Real Automóvil Club de España

Estado de Información No Financiera Consolidado del ejercicio terminado el 31 de diciembre 2020, junto con el Informe de Verificación Independiente

Deloitte, S.L.
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España

Tel: +34 915 14 50 00
Fax: +34 915 14 51 80
www.deloitte.es

INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO

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) del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020 adjunto, de Real Automóvil Club de España (la Entidad Dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo).

El contenido del EINFC incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en la tabla "Índice de contenidos de la Ley 11/2018 de Información No Financiera y Diversidad" en el capítulo 9 del EINFC adjunto.

Responsabilidad de los administradores y de la dirección

La formulación del EINFC del ejercicio 2020, así como el contenido del mismo, es responsabilidad del Consejo Directivo 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 Sustainability Reporting Standards de Global Reporting Initiative (estándares GRI) seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Índice de contenidos de la Ley 11/2018 de Información No Financiera y Diversidad" 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.

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

Nuestra independencia y control de calidad

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

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Control de Calidad 1 (NICC 1) y mantiene, en consecuencia, un sistema global de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados relativos al cumplimiento de requerimientos de ética, normas profesionales y disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

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

Nuestra responsabilidad

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

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

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

- Reuniones con el personal del Grupo para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el EINFC del ejercicio 2020 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 2020.

- 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 2020 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.
- Obtención de una carta de manifestaciones del consejo directivo y la Dirección.

Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación y en las evidencias que hemos obtenido, no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que el Estado de Información No Financiera Consolidado de Real Automóvil Club de España y Sociedades Dependientes del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020 adjunto no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en el "Índice de contenidos de la Ley 11/2018 de Información No Financiera y Diversidad" 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.

Pablo Hurtado March

7 de abril de 2021

INSTITUTO DE CENSORES JURADOS DE CUENTAS DE ESPAÑA

DELOITTE, S.L.

2021 Núm. 01/21/07546

30,00 EUR

SELLO CORPORATIVO:

Sello distintivo de otras actuaciones

Real Automóvil Club de España y Sociedades Dependientes

Estado de Información No Financiera

Estado de Información No Financiera del **RACE**

El 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
   1.1. Impacto COVID 19
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., Asegurace, S.A.U., Eurekar, S.L.U., Unión de Automóviles Clubs, S.A.U. de Seguros y Reaseguros y RACE Asistencia, S.A.U.), 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.

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. 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. A mediados de 2020 finalizó la construcción de un nuevo edificio en la línea de boxes, que alberga una sala de gran capacidad, para reuniones y eventos, así como boxes nuevos, con una altura que permite la entrada de vehículos de gran tamaño, como camiones y autobuses. 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. La cartera de socios propietarios a cierre de 2020 está dividida en:114.033 socios propietarios adultos,11.730 socios juveniles y 53.261 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 m2, que se distribuyen en tres pistas con sistema flujo/reflujo, picadero cubierto y 3 pistas de arena, así como una pista de geotextil y geoceldas. Además, cuenta con 90 boxes, cinco cuartos guadarnés, caminador eléctrico, duchas de agua caliente y fría, bebederos automáticos, un círculo techado para dar cuerda y el Poni Club que cuenta con sus propias instalaciones.
- 17 pistas de tenis de superficie de resina.
- 4 pistas de tenis de tierra batida.
- 4 pistas de tenis de hormigón poroso.
- 14 pistas de pádel de cristal.
- 4 pistas de pádel de muro.
- Campo de fútbol de hierba natural.
- Campo de fútbol/hockey de hierba artificial.
- Pista de baloncesto.
- Pista de patinaje.
- Una piscina climatizada de 25m.
- Una piscina climatizada de 12m.
- Una piscina exterior de 50m.
- Dos piscinas exteriores de 25m.
- Una piscina infantil de chapoteo.
- Un 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.

1.1. Impacto COVID 19

La declaración de la pandemia a mediados del mes de enero generó movimientos empresariales importantes, que impactaron a todos los sectores de actividad. La reducción de la movilidad, la incertidumbre sanitaria y el cierre de los colegios y establecimientos llevó a las empresas españolas a tomar decisiones de forma ágil y con el menor impacto en el negocio posible.

En este sentido, durante la segunda quincena de febrero, y ante la situación cada vez más crítica, el RACE comenzó a elaborar el protocolo de actuación, con la información recabada del Ministerio de Sanidad y de las autoridades sanitarias, de cara a proteger a los empleados y al negocio.

Para ello, en las oficinas centrales se establecieron diferentes escenarios en función de los índices de contagio que se fueran produciendo. Así, la primera medida urgente que se tomó fue sobre la plataforma de asistencia, creando grupos espejo en diferentes lugares en Tres Cantos como en Almazara. Esta medida también se aplicó en los diferentes departamentos, donde se aislaron las dependencias para cada uno de esos grupos y se aplicaron todas las medidas sanitarias recomendadas (gel hidro-alcohólico en toda la oficina, separación de espacios, eliminación de espacios comunes...). Además, operadores de asistencia y personal de riesgo de otras direcciones comenzaron a trabajar desde sus domicilios. No obstante, durante el período de confinamiento del país se adoptaron medidas que afectaron a parte del personal de oficinas centrales y de las oficinas comerciales, que se describirán en el apartado correspondiente a Recursos Humanos.

Por su parte, el Circuito del Jarama también estableció protocolos sanitarios, tanto para su personal como para todos aquellos que acudieron a realizar alguna actividad profesional o de ocio. Sin embargo, esta instalación se vio afectada por las medidas adoptadas por el Gobierno y suspendió toda actividad pública entre el 14 de marzo y el 25 de mayo, si bien pudo seguir con las obras de modernización de las instalaciones del tercer edificio. No obstante, durante el período del cierre, se adoptaron medidas que afectaron a parte del personal del Circuito, que se describirán en el apartado correspondiente a Recursos Humanos.

En cuanto al Complejo Deportivo, también sufrió las consecuencias del Estado de Alarma. Al igual que el Circuito, las instalaciones deportivas volvieron a estar disponibles para los socios a partir del 25 de mayo, en la Fase 1, hasta la reapertura total a finales del mes de junio. Durante el tiempo de cierre, se realizaron diferentes actuaciones de mantenimiento y mejora de las instalaciones, si bien se tuvieron que adoptar medidas que afectaron a parte del personal, que se describirán en el apartado correspondiente a Recursos Humanos.

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.

- Riegos 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.

- Riesgos identificados en cuestiones de pandemia: el riesgo de impacto de una enfermedad virulenta o de una pandemia ha hecho que el RACE adopte un protocolo de actuación en todas sus áreas (Empresas, Circuito del Jarama y Complejo Deportivo) para minimizar el impacto de las mismas en el personal laboral, sin dejar de prestar los servicios comprometidos con socios y clientes.

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.

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, el RACE cuenta con proveedores que prestan su servicio con 181 coches taller y otros 98 vehículos llamados Toro. Además, la red de proveedores mantiene 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 es 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 2020, los proveedores mantienen 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 total de 14 unidades) 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. 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 permite gestionar cada vez mejor las asistencias. No se puede olvidar que la asistencia en viaje, como consecuencia de los intereses en riesgo que puede haber, es considerada como un servicio esencial (durante la primera declaración de Estado de Alarma, el RACE fue de las pocas empresas en España que por ser considerada como tal, continuó con la prestación de sus servicios) que debe prestarse siempre con carácter urgente de la manera más profesional y adecuada posible, en ocasiones ante determinadas circunstancias con poco o nulo margen de error.

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

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

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

Gestión medioambiental Complejo Deportivo

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 desarrollada en la Pista Principal 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 Ciudalcampo, las cuales están certificadas para un índice de aislamiento acústico (Dlr) de 25 db (A) referente a los ensayos realizados de acuerdo con la norma UNE – EN – 1793 – 2: 1998.
- Clasificación de los días en función de niveles de emisión sonora y limitación de fechas y horarios, estableciendo que el número de "días silenciosos" no podrá ser inferior al 90% del cómputo total de días del año, lo que implica un nivel sonoro máximo de 90db (A) medidos en las zonas colindantes a la Urbanización Ciudalcampo. 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.

- Conscientes de que, debido a la pandemia originada por el Covid -19, los vecinos de la Urbanización Ciudalcampo habrían de permanecer más tiempo en sus viviendas, y con el objetivo de contribuir al bienestar de la comunidad colindante, en 2020 se ha limitado aún más el horario en pista de los días "no silenciosos" restringiéndose al acceso a la misma en horario de 10:00h a 21:00h; mientras que el horario de los días "silenciosos", y pese a que cuyas emisiones sonoras no exceden los límites, también ha sido reducido, estableciéndose de 9:00 a 21:00h.

Durante los años 2018 y 2019, obedeciendo a un requerimiento de la Concejalía de Medio Ambiente del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, el Circuito presentó periódicamente los informes de Calidad Acústica generados, sin recibir ninguna objeción al respecto de las emisiones realizadas. En 2020, y pese a que el requerimiento expiró, se ha continuado trabajando en el control y registro de las emisiones sonoras, manteniendo puntualmente informado al Ayuntamiento mediante el envío de los informes sobre los Objetivos de Calidad Acústica en las urbanizaciones colindantes, tal y como si el requerimiento anteriormente citado continuara en vigor.

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, en los puntos de suministro eléctrico se dispone de baterías de condensadores con el fin de reducir o eliminar la energía reactiva producida en el interior de la instalación, tratando de mantener un factor de potencia lo más cercano posible a 1. Además, el Complejo 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 maquinaría, 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 pro-

veniente 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.

EFECTO COVID EN EL RIEGO Y MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES HASTA EL MES DE JUNIO

A finales de 2019, se procedió 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 habilitó 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 2020 se redujo hasta los 3.188 m3, frente a los 4.052 m3 de 2019 y los 4.531 m3 de 2018, cifra que refleja el efecto de la pandemia durante el año.

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 2020, la cantidad total de este tipo de residuos fue deg 30,30 Tn, frente a las 9,86 Tn de 2019 y a las 5,95 Tn retiradas en 2018. Para los residuos considerados como peligrosos, en el ejercicio 2019 no hubo retirada de cartuchos de tinta y tóner, mientras que en 2020 fueron 0,0504 Tn frente a los 0,075Tn de 2018.

Como principal residuo generado en el **Complejo Deportivo** destaca la eliminación y retirada de aceite, filtros de aceite, trapos y absorbentes, anticongelante, envases contaminados y baterías de plomo, entre otros, todos ellos gestionados externamente mediante un gestor certificado. Durante 2020 se contabilizaron un total de 0,77 Tn netas de este tipo de residuos, frente a los 0,85 Tn de 2019.

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 2020 fue de un total de10,1 Tn frente a 16,1 Tn en 2019 y 26,74 Tn en 2018.

Por otra parte, el consumo de electricidad en **oficinas centrales** durante el año 2020 fue de 780,15 MWh (que representa unas emisiones de 188,02 Tn/CO2eq), lo que supone un ligero incremento respecto a 2019, en donde se alcanzaron los 768,44 MWh, el equivalente a unas emisiones de 185,2 Tn/CO2eq, y bastante inferior a los 836,12 MWh 268,4 Tn/CO2eq) consumidos durante el 2018.

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

Consumo energético	2018 MWh	2019 MWh	2020 MWh
Electricidad	1.100,49	988,69	920,83
Gasóleo	1.344,00	971,07	352,29
TOTAL	2.444,49	1.959,76	1.108,37

Por lo tanto, las emisiones de gases de efecto invernadero correspondientes a 2020 para el **Circuito del Jarama** equivalen a un total de:

Emisiones[1]	tCO2eq 2018	tCO2eq 2019	tCO2eq 2020
Scope 1	371,66	249,33	90,44
Scope 2	353,00	238,27	221,92
TOTAL	724,66	487,60	312,36

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	2018 MWh	2019 MWh	2020 MWh
Pellet	303,16	429,91	200,00
Electricidad	3.035,18	3.160,57	2.196,35
GLP	50,01	35,58	23,24
Gasóleo C	1.216,03	1.040,88	736,06
Gasóleo Automoción	475,57	367,18	431,38
TOTAL	5.079,94	5.061,18	3.524,46

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

Emisiones [2]	tCO2eq 2018	tCO2eq 2019	tCO2eq 2020
Scope 1	483,05	375,88	307,78
Scope 2	974,29	761,70	529,32
TOTAL	1.457,34	1.146,69	822,02

[1] 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, DEFRA 2019 y DEFRA 2020, y para el scope 2 las designadas por OCCC 2018 y OCCC 2019 (OCCC2020 no disponible hasta abril 2021) para los ejercicios 2018, 2019 y 2020 respectivamente.

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

1.1.1. 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 en la no utilización de productos fitosanitarios no autorizados en sus praderas, habiendo completado su adaptación el mismo año de la entrada en vigor del Real Decreto 1311/2012. Además, se han dejado de utilizar herbicidas y se ha optado por la compra de tipos de hierba que mejor se adapten a las condiciones meteorológicas propias del terreno, reduciendo también así el consumo de agua. Todo ello permite la reducción del uso de abonos químicos y aumentar el uso de los catalogados como ecológicos y orgánicos.

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

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

Nuestro principal objetivo sigue siendo reducir al máximo los daños causados por la enfermedad "Dollar spot" intentando no sufrir daños de otras enfermedades que hasta ahora no han causado problemas en el estado de los greenes. Para reducir los daños causados por esta enfermedad, realizamos mayores aportes de nitrógeno y de potasio a través de la aplicación de fertilizantes vía foliar y con fertilizantes granulados aplicados al suelo. Las condiciones climatológicas influyen determinantemente en el desarrollo de las enfermedades de los céspedes. Otro producto que hemos utilizado con mayor frecuencia que en años anteriores es el silicio para secar y endurecer la hoja del césped evitando el desarrollo del hongo y dificultando la penetración.

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

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

Respecto a las plagas, la oruga procesionaria del pino es la especie más importante presente en las instalaciones. Cada año se realizan tratamientos de endoterapia vegetal en los pinos más grandes y en los pinos que se encuentran en zonas de mucha concentración de personas, como la hípica, la zona deportiva, el chalet infantil y alrededores de tees y greenes. Los tratamientos de endoterapia consisten en inyectar un insecticida en el pino a través de unos orificios que se realizan en un tronco. Los tratamientos han probado tener una elevada tase de éxito ante la falta de nidos en los pinos tratados, contando con una efectividad de dos años. En vista del éxito del trata-

miento, se ha decidido aumentar el número de pinos tratados realizando tratamientos bianuales en los pinos de todo el Complejo Deportivo.

Otro de los tratamientos que se realiza cada año en el patrimonio arbóreo del Complejo Deportivo es el que se realiza a las encinas *(Quercus ilexssp rotundifolia),* algunas de ellas centenarias, que están afectadas en mayor o menor grado por procesos de decaimiento. El tratamiento consiste en inyecciones al tronco de fungicidas y nutrientes mediante el sistema de endoterapia llamado 'Arborjet'. En 2020 se han tratado 55 encinas.

4. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL

1.1. 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.

1.2. Gestión y desempeño social

Empleo

El número total de empleados al cierre del ejercicio 2020 en España, lugar en el que el RACE realiza su actividad, fue de 774, frente los 846 de 2019. De estos, 300 personas estuvieron afectadas por alguno de los ERTEs que se presentaron durante el ejercicio 2020.

Empleados por tipo de contrato

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

	2018	2019	2020	2018	2019	2020
	Hombres	Hombres	Hombres	Mujeres	Mujeres	Mujeres
Nº de empleados con contrato indefinido	289	288	296	403	419	428
Nº de empleados con contrato temporal	45	59	26	89	80	24

La distribución de empleados según el tipo de contrato afectados por el ERTE fue de:

	2020	2020
	Hombres	Mujeres
Nº de empleados con contrato indefinido	102	178
Nº de empleados con contrato temporal	9	11

Por grupos de edad:

Ejercicio 2018:

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

Ejercicio 2019:

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

Ejercicio 2020

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Nº de empleados con contrato indefinido	84	441	199
Nº de empleados con contrato Temporal	17	26	7

Por grupos de edad afectados por ERTE fue:

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Nº de empleados con contrato indefinido	29	159	92
Nº de empleados con contrato Temporal	2	15	3

Por categoría:

Ejercicio 2018:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Nº de empleados con contrato indefinido	11	18	89	153	421
Nº de empleados con contrato temporal	-	-	4	8	122

Ejercicio 2019:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Nº de empleados con contrato indefinido	9	19	103	148	428
Nº de empleados con contrato temporal	-	-	5	24	110

Ejercicio 2020

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

Según la categoría, los empleados afectados por ERTE fueron:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Nº de empleados con contrato indefinido	-	2	26	82	170
Nº de empleados con contrato temporal	-	-	-	11	9

Empleados por tipo de jornada

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

Ejercicio 2018:

	Hombres	Mujeres
Nº de empleados con jornada completa	242	294
Nº de empleados con jornada parcial	92	198

Ejercicio 2019:

	Hombres	Mujeres
Nº de empleados con jornada completa	267	322
Nº de empleados con jornada parcial	80	177

Ejercicio 2020:

	Hombres	Mujeres
Nº de empleados con jornada completa	245	242
Nº de empleados con jornada parcial	77	210

La distribución de la jornada laboral de los empleados afectados por ERTE fue:

	Hombres	Mujeres
Nº de empleados con jornada completa	90	103
Nº de empleados con jornada parcial	21	86

Por grupos de edad:

Ejercicio 2018:

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Nº de empleados con jornada completa	73	306	157
Nº de empleados con jornada parcial	106	148	36

Ejercicio 2019:

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Nº de empleados con jornada completa	85	333	171
Nº de empleados con jornada parcial	80	135	42

Ejercicio 2020:

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Nº de empleados con jornada completa	53	272	162
Nº de empleados con jornada parcial	48	195	44

La distribución de los empleados afectados por ERTE por grupos de edad fue:

	Grupo de edad 1 <=35	Grupo de edad 2 >35 y <=50	Grupo de edad 3 >50
Nº de empleados con jornada completa	15	101	77
Nº de empleados con jornada parcial	16	73	18

Por categorías:

Ejercicio 2018:

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

Ejercicio 2019:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Nº de empleados con jornada completa	9	19	107	168	286
Nº de empleados con jornada parcial	-	-	1	4	252

Ejercicio 2020:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Nº de empleados con jornada completa	9	18	92	152	216
Nº de empleados con jornada parcial	-	3	11	33	240

La distribución por categorías de las personas afectadas por ERTE fue:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Nº de empleados con jornada completa	-	1	21	77	94
Nº de empleados con jornada parcial	-	1	5	16	85

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 2018:

	Hombres	Mujeres
Nº de despidos	6	16
Tasa de rotación forzosa	0,69%	1,83%

Ejercicio 2019:

	Hombres	Mujeres
Nº de despidos	1	6
Tasa de rotación forzosa	0,12%	0,71%

Ejercicio 2020:

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

Por grupos de edad:

Ejercicio 2018:

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

Ejercicio 2019:

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

Ejercicio 2020:

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

Por categoría:

Ejercicio 2018:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Nº de despidos	2	1	4	2	13
Tasa de rotación forzosa	0,23%	0,11%	0,46%	0,23%	1,49%

Ejercicio 2019:

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

Ejercicio 2020:

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

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 2020, 2019 y 2018. Como se puede observar, durante 2020 se ha producido una reducción en el salario medio debido al efecto del ERTE.

Ejercicio 2018:

	Hombres	Mujeres
Remuneración media	17,01€/h	13,66€/h

Ejercicio 2019:

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

Ejercicio 2020:

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

Por grupos de edad:

Ejercicio 2018:

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

Ejercicio 2019:

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

Ejercicio 2020:

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

Por categoría:

Ejercicio 2018:

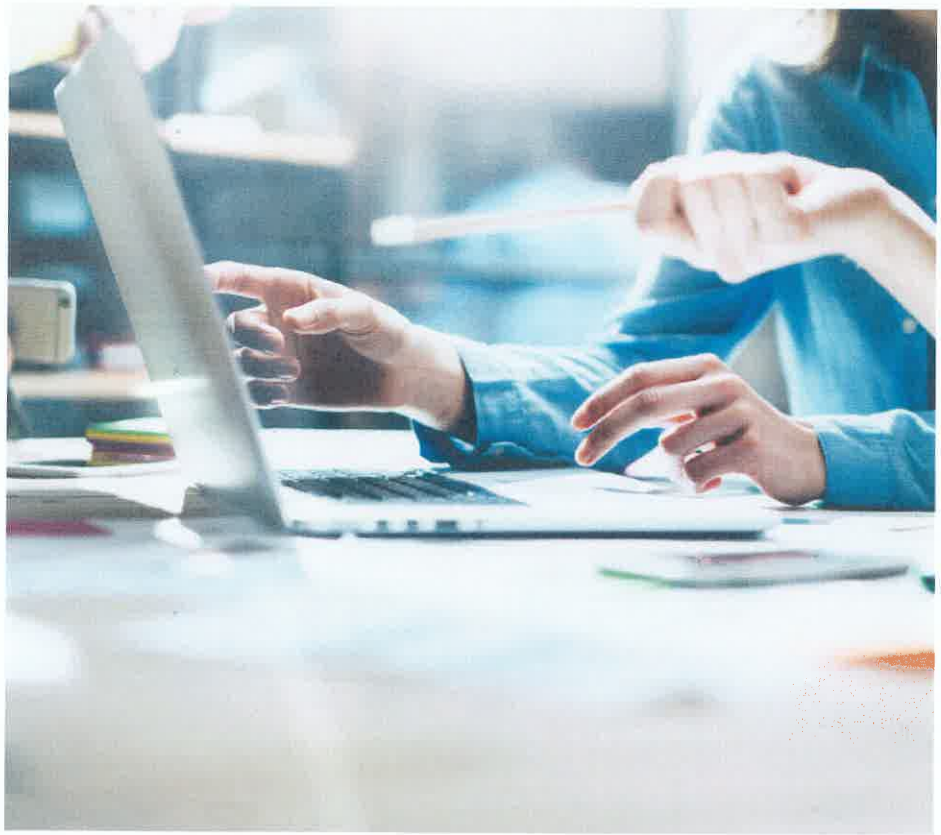
	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Remuneración media	56,91€/h	35,63€/h	20,45€/h	12,45€/h	12,68€/h

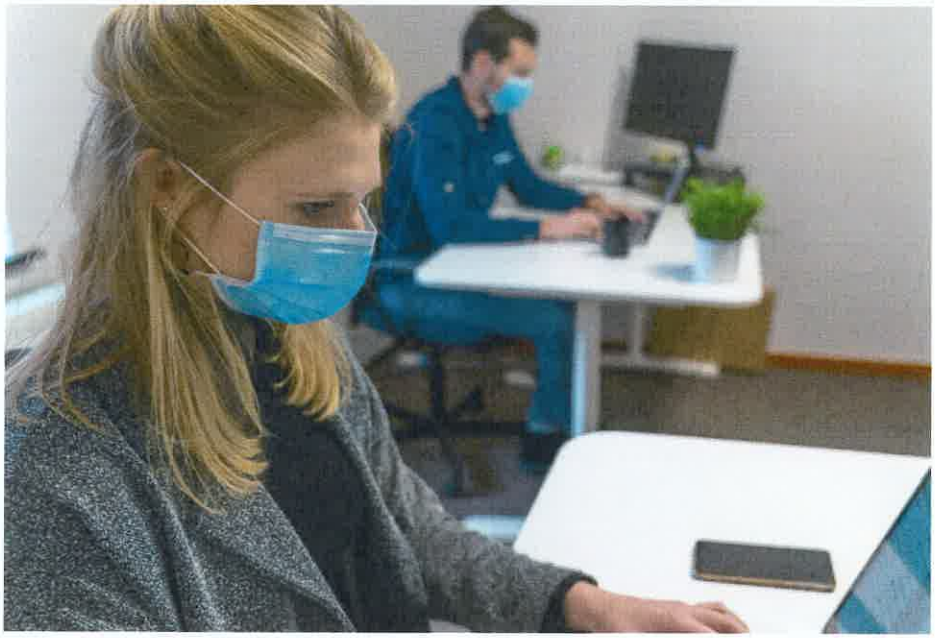
Ejercicio 2019:

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

Ejercicio 2020:

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





Brecha salarial

La brecha salarial existente en el RACE durante los ejercicios 2020, 2019 y 2018 por categorías es la siguiente:

Ejercicio 2018:

	Directores	Jefes de Servicio	Técnicos y Jefes	Oficiales y Auxiliares Admin.	Operadores
Brecha salarial	0,28%	-16,82%	1,18%	6,55%	2,19%

Ejercicio 2019:

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

Ejercicio 2020:

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

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	Salario mínimo local	Ratio (inicial/local)
España	12.600,00€	12.600,00€	1,00

Ejercicio 2020:

	Salario inicial	Salario mínimo local	Ratio (inicial/local)
España	13.300,00€	13.300,00€	1,00

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 2020.

Organización del trabajo

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.

Número de horas de absentismo

Durante el ejercicio 2020, el número total de horas de absentismo ha sido estimado en 70.196, lo que supone un 6,30% respecto al total de horas trabajadas, frente a las 67.619 de 2019 (5,04%) y las 62.443 de 2018 (4,77%).

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 2020, 8 hombres y 16 mujeres se han acogido al permiso parental (7 hombres y 15 mujeres en 2019, y 15 hombres y 20 mujeres en 2018).

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 2020, han tenido lugar 8 accidentes laborales (4 hombres y 4 mujeres) frente a los 15 accidentes de 2019 (8 hombres y 7 mujeres en 2019), sin haber sido ninguno de ellos de carácter mortal, considerándose todos de gravedad leve. Asimismo, durante los ejercicios 2020 y 2019 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 psicosociología) como médicas.

Relaciones sociales

Del total de los 774 empleados del RACE en 2020, un 90% de los mismos (un 92% en 2019) están cubiertos en los acuerdos de negociación colectiva de las diferentes sociedades. Asimismo, la representación sindical de los trabajadores en el 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 2020 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.

Formación

La formación de los empleados del RACE es una inversión permanente, destinando recursos a la capacitación de los empleados todos los años. Así, 10.525 horas frente a las 19.231 horas de 2019 y 17.700 horas de 2018 se destinaron durante el 2020 a la formación del personal nuevo de asistencia, fundamental para épocas de mayor índice de llamadas, como a personal más experto, con el fin de ampliar y mejorar sus capacidades profesionales.

Por categorías, durante el ejercicio 2020, los directivos recibieron un total de 59 horas de formación, los managers 214 horas, los gerentes 234 horas, los ejecutivos 540 horas, los técnicos 914 horas y, el resto de categorías 8.564 horas sumando en total todas ellas 10.525 horas.

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.

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 2020, el RACE ha realizado aportaciones en concepto de donación a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro por importe de 210 miles de euros, cifra muy similar a la del año anterior (221 miles de euros en 2019).

7. INFORMACIÓN SOBRE EL GRUPO

1.3. 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.

1.4. Gestión y desempeño del Grupo

Compromisos del Grupo con el desarrollo sostenible

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 2020 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.

Debido a la pandemia del Covid-19, la edición 2020 de las tradicionales citas "24 horas de Ford", y el evento "Cars for Smiles" tuvieron que ser suspendidas. No resultó así con la carrera solidaria Jarama-María de Villota, que bajo un escrupuloso Protocolo Sanitario pudo ser celebrada con éxito de participación la mañana del 24 de diciembre.

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

Centro CIFAL Madrid RACE

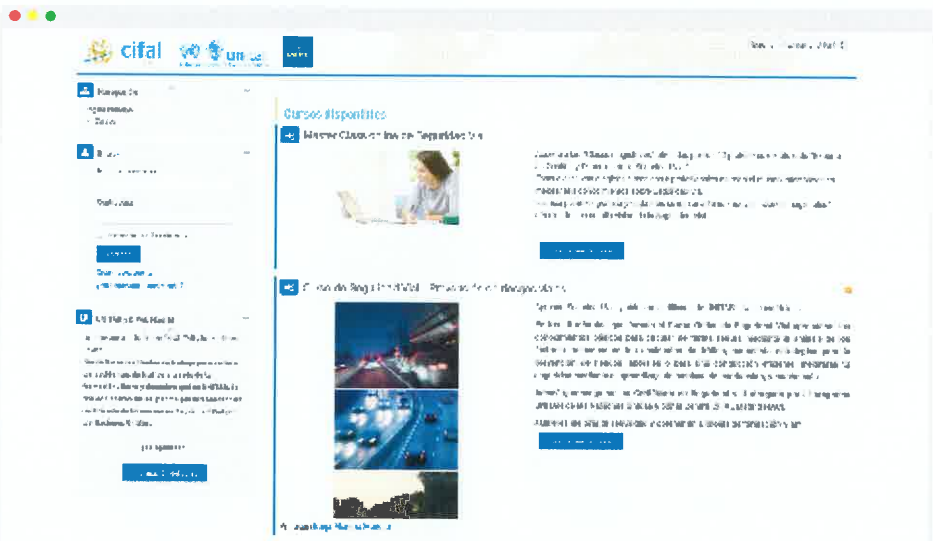
El Instituto de las Naciones Unidas para la Formación Profesional y la Investigación – UNITAR impulsa la Seguridad Vial a través de la formación y del desarrollo de programas de trabajo con otras instituciones nacionales e internacionales. La capacitación de profesionales y líderes es una de las herramientas clave para desarrollar estrategias que consigan reducir la siniestralidad y las víctimas en carretera, un reto que recoge el ODS 3.6, el ODS11.2 y el ODS 17 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos por Naciones Unidas.

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

1. *Formación*

Con este objetivo, el de promover la capacitación de profesionales mediante estudios, seminarios y cursos de posgrado, CIFAL Madrid RACE ha impulsado acciones en línea con las propuestas marcadas por Naciones Unidas en relación con el COVID, apoyando las iniciativas de otros centros CIFAL, desarrollando herramientas online para la capacitación en seguridad vial, buscando llegar a profesionales y líderes que fomenten un cambio en la sociedad. Así, durante el año 2020 se han formado a 17.587 estudiantes, lo que supone multiplicar casi por seis los alumnos formados en el año 2019. Si tenemos en cuenta el número de horas por actividad y alumno, en 2020 se han superado las 52.780 horas totales de formación (más del triple respecto a 2019), y las horas de aprendizaje, con objetivos de evaluación, que han superado las 51.700 horas (cuatro veces más que en 2019).

Si se tienen en cuenta la procedencia de los alumnos, se ha impartido formación a alumnos de 8 nacionalidades diferentes. También se ha trabajado en programas que promueven la igualdad de sexo, con porcentajes similares de alumnos y alumnas, mostrando así una paridad en la formación.



Entre las actividades destacadas en 2020 cabe destacar la puesta en marcha de actividades formativas online mediante plataformas virtuales adaptando, en algún caso, los cursos de formación que se venían impartiendo de forma presencial. Tal es el caso del III Curso de postgrado que CIFAL Madrid RACE imparte, en colaboración con la Universidad Europea y UNITAR - ONU, para la obtención del título de "Experto en la Gestión y Dirección de la Seguridad Vial", único título internacional 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 48 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 2020 se ha tenido que adaptar el curso a un formato online, utilizando para ello el Campus Virtual de la Universidad Europea, y ampliando el número de meses para impartir las materias, que pasó de 30 días intensivos a cinco meses en formato de dos horas diarias de curso. Esta tercera edición ha contado con la asistencia de 37 alumnos de 8 nacionalidades diferentes, con clases de lunes a viernes.

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 48 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 JOIE como Global Partner de CIFAL Madrid RACE, 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 210 personas en 2020, cuenta con 17 módulos de aprendizaje con evaluación, vídeos y gráficos, y permite obtener un diploma de formación en seguridad vial con el aval de CIFAL Madrid RACE y Naciones Unidas. Durante los meses de abril a julio, el curso de e-learning en Seguridad Vial fue totalmente gratuito, como respuesta y apoyo a la formación que se solicitó desde Naciones Unidas por el COVID 19 (https://www.cifalmadrid.org/formacion/e-learning/).

De forma adicional, 72 alumnos han disfrutado en 2020 de las Master Classes (3) que se ofrecen gratuitamente en el Campus Virtual de CIFAL Madrid RACE, en los que se aborda la Seguridad Vial en la Empresa, el papel de las asociaciones de víctimas y la Seguridad en el Automóvil (https://www.cifalmadrid.org/formacion/clases-magistrales/).

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

2. *Participación en acciones divulgativas y comunicación*

Desde CIFAL Madrid RACE, con la participación de UNITAR y JOIE, han creado un cuento en español e inglés en el que los niños conocerán la historia de un grupo de animales que descubren la seguridad vial. Gratuito y descargable en la web, incluye una guía de actividades para profesores y padres con distintas propuestas educativas para trabajar con los personajes. También incorpora un mensaje del presidente del RACE y del Subsecretario General de las Naciones Unidas sobre la seguridad infantil.

Durante el año 2020, el RACE, a través de su centro CIFAL Madrid, ha participado de forma activa en eventos y conferencias virtuales en seguridad vial, como han sido las organizadas por BMW, DEKRA, CIFAL Curitiba, CIFAL Bogotá, CIFAL Mérida o el Rotary Argentina.

En el apartado de comunicación, durante el año 2020 (con datos de enero a octubre), se alcanzaron los 12,3 millones de impactos en medios de comunicación en España sobre cuestiones de CIFAL Madrid RACE y sus actividades (frente a los 7,81 millones de 2019), si bien un grueso 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 246.000 euros (frente a los 154.000 euros de 2019), que es la cantidad que se tendría que haber invertido para la presencia en los medios.

3. *Nuevas herramientas de formación*

Fruto de la necesidad de incorporar y adaptar las nuevas formas de capacitación, desde CIFAL Madrid RACE se han desarrollado:

- Una nueva plataforma de e-Learning, más interactiva y con nuevas utilidades, como la posibilidad de crear micro cursos de formación, adaptados a los dispositivos móviles. El primer curso en esta plataforma es el de seguridad vial infantil.
- Materiales de realidad virtual para la formación mediante de gafas de realidad aumentada 360º, en concreto, sobre alcohol y conducción, y sobre seguridad vial infantil.

4. *Convenio de colaboración con REDR*

El RACE y la Red Española de Desarrollo Rural han firmado un acuerdo de colaboración para el desarrollo de acciones conjuntas para impulsar el cumplimiento de los ODS, en sintonía con la Agenda 2030, en favor de la mejora del bienestar y la permanencia de la población del medio rural, centrando estas acciones en la mejora de la seguridad vial y la movilidad en el entorno rural.

Una de las primeras acciones dentro de este convenio ha sido la creación de una formación e-Learning en los ODS en el entorno rural, que incluye un diploma de participación de UNITAR y CIFAL Madrid RACE.

5. *Nuevos proyectos*

Durante el año 2020 se han realizado nuevos proyectos y actividades, como el encuentro de jóvenes y seguridad vial en febrero, o la participación en la campaña de la FIA "This is my Street", con acciones en tres ciudades de Madrid (Alcorcón, Tres Cantos y Pozuelo de Alarcón) con el objetivo de que los desplazamientos a los centros educativos sean más seguros para los jóvenes de estos municipios y que sirvan como ejemplo para otras localidades. A nivel mundial, la acción cuenta con la página web www.mystreet.org y a través de las redes sociales con el 'hashstag' #ThisIsMyStreet.

La campaña se dirigió a jóvenes de entre 14 a 18 años a través de los centros educativos y sus ayuntamientos, con la distribución de 3.000 mochilas reflectantes y 3.000 cursos de formación en modalidad e-learning con el título 'Esta es mi calle: promoción de itinerarios seguros al centro escolar'.

Departamento de Seguridad Vial del RACE

1. Acciones con Partners

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

El RACE, junto con el fabricante de neumáticos Goodyear, organiza anualmente los Premios Nacionales de Cortometrajes de Educación Vial dirigido a centros educativos, fundaciones y ONG´s que trabajen por la educación de los menores en toda España, y tiene como objetivo fomentar la educación vial para mejorar la seguridad de los niños y niñas en el tráfico, y conseguir futuros adultos más comprometidos con la seguridad vial.

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

El concurso celebró en 2020 su octava edición, teniéndose que adaptar a la situación que provocó el COVID en los colegios, circunstancia que ha supuesto una disminución de los proyectos presentados, con 219 niños y niñas que han participado en los premios elaborando vídeos de educación vial, con un total de 47 cortometrajes presentados de 19 centros educativos participantes de 14 provincias, que han generado 188.702 votaciones de la comunidad escolar en la web.

- *BP. Campaña de Seguridad Vial*

En 2020 se modificó la propuesta inicial de acción para finalmente desarrollar una acción de marketing mediante la cual se crearon los primeros "Emojis" enfocados a transmitir mensajes de seguridad vial. El proyecto se basó en la idea de transmitir mensajes sencillos y directos de seguridad vial, convirtiendo esta acción en referencia al liderar la primera campaña de seguridad vial basada en estos emoticonos.

La acción se complementó con una encuesta de investigación para conocer los principales factores de riesgo presente en los siniestros viales y, con estos datos, impulsar módulos de formación para concienciar sobre los riesgos viales, una acción que incluyó el material que dispone el e-learning de seguridad vial de CIFAL Madrid RACE. A través de esta iniciativa, se crearon 10 módulos (micro cursos) de seguridad vial basados en los principales factores de riesgo.

Entre todos los participantes de esta acción que finalizaran los cursos se sorteaban 60 cursos de conducción en el Circuito del Jarama RACE, complementando la formación teórica con la práctica con las pruebas en circuito.

- *ANFABRA. Nota de prensa sobre fatiga y conducción*

A mediados de año, el RACE y ANFABRA (la Asociación Nacional de Fabricantes de Bebidas Refrescantes) realizaron una encuesta a más de 1.000 conductores españoles sobre sus desplazamientos en verano. Entre las conclusiones, se incluían cuestiones referidas a la situación del COVID 19.

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

En verano, el RACE y Royal Canin, con el apoyo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) y de la DGT, lanzaron un informe sobre animales de compañía y seguridad vial, en el que se incluían situaciones de riesgo con animales simuladas dentro del vehículo, consejos para transportar al animal de forma segura y una encuesta de investigación con una muestra por encima de 1.300 personas. Esta iniciativa destacó la necesidad de utilizar sistemas de retención adecuados para animales, de controlar la temperatura del habitáculo y de vigilar al animal durante las paradas, con el fin de garantizar el bienestar de la mascota durante los desplazamientos.

El estudio incluía un proyecto internacional, en el que participa el RACE en colaboración con otros clubes europeos (ADAC, de Alemania, y ÖAMTC, de Austria), en el que se realizaron simulaciones en pista de frenadas de emergencia y maniobras de esquiva a 100 km/h, con muñecos de perros de distintos pesos (4,8 kg, 12,8 kg y 25 kg) dentro del habitáculo, en distintas posiciones y utilizando diferentes sistemas de retención.

2. Informes internacionales

Dentro de las iniciativas internacionales en las que participa el RACE se incluye la cooperación técnica en el desarrollo de informes en seguridad vial. Así, en 2020, el RACE participó en los siguientes informes, liderados en su gran parte por el ADAC alemán. Entre ellos:

- Informe sobre calzado al volante
- Informe sobre atropello de especies cinegéticas
- Airbag en moto
- Transporte de elementos en el vehículo

- Sistemas de anclaje para animales de compañía
- Informes (2) sobre sistemas de retención infantiles
- EuroRAP, evaluación del riesgo en carretera

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

3. El RACE, con los más pequeños.

Con motivo del COVID 19, el RACE lanzó un cuaderno de actividades de educación vial, gratuito y descargable en la web del RACE, con actividades para niños y con una guía para profesores y padres para el desarrollo de actividades durante el tiempo de confinamiento, o como actividad extra online del colegio, ya que muchos niños no habrán realizado acciones de educación vial durante 2020.

Este cuaderno permanece activo y puede ser descargable en https://www.race.es/aprende-educacion-vial-con-el-race

4. Informe destacado: Siniestralidad en municipios de menos de 20.000 hab.

Durante 2020 se inició un proyecto a medio plazo centrado en trabajar en la seguridad vial en los municipios con menor población, ya que es en estos donde se dan los mayores problemas de siniestralidad. La primera fase del proyecto se ha basado en el estudio de situación, reflejando como en España, el 95% de los municipios tiene una población inferior a los 20.000 habitantes y, sin embargo, en ellos se producen 1 de cada 3 accidentes mortales en el ámbito urbano.

Este estudio nos ha permitido poner encima de la mesa algunas cuestiones significativas, como los escasos recursos de los que disponen la mayoría de los municipios españoles para hacer frente a los problemas de siniestralidad vial en un entorno territorial definido como la España vaciada, así como la falta de profesionales en este campo.

La siguiente fase sería ofrecer a estos municipios el apoyo del RACE para poner en marcha estrategias preventivas en Seguridad Vial en sus respectivos ayuntamientos, con campañas de concienciación y auditorías.

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. A causa de la pandemia que sufrimos durante 2020, estas colaboraciones se han visto mermadas por los problemas de movilidad que conllevan.

Igualmente, el RACE ha podido organizar durante 2020 dos torneos con asociaciones benéficas en las diferentes disciplinas deportivas siendo éstas: Síndrome de Down Madrid y Cáritas.

Además, a finales de año, el Complejo Deportivo se sumó a la Operación Kilo on line organizada por la Fundación Banco de Alimentos de Madrid donde los socios colaboraron con 1.247 € que se destinaron a la compra de alimentos.

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

Por otra parte, y por la diversidad de actuaciones 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.

Acciones de asociación o patrocinio

El Circuito del Jarama, cumpliendo con sus objetivos de conjugar la vertiente deportiva con la colaborativa, volvió a organizar la carrera solidaria Jarama-María de Villota, desde 2019 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 Cottolengo de Algete. Aunque tradicionalmente 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 esta edición y como consecuencia de las modificaciones introducidas a causa de los protocolos sanitarios, únicamente se disputó la carrera de 5 km.

Por otra parte, desde el punto de vista más corporativo, un año más el RACE ha llevado a cabo el Programa de Patrocinio Deportivo para socios propietarios del Club. En este sentido, y bajo los criterios establecidos en la Comisión de Patrocinios, cuyo objetivo es colaborar en el desarrollo profesional de los deportistas a cambio de ir

representando al Club en sus participaciones profesionales, se han repartido un total de 36.000 euros entre cinco socios de élite, con importes diferentes, establecidos previamente según las dimensiones de las pruebas en las que tenían previsto participar.

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.

Consumidores

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.

A pesar de la dificultad de realizar cursos presenciales en empresas, se ha logrado desarrollar y ejecutar, bien vía telemática o incluso presencial en el Circuito del Jarama, 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 seña de identidad se basa en la calidad y solvencia técnica de los cursos de conducción que imparte , continúa incorporando nuevas propuestas formativas, de conducción segura y eficiente, proporcionando a empresas e instituciones las claves necesarias para la adecuada formación teórico – práctica en el marco de las políticas de prevención, seguridad, reducción de la siniestralidad y riesgos laborales de cada organización. Su estilo propio, contrastada metodología y profesionalidad son un referente para todo tipo de entidades entre las que se incluyen Unidades de Élite de las distintas Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para los que la Escuela RACE de Conducción diseña cursos de alto nivel y complejidad técnica adaptados a un personal tan cualificado.

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

En el año 2020, el campo de golf renovó 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.

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. 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 2020 se gestionaron 83 reclamaciones de socios a través de dicho buzón (106 reclamaciones en 2019).

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.

El número de quejas y reclamaciones recibidas por el Grupo de empresas que conforman el Grupo RACE durante 2020 ascendieron a 6.511, frente a las 6.300 gestionadas durante 2019 y las 5.557 de 2019. El resultado de las reclamaciones tramitadas durante el pasado ejercicio fue de 64,83% favorables para el Grupo RACE y un 35,17% favorables para el reclamante.

Asimismo, UNACSA, Unión de Automóviles Clubs, S.A., compañía de seguros del grupo, está adherida desde 2018 a la "Guía de Buenas Prácticas de Resolución Interna de Reclamaciones" de UNESPA adquiriendo de este modo el compromiso de resolución de reclamaciones en un plazo máximo de un mes, unificando de este modo los plazos de resolución para todas las empresas del grupo, cumpliendo los compromisos de calidad adquiridos con nuestros clientes y socios. En este sentido, manteniendo el compromiso de calidad adquirido con nuestros clientes y socios, de resolución de reclamaciones en un plazo máximo de un mes, informamos que la media de días de cierre de las reclamaciones durante 2019 fue de 9,21 días naturales y en 2020 fue de 6,10 días naturales.

8. HECHOS POSTERIORES

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

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

Contenidos de la Ley 11/2018 EINF		Estándar utilizado	Referencia al Informe
Modelo de Negocio			
Descripción del modelo de negocio del grupo	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
Principales riesgos	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			
Políticas	Enfoque de gestión.	GRI103-2, GRI 103-3	Capítulo 3.1
General	Efectos de la actividad de la empresa en el medioambiente, la salud y la seguridad.	GRI 102-15	Capítulo 3.1
	Procedimientos de evaluación o certificación ambiental.	GRI 102-11, GRI 102-29	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
Contaminación	Medidas para prevenir la contaminación.	GRI 103-2	Capítulo 3.2.1
Economía Circular y prevención y gestión de residuos	Medidas de prevención y gestión de residuos.	GRI 103-2, GRI 301-1, GRI 306-2	Capítulo 3.2.2
Uso sostenible de los recursos	Consumo de agua.	GRI 303-1, GRI 303-3	Capítulo 3.2.2
	Consumo de materias primas.	GRI 103-2, GRI 301-1	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	Capítulo 3.2.2
Cambio Climático	Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).	GRI 305-1, GRI 305-2	Capítulo 3.2.2
	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
Protección de la biodiversidad	Medidas para preservar o restaurar la biodiversidad.	GRI 103-2	Capítulo 3.2.3
	Impactos causados por la actividad.	GRI 304-1	Capítulo 3.2.3

Contenidos de la Ley 11/2018 EINF		Estándar utilizado	Referencia al Informe
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal			
Políticas	Enfoque de gestión.	GRI 102-35, GRI 103-2	Capítulo 4.1
Empleo	Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional.	GRI 102-7, GRI 102-8, GRI 401-1, GRI 405-1	Capítulo 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[3].	GRI 102-36, GRI 202-1, GRI 405-2	Capítulo 4.2.1.4
	Brecha Salarial[3].	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 2020 hay 10 empleados en plantilla con discapacidad (7 en 2019).
Organización del trabajo	Organización del tiempo de trabajo.	GRI 102-8, GRI 103-2	Capítulo 4.2.2.1
	Número de horas de absentismo.	GRI 403-9	Capítulo 4.2.2.2
	Medidas para facilitar la conciliación.	GRI 103-2	Capítulo 4.2.2.3
Salud y seguridad	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo.	GRI 103-2, GRI 401-3	Capítulo 4.2.3
	Indicadores de siniestralidad.	GRI 403-9	Capítulo 4.2.3
	Enfermedades profesionales.	GRI 403-10	Capítulo 4.2.3
Relaciones Sociales	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 403-4	Capítulo 4.2.4
Formación	Políticas de formación.	GRI 103-2	Capítulo 4.2.5
	Horas de formación por categoría profesional[4].	GRI 404-1	Capítulo 4.2.5

Contenidos de la Ley 11/2018 EINF		Estándar utilizado	Referencia al Informe
Accesibilidad	Accesibilidad universal de las personas con discapacidad.	GRI 103-2 Capítulo 4.2.7	Capítulo 4.2.6
Igualdad	Medidas de igualdad entre hombres y mujeres.		
	Planes de igualdad.		
	Medidas para promover el empleo.		
	Protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo.		
	Accesibilidad universal de las personas con discapacidad.		
	Política contra la discriminación y gestión de la diversidad.		
Información sobre el respeto de los derechos humanos			
Políticas	Enfoque de gestión.	GRI 103-2	Capítulo 5
Derechos Humanos	Aplicación de procedimientos de debida diligencia.	GRI 103-2, GRI 102-17 Durante los ejercicios 2020 y 2019 no se han recibido demandas en materia de acoso laboral, (2 demandas en 2018 ambas resueltas durante el 2019). Capítulo 5	Capítulo 5
	Medidas de prevención y gestión de los posibles abusos cometidos.		
	Denuncias por casos de vulneraciones de derechos humanos.		
	Promoción y cumplimiento de las disposiciones de la OIT.		
Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno			
Políticas	Enfoque de gestión.	GRI 103-2, GRI 205-2	Capítulo 6.1
Corrupción y soborno	Medidas para prevenir la corrupción y el soborno.	GRI 103-2, GRI 205-2	Capítulo 6.2
	Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales.		
	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.	GRI 103-2, GRI 203-2	Capítulo 6.2
Información sobre la sociedad			
Políticas	Enfoque de gestión.	GRI 103-2	Capítulo 7.1
Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible	Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local.	GRI 203-1	Capítulo 7.2.1.1
	Impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y el territorio.		
	Canal de dialogo 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, GRI 203-1	Capítulo 7.2.1.3

Contenidos de la Ley 11/2018 EINF		Estándar utilizado	Referencia al Informe
Subcontratación y proveedores	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
Consumidores	Medidas para la salud y seguridad de los consumidores.	GRI 103-2	Capítulo 7.2.3.1
	Sistema de gestión de reclamaciones y quejas recibidas.	GRI 102-17, GRI 103-2	Capítulo 7.2.3.2
Información fiscal	Beneficios obtenidos por país.	GRI 207-4	El beneficio antes de impuestos en España en 2020 es de 10.438 miles de euros (4.165 miles de euros en 2019).
	Impuestos sobre beneficios pagados.		El impuesto sobre beneficios pagados en el ejercicio 2020 asciende a 3.820 miles de euros (1.015 miles de euros en 2019).
	Subvenciones públicas recibidas.	GRI 201-4	323.131 euros en bonificaciones a la Seguridad Social (23.912,98 euros en 2019)

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

[4] El desglose de formación por categoría profesional no estaba disponible para el ejercicio 2018, si bien esta disponible para 2019 y 2020.

RACE

RACE

Jarama
RACE

RACE

RACE

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

Reunidos los Consejeros del **REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA** con fecha 25 de marzo de 2021 proceden a formular el estado de información no financiera consolidado del RACE y sus Sociedades Dependientes (páginas 1 a 38) del ejercicio comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 31 de diciembre de 2020, constituido por el documento anexo que precede a esta diligencia.

D.Carmelo Sanz de Barros
Presidente

D. Jesús Bernabé Barquín
Secretario Consejero

D. Leopoldo Curbera Calderón
Vicepresidente Primero

D. Andrés Celaya Barturen
Vicepresidente Segundo

D. Luis Peigneux Vía
Vicepresidente Tercero

D. Gonzalo Arauz de Robles Dávila
Vicesecretario

D. Juan Ruiz Richi
Tesorero

D. Carlos Hernández Bueno
Vicetesorero

D. Miguel Sánchez de León y García
Vocal

D. Juan Taracena Spinelli
Vocal

D. Juan Carlos Castro Rico
Vocal

D. Eduardo García Sansigre
Vocal

D. Álvaro Hernández Núñez
Vocal

Dª Mª Victoria Henríquez de Luna de Olmo
Vocal