el mantenimiento de la instalación, promoviendo inversiones encaminadas a una mejor utilización del recurso del agua.

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 2021 se redujo hasta los 2.850 m<sup>3</sup> frente a los 3.188 m<sup>3</sup> de 2020 y los 4.063 m<sup>3</sup> de 2019, cifra que refleja que ha seguido disminuyendo el consumo todavía por el efecto de la pandemia y por la utilización de fuentes de garrafas de agua embotellada en diversas zonas.

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 2021, la cantidad total de este tipo de residuos fue de 8,45 Tn, frente a las 30,30 Tn de 2020 y a las 9,86 Tn retiradas en 2019. Para los residuos considerados como peligrosos, durante el ejercicio 2021, al igual que en 2019, 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**" destacan: eliminación y retirada de aceite, filtros de aceite, trapos y absorbentes, anticongelante, plásticos, envases contaminados y baterías de plomo, todos ellos gestionados externamente mediante gestores certificados. Durante 2021 se contabilizaron un total de 1,21 Tn netas de este tipo de residuos, frente a las 0,77 Tn de 2020 y las 0,85 Tn de 2019.

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 2021 fue de un total de 6,02 Tn, frente a 10,1 Tn en 2020 y 16,1 Tn en 2019.

Por otra parte, el consumo de electricidad en **oficinas centrales** durante el año 2021 fue de 715,75 MWh (que representa unas emisiones de 172,50 tn/CO<sub>2</sub>eq), lo que supone un importante descenso frente a 2020 que fue de 780,15 MWh (que representa unas emisiones de 188,02 tn/CO<sub>2</sub>eq), y sobre 2019, en donde se alcanzaron 768,44 MWh (equivalente a unas emisiones de 185,2tn/CO<sub>2</sub>eq), debido en parte a que, durante el año 2021, ya se tomaron algunas medidas de eficiencia energética en las oficinas, como la optimización de los equipos de AACC y el comienzo del 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	2019 MWh	2020 MWh	2021 MWh
Electricidad	988,69	920,83	942,76
Gasóleo	971,07	187,53	332,88
<b>TOTAL</b>	<b>1.959,76</b>	<b>1.108,37</b>	<b>1.275,64</b>

Por lo tanto, las emisiones de gases de efecto invernadero correspondientes a 2021 para el “Circuito de Madrid Jarama-RACE” equivalen a un total de:

Emisiones <sup>2</sup>	tCO <sub>2</sub> eq 2019	tCO <sub>2</sub> eq 2020	tCO <sub>2</sub> eq 2021
Scope 1	249,33	90,44	164,97
Scope 2	238,27	221,92	227,20
<b>TOTAL</b>	<b>487,60</b>	<b>312,36</b>	<b>392,17</b>

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	2019 MWh	2020 MWh	2021 MWh
Pellet	429,91	200,00	418,57
Electricidad	3.160,57	2.196,35	2.701,58
GLP	35,58	23,24	95,63
Gasóleo C	1.040,88	736,06	839,63
Gasóleo Automoción	367,18	431,38	450,27
<b>TOTAL</b>	<b>5.061,18</b>	<b>3.524,46</b>	<b>4.505,68</b>

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 <sup>3</sup>	tCO <sub>2</sub> eq 2019	tCO <sub>2</sub> eq 2020	tCO <sub>2</sub> eq 2021
Scope 1	375,88	307,78	358,08
Scope 2	761,70	529,32	651,08
<b>TOTAL</b>	<b>1.146,69</b>	<b>822,02</b>	<b>1009,16</b>

### 5.1.1.3. Protección de la biodiversidad

<sup>2</sup> 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 OCCC 2019, OCCC 2020 y OCCC 2021, para los ejercicios 2019, 2020 y 2021 respectivamente.

<sup>3</sup> 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).

El entorno natural en el que se ubica el “Complejo Deportivo del RACE” hace que permanentemente se estén buscando las mejores soluciones de mantenimiento y conservación de las instalaciones protegiendo el medioambiente y cumpliendo escrupulosamente con las políticas de protección que se requieren.

En este sentido, el campo de golf del RACE es pionero en la no utilización de productos fitosanitarios no autorizados 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 utilizar 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.

La mayor preocupación durante todo el año es, sin duda, el estado de los greens del campo de golf. Desde que adoptamos la prohibición de uso de fitosanitarios, nuestro principal objetivo es tener una planta más sana que resista mejor los daños causados por las enfermedades y los insectos, y que tenga una mayor capacidad de recuperación y cicatrización de los tejidos dañados.

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

Nuestro principal objetivo sigue siendo reducir al máximo los daños causados por la enfermedad “Dollar spot” intentando no sufrir daños de otras enfermedades que hasta ahora no han causado problemas en el estado de los greens. Para reducir los daños causados por esta enfermedad, realizamos 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 de los céspedes. Por eso, otro producto que hemos utilizado con mayor frecuencia que en años anteriores es el silicio para secar y endurecer la hoja del césped evitando el desarrollo del hongo y dificultando la penetración.

En cuanto a la conservación del patrimonio forestal, cabe destacar las labores de poda que se llevan a cabo en las épocas propicias de limpieza y clareos de las zonas verdes.

Tras las actuaciones de rehabilitación y mejora de las instalaciones, también se procede a compensar el arbolado que se ve afectado plantando especies autóctonas como las retiradas: madroño (*arbutus unedo*), abedul (*betula pendula*), cerezo (*prunus avium*), roble albar (*quercus petraea*), roble (*quercus robur*) y alcornoque (*quercus suber*).

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 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. Los tratamientos de endoterapia consisten en inyectar un insecticida en el pino a través de unos orificios que se realizan en un tronco. Los tratamientos han probado tener una elevada tasa de éxito ante la falta de nidos en los pinos 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 los pinos de 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 ilexssp 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 llamado ‘Arborjet’. En 2021 se han tratado 54 encinas.

## 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 2021 en España, lugar en el que el Grupo RACE lleva a cabo sus actividades, ascendía a 742, frente a los 774 empleados al cierre del ejercicio 2020 y frente a los 846 empleados al término del ejercicio 2019. De estos, 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:

	31/12/19 Hombres	31/12/19 Mujeres	31/12/20 Hombres	31/12/20 Mujeres	31/12/21 Hombres	31/12/21 Mujeres
Nº de empleados con contrato indefinido	288	419	296	428	276	393
Nº de empleados con contrato temporal	59	80	26	24	31	42
	<b>347</b>	<b>499</b>	<b>322</b>	<b>452</b>	<b>307</b>	<b>435</b>

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

	2020 Hombres	2020 Mujeres	2020 Total	2021 Hombres	2021 Mujeres	2021 Total
Nº de empleados con contrato indefinido	102	178	<b>280</b>	8	40	<b>48</b>
Nº de empleados con contrato temporal	9	11	<b>20</b>	-	2	<b>2</b>
	<b>111</b>	<b>189</b>	<b>300</b>	<b>8</b>	<b>42</b>	<b>50</b>

Por grupos de edad:

*Al 31 de diciembre de 2019*

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	107	411	189	<b>707</b>
Nº de empleados con contrato temporal	58	57	24	<b>139</b>
	<b>165</b>	<b>468</b>	<b>213</b>	<b>846</b>

*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	<b>724</b>
Nº de empleados con contrato temporal	17	26	7	<b>50</b>
	<b>101</b>	<b>467</b>	<b>206</b>	<b>774</b>

*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	<b>669</b>
Nº de empleados con contrato temporal	37	27	9	<b>73</b>
	<b>101</b>	<b>467</b>	<b>206</b>	<b>742</b>

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	<b>280</b>
Nº de empleados con contrato temporal	2	15	3	<b>20</b>
	<b>31</b>	<b>174</b>	<b>95</b>	<b>300</b>

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	<b>48</b>
Nº de empleados con contrato temporal	1	-	1	<b>2</b>
	<b>5</b>	<b>26</b>	<b>19</b>	<b>50</b>

Por categoría profesional:

*Al 31 de diciembre de 2019*

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con contrato indefinido	9	19	103	148	428	<b>707</b>
Nº de empleados con contrato temporal	-	-	5	24	110	<b>139</b>
	<b>9</b>	<b>19</b>	<b>108</b>	<b>172</b>	<b>538</b>	<b>846</b>

*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	<b>724</b>
Nº de empleados con contrato temporal	-	-	-	16	34	<b>50</b>
	<b>9</b>	<b>21</b>	<b>103</b>	<b>185</b>	<b>456</b>	<b>774</b>

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	<b>471</b>
Nº de empleados con contrato temporal	-	2	8	26	235	<b>271</b>
	<b>8</b>	<b>18</b>	<b>100</b>	<b>167</b>	<b>449</b>	<b>742</b>

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	<b>280</b>
Nº de empleados con contrato temporal	-	-	-	11	9	<b>20</b>
	-	<b>2</b>	<b>26</b>	<b>93</b>	<b>179</b>	<b>300</b>

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	<b>48</b>
Nº de empleados con contrato temporal	-	-	-	1	1	<b>2</b>
	-	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>50</b>

### 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 2019*

	Hombres	Mujeres	Total
Nº de empleados con jornada completa	267	322	589
Nº de empleados con jornada parcial	80	177	257
	<b>347</b>	<b>499</b>	<b>846</b>

*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
	<b>322</b>	<b>452</b>	<b>774</b>

*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
	<b>307</b>	<b>435</b>	<b>742</b>

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
	<b>111</b>	<b>189</b>	<b>300</b>

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
	<b>8</b>	<b>42</b>	<b>50</b>

Por grupos de edad:

*Al 31 de diciembre de 2019*

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50	Total
Nº de empleados con jornada completa	85	333	171	<b>589</b>
Nº de empleados con jornada parcial	80	135	42	<b>257</b>
	<b>165</b>	<b>468</b>	<b>213</b>	<b>846</b>

*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	<b>487</b>
Nº de empleados con jornada parcial	48	195	44	<b>287</b>
	<b>101</b>	<b>467</b>	<b>206</b>	<b>774</b>

*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	<b>471</b>
Nº de empleados con jornada parcial	41	177	53	<b>271</b>
	<b>103</b>	<b>417</b>	<b>222</b>	<b>742</b>

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
	<b>31</b>	<b>174</b>	<b>95</b>	<b>300</b>

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
	<b>5</b>	<b>26</b>	<b>19</b>	<b>50</b>

Por categoría profesional:

*Al 31 de diciembre de 2019*

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores	Total
Nº de empleados con jornada completa	9	19	107	168	286	589
Nº de empleados con jornada parcial	-	-	1	4	252	257
	<b>9</b>	<b>19</b>	<b>108</b>	<b>172</b>	<b>538</b>	<b>846</b>

*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
	<b>9</b>	<b>21</b>	<b>103</b>	<b>185</b>	<b>456</b>	<b>774</b>

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

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 el ejercicio 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

### 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 2019*

	Hombres	Mujeres
Nº de despidos	1	6
Tasa de rotación forzosa <sup>4</sup>	0,12%	0,71%

*Ejercicio 2020*

	Hombres	Mujeres
Nº de despidos	3	4
Tasa de rotación forzosa <sup>4</sup>	0,44%	0,59%

*Ejercicio 2021*

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

Por grupos de edad:

*Ejercicio 2019*

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Nº de despidos	2	4	1
Tasa de rotación forzosa <sup>4</sup>	0,24%	0,47%	0,12%

*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 <sup>4</sup>	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 <sup>4</sup>	-	1,08%	0,54%

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

Por categoría profesional:

*Ejercicio 2019*

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Nº de despidos	-	1	-	3	3
Tasa de rotación forzosa <sup>4</sup>	-	0,12%	-	0,35%	0,35%

*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 <sup>4</sup>	-	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 <sup>4</sup>	-	-	0,13%	0,81%	0,67%

**6.2.1.4. Remuneraciones medias**

En este apartado se reflejan las remuneraciones medias<sup>5</sup> de los empleados del Grupo RACE, teniendo en cuenta el salario fijo, el variable y todas aquellas remuneraciones percibidas durante los ejercicios 2021, 2020 y 2019. Como se puede observar, durante el ejercicio 2021 se ha producido un incremento respecto al ejercicio 2020, principalmente, como consecuencia de la reducción que en el salario medio medido para el ejercicio 2020, tuvo el impacto de los ERTes aplicados por el Grupo RACE (circunstancia esta que explica, básicamente y por los mismos motivos, la reducción que se experimentó en el ejercicio 2020 respecto al ejercicio precedente, 2019).

<sup>5</sup> La remuneración media de los empleados del Grupo RACE durante los ejercicios 2021, 2020, 2019 se ha calculado a partir del número de empleados del Grupo que al 31 de diciembre de cada uno de dichos ejercicios se encontraban vinculados al mismo mediante contratos a jornada completa, ponderando en cada caso su retribución anual (incluyendo todos los conceptos fijos y variables), por su jornada anual efectiva en cada período.

Por sexo:

*Ejercicio 2019*

	Hombres	Mujeres
Remuneración media	17,01€/h	13,42€/h

*Ejercicio 2020*

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

*Ejercicio 2021*

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

Por grupos de edad:

*Ejercicio 2019*

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Remuneración media	11,83€/h	14,60€/h	17,23€/h

*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

Por categoría profesional:

*Ejercicio 2019*

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Remuneración media	57,60€/h	40,64€/h	19,84€/h	13,13€/h	12,26€/h

*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

#### 6.2.1.5. Brecha salarial

La cuantificación de la brecha salarial en el Grupo RACE durante los ejercicios 2021, 2020 y 2019 por categorías es la siguiente:

*Ejercicio 2019*

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Brecha salarial	-22,48%	10,81%	12,47%	14,33%	5,03%

*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%

#### 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 2019

	Salario inicial	Sal. mín. local	Ratio (Ini/loc)
España	12.600,00€	12.600,00€	1,00

##### Ejercicio 2020

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

##### Ejercicio 2021

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

#### 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 2021 en concepto de dietas por un importe total conjunto de 423 miles de euros (323 miles de euros en el ejercicio 2020).

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 2021 ha ascendido a 331 miles de euros (329 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 2021, el número total de horas de absentismo ha sido estimado en 74.896, lo que supone un 5,98% respecto al total de horas trabajadas, frente a las 85.261 de 2020 (6,30%) y a las 67.619 de 2019 (5,04%).

### **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 2021, 8 hombres y 15 mujeres se han acogido al permiso parental, mientras que en 2020 fueron 8 hombres y 17 mujeres, y 7 hombres y 15 mujeres en 2019.

### **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 2021, han tenido lugar 14 accidentes laborales (8 hombres y 6 mujeres) frente a los 8 accidentes de 2020 (4 hombres y 4 mujeres) y a los 15 de 2019 (8 hombres y 7 mujeres), sin haber sido ninguno de ellos de carácter mortal, considerándose todos de gravedad leve. Asimismo, durante los ejercicios 2021, 2020 y 2019 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 742 empleados del Grupo en 2021, un 92% de los mismos (un 90% en 2020 y un 92% en 2019) 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 2021 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 2021 se destinaron 10.904 horas, frente a las 10.525 horas de 2020 y a las 19.231 horas de 2019, 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 2021, los directivos recibieron un total de 102 horas de formación, los managers 398 horas, los gerentes 566 horas, los ejecutivos 1.134 horas, los técnicos 4.414 horas y el resto de las categorías, 4.290 horas, sumando en total todas ellas 12.925 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.

Por otra parte, el Código de Conducta 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 2021, el Real Automóvil Club de España ha realizado aportaciones en concepto de donación a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro por importe de 288.000 euros, cifra algo superior a la de 2020, que alcanzó los 210.000 euros, y a la del año anterior, que fue de 221.000 euros.

## 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

En el año 2016 se instauró el programa de becas deportivas no profesionales en el **“Complejo Deportivo del RACE”** cuyo fin es fomentar la práctica deportiva continuada de los socios que participan en las diferentes escuelas y equipos de competición del club. Estas becas se conceden a jóvenes de entre 11 y 17 años. Se ofrecen 3 tipos de becas, cada una con una dotación económica diferente: sociales, de competición y alto rendimiento. En 2021 se entregaron becas por un importe de 33.700€, frente a los 39.300€ del año anterior.

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 10 años, han contado con la colaboración de muchos de estos comisarios, cronometradores, o comisarios técnicos.

- \* Debido a la pandemia del COVID-19, las ediciones 2020 y 2021 de las tradicionales citas “24 horas de Ford”, y el evento “Cars for Smiles”, tuvieron que ser suspendidas. No resultó así con la carrera solidaria Jarama - María de Villota que, por segunda edición y bajo un escrupuloso Protocolo Sanitario, se pudo celebrar con gran éxito de participación y contribución a 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.

##### ***Formación:***

Con este objetivo, el de promover la capacitación de profesionales mediante estudios, seminarios y cursos de posgrado, CIFAL Madrid RACE ha impulsado acciones en línea con las propuestas marcadas por Naciones Unidas en relación con el COVID-19, 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

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. Este programa de formación online, del que han disfrutado 7.791 personas en 2021, cuenta con 17 módulos de aprendizaje con evaluación, vídeos y gráficos, y 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/>).

De forma adicional, 19 alumnos han disfrutado en 2021 de las Master Classes que se ofrecen gratuitamente en el Campus Virtual de CIFAL Madrid RACE, en los que se aborda la Seguridad Vial en la Empresa, el papel de las asociaciones de víctimas y la Seguridad en el Automóvil (<https://www.cifalmadrid.org/formacion/clases-magistrales/>).

Por último, cabe destacar el desarrollo, en colaboración con UNITAR y el apoyo de JOIE, de dos micro cursos disponibles en la plataforma Edapp para dispositivos móviles, con contenidos sobre seguridad infantil y sobre embarazadas, incluyendo materiales multimedia.

## **DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD VIAL DEL RACE**

### ***Acciones con Partners:***

#### ***Goodyear. Premios Nacionales de Cortometrajes de Educación Vial***

El 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 que trabajen por la educación de los menores en toda España, y tiene como objetivo fomentar la educación vial para mejorar la seguridad de los niños y niñas en el tráfico, y conseguir futuros adultos más comprometidos con la seguridad vial.

Esta iniciativa desarrollada por el 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 la Fundación CNAE.

El concurso celebró en 2021 su novena edición, teniéndose que adaptar al igual que el año anterior a la situación que provocó el COVID-19 en los colegios. Con respecto al año anterior se registró un importante aumento de la participación, pasando de los 47 cortometrajes presentados en 2020 a 145 aprobados en 2021, con 891 niños y niñas que han participado en los premios elaborando vídeos de educación vial, representando a 65 centros educativos participantes de 21 provincias, que han generado 162.711 votaciones de la comunidad escolar en la web.

#### ***ANFABRA. Nota de prensa sobre desplazamientos en verano***

Con motivo de la operación salida en los meses de verano, el RACE y ANFABRA lanzaron una campaña de concienciación hacia todos los conductores para mejorar la seguridad en los desplazamientos veraniegos.

A través de un estudio estadístico se mostró al público hasta qué punto la pandemia frenó la movilidad de los conductores, preguntando acerca de cuántos kilómetros realizaron en 2019 y 2020, con el fin de comparar el impacto de la pandemia en la movilidad. El resultado fue que antes del COVID-19, un 65% de los conductores se ponían al volante más de 10.000 kilómetros al año, mientras que en 2020 apenas el 32% alcanzaron esa cifra.

#### ***ROYAL CANIN. Estudio sobre animales de compañía y Seguridad Vial***

En verano, el RACE y Royal Canin, con el apoyo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) y de la DGT, lanzaron un informe sobre seguridad en el transporte de animales de compañía. Paralelamente se realizó un mapa de atropellos de perros y gatos en España en el que se recogieron todos los accidentes registrados en los últimos tres años.

Esta iniciativa destacó la necesidad de utilizar sistemas de retención adecuados para animales, de controlar la temperatura del habitáculo y de vigilar al animal durante las paradas, con el fin de garantizar el bienestar de la mascota durante los desplazamientos.

Dentro de esta acción se han realizado diferentes actividades de comunicación en redes sociales y realización de video y material divulgativo.

### ***Informes internacionales:***

Dentro de las iniciativas internacionales en las que participa el Grupo se incluye la cooperación técnica en el desarrollo de informes en seguridad vial. Así, en 2021, el RACE participó en los siguientes informes, liderados en su gran parte por el ADAC alemán. Entre ellos:

- Airbag en moto
- Informes (2) sobre sistemas de retención infantiles

Estos informes se complementan con encuestas nacionales y el estudio de la siniestralidad en España, para analizar la situación y la propuesta de soluciones basados en las conclusiones del estudio internacional.

### ***Análisis y estudios sobre infraestructuras:***

En 2021 se han desarrollado diferentes estudios de seguridad vial sobre la infraestructura. El objetivo ha sido ofrecer propuestas para mejorar la seguridad de los usuarios en estos entornos:

#### ***Análisis de la seguridad vial y proceso de denuncias en el entorno escolar de la Avenida de Unión Europa. Ayto del Valle de Eñés***

- ✓ Analizar la señalización actual y evaluar su idoneidad para llevar a cabo la correcta reducción de la velocidad en la zona.
- ✓ Análisis y evaluación del proceso de denuncias realizadas tras la campaña de control de velocidad a través de un radar móvil con el fin de conocer si el proceso y forma de las denuncias se ha realizado de manera correcta.

#### ***Estudio de acceso a las instalaciones de INDITEX en Tordera***

- ✓ Viabilidad de giro en la salida del polígono, para vehículos pesados en la nueva ordenación del viario.
- ✓ Análisis de los flujos de tráfico en horas punta con las nuevas condiciones de tráfico.
- ✓ Y evaluación de seguridad vial para el nuevo planteamiento del aparcamiento existente entre el edificio de Uterqüe y Bershka.

#### ***Caminos Escolares Seguros de Tres Cantos y Guadalix de la Sierra***

- ✓ 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).
- ✓ Partiendo de los datos de movilidad de las entidades municipales, opiniones de los usuarios y los trabajos de campo necesarios.
- ✓ Aplicando 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.

### Plan de Movilidad evento Solheim Cup

- ✓ Estudio sobre tráfico y accesibilidad a Finca Cortesin en el término municipal de Casares (Málaga) donde se llevará a cabo la Solheim Cup en 2023.
- ✓ Creación de la matriz de movilidad de los futuros visitantes al evento.
- ✓ Análisis de la capacidad de las infraestructuras y los enlaces existentes.
- ✓ Análisis y propuesta de gestión de los modos de transporte.
- ✓ Estudio de las zonas de parada de los vehículos.
- ✓ Creación del Plan de movilidad del evento.

### **Planes de Movilidad y Seguridad Vial:**

Una herramienta fundamental para la gestión de la movilidad en el entorno laboral son los Planes de Movilidad y Seguridad Vial de las empresas. En este sentido en 2021 se han colaborado con entidades de prestigio como el grupo Santalucía o EDP en las implantaciones de este tipo de planes en sus centros de trabajo.

### **Acción "Juntos, el camino más seguro":**

Acción desarrollada a lo largo del Camino de Santiago y realizando paradas en Santiago de Compostela, Sarria, Astorga, León, Burgos y Logroño. A través de una unidad móvil se han realizado actividades enfocadas principalmente para colectivos de personas mayores, escolares y peregrinos. En esta entidad han colaborado Santalucía, Hyundai y DGT, además de otras entidades relacionadas con el Camino de Santiago.

### **ÁREA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL RACE**

#### **Formación:**

Dentro del área contamos con un Departamento de Formación que es el encargado de gestionar las formaciones para las organizaciones tanto privadas como públicas. Existen distintos tipos de formación, en función de las necesidades del cliente y que pueden dividirse en formaciones presenciales (cursos de conducción, jornadas con simuladores, jornadas concienciación y/o sensibilización, inspecciones de vehículos, talleres alcohol y/o drogas, etc.) o a distancia (webinars seguridad vial, normativa, curso online de seguridad vial y conducción eficiente, etc.).

En este sentido, durante el pasado ejercicio 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:**

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, tenis y fútbol, o con la asociación Apadis a través de la impartición de clases semanales de golf a niños con discapacidad intelectual.

Igualmente, el RACE ha organizado durante 2021 tres torneos con asociaciones benéficas en las diferentes disciplinas deportivas siendo estas: Fundación Síndrome de Down Madrid, Cáritas, Fundación para la Investigación Médica Aplicada.

Además, a finales de año 2021, el “Complejo Deportivo del RACE” se sumó, de nuevo, a la Operación Kilo online organizada por la Fundación Banco de Alimentos de Madrid donde los socios colaboraron con 824€ (equivalentes a 741,6 kilos) que se destinaron a la compra de alimentos.

El RACE organiza, además de las actividades estrictamente deportivas, otras de carácter sociocultural como el Ciclo de Conciertos Pedagógicos enfocados a acercar la música y el teatro al público infantil y familiar, el Ciclo de Conferencias Culturales, la Escuela de Coro y el acuerdo con el Casino de Madrid, a través del cual nuestros socios pueden disfrutar de sus instalaciones y actividades. La celebración de estas actividades se ha visto limitada por las medidas impuestas para la prevención de la propagación del coronavirus.

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.

Asimismo, también existe una relación estrecha con REAC (Red de Empresas de Auxilio en Carretera), agrupación que da soporte de riesgos laborales específicamente referidos a la actividad de auxilio en carretera a sus propios socios.

#### **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-. Además, se promueve la recogida de leche -más de 2.000 litros en la última edición- para donar al Cottolengo del Padre Alegre, en Algete.

En la edición 2021, y gracias a la reducción de las restricciones provocadas por la pandemia del COVID-19, se recuperaron las carreras destinadas al público infantil, así como la posibilidad, para los adultos, de poder 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 cinco 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 fijó el 26 y 27 de abril para celebrar, en Sevilla, dicho evento que, bajo la presidencia de honor de S.M. el Rey congregará 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 permita 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.

El alcance formativo de la "Escuela RACE de Conducción" no queda circunscrito únicamente a los cursos de conducción, sino que son constantes las apariciones en televisiones, radios y medios digitales, donde los instructores del RACE dan respuesta a cuestiones tales como la conducción sobre nieve, el uso de cadenas o los consejos sobre un correcto mantenimiento del vehículo.

En 2021, el campo de golf renovó el certificado de calidad ISO 9001 concedido por AENOR en 2019. La concesión de este certificado, según este organismo, evidencia la conformidad de su Sistema de Gestión de la calidad con la norma UNE-EN ISO 9001:2015 para la gestión del campo de golf y el control del juego dentro del "Complejo Deportivo del RACE". La Dirección del "Complejo Deportivo del RACE", en el ámbito de la actividad deportiva del campo de golf, se compromete a proporcionar a sus socios una gestión de calidad de los servicios relacionados con el campo de golf y actividad deportiva. Para ello, la organización del "Complejo Deportivo del RACE", en lo relativo a su campo de golf y al desarrollo de sus actividades deportivas, se orientará al cumplimiento de las necesidades y expectativas de sus socios y otros grupos de interés para lograr su satisfacción.

El eje principal para lograr su satisfacción se compone de:

- Escucha de las necesidades y apreciaciones de los socios y otros grupos de interés.
- Cumplimiento de los requisitos legales aplicables.
- Gestión y mantenimiento del campo que asegure las mejores condiciones de juego posible.
- Promoción de campeonatos.
- Accesibilidad del sistema de reserva.
- Custodia de las pertenencias y material de los socios.
- Sistema de control de juego y jugadores.
- Servicios adicionales para los socios como son la escuela, la tienda, el campo de prácticas, video análisis o las zonas de putting green y approach.
- 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 Dirección asegura el establecimiento de objetivos que se traducen en acciones concretas orientadas a la satisfacción de sus socios. Finalmente, la organización comunica esta política a su personal, socios y colaboradores para fomentar la cooperación y lograr dichos objetivos.

### **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**" o mediante las hojas que se facilitan en los puestos de atención al socio que hay en el Club. Dichos formularios recogen el número de socio, forma de contacto para la respuesta y el motivo de la reclamación. Todas ellas llegan a la Dirección del "Complejo Deportivo del RACE" quién las clasifica y las presenta a la Comisión del "Complejo Deportivo del RACE" donde se estudian los motivos de las quejas y se preparan las respuestas al socio. En 2021 se gestionaron 126 reclamaciones de socios a través de dicho buzón (83 reclamaciones en 2020).

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 2021, el Departamento de Atención al Cliente del Grupo RACE tramitó 7.867 reclamaciones, cifra algo superior a la de 2020 (6.511 reclamaciones) y a la de 2019 (6.300 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 2021 fueron admitidas a trámite. El resultado de estas quejas y reclamaciones tramitadas ha sido en un 64,28% favorables para el Grupo RACE y en un 35,72% favorables para el reclamante.

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
<b>Modelo de Negocio</b>		
Descripción del modelo de negocio del grupo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Descripción del modelo de negocio.</li> <li>- Presencia geográfica.</li> <li>- Objetivos y estrategias.</li> <li>- Principales factores y tendencias que afectan a la evolución futura.</li> </ul>	GRI 102-2, GRI 102-4, GRI 102-6, GRI 102-7, GRI 102-15
Principales riesgos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Principales riesgos e impactos derivados de las actividades del grupo, así como la gestión de los mismos.</li> </ul>	GRI 102-15
<b>Información sobre cuestiones medioambientales</b>		
Políticas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enfoque de gestión.</li> </ul>	GRI103-2, GRI 103-3
General	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Efectos de la actividad de la empresa en el medioambiente, la salud y la seguridad.</li> </ul>	GRI 102-15
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Procedimientos de evaluación o certificación ambiental.</li> </ul>	GRI 102-11, GRI 102-29
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales.</li> </ul>	GRI 102-29
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aplicación del principio de precaución.</li> </ul>	GRI 102-11
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Provisiones y garantías para riesgos ambientales.</li> </ul>	GRI 307-1
Contaminación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medidas para prevenir la contaminación.</li> </ul>	GRI 103-2
Economía Circular y prevención y gestión de residuos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medidas de prevención y gestión de residuos.</li> </ul>	GRI 103-2, GRI 301-1, GRI 306-2
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consumo de agua.</li> </ul>	GRI 303-1, GRI 303-3

Contenidos de la Ley 11/2018, de Información No Financiera y Diversidad		Estándar utilizado	Referencia al Informe
Uso sostenible de los recursos	- Consumo de materias primas.	GRI 103-2, GRI 301-1	Capítulo 5.2.2
	- Consumo, directo e indirecto de energía. - Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética. - Uso de energías renovables.	GRI 103-2, GRI 302-1	Capítulo 5.2.2
Cambio Climático	- Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).	GRI 305-1, GRI 305-2	Capítulo 5.2.2
	- Medidas para adaptarse al Cambio Climático.	GRI 102-15, GRI 103-2	Capítulo 5.2.1
	- Objetivos de reducción de emisiones GEI.	GRI 103-2	Capítulo 5.2.1
Protección de la biodiversidad	- Medidas para preservar o restaurar la biodiversidad.	GRI 103-2	Capítulo 5.2.3
	- Impactos causados por la actividad.	GRI 304-1	Capítulo 5.2.3
<b>Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal</b>			
Políticas	- Enfoque de gestión.	GRI 102-35, GRI 103-2	Capítulo 6.1
Empleo	- Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional.	GRI 102-7, GRI 102-8, GRI 401-1, GRI 405-1	Capítulo 6.2.1.1 y Capítulo 6.2.1.2
	- Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo.		Capítulo 6.2.1.1
	- 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
	- Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional.		Capítulo 6.2.1.3
	- Remuneraciones medias por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor <sup>6</sup> .		Capítulo 6.2.1.4
	- Brecha Salarial <sup>9</sup> .	GRI 102-36, GRI 202-1, GRI 405-2	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 7 empleados en plantilla con discapacidad (10 en al 31 de diciembre de 2020).
Organización del trabajo	- Organización del tiempo de trabajo.	GRI 102-8, GRI 103-2	Capítulo 6.2.2.1
	- Número de horas de absentismo.	GRI 403-9	Capítulo 6.2.2.2
	- Medidas para facilitar la conciliación.	GRI 103-2	Capítulo 6.2.2.3
Salud y seguridad	- Condiciones de salud y seguridad en el trabajo.	GRI 103-2, GRI 401-3	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 102-43	Capítulo 6.2.4
	- Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo.	GRI 102-41	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 103-2	Capítulo 6.2.5
	- Horas de formación por categoría profesional <sup>7</sup> .	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 103-2	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.		

<sup>6</sup> 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.

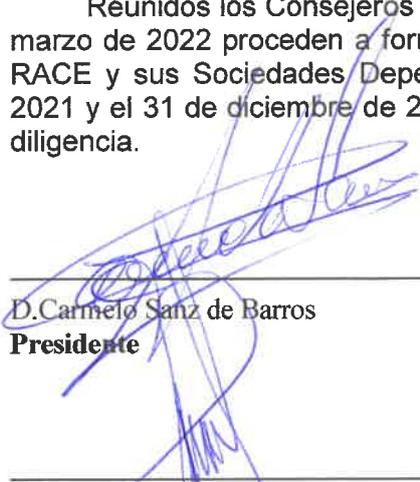
<sup>7</sup> El desglose de formación por categoría profesional no estaba disponible para el ejercicio 2018, si bien está disponible para 2019 y 2020.

Contenidos de la Ley 11/2018, de Información No Financiera y Diversidad		Estándar utilizado	Referencia al Informe
<b>Información sobre el respeto de los derechos humanos</b>			
Políticas	- Enfoque de gestión.	GRI 103-2	Capítulo 7
Derechos Humanos	- Aplicación de procedimientos de debida diligencia.	GRI 103-2, GRI 102-17	Capítulo 7
	- Medidas de prevención y gestión de los posibles abusos cometidos.		Durante los ejercicios 2021, 2020 y 2019 no se han recibido demandas en materia de acoso laboral ni de vulneración de los derechos humanos.
	- Denuncias por casos de vulneraciones de derechos humanos.		Capítulo 7
	- Promoción y cumplimiento de las disposiciones de la OIT.		
<b>Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno</b>			
Políticas	- Enfoque de gestión.	GRI 103-2, GRI 205-2	Capítulo 8.1
Corrupción y soborno	- Medidas para prevenir la corrupción y el soborno.	GRI 103-2, GRI 205-2	Capítulo 8.2
	- Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales.	GRI 103-2, GRI 203-2	Capítulo 8.2
	- Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.		
<b>Información sobre la sociedad</b>			
Políticas	- Enfoque de gestión.	GRI 103-2	Capítulo 9.1
Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible	- Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local.	GRI 203-1	Capítulo 9.2.1.1
	- Impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y el territorio.		
	- Canal de diálogo con los actores de las comunidades locales.	GRI 102-43, GRI 413-1	Capítulo 9.2.1.2
	- Acciones de asociación o patrocinio.	GRI 102-13, GRI 203-1	Capítulo 9.2.1.3
Subcontratación y proveedores	- Inclusión de cuestiones ASG en la política de compras.	GRI 103-3	Capítulo 9.2.2
	- Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental.		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 103-2	Capítulo 9.2.3.1
	- Sistema de gestión de reclamaciones y quejas recibidas.	GRI 102-17, GRI 103-2	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 2021, en su totalidad en España, ha ascendido a 10.438 miles de euros (10.438 y 4.165 miles de euros en los ejercicios 2020 y 2019, respectivamente).
	- Impuestos sobre beneficios pagados.		El importe de los impuestos sobre beneficios pagados por el Grupo RACE en el ejercicio 2021, en su totalidad en España, ha ascendido 529 miles de euros (3.710 y 1.015 miles de euros en los ejercicios 2020 y 2019, 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 2021 ha ascendido a un total de 227 miles de euros (323 y 24 miles de euros en los ejercicios 2020 y 2019, respectivamente).



## FORMULACIÓN DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

Reunidos los Consejeros del **REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA** con fecha 31 de marzo de 2022 proceden a formular el estado de información no financiera consolidado del RACE y sus Sociedades Dependientes del ejercicio comprendido entre el 1 de enero de 2021 y el 31 de diciembre de 2021, constituido por el documento anexo que precede a esta diligencia.



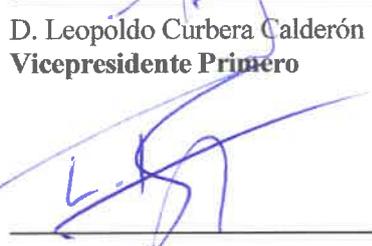
---

D. Carmelo Sanz de Barros  
**Presidente**



---

D. Jesús Bernabé Barquín  
**Secretario Consejero**



---

D. Leopoldo Curbera Calderón  
**Vicepresidente Primero**



---

D. Andrés Celaya Barturen  
**Vicepresidente Segundo**



---

D. Luis Peigneux Vía  
**Vicepresidente Tercero**



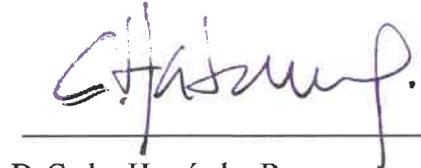
---

D. Gonzalo Arauz de Robles Dávila  
**Vicesecretario**



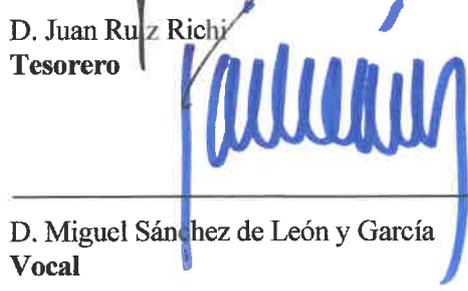
---

D. Juan Ruiz Richi  
**Tesorero**



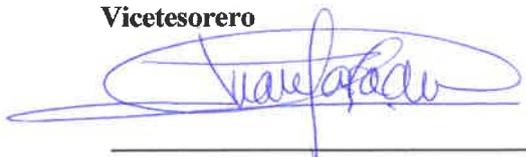
---

D. Carlos Hernández Bueno  
**Vicetesorero**



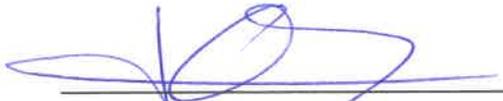
---

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 Nuñez  
**Vocal**



---

Dª Mª Victoria Henríquez de Luna de Olmo  
**Vocal**