Real Automóvil Club de España

Estado de Información No Financiera 2018, 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

A los Socios de Real Automóvil Club de España y Sociedades Dependientes:

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, del Estado de Información No Financiera Consolidado (en adelante EINFC) correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2018, del Real Automóvil Club de España y Sociedades Dependientes (en adelante RACE o 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 de revisión se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en el Índice de contenidos de la Ley 11/2018 de Información No Financiera y Diversidad incluida en el EINFC 2018 del RACE.

Responsabilidad de los administradores y de la dirección

La formulación del EINFC incluido en el Informe de Gestión Consolidado de RACE y Sociedades Dependientes, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los administradores de RACE. El EINFC se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla Índice de contenidos de la Ley de Información No Financiera del citado Informe.

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

Los administradores de RACE son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del EINFC.

Nuestra independencia y control de calidad

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

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

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

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar nuestras conclusiones en un informe de aseguramiento independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado que se refiere exclusivamente al ejercicio 2018. Los datos correspondientes a ejercicios anteriores no estaban sujetos a la verificación prevista en la normativa mercantil vigente.

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

En un trabajo de aseguramiento limitado los procedimientos llevados a cabo varían en naturaleza y momento, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de aseguramiento razonable y, por lo tanto, la seguridad proporcionada es también menor.

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades de RACE 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 de RACE 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 en función del análisis de materialidad realizado por RACE 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 2018.
- 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, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINFC del ejercicio 2018 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de RACE.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los administradores y la Dirección.

Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados y en las evidencias que hemos obtenido, no se ha puesto de manifiesto aspecto adicional alguno que nos haga creer que el EINFC de RACE correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2018 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos, de acuerdo a lo mencionado para cada materia en el índice de contenidos de la Ley de Información No Financiera del citado Estado.

Uso y distribución

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

DELOITTE, S.L.

Pablo Hurtado March

22 de abril de 2019

INSTITUTO DE CENSORES JURADOS DE CUENTAS DE ESPAÑA

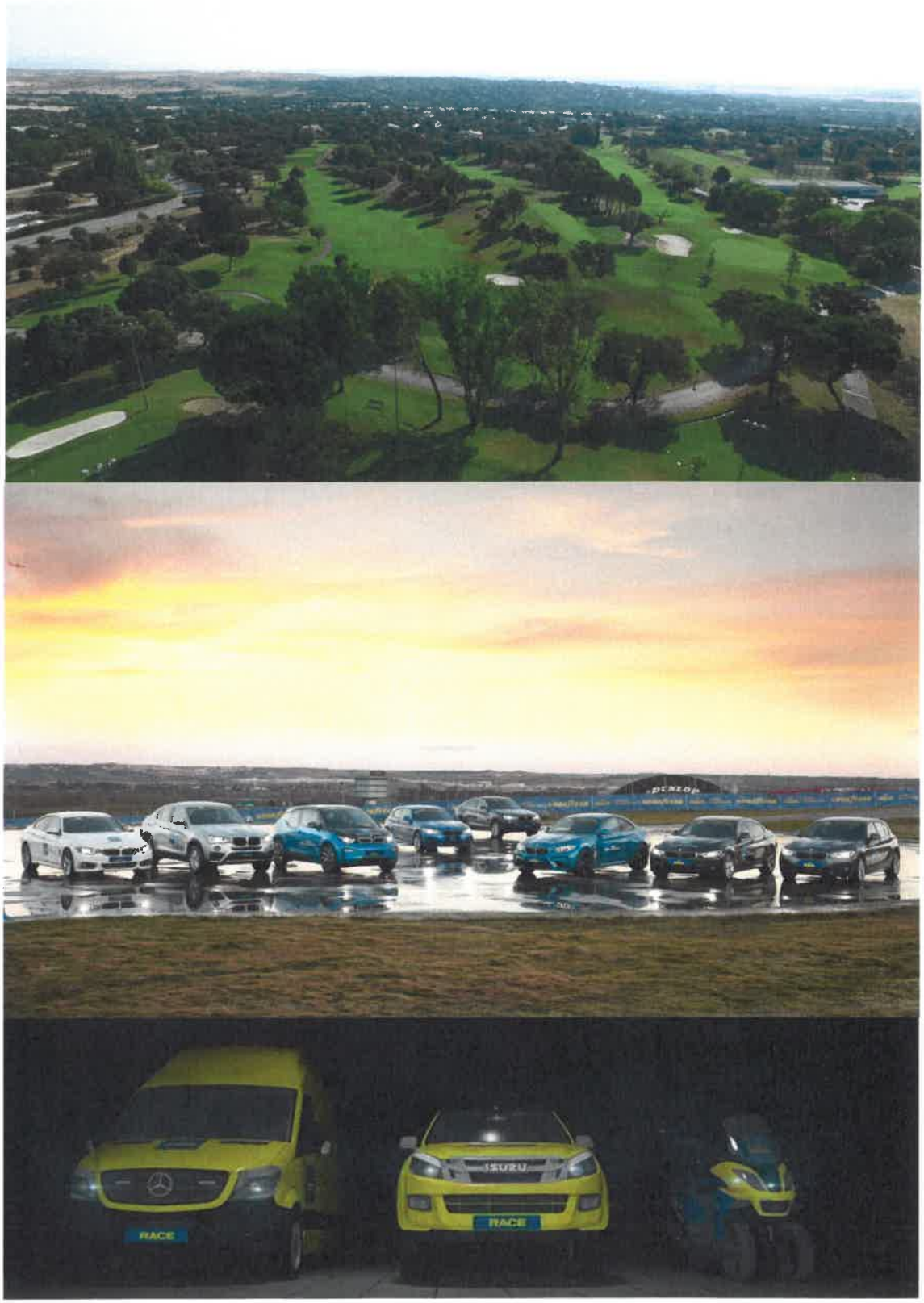
DELOITTE, S.L.

2019 Núm. 01/19/11305

SELLO CORPORATIVO: 30,00 EUR

Informe sobre trabajos distintos a la auditoría de cuentas

Estado de Información No Financiera



Estado de Información No Financiera

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.

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., Asegurace, S.A., Eurekar, S.L., Unión de Automóviles Clubs, S.A. y RACE Asistencia, S.A.), el Circuito del Jarama y un complejo deportivo.

Respecto al grupo empresarial, el RACE centra sus objetivos en la prestación de servicios 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 asistencia del país.

El objetivo principal para seguir manteniendo ese liderazgo es tratar, ante una avería, de poner todos los medios disponibles para que el socio o cliente pueda continuar su viaje. Para ello, el RACE sigue desarrollando herramientas tecnológicas y mecánicas que permitan solucionar los problemas de movilidad que puedan surgir durante un desplazamiento a los automovilistas a los que se presta asistencia.

Estos problemas pueden surgir tanto en España como en el resto de Europa. 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 prestar soluciones de asistencia en carretera y movilidad en todo el continente a todos los socios y clientes de los clubes miembros.

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

Una instalación de reconocimiento mundial como el Circuito necesita de una modernización y renovación que la siga haciendo atractiva, no solo para el deporte, si no para el ocio y disfrute de los aficionados. Por ello, en 2014 se anunció el Proyecto Jarama 2021 que se desarrolla en tres fases. El 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. 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 a la sierra madrileña.

Desde entonces, el Complejo Deportivo lleva creciendo tanto en instalaciones: nuevo campo de prácticas de golf, nuevas pistas de tenis, de pádel, campos de fútbol, gimnasio, nuevas instalaciones hípicas, de natación, restaurantes... como en actividades: campeonatos de golf, tenis, pádel, hípica, escuelas deportivas, escuelas de verano, eventos de cualquier índole, etc. Todo esto es de uso y disfrute exclusivo para los 19.882 socios propietarios del RACE divididos en: 14.396 socios propietarios adultos, 1.953 socios juveniles y 3.533 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 ofrecer a los socios 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 consta de 3 pistas Dammann: una de competición, otra de ensayo y un picadero cubierto. También cuenta con 3 pistas de arena, una pista de geotextil, un círculo de dar cuerda, un caminador eléctrico y un 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.

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

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

2. Riesgos identificados

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

- Riesgos identificados en cuestiones sociales y relativas al personal: el principal riesgo es la retención de personal cualificado y especialista, principalmente, en las áreas comerciales y deportivas, tanto del Complejo Deportivo como del Circuito del Jarama.
- Riesgos identificados en derechos humanos: dadas las actividades del RACE y su localización exclusiva en el territorio nacional, no se identifican riesgos de actuaciones en contra de los derechos humanos.
- Riesgos identificados en la lucha contra la corrupción y el soborno: el riesgo de corrupción y soborno se encuentra mitigado a través del 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.

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 centrado sus acciones en la gestión integral de riesgos medioambientales, la atención al estrés hídrico, el fomento de la economía circular y la conservación de la biodiversidad. También cabe señalar las medidas incluidas en el plan de autoprotección del Club, que si bien tienen como función principal preservar la integridad física de las personas que utilizan el Complejo, tiene consecuencias preventivas y paliativas sobre posibles contingencias medioambientales en caso de incendio o inundación mediante la activación de los sistemas previstos para la extinción de un fuego en el primer caso, o medidas de rápida actuación de contención y/o eliminación de la fuga que origina la inundación en el segundo de ellos.

La valoración de las posibles contingencias de carácter medioambiental en las que pudiera incurrir el club deportivo como consecuencia de un siniestro (incendio, vertidos, viento o tormentas eléctricas), se catalogan como de riesgo bajo o no significativo y se encuentran cubiertas con pólizas de seguro de responsabilidad civil.

Por su parte, tanto las oficinas centrales situadas en Tres Cantos como el Circuito del Jarama tienen riesgo bajo o poco significativo en cuanto a posibles contingencias de carácter medioambiental que, en caso de suceder, estarían también cubiertas con pólizas de seguro de responsabilidad civil.

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

3. Información sobre cuestiones medioambientales

3.1. Gestión del Grupo

La sostenibilidad y el cuidado por el medioambiente están en el centro de las políticas de actuación del RACE. 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 están implantando la figura de un nuevo vehículo multifuncional ("Isuzu D-Max"), inicialmente en Madrid, pero extendiéndose progresivamente por todo el territorio nacional, con el propósito de 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 de forma más rápida que una grúa convencional al lugar. Si no es posible la reparación, el coche taller puede remolcar el vehículo averiado y trasladar de forma segura a sus ocupantes gracias a su sistema de palas (remolque) y a su doble cabina homologada para tres pasajeros y el conductor.

Así se evita el envío de una grúa que remolque el coche, un medio de transporte para los clientes, y la permanencia más allá de lo imprescindible del coche y sus ocupantes en la vía, evitando un peligro para sí mismos y para los demás usuarios de la vía.

En la actualidad se cuenta con proveedores que prestan su servicio con 83 vehículos de estas características, con una antigüedad inferior a los 2 años, y con una previsión de crecer cada mes por las innegables ventajas que presenta para el usuario en apuros.

A finales de 2018 se impulsó la figura de otro vehículo que está llamado a ser punto de referencia de la actividad de asistencia: "la moto-taller". Este concepto no es nuevo (el RACE ya fue pionero en el empleo de este tipo de vehículos hace años) pero la tecnología actual permite disponer de la agilidad propia de las motocicletas, en combinación con un extenso equipamiento en herramienta de última generación: fiable, con amplio espectro de uso, y ligero para trasladarlo en la moto. En este caso se cuenta con proveedores que prestan su servicio con 15 motos-taller repartidas por toda la geografía nacional, situadas principalmente en grandes capitales, aunando 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", una fuerte apuesta por la movilidad siendo éste un vehículo que es capaz de solucionar in situ un gran número de averías, 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 (RACE tiene el número de identificación medioambiental, NIMA, 2800029535). La homologación del protocolo de extracción de combustible por el RACE10 y el posterior tratamiento del combustible desechado fue objeto de arduas tareas de homologación a fin de realizar esta tarea, en la que el RACE fue pionero, con total seguridad y respeto a las normas vigentes y al medio ambiente. 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 está reservado a las principales capitales de la geografía española, y se encuentra presente actualmente en Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia, Alicante, Oviedo, Ciudad Real, Granada y Girona.

Pero la incorporación de estos medios no es suficiente para conseguir el objetivo de máxima eficiencia y mínimo impacto medioambiental, por lo que 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. Este sistema, denominado "RIN", evalúa, principalmente, los siguientes aspectos:

- Geolocalización: ubicación exacta del usuario 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 reparación in situ 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 medio más cercano y eficiente, evitando trayectos innecesarios que generarían más emisiones.

Además, al conseguir enviar un medio que solucione in situ el vehículo averiado se evita la exposición de dicho vehículo y sus ocupantes a riesgos derivados de estar parados más tiempo del estrictamente necesario en un punto más o menos peligroso, en función de las circunstancias de la vía y/o de la intensidad del tráfico.

Esto genera unos indudables beneficios en términos de reducción de CO2 enviado a la atmósfera, además del evidente beneficio en la calidad percibida y la satisfacción del cliente.

Gestión ambiental Complejo Deportivo

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

3.2. Gestión y desempeño medioambiental

3.2.1. Contaminación y cambio climático

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

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

- Establecimiento de normativa de control del ruido de obligado cumplimiento para la totalidad de actividades que tienen lugar en el Circuito del Jarama.
- Monitorización constante de las emisiones sonoras y utilización de método de medición desarrollado conforme a lo establecido en el Real Decreto R.D. 1367/2007 de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Instalación de pantallas acústicas a lo largo de los 900 metros de lindero con las viviendas de la Urbanización Ciudalcampo, las cuales están certificadas para un índice de aislamiento acústico (Dlr) de 21 dBA 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.

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.

Como consecuencia de dicha auditoría, se ha procedido a realizar diferentes intervenciones que lleven al Complejo Deportivo a mejorar los ratios de eficiencia energética. Por ello, se ha llevado a cabo la sustitución de sistemas de climatización obsoletos por otros nuevos, como la utilización de la hidrotermia en la climatización del chalet social empleando los depósitos de riego de las praderas del campo como pozos térmicos, y el empleo de biomasa con producción de calor, restringiendo el gasóleo y aerotermia a actuaciones en modo de emergencia.

Asimismo, se ha procedido a la construcción de una piscina climatizada con soluciones de geotermia y con altos grados de aislamiento consiguiendo la certificación energética de categoría A. En la piscina climatizada y spa también se optó por sistemas alternativos de desinfección de agua como la hidrólisis, la cual reduce la cantidad de cloro a la estrictamente necesaria por ley.

También se ha invertido en el aislamiento del chalet social, consiguiendo de esta forma reducir la huella de carbono en el Club. Asimismo, se está sustituyendo paulatinamente todo el alumbrado convencional por tecnología LED, realizando el cambio a LED siempre que hay obras. 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.

Por su parte, el departamento de mantenimiento de zonas verdes ha incorporado a su flota de maquinaria dos segadoras híbridas de calles y dos segadoras manuales eléctricas para los greenes del campo de golf. Cabe destacar también que los trabajadores del equipo de mantenimiento de zonas verdes tienen adaptado su horario laboral a las horas de luz según la época del año.

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 proveniente de éstos es bombeada a un depósito para el riego del campo. En lo relativo al consumo humano, el Complejo Deportivo posee su propia instalación de producción de agua potable gracias a una planta de ósmosis inversa la cual aprovecha el 100% del agua invertida, ya que el rechazo de agua de la planta en la producción de agua potable se retorna a los depósitos de agua de riego para ser aprovechada en el campo y zonas verdes.

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

Tanto el bombeo como la distribución de agua se realiza con una gestión dirigida a la reducción del aporte de agua para el mantenimiento de la instalación promoviendo inversiones encaminadas a una mejor utilización del recurso del agua. En relación a este aspecto, se han eliminado programadores de riego de jardinería y se han conectado al ordenador central a través de los satélites ya existentes para regar según los datos de la estación meteorológica, reduciendo de esta manera los consumos de agua y adaptando el riego a las necesidades hídricas.

Además de la sustitución de las bombas de trasiego desde la captación del río Guadalix hasta el depósito de riego del campo de golf, durante 2018 se ha cambiado el bombeo de riego del campo de golf por un sistema de bombas múltiples con un variador específico para cada bomba, de manera que se ajusta la presión necesaria de riego de cada zona, evitando así arranques y paradas indeseadas. Esta renovación también ha supuesto una mejora en la eficiencia energética de los motores eléctricos que accionan las bombas al verse afectados por la normativa actual que obliga a unas tasas mínimas de eficiencia.

Asimismo, en la piscina exterior de adultos también 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.

En cuanto al consumo de agua en oficinas centrales, este se realiza mediante captación de la red municipal para abastecimiento.

El Grupo RACE para llevar a cabo medidas de prevención, reciclaje y eliminación de residuos, cuenta con contenedores de segregación de residuos no peligrosos y con servicios de gestores certificados para el tratamiento y recogida de residuos peligrosos. Esta 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 2018 la cantidad total de este tipo de residuos fue de 5,95 Tn. Para los residuos considerados como peligrosos, se retiró una cantidad total de 0,075 Tn de cartuchos de tinta y tóner.

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

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. El total para 2018 relativo a la cantidad de neumáticos retirados es de un total de 26,74 Tn.

Por otra parte, el consumo de electricidad en 2018 correspondiente a las **oficinas centrales** ha sido de 830,10 MWh lo cual equivale a un total de emisiones de CO2 de 266 tn/CO2eq.

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
Electricidad	1.100,49
Gasóleo C	1.344
TOTAL	2.445

Por lo tanto, las emisiones de gases de efecto invernadero correspondientes a 2018 para el **Circuito del Jarama** equivalen a un total de:

Emisiones 2018[1]	tCO2eq
Scope 1	371,66
Scope 2	353
TOTAL	725

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
Pellet	303,16
Electricidad	3.035,18
GLP	50,01
Gasóleo C	1.216,03
Gasóleo Automoción	475,57
TOTAL	5.079,94

[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, y para el scope 2 las designadas por OCCC 2018.

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

Emisiones 2018[2]	tCO2eq
Scope 1	483,05
Scope 2	974
TOTAL	1.457

3.2.3. Protección de la biodiversidad

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

En este sentido, el campo de golf del RACE es pionero 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.

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

Tras las actuaciones de rehabilitación y mejora de las instalaciones, también se ha procedido a compensar el arbolado que se vio afectado plantando especies autóctonas como las que había en la zona como por ejemplo madroño *(arbutus unedo)*, abedul *(betula pendula)*, cerezo *(prunus avium)*, roble albar *(quercus petraea)*, roble *(quercus robur)* y alcornoque *(quercus suber).*

Respecto a las plagas, la oruga procesionaria del pino es la especie más importante presente en las instalaciones. Hasta el año 2016, la única práctica que se realizaba para el control de la procesionaria en el Complejo Deportivo era la retirada y quema de nidos. Desde entonces, se realizan tratamientos de endoterapia vegetal en los pinos más grandes y en los pinos que se encuentran en zonas de mucha concentración de personas, como la hípica, la zona deportiva, el chalet infantil y alrededores de tees y 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 primeros tratamientos se realizaron durante los meses de octubre y noviembre de 2016. 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. El segundo tratamiento para el control de procesionaria se ha realizado durante los meses de septiembre, octubre y noviembre de 2018. En vista del éxito del tratamiento, se ha decidido aumentar el número de pinos tratados realizando tratamientos todos los años en lugar de cada dos años.

[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 2018, y para el scope 2 las designadas por OCCC 2018.

4. Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal

4.1. Política de la compañía

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

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

4.2. Gestión y desempeño social

4.2.1. Empleo

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

4.2.1.1. Empleados por tipo de contrato

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

	Hombres	Mujeres
Nº de empleados con contrato indefinido	289	403
Nº de empleados con contrato temporal	45	89

	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

	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

4.2.1.2. Empleados por tipo de jornada

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

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

	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

	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

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

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

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

	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%

	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%

4.2.1.4. 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 el ejercicio.

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

	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

	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

4.2.1.5. Brecha salarial

La brecha salarial existente en el RACE durante el ejercicio 2018 por categorías es la siguiente:

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

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

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

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

4.2.1.7. Remuneración media de los consejeros y comité de dirección

El puesto de consejero del RACE no es remunerado, recibiendo únicamente dietas por asistencia los consejeros que forman parte del consejo de administración de las sociedades integrantes del Grupo en la forma prevista en los Estatutos del RACE. El resto de consejeros se dedican básicamente a los asuntos vinculados con el Complejo Deportivo y no perciben remuneración ni dieta alguna. En cuanto a la alta dirección, el RACE solo cuenta con la posición del Director General, cuyo salario se recoge en la Nota 25 de las cuentas consolidadas del Real Automóvil Club de España y Sociedades Dependientes del ejercicio 2018.

4.2.2. Organización del trabajo

4.2.2.1. Organización del tiempo de trabajo

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

4.2.2.2. Número de horas de absentismo

Durante el ejercicio 2018, el número total de horas de absentismo ha sido estimado en 62.443, lo que supone un 4,77% respecto al total de horas reales trabajadas, un dato que está por debajo de la media del sector.

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

Con el fin de conciliar la vida laboral y familiar, el RACE ha implementado un horario flexible que se establece de la siguiente forma: entrada entre las 8 y 9 de la mañana y salida entre las 17 y 18 horas. Del mismo modo, se facilita la reducción y adaptación de la jornada a las necesidades de los empleados. Durante el ejercicio 2018, 15 hombres y 20 mujeres se han acogido al permiso parental.

4.2.3. Salud y seguridad

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

Con este fin, en 2018 se decidió impulsar 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 2018, han tenido lugar 13 accidentes, 9 hombres y 4 mujeres, sin haber sido ninguno de ellos de carácter mortal, considerándose todos de gravedad leve. Asimismo, durante el ejercicio 2018 no se ha registrado ningún caso de enfermedad profesional. Cabe destacar que el RACE cuenta con un Servicio de Prevención Ajeno tanto para las actividades técnicas (seguridad e higiene, ergonomía y psicosociología) como médicas.

4.2.4. Relaciones sociales

Del total de los 826 empleados del RACE, un 90% de los mismos 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 el Comité Intercentros de las entidades mercantiles.

En el ejercicio 2018 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, contando con un delegado por empresa. Adicionalmente, está constituido un comité de seguridad y salud a nivel Grupo como interlocutor con la empresa individual en esta materia.

4.2.5. Formación

La formación de los empleados del RACE es una inversión permanente, destinando recursos a la capacitación de los empleados todos los años. Así, más de 17.700 horas se destinaron durante el 2018 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.

4.2.6. Accesibilidad

El **Complejo Deportivo**, dentro de las actuaciones de modernización de las instalaciones ha implementado mejoras en la accesibilidad a todos sus edificios con la instalación de rampas, ascensores, salva escaleras y en algunos casos, equipos de accesibilidad portátil, como es el caso de la piscina climatizada, que permite el baño en los diferentes vasos, incluso en las piscinas exteriores. También se han realizado adecuaciones en los distintos edificios asegurando el paso por los accesos a las diferentes dependencias, incluyendo aseos adaptados a las personas con movilidad reducida.

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 medidas de accesibilidad, contando con plazas de aparcamiento destinadas a personas con discapacidad física, una rampa de acceso al edificio y baños adaptados para el acceso en sillas de ruedas.

4.2.7. Igualdad

El Grupo RACE cuenta con un Plan de Igualdad desde el año 2009 en la empresa Race Asistencia, S.A. (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 2018, el RACE ha realizado aportaciones en concepto de donación a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro por importe de 230 miles de euros, aproximadamente.

7. Información sobre el Grupo

7.1. Política del Grupo

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

7.2. Gestión y desempeño del Grupo

7.2.1. Compromisos del Grupo con el desarrollo sostenible

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

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

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

El Circuito del Jarama ha creado escuela y desarrolla una importante labor de formación para todos aquellos aficionados al automovilismo y motociclismo que desean vivir su pasión por el deporte del motor desde dentro de la organización. Por su contrastada experiencia, prestigio profesional y solvencia técnica, los oficiales del Circuito del Jarama intervienen y participan, no sólo en los eventos que tienen lugar en nuestra instalación, sino en numerosas pruebas del calendario nacional e internacional. El conjunto de comisarios que colaboran con el Circuito integra a personas con discapacidad física e intelectual y es claro ejemplo de la voluntad de hacer partícipe a cualquier persona en las actividades del RACE.

Además, la vertiente solidaria del RACE también se ha reflejado en los eventos que se han celebrado en el Circuito del Jarama y que han contado con la colaboración de muchos de estos comisarios, cronometradores, o comisarios técnicos. Las 24 horas Ford y la Carrera Solidaria Jarama-María de Villota fueron los dos más destacados de 2018.

El primero de estos eventos está organizado por Ford España bajo su compromiso social y medioambiental. La prueba, que se lleva celebrando 16 años y en la que participan doce coches conducidos cada uno de ellos por un equipo que representa a una entidad social, tiene como objetivo la solidaridad y la colaboración de todos los participantes que, aportando su pequeño granito de arena, apoyan los diferentes proyectos sociales de estas entidades. Una prueba en la que, con un número de litros de combustible igual para todos los participantes y muy limitado, deben saber gestionarlos para que después de esas 24 horas, lleguen a la meta en la mejor posición posible. Los proyectos sociales que participan en las 24 Horas Ford, y a los que se destinan las ayudas, son seleccionados mediante una convocatoria por invitación. Cuenta con una dotación económica de más de 100.000 euros y, además, para una mayor notoriedad del evento, cada entidad participante debe estar representada por un personaje público que actúa como "embajador/a" de dicha entidad.

En cuanto al segundo evento, la Carrera Solidaria Jarama-María de Villota, 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. Además de ser un evento totalmente familiar, el organizador destina una parte de las inscripciones a la Fundación Ana Carolina Díez-Mahou, con la que colabora el Legado de María de Villota, y cuyo objetivo es mejorar la calidad de vida de los niños y familiares con enfermedades neuromusculares genéticas.

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

Centro CIFAL Madrid RACE

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

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

CIFAL Madrid RACE tiene el objetivo de impulsar la capacitación de profesionales mediante estudios, seminarios y cursos de posgrado; desarrollo de eventos y jornadas con personalidades, y la promoción de buenas prácticas y estrategias para la prevención de accidentes de tráfico, colaborando con otros países en sus respectivos proyectos. Las prioridades del centro presentado en 2018 han sido:

- Promover los encuentros internacionales y los foros de trabajo para el intercambio de conocimiento.
- Contribuir a la reducción del 50% de lesionados y fallecidos por siniestros viales en el mundo, dentro del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, trabajando con otros países en su capacitación.
- Puesta en marcha de programas de prevención de riesgo entre los más vulnerables (niños y ancianos), con acciones específicas en la mejora de la seguridad vial infantil.
- Compromiso con Naciones Unidas en la ayuda a los más desfavorecidos, sobre todo en aquellos países con mayor nivel de siniestralidad.

El beneficio de la comunidad está en el eje central de CIFAL Madrid RACE, y para ello se han desarrollado diversas acciones que tienen como principal objetivo mejorar la seguridad vial en el mundo. Gracias a estas acciones se ha buscado llegar a profesionales y líderes que fomenten un cambio en la sociedad, alcanzando directamente a 891 personas mediante los cursos y jornadas desarrollados por CIFAL Madrid RACE a escala nacional e internacional, superando las 5.900 horas de formación. Del mismo modo, se han alcanzado los 3,6 millones de usuarios en la web www.cifalmadrid.org, así como una audiencia en medios de 130 millones de personas.

Asimismo, y dentro del High-level Political Forum on Sustainable Development (HLPF) de la ONU, el centro CIFAL Madrid RACE presentó en la sede de la ONU en Nueva York el modelo de formación en Seguridad Vial para la reducción del riesgo vial y la consecución de los ODS en la prevención de los accidentes de tráfico, con el fin de impulsar la formación en seguridad vial como eje central en las políticas viales de todos los países.

Asimismo, el centro CIFAL Madrid RACE organizó, en la sede del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, un encuentro entre los responsables del Ministerio de Asuntos Exteriores, el Alto Comisionado del Gobierno para la Marca España, el Director General de Tráfico, el Director de UNITAR–ONU, así como empresas comprometidas con la seguridad vial; acto en el cual la ONU pidió a las instituciones públicas y privadas mejorar la seguridad vial a través de la formación.

CIFAL Madrid RACE también ha participado en acciones de concienciación y formación en la mejora de la seguridad vial en diversos eventos internacionales como el Congreso Internacional de Automóviles Clubes FIA Mobility Congress celebrado en Montevideo (Uruguay) en julio de 2018, el CISEV Road Safety Congress y el Taller de Seguridad Vial Infantil, ambos celebrados en Lima (Perú) en octubre de 2018.

Dentro de su plan de capacitación, CIFAL Madrid RACE ofrece, en colaboración con la Universidad Europea, el título de "Experto en la Gestión y Dirección de la Seguridad Vial", el único título internacional de posgrado en Seguridad Vial de las Naciones Unidas, y está dirigido a los responsables, líderes y profesionales de este campo en todo el mundo, aportando una visión completa de los factores, métodos y buenas prácticas para la prevención de los accidentes de tráfico. A través de sus más de 46 clases magistrales, los alumnos amplían conocimientos en aspectos como las infraestructuras, los vehículos, la movilidad, el factor humano, la legislación, la educación vial o la comunicación, incluyendo visitas a centros de gestión, como los túneles de la M-30 en Madrid, la DGT, el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial – INTA, o la realización de cursos de conducción en el Circuito del Jarama.

En este sentido, durante el año 2018 se celebró el primer curso de posgrado, con la asistencia de 17 alumnos de 7 nacionalidades diferentes. Este curso, de cuatro semanas de duración, se realizó en la sede del Campus de Alcobendas de la UE, con clases de lunes a viernes en jornada de mañana y tarde. Pensado para los técnicos y profesionales de otros países, el nivel de satisfacción se situó en las notas más altas, con una media de evaluación y aprovechamiento que supero el 8,5 de nota entre los alumnos.

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

CIFAL Madrid RACE también ofrece un programa de formación e-learning de prevención de riesgos viales. Dirigido a usuarios y técnicos, está disponible en español, inglés y chino, y es establece un esfuerzo estimado de 10 horas lectivas. Este programa de formación online cuenta con 16 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.

Premios Nacionales de Cortometrajes de Educación Vial

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

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

El concurso, que celebró el pasado año su sexta edición, cuenta ya con 3.555 niños y niñas que han participado en los premios elaborando vídeos de educación vial, con un total de 583 cortometrajes presentados, y 284 centros educativos participantes, que han generado 2.683.593 votaciones de la comunidad escolar en la web.

Los premios también han tenido una importante presencia internacional, puesto que uno de los cortometrajes premiados fue presentado al "Concurso internacional de vídeos de seguridad vial", organizado por Naciones Unidas, resultando ganador del premio especial "Best Road Safety Film in Spanish".

Otras actividades con la comunidad local

El desarrollo de actividades que aportan valor a los diferentes colectivos también se amplía al Complejo Deportivo. En este sentido, el RACE colabora con diferentes centros como la institución educativa SEK para actividades deportivas de alto rendimiento como hípica, golf, natación, tenis y fútbol, o con la asociación Apadis a través de la impartición de clases semanales de hípica y golf a niños con discapacidad intelectual

Igualmente, el RACE ha organizado durante 2018 distintos torneos con asociaciones benéficas en las diferentes disciplinas deportivas siendo éstas: Madrid con la Dislexia, Síndrome de Down Madrid, Fundación Kubuka, Cáritas, CIMA para la investigación en insuficiencia cardiaca y Fundación Vicente Ferrer a través de Brazadas Solidarias.

El RACE organiza, además de las actividades estrictamente deportivas, otras de carácter sociocultural como el Ciclo de Conciertos Pedagógicos enfocados a acercar la música y el teatro al público infantil y familiar, el Ciclo de Conferencias Culturales, la Escuela de Coro y el acuerdo con el Casino de Madrid, a través del cual nuestros socios pueden disfrutar de sus instalaciones y actividades.

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

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

7.2.1.3. Acciones de asociación o patrocinio

El Circuito del Jarama, cumpliendo con sus objetivos de conjugar la vertiente deportiva con la colaborativa, participó durante la última edición del "ALD Ecomotion Tour 2018", una prueba cuyo objetivo se centra en que los participantes deben alcanzar la meta en un tiempo determinado, en un recorrido que desconocen de inicio, y cuyo objetivo es finalizar reduciendo al máximo el consumo de combustible. Los comisarios de RACE que participaron centraron su actividad en la verificación del consumo final de cada uno de ellos y en el correcto cumplimiento del reglamento de la prueba.

Además, el RACE colaboró en la acción solidaria "El Desierto de los Niños", un **viaje a Marruecos**, donde se mezclan el ocio y las rutas 4x4 con acciones solidarias.

Durante una semana, una caravana de vehículos con mayores y niños recorrieron varias aldeas del país africano donde la organización está construyendo guarderías, escuelas, etc. El RACE, junto con el Centro CIFAL Madrid y la FIA distribuyó chalecos reflectantes y material escolar.

7.2.2. Subcontratación y proveedores

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

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

7.2.3. Consumidores

7.2.3.1. Medidas para la salud y seguridad de los consumidores

El RACE viene desarrollando desde hace años programas y actividades relacionadas con la seguridad y la formación vial. Aunque es cierto que las cifras de fallecidos por accidente de tráfico han ido reduciéndose, España ha registrado un repunte de víctimas en los últimos tres años, un hecho que 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, desde el RACE se realizan planes de actuación para toda la sociedad; con programas sobre sillitas infantiles, auditorías de carreteras, o campañas de concienciación sobre el problema de las distracciones al volante.

Asimismo, las empresas también han sido y son foco de atención para el RACE. El paulatino incremento de la accidentalidad in itinere y en misión de los trabajadores ha hecho que se ponga también especial atención en la formación en planes de movilidad y seguridad vial en las organizaciones empresariales. En este sentido, se han desarrollado planes de movilidad específicos para las necesidades de cada empresa. Entre sus objetivos fundamentales se encuentran:

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

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

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

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

Los socios propietarios pueden presentar quejas, sugerencias o felicitaciones a través del formulario "Buzón de sugerencias" habilitado en la página web del **Complejo Deportivo** o mediante las hojas que se facilitan en los puestos de atención al socio que hay en el club social. Dichos formularios recogen el número de socio, forma de contacto para la respuesta y el motivo de la reclamación. Todas ellas llegan a la Dirección del Complejo Deportivo quién las clasifica y las presenta a la Comisión del Complejo Deportivo donde se estudian los motivos de las quejas y se preparan las respuestas al socio. En 2018 se gestionaron 84 reclamaciones de socios a través de dicho buzón.

En lo referencie 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.

En abril de 2018, se recibió un requerimiento emitido por la Concejalía de Medio Ambiente del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes como consecuencia de las quejas emitidas por parte de los vecinos referido al ruido procedente del circuito. El requerimiento instaba a RACE a realizar mediciones de las inmisiones recibidas por parte de los vecinos de la zona norte del circuito durante la celebración de eventos en los días "no silenciosos" y a comunicar el resultado de las mismas al Ayuntamiento. Con carácter inmediato, se realizaron los test oportunos, detectando dos puntos críticos con mayor generación de ruido para los cuales se procedió, en estricto cumplimiento del requerimiento recibido, a realizar las oportunas mediciones de las inmisiones que reciben los vecinos que viven en las zonas cercanas a los mismos, concluyendo que respetaban la normativa acústica aplicable. A raíz de este requerimiento, y con la finalidad de mantener su compromiso y respeto hacia la sociedad, desde el 25 de junio de 2018, el circuito mide las emisiones sonoras 24 horas al día durante los 365 días del año y, a tal efecto, se han instalado instrumentos de medición en los puntos identificados como críticos. Asimismo, se cuenta con los servicios profesionales de la empresa CECOR (Centro de Estudio y Control del Ruido) para la elaboración de informes periódicos que certifiquen el cumplimiento de la normativa al respecto.

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

Durante el año 2018, el Departamento de Atención al Cliente ha tramitado 5.557 reclamaciones, de las que en un 44% ha sido estimada la pretensión del reclamante, teniéndose en cuenta a la hora de la gestión y tramitación de las mismas, las coberturas y prestaciones afectadas, la gestión del expediente, así como cualquier factor que haya podido influir en el resultado del servicio y de la insatisfacción generada.

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

Estado de Información No Financiera

8. 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	Capítulo 3.1
General	- Efectos de la actividad de la empresa en el medioambiente, la salud y la seguridad.	GRI 102-15, GRI 102-29	Capítulo 3.1
	- Procedimientos de evaluación o certificación ambiental.	GRI 102-29, GRI 102-30	Capítulo 3.1
	- Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales.	GRI 102-29	Capítulo 2 y Capítulo 3.1
	- Aplicación del principio de precaución.	GRI 102-11	Capítulo 3.1
	- Provisiones y garantías para riesgos ambientales.	GRI 307-1	Capítulo 2
Contaminación	- Medidas para prevenir la contaminación.	GRI 103-2, GRI 302-5	Capítulo 3.2.1
Economía Circular y prevención y gestión de residuos	- Medidas de prevención y gestión de residuos.	GRI 103-2, GRI 306-2	Capítulo 3.2.2
Uso sostenible de los recursos	- Consumo de agua.	GRI 303-1, GRI 303-2	Capítulo 3.2.2
	- Consumo de materias primas.	GRI 103-2	Capítulo 3.2.2
	- Consumo, directo e indirecto de energía. - Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética. - Uso de energías renovables.	GRI 103-2, GRI 302-1, GRI 302-5	Capítulo 3.2.2
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, GRI 304-3	Capítulo 3.2.3
	- Impactos causados por la actividad.	GRI 304-1, GRI 304-2	Capítulo 3.2.3
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal			
Políticas	- Enfoque de gestión.	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	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 2018 hay 13 empleados en plantilla con discapacidad.
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 403-2	Capítulo 4.2.2.2

[3] El cálculo se ha realizado sobre la plantilla con contrato indefinido a 31 de diciembre de 2018, lo que supone un 84% de la plantilla a cierre.

Estado de Información No Financiera

Contenidos de la Ley 11/2018 EINF		Estándar utilizado	Referencia al Informe
	- Medidas para facilitar la conciliación.	GRI 103-2, GRI 401-3	Capítulo 4.2.2.3
Salud y seguridad	- Condiciones de salud y seguridad en el trabajo.	GRI 103-2	Capítulo 4.2.3
	- Indicadores de siniestralidad.	GRI 403-2	Capítulo 4.2.3
	- Enfermedades profesionales.	GRI 403-2	Capítulo 4.2.3
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 403-1, 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
Accesibilidad	- Accesibilidad universal de las personas con discapacidad.	GRI 103-2	Capítulo 4.2.6
Igualdad	- Medidas de igualdad entre hombres y mujeres.		Capítulo 4.2.7
	- Planes de igualdad.		
	- Medidas para promover el empleo.		
	- Protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo.		
	- Accesibilidad universal de las personas con discapacidad.		
	- Política contra la discriminación y gestión de la diversidad.		
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	Capítulo 5
	- Medidas de prevención y gestión de los posibles abusos cometidos.		
	- Denuncias por casos de vulneraciones de derechos humanos.		Durante el ejercicio 2018 se han recibido dos demandas en materia de acoso laboral, ambas resueltas durante el 2019.
	- Promoción y cumplimiento de las disposiciones de la OIT.		Capítulo 5
Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno			
Políticas	- Enfoque de gestión.	GRI 103-2, GRI 103-3, GRI 205-2	Capítulo 6.1
Corrupción y soborno	- Medidas para prevenir la corrupción y el soborno.	GRI 103-2	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 203-2, GRI 413-1,	Capítulo 7.2.1.1
	- Impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y el territorio.		
	- Canal de 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	Capítulo 7.2.1.3
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, GRI 416-1, GRI 416-2, GRI 417-1	Capítulo 7.2.3.1
	- Sistema de gestión de reclamaciones y quejas recibidas.	GRI 102-17, GRI 103-2, GRI 418-1	Capítulo 7.2.3.2
Información fiscal	- Beneficios obtenidos por país.	GRI 201-1	El beneficio antes de impuestos en España es de 4.094 miles de euros.
	- Impuestos sobre beneficios pagados.		El impuesto sobre beneficios pagados en el ejercicio 2018 asciende a 675 miles de euros.
	- Subvenciones públicas recibidas.	GRI 201-4	31.982,10 euros en bonificaciones a la Seguridad Social por formación a empleados

[4] El desglose de formación por categoría profesional no está disponible para el ejercicio 2018, si bien estará disponible para el próximo ejercicio.

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

Reunidos los Consejeros del **REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA** con fecha 28 de marzo de 2019 proceden a formular el estado de información no financiera consolidado del RACE y sus Sociedades Dependientes (páginas 1 a 27) del ejercicio comprendido entre el 1 de enero de 2018 y el 31 de diciembre de 2018, 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. Jesús Aldazábal Sánchez-Guerrero
Vocal

D. Juan Taracena Spinelli
Vocal

D. Juan Carlos Castro Rico
Vocal

D. Eduardo García Sansigre
Vocal

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

D. Álvaro Hernández Núñez
Vocal

Dª Mª Victoria Henríquez de Luna de Olmo
Vocal

D. Miguel Sánchez de León y García
Vocal

D. Luis Lama Carmona
Vocal