

# **Real Automóvil Club de España**

Estado de Información No Financiera  
del ejercicio 2019, junto con el  
Informe de Verificación Independiente

## INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE

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 (en adelante EINFC) correspondiente al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019, de Real Automóvil Club de España (la Entidad Dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo).

El EINFC incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera y por los Estándares Global Reporting Initiative para la elaboración de informes de sostenibilidad (en adelante estándares GRI), 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 el "Índice de Contenidos GRI" y en la tabla "Contenidos del Estado de Información no Financiera" en los anexos del EINC.

### Responsabilidad de los administradores y de la dirección

La formulación del EINFC incluido en el Informe de Gestión Consolidado de Real Automóvil Club de España del ejercicio 2019, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los administradores de 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 estándares GRI seleccionados descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Contenidos del Estado de Información no Financiera" del EINFC.

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.

Los administradores de la Entidad Dominante son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del 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 profesional, diligencia, confidencialidad y profesionalidad.

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 aseguramiento independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado que se refiere exclusivamente al ejercicio 2019.

Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de revisión de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 en vigor, "Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría y de la Revisión de Información Financiera Histórica" (NIEA 3000 Revisada) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre encargos de verificación del Estado de Información No Financiera emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España.

En un trabajo de aseguramiento limitado los procedimientos llevados a cabo varían en naturaleza y momento, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de aseguramiento razonable y, por lo tanto, la seguridad proporcionada es también 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 verificación externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el EINFC en función del análisis de materialidad realizado por la Entidad Dominante y descrito en la Introducción del EINFC considerando contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el EINFC del ejercicio 2019.
- 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 EINFC.
- Comprobación, mediante pruebas, sobre la base de una selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINFC del ejercicio 2019 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información del Grupo.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los administradores y la Dirección.

---

## Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados y en las evidencias que hemos obtenido, no se ha puesto de manifiesto aspecto adicional alguno que nos haga creer que el Estado de Información No Financiera de Real Automóvil Club de España y Sociedades Dependientes del al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019 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 el índice de contenidos de la Ley de Información No Financiera del citado Estado.

---

## 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.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Pablo Hurtado March', written over a circular stamp or seal.

Pablo Hurtado March

3 de abril de 2020

Este informe se corresponde con el sello distintivo nº 01/20/09896 emitido por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España



# Real Automóvil Club de España y Sociedades Dependientes

Estado de Información No Financiera





# Estado de Información No Financiera del RACE

**E**l presente informe de estado de información no financiera 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 y Sociedades Dependientes (en adelante el RACE o el Grupo RACE), que desarrolla su actividad en España. 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.

Asimismo, también se han tenido en cuenta el contexto y regulación del sector, así como las principales demandas de los asociados, las tendencias sectoriales y las mejores prácticas para determinar qué aspectos no financieros son relevantes para el RACE.

A continuación, se describen las principales líneas del desempeño extra financiero relativos a las cuestiones medioambientales, sociales, relativas al personal y a los derechos humanos, y los referidos a la lucha contra la corrupción y el soborno.





## SUMARIO

1. ■ MODELO DE NEGOCIO
2. ■ RIESGOS IDENTIFICADOS
3. ■ INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES
4. ■ INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL
5. ■ INFORMACIÓN SOBRE EL RESPETO DE LOS DERECHOS HUMANOS
6. ■ INFORMACIÓN RELATIVA A LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO
7. ■ INFORMACIÓN SOBRE EL GRUPO
8. ■ NOTA, HECHOS POSTERIORES COVID 19
9. ■ ÍNDICE DE CONTENIDOS DE LA LEY 11/2018 DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA Y DIVERSIDAD





# 1. MODELO DE NEGOCIO

El Real Automóvil Club de España es una asociación sin ánimo de lucro fundada en 1903, con el objetivo de fomentar el uso del automóvil y colaborar en la solución a los problemas que los conductores pueden encontrarse en ruta y en viaje.

El Club cuenta con un grupo empresarial (Grupo Empresarial RACE S.L.U, Aseguradora, S.A.U, Eurekar, S.L.U, Unión de Automóviles Clubs, S.A.U. de Seguros y Reaseguros y RACE Asistencia, S.A.U.), el Circuito del Jarama y un complejo deportivo.

Respecto al grupo empresarial, el 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, convirtiendo al 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 una avería o accidente, poner a disposición del socio o cliente al proveedor adecuado en el menor tiempo posible, de tal manera que el conductor pueda continuar su viaje de la mejor manera y en el menor tiempo posible. Para ello, el RACE sigue desarrollando herramientas tecnológicas y de comunicación, en una búsqueda constante de eficacia y eficiencia.

Estos problemas pueden surgir tanto en España como en el resto de Europa y del mundo. Por ello, y para atender a todos los clientes y socios, 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.



Handwritten blue mark on the left side of the page.

Handwritten blue mark on the right side of the page.



Asimismo, el RACE 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 260 clubes asociados tratan todos los aspectos del automóvil, las carreteras, la movilidad, el medio ambiente o la seguridad vial.





Además, el RACE es el propietario del Circuito del Jarama-RACE, instalación reconocida a nivel mundial. Construido en 1967, hace más de 50 años, el autódromo madrileño ha sido testigo de importantes competiciones deportivas de Fórmula 1, del mundial de motociclismo o del campeonato europeo de camiones, prueba que todavía sigue celebrándose. A pesar de que actualmente ya no acoge pruebas de primer nivel automovilístico o de motociclismo, el Jarama sigue organizando y celebrando pruebas deportivas, de manera que da cumplimiento a uno de los objetivos fundacionales como es la promoción del deporte.



Una instalación de reconocimiento mundial como el Circuito necesita de una modernización y renovación que la siga haciendo atractiva, no solo para el deporte, si no para el ocio y disfrute de los aficionados. Por ello, en 2014 se anunció el Proyecto Jarama 2021 que se desarrolla en tres fases. El Complejo Paddock Club ha sido el primer punto de ejecución, construyendo un conjunto de espacios para entretenimiento, celebración de eventos y restauración, alrededor de la torre de control. En 2017 comenzó la segunda fase con la construcción de un nuevo edificio contiguo al complejo de la torre, obra que finalizó en el año 2018. Durante 2019, comenzaron las obras para la renovación de un nuevo edificio en la línea de boxes, que albergará una sala para reuniones y eventos, así como boxes nuevos, con una altura que permitirá la entrada de vehículos tan grandes como los camiones. Competiciones, eventos o presentaciones siguen celebrándose en un espacio de ocio y deporte mítico como el Jarama.





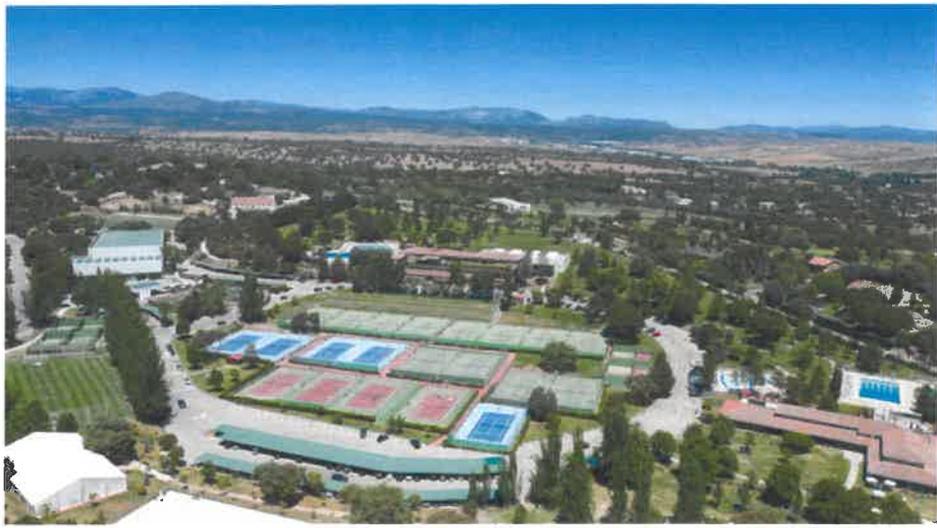
Por otro lado, y también en la década de los 60, varios socios del RACE decidieron construir un espacio donde pudieran practicar diferentes deportes. Así, en 1967, el entonces Príncipe Don Juan Carlos de Borbón inauguró el Complejo Deportivo del RACE, situado a las afueras de Madrid en un entorno incomparable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



Desde entonces, el Complejo Deportivo lleva creciendo tanto en instalaciones: campo de prácticas de golf, pistas de tenis, de pádel, campos de fútbol, gimnasio, instalaciones hípicas, de natación, restaurantes... como en actividades: campeonatos de golf, tenis, pádel, hípica, escuelas deportivas, escuelas de verano, eventos de cualquier índole, etc. Todo esto es de uso y disfrute exclusivo para los socios propietarios del RACE divididos en: 14.267 socios propietarios adultos, 1.939 socios juveniles y 3.407 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 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 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 m<sup>2</sup>, 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 guarnés, 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 gimnasio.
- 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.





## 2. RIESGOS IDENTIFICADOS

El 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 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 de empresas 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 de empresas 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 puesto a disposición de todos los empleados del RACE, 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 como del Circuito del Jarama.

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 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 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, 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.

Por su parte, tanto las oficinas centrales situadas en Tres Cantos como el Circuito del Jarama 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.

Además, y de cara a posibles incidentes en las oficinas centrales de RACE, durante el año se realizan simulacros de incendio con el objetivo de concienciar a los empleados de las políticas a seguir en caso de que en algún momento pudiera suceder un evento de este tipo.



### 3. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES

#### 3.1. Gestión del Grupo

La sostenibilidad y el cuidado por el medioambiente están en el centro de las políticas de actuación. Por ello, el RACE 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.

##### ***Gestión medioambiental de la red de asistencia***

Desde 2017, los proveedores del RACE continúan incorporando a sus respectivas flotas el vehículo multifuncional ("Isuzu D-Max"), ya que permite contar con material más eficiente en una doble vertiente:

- Motores de última generación "EURO VI" con unas emisiones de 182 g/km en ciclo extraurbano, respetando al máximo el medio ambiente.
- Operativa multifuncional: 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.
- En la actualidad se cuenta con proveedores que prestan su servicio con 95 vehículos de estas características (12 más que el año anterior). Además, la red de proveedores ha incorporado dos vehículos 100% eléctricos, que operan en Madrid y en zonas de Levante.





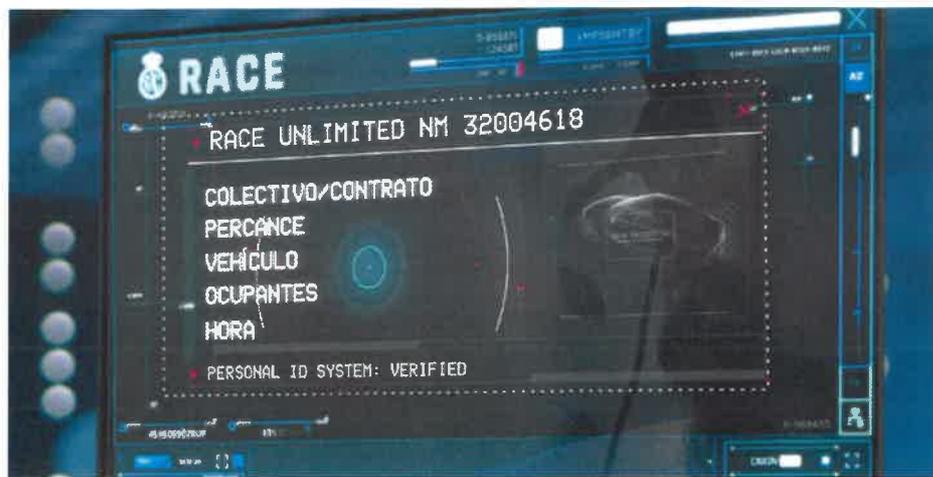
A finales de 2018 se impulsó de común acuerdo con los proveedores a nivel nacional la figura de otro vehículo que está llamado a ser punto de referencia de la actividad de asistencia: "la moto-taller". Este concepto no es nuevo (el RACE ya fue pionero en el empleo de este tipo de vehículos hace años) pero la tecnología actual 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.

Durante el 2019, los proveedores incorporaron 5 motos más, llegando así a la suma de 20 motos-taller que prestan su servicio repartidas 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, con el respeto por el medio ambiente, en cumplimiento con la norma Euro IV, y unas emisiones de tan sólo 89 g/km.

Finalmente, cabe destacar el "RACE 10", un vehículo que es capaz de solucionar averías en el lugar del percance, incluyendo la reparación y cambio de ruedas, con 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. Además, durante el pasado año, al vehículo que opera en Madrid se le ha incorporado un dispositivo que permite la recarga de vehículos eléctricos. Con objeto de gestionar los servicios que, en su caso, le hacen llegar los proveedores, el RACE tiene el número de identificación medioambiental NIMA 2800029535. La trazabilidad de estos residuos está garantizada por una empresa especializada en el tratamiento de residuos (Sertego Servicios Medioambientales, S.L.U.).

La complejidad técnica de este vehículo exige el carrozado y preparado por un especialista como VALSAT, con una homologación exhaustiva de todos los elementos contenidos en el furgón. Dado la elevada inversión que supone este vehículo, su uso ha sido demandado por los proveedores que operan en las principales capitales de la geografía española, y se encuentra presente actualmente en Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia, Alicante, Oviedo, Ciudad Real, Granada y Gerona.





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 RACE, que nos 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 público 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 ambiental Complejo Deportivo**

Uno de los pilares del Plan Director 2021 del Complejo Deportivo 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.

## **3.2. Gestión y desempeño medioambiental**

### **3.2.1 Contaminación y cambio climático**

La actividad del **Circuito del Jarama** es una fuente potencial de contaminación acústica por lo que, en 2017, el RACE presentó ante el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes una propuesta de Plan Director del Ruido del Circuito Del Jarama. 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 actividades que tienen lugar en el Circuito del Jarama.
- 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 (Dir) de 21 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 90 db (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, y con un horario restringido de 8:30 a 22:00 horas.

En cuanto al **Complejo Deportivo**, 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, previamente medidos en una auditoría energética integral, llevada a cabo en septiembre de 2013.





Asimismo, se está sustituyendo paulatinamente todo el alumbrado convencional por tecnología LED, realizando el cambio a LED siempre que hay obras. De esta manera, durante 2019 se ha sustituido las luminarias de las pistas de tenis y de los vestuarios del Chalet Social.



Además, se han retirado las toallas de papel de los aseos y vestuarios por eficientes secamanos de aire. También se han cambiado los vasos de plástico de las fuentes de agua por vasos de papel respetuoso con el medio ambiente al estar recubierto por un polímero 100% renovable como es el almidón de maíz que sella y aísla el vaso.

Además, el complejo 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.

### 3.2.2 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. 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 del Jarama. El agua proveniente de éstos es bombeada a un depósito para el riego del campo. En lo relativo al consumo humano, el Complejo Deportivo 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.

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.

A finales de 2019, se ha procedido a la sustitución del programa de gestión del riego del campo de golf, SITEPRO, por un gestor mucho más moderno llamado LYNX. El motivo principal del cambio, además de mejorar la programación del riego del campo de golf, ha sido que ya no era posible encontrar repuestos de los satélites por estar descatalogados.

El nuevo satélite se llama SMART SATELLITE y lleva en el mercado desde 2017. Los materiales empleados en el cuerpo de los satélites se han sustituido por acero inoxidable para garantizar una mayor durabilidad y resistencia a la corrosión. Por su parte, las placas de circuitos están ventiladas con el fin de evitar la aparición de plagas de insectos. El sistema de comunicación con el ordenador central es 15 veces más rápido que sus predecesores y cuenta con memoria ampliada para permitir la instalación posterior de ampliaciones complementarias.

El nuevo gestor de riego, LYNX, junto con los nuevos satélites de riego, SMART SATELLITE, nos permitirán regar más estaciones a la vez, optimizando los motores del bombeo y el caudal que circula por las tuberías.

La utilización más eficiente de los motores nos permitirá regar en menos tiempo, con lo que tendremos un doble ahorro energético al trabajar los motores menos tiempo y de manera más eficiente.





Asimismo, en la piscina exterior de adultos se han cambiado las bombas por unas de PVC que aguantan mejor la atmósfera corrosiva de la sala de depuración consiguiendo una mejora de la eficiencia de un 10% respecto a los motores antiguos.

También durante 2019 se ha habilitado un nuevo punto limpio para la gestión de residuos sólidos en el centro hípico.

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 2019 se ha reducido hasta los 4,06 m<sup>3</sup> respecto a los 4,53 m<sup>3</sup> de 2018.

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 del Jarama y el Complejo Deportivo.

En las **oficinas centrales**, el residuo no peligroso principal que se genera es el correspondiente a la destrucción de papel y cartón. En 2019, la cantidad total de este tipo de residuos fue de 9,86 tn frente a las 5,95 Tn retiradas en 2018. Para los residuos considerados como peligrosos, en el ejercicio 2019 no ha habido retirada de cartuchos de tinta y tóner, mientras que en 2018 fueron 0,075Tn.

Como principal residuo generado en el **Complejo Deportivo** destaca la eliminación y retirada de aceite, filtros de aceite, trapos y absorbentes, anticongelantes, envases contaminados y baterías de plomo, entre otros, todos ellos gestionados externamente mediante un gestor certificado. Durante 2019 se contabilizaron un total de 0,85 Tn netas de este tipo de residuos (1,43 Tn netas en 2018).

Por último, el **Circuito del Jarama** 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 2019 fue de un total de 16,1 Tn frente a los 26,74 Tn del año anterior.

Por otra parte, el consumo de electricidad en **oficinas centrales** durante el año 2019 ha sido de 768,44 MWh lo cual equivale a un total de emisiones de CO<sub>2</sub> de 185 tn/CO<sub>2</sub>eq, frente a los 836,12 MWh (268 CO<sub>2</sub>eq) consumidos durante el 2018. La reducción de consumo se debe en gran parte, a la actualización de ciertos elementos del sistema de refrigeración del edificio. En los próximos años, se seguirán con estas mejoras, así como el paso progresivo de la iluminación a led.





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

Consumo energético	2018 MWh	2019 MWh
Electricidad	1.100,49	988,69
Gasóleo	1.344,00	971,07
<b>TOTAL</b>	<b>2.444,49</b>	<b>1.959,76</b>

Por lo tanto, las emisiones de gases de efecto invernadero correspondientes a 2019 para el **Circuito del Jarama** equivalen a un total de:

Emisiones <sup>1</sup>	tCO2eq 2018	tCO2eq
Scope 1	371,66	249,33
Scope 2	353,00	238,27
<b>TOTAL</b>	<b>724,66</b>	<b>487,60</b>

<sup>1</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 2018 y DEFRA 2019, y para el scope 2 las designadas por OCCC 2018 y OCCC 2019, para los ejercicios 2018 y 2019 respectivamente.

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	MWh 2018	MWh 2019
Pellet	303,16	413,28
Electricidad	3.035,18	3.160,57
GLP	50,01	79,27
Gasóleo C	1.216,03	1.040,88
Gasóleo Automoción	475,57	367,18
<b>TOTAL</b>	<b>5.079,94</b>	<b>5.061,18</b>

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

Emisiones <sup>2</sup>	tCO2eq 2018	tCO2eq 2019
Scope 1	483,05	384,99
Scope 2	974,29	761,70
<b>TOTAL</b>	<b>1.457,34</b>	<b>1.146,69</b>

<sup>2</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 2018 y DEFRA 2019, y para el scope 2 las designadas por OCCC 2018 y OCCC 2019, para los ejercicios 2018 y 2019 respectivamente.





### 3.2.3 Protección de la biodiversidad

El entorno natural en el que se ubica el **Complejo Deportivo** 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 y mantiene su política de 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.

En 2019 realizamos 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 o heladas, y daños causados por enfermedades e insectos.

Cada año, vamos concretando el programa de mantenimiento de los greens usando los productos que mejor resultado han dado. 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, el año pasado realizamos mayores aportes de nitrógeno y de potasio a través de la aplicación de fertilizantes vía foliar y con fertilizantes granulados aplicados al suelo.





Además, también realizamos durante 2019 más tratamientos con un producto que reduce el rocío en los greens, ya que la humedad sobre la hoja favorece mucho el desarrollo del hongo. Las condiciones climatológicas influyen determinadamente en el desarrollo de las enfermedades de los diferentes tipos de césped. 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 ha procedido a compensar el arbolado que se vio afectado plantando especies autóctonas como las que había en la zona como por ejemplo 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. Hasta el año 2016, la única práctica que se realizaba para el control de la procesionaria en el Complejo Deportivo era la retirada y quema de nidos. Desde entonces, 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 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 primeros tratamientos se realizaron durante los meses de octubre y noviembre de 2016. 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 tratamientos cada dos años.





## 4. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL

### 4.1 Política de la compañía

El 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 del Jarama y Complejo Deportivo. 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.

### 4.2 Gestión y desempeño social

#### 4.2.1 Empleo

El número total de empleados al cierre del ejercicio 2019 en España, lugar en el que el RACE realiza su actividad, es de 846 (826 en 2018).





#### 4.2.1.1 Empleados por tipo de contrato

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

	2018	2019	2018	2019
	Hombres	Hombres	Mujeres	Mujeres
<b>Nº de empleados con contrato indefinido</b>	289	288	403	419
<b>Nº de empleados con contrato temporal</b>	45	59	89	80

Ejercicio <b>2018</b>	Grupo de edad 1	Grupo de edad 2	Grupo de edad 3
	(<= 35)	(> 35 y <=50)	(> 50)
<b>Nº de empleados con contrato indefinido</b>	113	406	173
<b>Nº de empleados con contrato temporal</b>	66	48	20

Ejercicio <b>2019</b>	Grupo de edad 1	Grupo de edad 2	Grupo de edad 3
	<=35	>35 y <=50	>50
<b>Nº de empleados con contrato indefinido</b>	107	411	189
<b>Nº de empleados con contrato Temporal</b>	58	57	24

Ejercicio <b>2018</b>	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
	<b>Nº de empleados con contrato indefinido</b>	11	18	89	153
<b>Nº de empleados con contrato temporal</b>	-	-	4	8	122

Ejercicio <b>2019</b>	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
	<b>Nº de empleados con contrato indefinido</b>	10	18	103	148
<b>Nº de empleados con contrato Temporal</b>	-	-	5	24	110



#### 4.2.1.2 Empleados por tipo de jornada

La distribución de empleados según la distribución de su jornada se detalla en las tablas expuestas a continuación.

Ejercicio <b>2018</b>	Hombres	Mujeres
<b>Nº de empleados con jornada completa</b>	242	294
<b>Nº de empleados con jornada parcial</b>	92	198

Ejercicio <b>2019</b>	Hombres	Mujeres
<b>Nº de empleados con jornada completa</b>	267	322
<b>Nº de empleados con jornada parcial</b>	80	177

Ejercicio <b>2018</b>	Grupo de edad 1 (≤ 35)	Grupo de edad 2 (> 35 y ≤ 50)	Grupo de edad 3 (> 50)
<b>Nº de empleados con jornada completa</b>	73	306	157
<b>Nº de empleados con jornada parcial</b>	106	148	36

Ejercicio <b>2019</b>	Grupo de edad 1 ≤ 35	Grupo de edad 2 > 35 y ≤ 50	Grupo de edad 3 > 50
<b>Nº de empleados con jornada completa</b>	85	333	171
<b>Nº de empleados con jornada parcial</b>	80	135	42

Ejercicio <b>2018</b>	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
<b>Nº de empleados con jornada completa</b>	11	18	91	154	262
<b>Nº de empleados con jornada parcial</b>	-	-	2	7	281

Ejercicio <b>2019</b>	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
<b>Nº de empleados con jornada completa</b>	10	18	107	168	286
<b>Nº de empleados con jornada parcial</b>	-	-	1	4	252





#### 4.2.1.3 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.

	Ejercicio <b>2018</b>		Ejercicio <b>2019</b>	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
<b>Nº de despidos</b>	6	16	1	6
<b>Tasa de rotación forzosa</b>	0,69%	1,83%	0,12%	0,71%

Ejercicio <b>2018</b>	Grupo de edad 1	Grupo de edad 2	Grupo de edad 3
	(<= 35)	(> 35 y <=50)	(> 50)
<b>Nº de despidos</b>	6	13	3
<b>Tasa de rotación forzosa</b>	0,69%	1,49%	0,34%

Ejercicio <b>2019</b>	Grupo de edad 1	Grupo de edad 2	Grupo de edad 3
	(<= 35)	(> 35 y <=50)	(> 50)
<b>Nº de despidos</b>	2	4	1
<b>Tasa de rotación forzosa</b>	0,24%	0,47%	0,12%

Ejercicio <b>2018</b>	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
	<b>Nº de despidos</b>	2	1	4	2
<b>Tasa de rotación forzosa</b>	0,23%	0,11%	0,46%	0,23%	1,49%

Ejercicio <b>2019</b>	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores y varios
	<b>Nº de despidos</b>	-	1	-	3
<b>Tasa de rotación forzosa</b>	-	0,12%	-	0,35%	0,35%





#### 4.2.14 Remuneraciones medias

En este apartado se reflejan las remuneraciones medias de los empleados de RACE, teniendo en cuenta el salario fijo, el variable y todas aquellas remuneraciones percibidas durante los ejercicios 2019 y 2018.

	Ejercicio 2018		Ejercicio 2019	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
<b>Remuneración media</b>	17,01€/h	13,66€/h	17,01€/h	13,42€/h

Ejercicio 2018	Grupo de edad 1	Grupo de edad 2	Grupo de edad 3
	(<= 35)	(> 35 y <=50)	(> 50)
<b>Remuneración media</b>	12,07€/h	14,68€/h	17,90€/h

Ejercicio 2019	Grupo de edad 1	Grupo de edad 2	Grupo de edad 3
	(<= 35)	(> 35 y <=50)	(> 50)
<b>Remuneración media</b>	11,83€/h	14,60€/h	17,23€/h

Ejercicio 2018	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
<b>Remuneración media</b>	56,91€/h	35,63€/h	20,45€/h	12,45€/h	12,68€/h

Ejercicio 2019	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
<b>Remuneración media</b>	57,02€/h	40,02€/h	19,84€/h	13,13€/h	12,26€/h

#### 4.2.15 Brecha salarial

La brecha salarial existente en el RACE durante los ejercicios 2019 y 2018 por categorías es la siguiente:

Ejercicio 2018	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
<b>Brecha salarial</b>	0,28%	-16,82%	1,18%	6,55%	2,19%
Ejercicio 2019	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
<b>Brecha salarial</b>	-23,57%	9,15%	12,47%	14,33%	5,03%





#### 4.2.1.6 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 RACE y el salario mínimo local:

Ejercicio 2018	Salario inicial	Salario mínimo local	Ratio (inicial/local)
España	11.330,06€	10.302,60€	1,099

Ejercicio 2019	Salario inicial	Sal. min. local	Ratio (Ini/Loc)
España	12.600,00€	12.600,00€	1,00

#### 4.2.1.7 Remuneración media de los consejeros y comité de dirección

El puesto de consejero del RACE no es remunerado, recibiendo únicamente dietas por asistencia los consejeros que forman parte del consejo de administración de las sociedades integrantes del Grupo en la forma prevista en los Estatutos del RACE. El resto de consejeros se dedican básicamente a los asuntos vinculados con el Complejo Deportivo y no perciben remuneración ni dieta alguna. En cuanto a la alta dirección, el RACE solo cuenta con la posición del Director General, cuyo salario se recoge en la Nota 25 de las cuentas consolidadas del Real Automóvil Club de España y Sociedades Dependientes del ejercicio 2019.

#### 4.2.2 Organización del trabajo

##### 4.2.2.1 Organización del tiempo de trabajo

Como se ha hecho referencia anteriormente, los trabajadores del RACE están acogidos a convenios colectivos que, según la sociedad 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.

##### 4.2.2.2 Número de horas de absentismo

Durante el ejercicio 2019, el número total de horas de absentismo ha sido estimado en 67.619, frente a las 62.443 en 2018, lo que supone un 5,04% respecto al total de horas reales trabajadas (un 4,77% en 2018).

##### 4.2.2.3 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 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 2019, 7 hombres y 15 mujeres se han acogido al permiso parental. (15 hombres y 20 mujeres en 2018).





### 4.2.3 Salud y seguridad

El RACE 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 2019 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 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 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 2019, han tenido lugar 15 accidentes laborales (8 hombres y 7 mujeres) frente a los 13 accidentes de 2018 (9 hombres y 4 mujeres en 2018, sin haber sido ninguno de ellos de carácter mortal, considerándose todos de gravedad leve. Asimismo, durante los ejercicios 2019 y 2018 no se ha registrado ningún caso de enfermedad profesional. Cabe destacar que el RACE cuenta con un Servicio de Prevención Ajeno tanto para las actividades técnicas (seguridad e higiene, ergonomía y psicología) como médicas.





#### 4.2.4 Relaciones sociales

Del total de los 846 empleados del RACE en 2019, un 92% de los mismos (un 90% en 2018) están cubiertos en los acuerdos de negociación colectiva de las diferentes sociedades. Asimismo, la representación sindical de los trabajadores en el 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 RACE, la interlocución con la representación de los trabajadores en este canal está organizada con el comité de empresa del Complejo Deportivo y el delegado de personal del Circuito del Jarama. Para el caso de las sociedades mercantiles 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 2019 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, aplicable por adhesión al Circuito del Jarama, y el convenio colectivo de las entidades mercantiles o empresas de servicio del RACE.

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.

#### 4.2.5 Formación

La formación de los empleados del RACE es una inversión permanente, destinando recursos a la capacitación de los empleados todos los años. Así, más de 19.000 horas, frente a las 17.700 horas del año anterior, se destinaron durante el 2019 a la formación del personal tanto 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 2019, los directores recibieron un total de 124 horas de formación; los managers 454 horas; los gerentes 296; los ejecutivos 2.353; los técnicos 6.202 horas y, el resto de categorías 9.802, sumando en total todas ellas 19.231 horas

#### 4.2.6 Accesibilidad

El **Complejo Deportivo**, 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...





Desde la finalización de las obras del Edificio I del Complejo Paddock Club (Torre de Control) del **Circuito**, todas las actuaciones previstas en el ámbito del Plan Jarama 2021 contemplan el desarrollo de medidas de accesibilidad para personas con discapacidad. Además, el Circuito pone a disposición de los espectadores con discapacidad física plazas de aparcamiento adaptadas a sus necesidades.

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; éstos últimos han sido ampliados y renovados durante el 2019.

#### 4.2.7 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.





## 5. INFORMACIÓN SOBRE EL RESPETO DE LOS DERECHOS HUMANOS

Dado el tipo de actividades que lleva a cabo el 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 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.





## 6. INFORMACIÓN RELATIVA A LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO

### 6.1. Política de la compañía

El RACE tiene aprobado y comunicado convenientemente un Código Ético 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.

Asimismo, el RACE, 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 sociedades del grupo.





## 6.2. Gestión de la lucha contra la corrupción y el soborno

El Código Ético establece 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 altos directivos del RACE (administradores o Director de la Asesoría Jurídica Corporativa) o 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 señala que las personas que tengan relación con la Administración Pública deben ser designadas por su responsable para actuar en nombre del RACE. 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 implantadas 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 2019, el RACE ha realizado aportaciones en concepto de donación a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro por importe de 221 miles de euros, cifra muy similar a la del año anterior. (230 miles de euros en 2018).





## 7. INFORMACIÓN SOBRE EL GRUPO

### 7.1 Política del grupo

El RACE cuenta con protocolos, procedimientos, guías y códigos relativos al impacto social como puede ser el Código de Conducta, el Código Ético 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 RACE busca la generación de un impacto positivo en la sociedad.

### 7.2 Gestión y desempeño del Grupo

#### 7.2.1 Compromisos del Grupo con el desarrollo sostenible

##### 7.2.1.1 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** 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 2019 se entregaron becas por un importe de 36.900 euros.



Por su parte, y si algo identifica al **Circuito del Jarama**, 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 del Jarama lo hacen al amparo de la Ley 45/2015 de Voluntariado (BOE de 15/10/2015).





El Circuito del Jarama 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 del Jarama 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 voluntad de hacer partícipe a cualquier persona en las actividades del RACE.

Además, la vertiente solidaria del RACE también se ha reflejado en los eventos que se han celebrado en el Circuito del Jarama y que han contado con la colaboración de muchos de estos comisarios, cronometradores, o comisarios técnicos. Las 24 horas de Ford, el evento Cars for Smiles o la carrera solidaria Jarama-María de Villota, fueron algunos de los eventos más destacados del ejercicio 2019.





### 7.2.1.2 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, pone de manifiesto la necesidad de impulsar la Seguridad Vial a través de la formación y del compromiso de todas las instituciones. La capacitación de profesionales y líderes es una de las herramientas clave para impulsar estrategias que consigan reducir la siniestralidad y las víctimas en carretera, un reto que recoge el ODS 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

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

CIFAL Madrid RACE tiene el objetivo de impulsar la capacitación de profesionales mediante estudios, seminarios y cursos de posgrado; desarrollo de eventos y jornadas con personalidades, y la promoción de buenas prácticas y estrategias para la prevención de accidentes de tráfico, colaborando con otros países en sus respectivos proyectos. Las prioridades del centro presentado en 2019 han sido:

- Promover los encuentros internacionales y los foros de trabajo para el intercambio de conocimiento.
- Contribuir a la reducción del 50% de lesionados y fallecidos por siniestros viales en el mundo, dentro del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, trabajando con otros países en su capacitación dentro del ODS 3.6.





- Puesta en marcha de programas de prevención de riesgo entre los más vulnerables (niños y ancianos), con acciones específicas en la mejora de la seguridad vial infantil dentro y fuera de España, como han sido las actividades desarrolladas en República Dominicana.
- Compromiso con Naciones Unidas en la ayuda a los más desfavorecidos, sobre todo en aquellos países con mayor nivel de siniestralidad, colaborando y participando activamente en eventos, jornadas y encuentros en Argentina y Perú.

El beneficio de la comunidad está en el eje central de CIFAL Madrid RACE, y para ello se han desarrollado diversas acciones que tienen como principal objetivo mejorar la seguridad vial en el mundo. Gracias a estas acciones se ha buscado llegar a profesionales y líderes que fomenten un cambio en la sociedad. Así, durante el año 2019 se han formado a 3.094 estudiantes en materia de Seguridad Vial y Movilidad, lo que supone multiplicar por tres a los alumnos formados en el año 2018 (891 estudiantes). Si tenemos en cuenta el número de horas por actividad y alumno, en 2019 se han superado las 15.790 horas totales de formación (más del doble respecto a 2018 - 5.900 horas), y las horas de aprendizaje, con objetivos de evaluación, que han superado las 11.850 horas (el doble que en 2019).

Si se tienen en cuenta la procedencia de los alumnos, uno de cada tres provenía de fuera de España, pero si tenemos en cuenta las horas de formación por procedencia, la mitad de las horas se han impartido a alumnos foráneos. También por igualdad de sexo, el 54% eran hombres, frente a un 46% mujeres, mostrando una paridad en la formación.

Entre las actividades destacadas en 2019 cabe destacar la puesta en marcha de actividades formativas fuera de España, así como la participación en eventos, congresos y seminarios para la mejora de la Seguridad Vial en países con demanda de ayuda. Tal fue el caso de la I Jornada de Seguridad Infantil en República Dominicana, con formación en rescate y emergencias; la creación de la Mesa de la Seguridad Vial en Perú, o la participación en el Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial celebrado en Argentina.





Respecto a las acciones puestas en marcha en nuestro país, merece especial reconocimiento las actividades realizadas en cuatro localidades españolas con motivo de la Semana Mundial de la Seguridad Vial, celebrada en mayo, o los talleres de la Semana Europea de la Movilidad, así como la participación en congresos como CIPSEVI, TRAFFIC o PREVENICIONAR.

Dentro de su plan de capacitación, CIFAL Madrid RACE ha impartido en 2019, en colaboración con la Universidad Europea y UNITAR - ONU, el título de "Experto en la Gestión y Dirección de la Seguridad Vial", el único título internacional de posgrado en Seguridad Vial de las Naciones Unidas dirigido a los responsables, líderes y profesionales de este campo en todo el mundo, aportando una visión completa de los factores, métodos y buenas prácticas para la prevención de los accidentes de tráfico. A través de sus más de 46 clases magistrales, los alumnos amplían conocimientos en aspectos como las infraestructuras, los vehículos, la movilidad, el factor humano, la legislación, la educación vial o la comunicación.

En este sentido, durante el año 2019 se celebró el segundo curso de posgrado, con la asistencia de 17 alumnos de 7 nacionalidades diferentes. Este curso, de cuatro semanas de duración, se realizó en la sede del Campus de Alcobendas de la UE, con clases de lunes a viernes en jornada de mañana y tarde, y visitas a los centros de gestión de los túneles de la M-30 en Madrid, la DGT, y la realización de cursos de conducción en el Circuito del Jarama.

En estos cursos se busca que los alumnos conozcan los esfuerzos y acciones que han conseguido reducir los accidentes de tráfico en España a través de la experiencia de más de 40 profesionales de distintos sectores, entre los que se encuentra el propio Director General de Tráfico, el Fiscal Jefe de Seguridad Vial, diputados o responsables municipales. También se cuenta con expertos internacionales de Portugal y Alemania, o de organismos como la FIA Foundation o el programa LatinNCAP. Además, el curso cuenta con la colaboración de Smart Baby, que se encarga de formar a los alumnos en materia de seguridad vial infantil.





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 más de 100 personas en 2019, cuenta con 6 módulos de aprendizaje con evaluación, videos y gráficos, y permite obtener un diploma de formación en seguridad vial con el aval de CIFAL Madrid RACE y Naciones Unidas.

Durante el año 2019, con datos de enero a octubre, se alcanzaron los 7,81 millones de impactos en medios de comunicación en España sobre cuestiones de CIFAL Madrid RACE y sus actividades, si bien el grueso más importante de actividades se realizó en Latinoamérica, donde no tenemos recogida de los datos de apariciones en medios. El retorno de la inversión fue de 154.000 euros, que es la cantidad que se tendría que haber invertido para la presencia en los medios. Respecto a la presencia en la web, de enero a octubre de 2019 más de 4.980 usuarios entraron en la web de RACE, con más de 7.100 sesiones, y una media de tres minutos y medio en cada sesión.

CIFAL Madrid RACE, acogió los días 10, 11 y 12 de noviembre de 2019 la XVI reunión anual del CIFAL Global Network, centros UNITAR para la formación de líderes a nivel mundial. Estuvieron en Madrid la delegación internacional CIFAL Global Network-UNITAR, liderada por la presidenta de UNITAR, Taous Feroukhi, el subsecretario general de Naciones Unidas y director ejecutivo de UNITAR, Nikhil Seth, y el director de la Red Global de Centros de Formación Cifal, Alex Mejía. Por parte del RACE acudieron el presidente, Carmelo Sanz; el director general, Jorge F. Delgado; y el equipo de CIFAL Madrid RACE, formado por su director, Antonio Lucas; el director de proyectos, Jorge Castellanos; y el coordinador de programas, David Fernández.

Entre las importantes actividades que tuvieron lugar durante la visita, destaca la inauguración de la primera aula de formación itinerante de Naciones Unidas, que será gestionada por CIFAL Madrid RACE. El subsecretario general de Naciones Unidas y director ejecutivo de UNITAR, Nikhil Seth, descubrió una placa conmemorativa con motivo de su visita al aula de formación de seguridad vial que el RACE dispone en el Circuito del Jarama.





Con la presencia de la presidenta de UNITAR - ONU, Taous Feroukhi, el embajador de Ecuador ante la ONU, Luis Gallegos, y el Subsecretario General de Naciones Unidas y director ejecutivo de UNITAR, Nikhil Seth. El objetivo de la UN Mobile Experience es llevar los ODS más cerca del ciudadano, llegando a su localidad para experimentar nuevas tecnologías de aprendizaje, vivir las experiencias como base de la formación en los ODS, tener acceso a un perfil variado de alumnos, adaptar los mensajes a cada localidad y disponer de instalaciones interactivas para vivir los ODS a través de gafas de realidad aumentada 360º, sistemas de proyección 360º y hologramas.

Entre las acciones institucionales organizadas en 2019, destacó la recepción del alcalde de Madrid a la delegación de CIFAL Global Network, en un acto organizado por el RACE. D. José Luis Martínez-Almeida expresó que "es fundamental para Madrid contar con el apoyo de la ONU y del RACE, mostrando el compromiso de la ciudad con la seguridad vial".

### ***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, que celebra este año 2020 su octava edición, cuenta ya con 4.306 niños y niñas que han participado en los premios elaborando vídeos de educación vial, con un total de 710 cortometrajes presentados (127 de ellos presentados en 2019), y 339 centros educativos participantes, que han generado 1,8 millones de votaciones de la comunidad escolar en la web.





### **Convenio de colaboración con IMSERSO**

El RACE y Liberty seguros firmaron el pasado año un acuerdo de colaboración en temas de seguridad vial senior con el IMSERSO. Este acuerdo se encuentra dentro de la campaña de seguridad vial que desde RACE y Liberty Seguros llevan a cabo desde hace más de 5 años cuyo principal objetivo es la seguridad vial de los mayores en el entorno urbano haciendo especial hincapié en los peatones.

El acuerdo va dirigido a la realización de acciones futuras, y arranca con el objetivo inicial de evaluar tres ciudades (Castellón, Valladolid y Zaragoza), pertenecientes a la Red española de Ciudades Amigables y que ya han realizado iniciativas concretas dirigidas a mejorar la movilidad, accesibilidad y seguridad vial del colectivo sénior. El IMSERSO participa como órgano gestor de esta red, en compañía de Liberty Seguros y el RACE, aliados desde 2014.

El objetivo de la colaboración es potenciar la participación de los municipios en esta Red de ciudades amigables tanto en las nuevas incorporaciones como impulsar a que las ya existentes lleven a cabo acciones de mejora para la movilidad senior en la ciudad, según los puntos de desarrollo que están expuestos en el Protocolo de Vancouver.

El planteamiento de proyecto consiste en analizar las acciones urbanísticas llevadas a cabo por cada municipio y evaluar si estas han tenido en cuenta las necesidades de movilidad y seguridad de los peatones más mayores, galardonando a las que hayan llevado una trayectoria satisfactoria en estas cuestiones.

El papel del IMSERSO es fundamental como responsable de la red de ciudades amigables con los mayores en España, permitiendo una agilidad en los procesos y consiguiendo una sinergia en la actividad de las ciudades dentro del tema de la seguridad vial.

### **Reconocimientos en 2019**

El RACE, como gestor de CIFAL Madrid, obtuvo los siguientes reconocimientos en 2019:

- Premio a la mejor labor de formación otorgado por la Asociación de Técnicos de Seguridad Vial en Andalucía.
- Premio a la mejor iniciativa en Seguridad Vial 2019 PONLE FRENO
- Medalla de Plata 2019 de Instituciones Penitenciarias Ministerio del Interior

### **Otras actividades con la comunidad local**

El desarrollo de actividades que aportan valor a los diferentes colectivos también se amplía al **Complejo Deportivo**. 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 hípica y golf a niños con discapacidad intelectual





Igualmente, el RACE ha organizado durante 2019 distintos torneos con asociaciones benéficas en las diferentes disciplinas deportivas siendo éstas: Síndrome de Down Madrid, Fundación Síndrome de West, Cáritas, CIMA, para la investigación en insuficiencia cardiaca, y Fundación Vicente Ferrer, a través de Brazadas Solidarias.

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.

Por otra parte, y por la diversidad de actuaciones del 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 RACE tiene 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.

### 7.2.1.3 Acciones de asociación o patrocinio

El Circuito del Jarama, cumpliendo con sus objetivos de conjugar la vertiente deportiva con la colaborativa, participó en la iniciativa **Cars for Smiles**, organización internacional sin ánimo de lucro que trabaja para mejorar la calidad de vida de niños, niñas y jóvenes que sufren de alguna enfermedad o condición difícil, a través de un evento relacionado con el mundo del motorsport y los coches de lujo, o la colaboración con la **Asociación Española contra el Cáncer**, que estuvo presente en el Campeonato RACE de Turismos, celebrado el 1 de junio, desarrollando una acción de captación de recursos para los pacientes y familiares de la entidad.

Además, durante el ejercicio 2019 caben destacar dos eventos solidarios que ya se han convertido en tradición: la Carrera Jarama-María de Villota y las 24 horas Ford. El primero de ellos se ha caracterizado por que en 2019 ha adoptado el carácter de benéfica, de manera que todos los ingresos se destinan a la fundación Ana Carolina Díez-Mahou, y cuyo objetivo es mejorar la calidad de vida de los niños y familiares con enfermedades neuromusculares genéticas, así como los más de 2.000 litros de leche que aportaron entre todos los participantes para el Coto de Algete. Es una prueba de "running" de 5 ó 10 kilómetros por el Circuito -además de otras distancias menores para los más pequeños- que se celebra el día 24 de diciembre.

En cuanto a las 24 horas de Ford, organizado por Ford España bajo su compromiso social y medioambiental, es un evento que se lleva celebrando 16 años y en la que participan 12 coches conducidos cada uno de ellos por un equipo que representa a una entidad social, tiene como objetivo la solidaridad y la colaboración de todos los participantes que apoyan los diferentes proyectos sociales de estas entidades. Una prueba





en la que, con un número de litros de combustible igual para todos los participantes y muy limitado, deben saber gestionarlos para que, después de esas 24 horas, lleguen a la meta en la mejor posición posible. Los proyectos sociales que participan en las 24 Horas Ford, y a los que se destinan las ayudas, son seleccionados mediante una convocatoria por invitación. Cuenta con una dotación económica de más de 100.000 euros y, además, para una mayor notoriedad del evento, cada entidad participante debe estar representada por un personaje público que actúa como “embajador/a” de dicha entidad.

Finalmente, el RACE colaboró en la acción solidaria “El Desierto de los Niños”, un viaje a Marruecos, donde se mezclan el ocio y las rutas 4x4 con acciones solidarias. Durante una semana, una caravana de vehículos con mayores y niños recorrieron varias aldeas del país africano donde la organización está construyendo guarderías, escuelas, etc. El RACE, junto con el Centro CIFAL Madrid, distribuyó material escolar.

### 7.2.2 Subcontratación y proveedores

El procedimiento de gestión de compras y proveedores del RACE 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.

### 7.2.3 Consumidores

#### 7.2.3.1 Medidas para la salud y seguridad de los consumidores

El 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 RACE 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 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 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.

En este sentido, se ha elaborado el primer Libro Blanco de la Seguridad Vial Laboral, presentado en el primer trimestre del año, y que se ha elaborado con las opiniones de empresarios, trabajadores, autónomos y organizaciones sindicales y empresariales.

Así, durante el año, se han desarrollado 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 del Jarama, y cuya calidad y solvencia técnica de los cursos de conducción son señas de identidad, 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.

En el año 2019, el campo de golf obtuvo el certificado de calidad ISO 9001 concedido por AENOR. 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 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 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.

### 7.2.3.2 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** o mediante las hojas que se facilitan en los puestos de atención al socio que hay en el club social. 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 quién las clasifica y las presenta a la Comisión del Complejo Deportivo donde se estudian los motivos de las quejas y se preparan las respuestas al socio. En 2019 se gestionaron 106 reclamaciones de socios a través de dicho buzón (84 reclamaciones en 2018).

En lo referente al **Circuito del Jarama**, RACE 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 2019, el Departamento de Atención al Cliente ha tramitado 6419 reclamaciones, cifra algo superior a la de 2018 (5557 reclamaciones), 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.

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. En este sentido, la media de días de cierre de las reclamaciones durante 2018 fue de 10 días naturales.





## 8. NOTA, HECHOS POSTERIORES COVID 19

La aparición del Coronavirus COVID-19 en China en enero de 2020 y su reciente expansión global a un gran número de países, ha motivado que el brote vírico haya sido calificado como una pandemia por la Organización Mundial de la Salud desde el pasado 11 de marzo.

Teniendo en consideración la complejidad de los mercados a causa de la globalización de los mismos y la ausencia, por el momento, de un tratamiento médico eficaz contra el virus, las consecuencias para las operaciones del Grupo RACE son inciertas y van a depender en gran medida de la evolución y extensión de la pandemia en los próximos meses, así como de la capacidad de reacción y adaptación de todos los agentes económicos impactados.

Por todo ello, a la fecha de formulación de este Estado de Información No Financiero es prematuro realizar una valoración detallada o cuantificación de los posibles impactos sociales o medioambientales que tendrá el COVID-19 sobre el Grupo, debido a la incertidumbre sobre sus consecuencias, a corto, medio y largo plazo.

No obstante, los Administradores y la Dirección de Grupo, han realizado una evaluación preliminar de la situación actual conforme a la mejor información disponible. Por las consideraciones mencionadas anteriormente, dicha información puede ser incompleta. De los resultados de dicha evaluación, se destacan las siguientes cuestiones relativas a la información no financiera:

Respecto a los posibles cambios que esta situación ha generado en el **modelo de negocio**, atendiendo al Real Decreto del 14 de marzo, el Grupo RACE ha procedido al cierre de las instalaciones deportivas del Complejo Deportivo y del Circuito del Jarama-RACE, hasta que dure el Estado de Alarma.

Respecto a **cuestiones medioambientales**, éstas solo aplican al Complejo Deportivo, que ha establecido una serie de medidas para el mantenimiento mínimo necesario de las instalaciones (campo golf, edificios...) y de los animales que se encuentran en las mismas.

Respecto a las **cuestiones relativas al personal**, a fecha de formulación de este estado, el Grupo RACE ha presentado varios expedientes de regulación temporal de empleo que se encuentran pendientes de resolución.

No obstante, desde el inicio de esta situación, el Grupo RACE ha ido adoptando las medidas posibles para proteger a su plantilla. En este sentido, se han facilitado las labores de teletrabajo a:





- aquellas personas que, por su desempeño funcional o por su situación de guarda y custodia, así se ha considerado.
- aquellas personas que se encontraban dentro de los grupos de riesgo establecidos por las autoridades sanitarias.

Además, durante todo este tiempo, el Grupo RACE ha tenido que dimensionar sus sistemas tecnológicos para posibilitar el teletrabajo al mayor número de personas posible, priorizando la prestación del servicio de operaciones.

En cuanto a **medidas de salud y seguridad**, desde el comienzo de la aparición de la enfermedad y la toma de medidas por parte de la Comunidad de Madrid, el Grupo RACE decide implementar una serie de medidas con un doble objetivo: la prevención de contagio de sus trabajadores y aquellas que, de forma excepcional, se han llevado a cabo para poder continuar con la actividad de prestación del servicio a los socios y clientes de la entidad.

Estas medidas han sido:

- Creación de un comité organizativo.
- Creación del Gabinete Médico de Contingencia
- Deslocalización de los operadores de asistencia en varias ubicaciones diferentes, en grupos de atención similar.
- Deslocalización de puestos clave en otras áreas.
- Adopción de todas las medidas de higiene (refuerzo de limpieza, colocación de geles desinfectantes, uso de baños exclusivos por cada área de trabajo...)

En cuanto a la **prestación del servicio**, el Grupo RACE ha prestado sus servicios manteniendo los estándares de calidad que la situación ha permitido. No obstante, ante la incertidumbre y la realidad tan cambiante, desde el comité organizador se dibujaron varios escenarios dentro del plan de contingencia para proteger a los empleados y poder continuar con las actividades esenciales del Grupo.

Dichos escenarios reflejan las medidas a adoptar en cada caso:

- NIVEL 1: El Objetivo fundamental es minimizar el impacto de un potencial contagio (así como las potenciales medidas de cuarentena derivadas) en la plantilla de trabajadores del RACE, con especial foco en las plataformas de asistencia.





- NIVEL 2: Añadir a las medidas anteriores, el mantenimiento de la capacidad operativa en entornos de restricción, derivados de las medidas que establezcan las autoridades, tales como cierres de colegios y lugares públicos, o medidas de restricciones o prohibiciones de utilización del transporte público.
- NIVEL 3: Añadir a las medidas anteriores un Plan de contingencia ante la clausura (por contagio o similar) de alguno de los centros de trabajo principales del RACE (Córdoba o PTM).
- NIVEL 4: Se contemplan medidas similares al "Toque de queda" o "estado de excepción" por parte de las autoridades, con restricciones importantes en la movilidad de los empleados. Aunque en un caso de estas características la frecuencia siniestral es muy baja, se establece un plan de contingencia de teletrabajo en las plataformas de asistencia.

Finalmente, en lo que se refiere a la **cadena de suministro**, el Decreto del Gobierno del Estado de Alarma, en su punto 18, otorga al Grupo RACE la categoría de operador esencial, lo que obliga al Grupo a seguir prestando el servicio a todas aquellas personas que, atendiendo a la norma excepcional, puedan desplazarse en su vehículo.

Para poder realizar este trabajo, desde la central de operaciones se entabla contacto con los diferentes proveedores y conocer así, los detalles de los protocolos y aplicación de normas de seguridad e higiene para con los clientes del RACE (ninguna persona en la cabina del vehículo de asistencia, uso de material de higiene durante la atención de la avería, etc.).

Además, se analizan los planes de continuidad del negocio con cada uno y, en base a ellos, (prácticamente ninguno dejó de prestar el servicio) poder actuar. Esto incluye también los posibles servicios de traslado de vehículos a talleres.

Asimismo, se transmiten las medidas de contingencia a aplicar por el Grupo RACE a todos aquellos clientes que así lo han demandado.

Por último, resaltar que los Administradores y la Dirección del Grupo están realizando una supervisión constante de la evolución de la situación, con el fin de afrontar con éxito los eventuales impactos, tanto financieros como no financieros, que puedan producirse.





## 9. ÍNDICE DE CONTENIDOS DE LA LEY 11/2018 DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA Y DIVERSIDA

Contenidos de la Ley 11/2018 EINF		Estándar utilizado	Referencia al Informe
Modelo de Negocio			
<b>Descripción del modelo de negocio del grupo</b>	Descripción del modelo de negocio. Presencia geográfica. Objetivos y estrategias. Principales factores y tendencias que afectan a la evolución futura.	GRI 102-2, GRI 102-4, GRI 102-6, GRI 102-7, GRI 102-15	Capítulo 1
<b>Principales riesgos</b>	Principales riesgos e impactos derivados de las actividades del grupo, así como la gestión de los mismos.	GRI 102-15	Capítulo 2
Información sobre cuestiones medioambientales			
<b>Políticas</b>	Enfoque de gestión.	GRI 103-2	Capítulo 3.1
<b>General</b>	Efectos de la actividad de la empresa en el medioambiente, la salud y la seguridad.	GRI 102-15, GRI 102-29	Capítulo 3.1
	Procedimientos de evaluación o certificación ambiental.	GRI 102-29, GRI 102-30	Capítulo 3.1
	Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales.	GRI 102-29	Capítulo 2 y Capítulo 3.1
	Aplicación del principio de precaución.	GRI 102-11	Capítulo 3.1
	Provisiones y garantías para riesgos ambientales.	GRI 307-1	Capítulo 2
<b>Contaminación</b>	Medidas para prevenir la contaminación.	GRI 103-2, GRI 302-5	Capítulo 3.2.1
<b>Economía Circular y prevención y gestión de residuos</b>	Medidas de prevención y gestión de residuos.	GRI 103-2, GRI 306-2	Capítulo 3.2.2
<b>Uso sostenible de los recursos</b>	Consumo de agua.	GRI 303-1, GRI 303-2	Capítulo 3.2.2
	Consumo de materias primas.	GRI 103-2	Capítulo 3.2.2
	Consumo, directo e indirecto de energía. Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética. Uso de energías renovables.	GRI 103-2, GRI 302-1, GRI 302-5	Capítulo 3.2.2
	<b>Cambio Climático</b>	Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).	GRI 305-1, GRI 305-2
<b>Protección de la biodiversidad</b>	Medidas para adaptarse al Cambio Climático.	GRI 102-15, GRI 103-2	Capítulo 3.2.1
	Objetivos de reducción de emisiones GEI.	GRI 103-2	Capítulo 3.2.1
<b>Protección de la biodiversidad</b>	Medidas para preservar o restaurar la biodiversidad.	GRI 103-2, GRI 304-3	Capítulo 3.2.3
	Impactos causados por la actividad.	GRI 304-1, GRI 304-2	Capítulo 3.2.3





Contenidos de la Ley 11/2018 EINF		Estándar utilizado	Referencia al Informe	
<b>Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal</b>				
<b>Políticas</b>	Enfoque de gestión.	GRI 103-2	Capítulo 4.1	
<b>Empleo</b>	Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional.	GRI 102-7, GRI 102-8, GRI 401-1	Capítulo 4.2.1.1 y Capítulo 4.2.1.2	
	Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo.		Capítulo 4.2.1.1	
	Promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional.		Capítulo 4.2.1.1 y Capítulo 4.2.1.2	
	Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional.		Capítulo 4.2.1.3	
	Remuneraciones medias por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor.	GRI 102-36, GRI 202-1, GRI 405-2	Capítulo 4.2.1.4	
	Brecha Salarial <sup>3</sup> .		Capítulo 4.2.1.5	
	Remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad.		Capítulo 4.2.1.6	
	Remuneración media de los consejeros y directivos, desagregada por sexo.		Capítulo 4.2.1.7 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 2019 hay 7 empleados en plantilla con discapacidad (13 en 2018).	
<b>Organización del trabajo</b>	Organización del tiempo de trabajo.	GRI 102-8, GRI 103-2	Capítulo 4.2.2.1	
	Número de horas de absentismo.	GRI 403-2	Capítulo 4.2.2.2	
	Medidas para facilitar la conciliación.	GRI 103-2, GRI 401-3	Capítulo 4.2.2.3	
<b>Salud y seguridad</b>	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo.	GRI 103-2	Capítulo 4.2.3	
	Indicadores de siniestralidad.	GRI 403-2	Capítulo 4.2.3	
	Enfermedades profesionales.	GRI 403-2	Capítulo 4.2.3	
<b>Relaciones Sociales</b>	Organización del diálogo social.	GRI 102-43	Capítulo 4.2.4	
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo.	GRI 102-41	Capítulo 4.2.4	
	Balance de los convenios colectivos, en especial en el campo de la salud y seguridad en el trabajo.	GRI 403-1, GRI 403-4	Capítulo 4.2.4	
<b>Formación</b>	Políticas de formación.	GRI 103-2	Capítulo 4.2.5	
	Horas de formación por categoría profesional.	GRI 404-1	Capítulo 4.2.5	
<b>Accesibilidad</b>	Accesibilidad universal de las personas con discapacidad.	GRI 103-2	Capítulo 4.2.6	
<b>Igualdad</b>	Medidas de igualdad entre hombres y mujeres.			Capítulo 4.2.7
	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>3</sup> El cálculo se ha realizado sobre la plantilla con contrato indefinido a 31 de diciembre de 2018 y 2019, lo que supone un 84% de la plantilla a cierre.





Contenidos de la Ley 11/2018 EINF		Estándar utilizado	Referencia al Informe
<b>Información sobre el respeto de los derechos humanos</b>			
<b>Políticas</b>	Enfoque de gestión.	GRI 103-2	Capítulo 5
<b>Derechos Humanos</b>	Aplicación de procedimientos de debida diligencia.	GRI 103-2, GRI 102-17	Capítulo 5
	Medidas de prevención y gestión de los posibles abusos cometidos.		Durante el ejercicio 2019 no se han recibido demandas en materia de acoso laboral, (2 demandas en 2018 ambas resueltas durante el 2019).
	Denuncias por casos de vulneraciones de derechos humanos.		Capítulo 5
	Promoción y cumplimiento de las disposiciones de la OIT.		
<b>Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno</b>			
<b>Políticas</b>	Enfoque de gestión.	GRI 103-2, GRI 103-3, GRI 205-2	Capítulo 6.1
<b>Corrupción y soborno</b>	Medidas para prevenir la corrupción y el soborno.	GRI 103-2	Capítulo 6.2
	Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales.	GRI 103-2, GRI 203-2	Capítulo 6.2
	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.		
<b>Información sobre la sociedad</b>			
<b>Políticas</b>	Enfoque de gestión.	GRI 103-2	Capítulo 7.1
<b>Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible</b>	Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local.	GRI 203-2, GRI 413-1,	Capítulo 7.2.1.1
	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 7.2.1.2
	Acciones de asociación o patrocinio.	GRI 102-13	Capítulo 7.2.1.3
<b>Subcontratación y proveedores</b>	Inclusión de cuestiones ASG en la política de compras.	GRI 103-3	Capítulo 7.2.2
	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental.		Capítulo 7.2.2
	Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas.		Capítulo 7.2.2
<b>Consumidores</b>	Medidas para la salud y seguridad de los consumidores.	GRI 103-2, GRI 416-1, GRI 416-2, GRI 417-1	Capítulo 7.2.3.1
	Sistema de gestión de reclamaciones y quejas recibidas.	GRI 102-17, GRI 103-2, GRI 418-1	Capítulo 7.2.3.2
<b>Información fiscal</b>	Beneficios obtenidos por país.	GRI 201-1	El beneficio antes de impuestos en España en 2019 es de 4.165 miles de euros (4.044 miles de euros en 2018).
	Impuestos sobre beneficios pagados.		El impuesto sobre beneficios pagados en el ejercicio 2019 asciende a 1.015 miles de euros (675 miles de euros en 2018).
	Subvenciones públicas recibidas.	GRI 201-4	23.912,98 euros en bonificaciones a la Seguridad Social por formación a empleados (31.892,10 euros en 2018).



*[Handwritten mark]*

*[Handwritten mark]*



A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.



A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the left.

**D. JESÚS BERNABÉ BARQUÍN**, Secretario del Consejo Directivo de la entidad **REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA, RACE**, entidad con oficinas centrales sitas en Tres Cantos, Madrid, calle Isaac Newton 4, PTM y CIF G-28.202.802, inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones en el Grupo 1, Sección 1, Número Nacional 2035,

### **CERTIFICO**

Que el Estado de Información No Financiera adjunto ha sido formulado con el voto favorable de todos los miembros del Consejo Directivo del **REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA, RACE**, en la celebración de la reunión del 26 de Marzo de 2020 del Consejo Directivo, con vistas a su verificación por los auditores y posterior aprobación por la Asamblea de Socios. Dicha reunión tuvo naturaleza telemática, de acuerdo con el contenido del RDL 8/2020, de 17 de marzo, con el fin de preservar la salud de las personas y evitar la propagación del COVID 19, motivo por el cual el Estado de Información No Financiera debidamente formulado adjunto no cuenta con las firmas de los siguientes Consejeros:

- D. Carmelo Sanz de Barros
- D. Gonzalo Arauz de Robles Dávila
- D. Juan Carlos Castro Rico
- D. Andrés Celaya Barturen
- D. Leopoldo Curbera Calderón
- D. Eduardo García Sansigre
- D<sup>a</sup>. María Victoria Henríquez de Luna
- D. Carlos Hernández Bueno
- D. Luis Peigneux Via
- D. Juan Ruiz Richi
- D. Juan Taracena Spinelli
- D. Miguel Sánchez de León García
- D. Alvaro Hernández Núñez

Los citados documentos, que están extendidos en 54 folios, páginas de la 1 a la 54 visadas por mí en señal de identificación.

  
**D. Jesús Bernabé Barquín**  
Secretario del Consejo Directivo