



Informe Anual de Sostenibilidad 2009

Contenido

1.0 Mensaje de nuestro Director General

2.0 Perfil de la compañía

- 2.1 Actividades de negocios
- 2.2 Historia de la compañía
- 2.3 Estructura de accionistas
- 2.4 Estructura organizacional
- 2.5 Datos operativos y financieros
- 2.6 Cambios significativos en las operaciones durante 2009
- 2.7 Reconocimientos en materia de responsabilidad social y programas externos

3.0 Parámetros del informe

- 3.1 Análisis de grupos de interés y contenido del informe
- 3.2 Alcance y limitaciones del informe

4.0 Gobierno corporativo

5.0 Responsabilidad ambiental

- 5.1 Asuntos significativos
- 5.2 Resumen de medidas principales de mitigación
- 5.3 Sistema de Gestión Ambiental
- 5.4 Certificación ambiental

6.0 Calidad de vida para los empleados

- 6.1 Descripción de la fuerza laboral
- 6.2 Seguridad en el trabajo

7.0 Relaciones comunitarias y apoyo para la comunidad

- 7.1 Beneficios económicos directos e indirectos
- 7.2 Vinculación con la comunidad
- 7.3 Medidas contra la corrupción

8.0 Compromiso con los derechos humanos

9.0 Pacto Mundial de las Naciones Unidas

10.0 Manifestaciones Estándar e Indicadores de Desempeño de GRI

1.0 Mensaje de nuestro Director General

Bienvenido al Informe Anual de Sostenibilidad 2009 de ASUR.

El año 2009 fue un año difícil para las empresas y las personas en todas partes del mundo. La recesión económica global perjudicó tanto las economías desarrolladas como las emergentes, y prácticamente todos los sectores industriales fueron afectados. En ASUR, los efectos de la crisis empezaron a sentirse en los primeros meses del año: en Marzo de 2009, el tráfico de pasajeros en nuestros aeropuertos –uno de los indicadores más importantes de la salud de nuestro negocio– se redujo en casi un 9% comparado con el mismo mes del año 2008.

La situación fue agravada por el brote en México del virus de la influenza H1N1, lo cual tuvo un impacto severo en el turismo. Durante el mes de Mayo de 2009, el tráfico de pasajeros en nuestros nueve aeropuertos decreció en casi un 51% año con año. A partir de ese momento, las cifras de pasajeros han estado mejorando constantemente, pero aún no hemos alcanzado los niveles de 2008.

A pesar de estas dificultades, en ASUR seguimos manteniendo nuestros valores más fundamentales:

- ASUR es una empresa que tiene un respeto total para los derechos humanos y un fuerte compromiso con la creación de mayor transparencia en nuestras operaciones y en nuestros procesos de toma de decisiones.
- En ASUR, estamos muy conscientes y aceptamos con gusto las responsabilidades sociales y ambientales que tenemos como empresa que impulsa el desarrollo económico en las regiones donde estamos presentes, así como la obligación que tenemos de operar de manera ecológicamente sostenible.

En ASUR sabemos que la viabilidad a largo plazo de nuestra empresa depende de los ajustes constantes que hacemos en nuestro modelo de negocio para volver más sostenibles nuestras operaciones. La compañía depende en gran medida del turismo, y por lo tanto contribuir a la preservación del medio ambiente natural y al bienestar de las comunidades locales constituye una prioridad muy alta para nosotros. Otro asunto clave para nuestras operaciones es el cambio climático, que tiene el potencial de afectar de manera muy significativa las operaciones de la empresa.

En el corto y mediano plazo, continuaremos implementando estrategias que aseguran un buen nivel de vida para nuestros empleados y sus familias y que reducen nuestros impactos en el medio ambiente, particularmente en lo que se refiere a nuestra huella de carbono. Las medidas específicas que estamos efectuando a fin de apoyar las comunidades locales y de proteger el medio ambiente se comentan en más detalle en las secciones pertinentes de este informe.

Respecto a los indicadores de desempeño que mide nuestro Sistema de Gestión Ambiental, en 2009 ASUR tuvo mucho éxito en la reducción del consumo de energía eléctrica en sus aeropuertos, lo cual constituye un elemento clave en nuestra estrategia de reducción de la huella de carbono. Tomando en cuenta el descenso en el número de pasajeros, el consumo de electricidad en los nueve aeropuertos se contrajo en un 19%.



Fernando Chico Pardo
Presidente y Director General
de ASUR

1.0

1.0 Mensaje de nuestro Director General

Una de las principales áreas de oportunidad que hemos identificado durante el año, y que será un punto de enfoque para nosotros en el corto plazo, es la mejora de los sistemas que tenemos para medir y reducir nuestro consumo de agua. También trabajaremos en mejorar nuestros sistemas de manejo de residuos, con el fin de reciclar una cantidad más significativa de los desechos no peligrosos generados en nuestros aeropuertos.

En cuanto a los compromisos de ASUR con iniciativas externas, la empresa se ha involucrado más profundamente con el Pacto Mundial de la Organización de las Naciones Unidas. En Marzo de 2009, recibí el gran honor de ser nombrado como miembro del Consejo de Administración del Pacto Mundial en Nueva York. ASUR también ha participado activamente como miembro del comité rector que se estableció para supervisar el relanzamiento de la oficina en México del Pacto Mundial, y tuvimos acercamientos con el Centro Regional de Apoyo del Pacto Mundial para Latinoamérica, con sede en Bogotá, Colombia. Este informe representa la Comunicación sobre el Progreso de ASUR, con referencia a los principios que establece el Pacto Mundial.

Por primera vez, el Informe Anual de Sostenibilidad 2009 de ASUR se elaboró con base en los lineamientos G3 emitidos por Global Reporting Initiative (GRI), una organización sin fin de lucro que se estableció para crear un marco estandarizado para los informes de sostenibilidad. Durante el año, la empresa también participó en un grupo de trabajo que formó el GRI con diferentes partes interesadas para crear un suplemento a los lineamientos G3 para el sector de los operadores de aeropuertos.

Finalmente, durante 2009 recibimos por segundo año consecutivo el Distintivo Empresa Socialmente Responsable del Centro Mexicano para la Filantropía (CEMEFI). El CEMEFI es una asociación civil independiente, sin fin de lucro, que tiene como misión la promoción de la responsabilidad social empresarial en México.

En ASUR, estamos hoy más comprometidos que nunca con nuestra decisión de mejorar como empresa socialmente responsable. Reconocemos que este proceso será continuo, y por lo mismo agradeceremos plenamente la retroalimentación nuestros grupos de interés relativa al contenido de este informe y a las maneras en que podemos mejorar nuestras operaciones desde el punto de vista de la sostenibilidad.



Fernando Chico Pardo
Presidente y Director General de ASUR

1.0

2.0 Perfil de la compañía

Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. opera un grupo de aeropuertos en la región sureste de México bajo la marca comercial de ASUR. Estos aeropuertos se ubican en las ciudades de Cancún, Cozumel, Huatulco, Mérida, Minatitlán, Oaxaca, Tapachula, Veracruz y Villahermosa. Las oficinas corporativas de la empresa se encuentran en la Ciudad de México. No tiene operaciones fuera de México.

2.1 Actividades de negocios

Como actividad principal, la empresa se encarga de la administración y el mantenimiento de la infraestructura de sus aeropuertos, asegurando que exista suficiente capacidad para garantizar la seguridad y la eficiencia de las operaciones, así como un alto nivel de servicio. La infraestructura básica incluye aquella que se necesita para las operaciones de aterrizaje y despegue de las aeronaves, para los flujos de pasajeros de llegada y salida, y para las autoridades que desempeñan un papel en las operaciones aeroportuarias (controladores de tráfico aéreo, aduana, migración, etc.).

Además de lo anterior, la empresa provee una serie de servicios adicionales, los que incluyen servicios complementarios para las aeronaves (como manejo de equipaje y servicios en rampa) y los servicios comerciales para pasajeros (tales como restaurantes, tiendas y arrendadoras de coches, entre otros). Las actividades aeronáuticas, complementarias y comerciales de la empresa representan las tres fuentes de ingreso de ASUR.

2.2 Historia de la compañía

Los nueve aeropuertos de ASUR son operados bajo concesiones de 50 años que fueron otorgadas a la empresa en 1998, bajo un programa del gobierno federal mexicano que tenía el objetivo de abrir el sector aeroportuario paraestatal a la inversión privada.

De acuerdo con el mecanismo de privatización seleccionado, se vendió una participación inicial del 15% en el capital de la empresa (las acciones de la Serie BB) a un socio estratégico, Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S.A. de C.V. (ITA), con conocimientos expertos de las operaciones comerciales en el entorno mexicano y en la industria aeroportuaria a nivel internacional. El 85% restante de las acciones de la empresa (las acciones de la Serie B) empezaron a cotizarse en las bolsas de valores de la Ciudad de México y de Nueva York mediante dos ofertas públicas realizadas en Septiembre de 2000 y Marzo de 2005.

2.3 Estructura de accionistas

En Junio de 2007, el socio estratégico ITA redujo su tenencia accionaria en la empresa del 15% al 7.65%. El capital social de ITA pertenece a Fernando Chico Pardo, un inversionista mexicano, y a Copenhagen Airports A/S, operador del aeropuerto en la capital danesa. El 92.35% de las acciones de ASUR que no pertenece a ITA se cotiza en la New York Stock Exchange (NYSE: ASR) y en la Bolsa Mexicana de Valores (BMV: ASUR).

2.0

2.0 Perfil de la compañía

2.4 Estructura organizacional

Al 31 de Diciembre de 2009, ASUR empleaba en total a 830 personas. Nuestra estructura organizacional es la siguiente: cada uno de los nueve aeropuertos de ASUR se constituye como subsidiaria de la controladora, Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. Adicionalmente, dos empresas de servicio subsidiarias emplean directamente al personal sindicalizado del Grupo (RH ASUR, S.A. de C.V.) y al personal de confianza (Servicios Aeroportuarios del Sureste, S.A. de C.V.). Finalmente, Cancún Airport Services, S.A. de C.V. maneja los principales contratos de ASUR para los servicios comerciales externos.



Figura 1: Estructura, controladora y subsidiarias

2.5 Datos operativos y financieros

En 2009, viajaron en total 15,535,628 pasajeros a través de las terminales de ASUR (sin incluir a los pasajeros de aviación privada y los pasajeros en tránsito). Del número total, 8,797,680 (57%) fueron pasajeros internacionales y 6,737,948 (43%) fueron pasajeros nacionales.

Durante 2009 la cifra total de pasajeros se contrajo en 2,216,764 (12.5%) en comparación con el ejercicio 2008. El aeropuerto más grande de la empresa es el que se ubica en Cancún, que representó en 2009 un 72% del tráfico total de pasajeros (en comparación con un 71% en 2008).

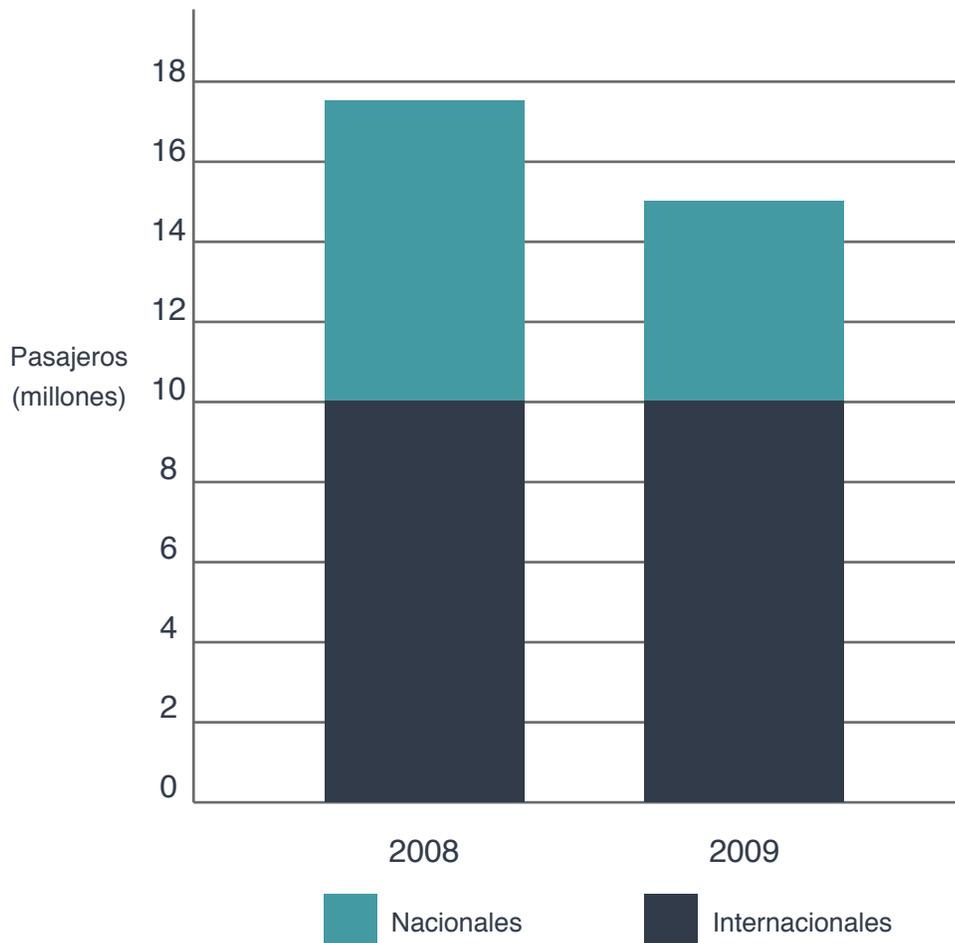


Figura 2: Desglose de tráfico de pasajeros nacional e internacional, 2008 vs. 2009 (No incluye a los pasajeros de aviación general y pasajeros en tránsito)

Juntos, los nueve aeropuertos de ASUR atienden a viajeros que llegan de todos los continentes, aunque una mayoría significativa de los pasajeros llega de destinos dentro de América del Norte: en 2009, los pasajeros provenientes de los Estados Unidos de América y de Canadá constituían un 81% de los pasajeros internacionales.

2.0

2.0 Perfil de la compañía

En 2009, la utilidad neta de la empresa ascendió a 797 millones de pesos (equivalente a aproximadamente 61 millones de dólares estadounidenses). Al finalizar el año, la empresa tenía activos totales con un valor de 16.7 mil millones de pesos (aproximadamente 1.3 mil millones de dólares), pasivos totales de 2.8 mil millones de pesos (aproximadamente 218 millones de dólares) y un capital contable total de 13.9 mil millones de pesos (aproximadamente 1.1 mil millones de dólares).*

Resumen Financiero	2009	2008
Activos	16,696	17,375
Pasivos	2,838	2,420
Capital contable	13,858	14,955
Ingresos	3,131	3,169
Costos de operación	1,794	1,785
Utilidad neta	797	1,049

* Cifras en dólares estadounidenses calculadas con un tipo de cambio de 13 pesos mexicanos por dólar.

Figura 3: Resumen de estado de resultados y balance general
(Cifras en millones de pesos mexicanos)

2.6 Cambios significativos en las operaciones durante 2009

En el período que abarca este informe, el cambio más importante en las operaciones se debió a la inauguración de la segunda pista de aterrizaje en el Aeropuerto de Cancún. Originalmente se tenía programado el inicio de operaciones de la nueva pista para el año 2013, pero en virtud del ritmo de crecimiento del aeropuerto se hizo necesario adelantar el proyecto para evitar la saturación y para mantener los estándares de seguridad y de calidad en el servicio. Se comenzó la planificación de la nueva pista en 2005, las obras de terracería iniciaron a mediados de 2007 y se inauguró la pista en Octubre de 2009.

La construcción de la nueva pista requirió el desmonte de una zona boscosa junto a las instalaciones existentes del aeropuerto, con el fin de crear un espacio seguro para las operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves. En total fueron deforestadas 246 hectáreas para acomodar la nueva infraestructura; esta superficie incluye la pista en sí (141 hectáreas), así como los caminos de acceso, las pistas de rodaje y la llamada "zona de transición", que debe mantenerse libre de obstáculos (105 hectáreas).

2.0 Perfil de la compañía

Además de llevar a cabo las evaluaciones obligatorias de impacto ambiental y de cumplir con todas las condiciones de la autorización emitida por las autoridades ambientales mexicanas, ASUR trasplantó más de 6 mil especímenes de una especie de palma que se encuentra amenazada en la región: *Thrinax radiata*, conocido localmente como la Palma Chit. También se recuperaron otros recursos del lugar: la vegetación talada fue triturada y usada como composta, y la capa superior de suelo fértil se reusó para plantar áreas verdes alrededor de las instalaciones del aeropuerto. Adicionalmente, ASUR renegoció los términos de las medidas de compensación de impacto dictadas por las autoridades ambientales en su permiso para el proyecto; en lugar de realizar una aportación para los trabajos de reforestación de la Comisión Nacional Forestal, se consideró que la empresa podría crear valor agregado para la comunidad local al emplear los mismos recursos, así como sus conocimientos técnicos y sus contactos dentro de la industria, en una auditoría ambiental del gobierno municipal de Cozumel. Se firmó un contrato en Diciembre de 2009 con un consultor especialista para la realización de este servicio bajo la supervisión de ASUR, con un costo de \$486,000 pesos.

2.7 Reconocimientos en materia de responsabilidad social y programas externos

Durante 2009, ASUR se mantuvo como empresa adherida al Pacto Mundial de la Organización de las Naciones Unidas, cumpliendo con todos los requisitos de información establecidos por éste. El Pacto Mundial es una iniciativa fundada por la ONU con el fin de promover los valores de la responsabilidad social y del respeto para los derechos humanos en la comunidad empresarial alrededor del mundo.

Adicionalmente, por segundo año consecutivo, recibimos el Distintivo Empresa Socialmente Responsable del Centro Mexicano para la Filantropía (CEMEFI). Para emitir el Distintivo, el CEMEFI se basa en autoevaluaciones de las prácticas y programas internos que las mismas empresas llevan a cabo, soportadas con la documentación adecuada que demuestra las actividades en cuestión. Las evaluaciones miden el desempeño en cuatro áreas clave: calidad de vida para los empleados de la empresa; ética en los negocios y prácticas contra la corrupción; vinculación con la comunidad; y protección para el medio ambiente.

Durante el período del informe, ASUR recibió Certificados de Calidad Ambiental para cuatro de sus aeropuertos de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (Profepa). Esta certificación representa la confirmación oficial de las autoridades ambientales mexicanas del cumplimiento por parte del certificado con todas las observaciones que hayan resultado de las auditorías que realizan las autoridades para garantizar que se respeten las leyes ambientales de México. Los aeropuertos certificados fueron Cancún (el más grande del Grupo), Mérida, Minatitlán y Veracruz. Los certificados son válidos para plazos de dos años; los demás aeropuertos del Grupo – Cozumel, Huatulco, Oaxaca, Tapachula y Villahermosa – deberán recertificarse en 2010.

Los sistemas de gestión ambiental en los aeropuertos de Cancún, Huatulco y Oaxaca fueron recertificados bajo el programa ISO:14001 en 2009, lo cual es válido para un período de tres años. Los sistemas de los otros seis aeropuertos del Grupo serán auditados en 2010.



2.0

2.0 Perfil de la compañía

Finalmente, respecto a los estándares de servicio al pasajero de ASUR, en 2009 el Aeropuerto de Cancún fue calificado como el “Mejor Aeropuerto” en la región de Latinoamérica y el Caribe bajo el programa de encuestas Airport Service Quality (ASQ) que organiza Airports Council International. También recibimos de ASQ el premio para “Mejora Más Importante en el Servicio” a nivel regional. En las encuestas de ASQ, a los pasajeros se les pide asignar un puntaje para evaluar su nivel de satisfacción general con el servicio de los aeropuertos, además del desempeño de éstos dentro de diferentes áreas específicas, que van desde la eficiencia y la calidad de las instalaciones hasta la limpieza y la cortesía de los empleados.

2.0

3.0 Parámetros del informe

Este Informe Anual de Sostenibilidad abarca las operaciones de la empresa en el período entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 2009, y representa la continuación del Informe Anual de Sostenibilidad 2008 de ASUR que puede consultarse en www.asur.com.mx.

3.1 Análisis de grupos de interés y contenido del informe

Con base en análisis internos y en evaluaciones llevadas a cabo por la gerencia de la empresa, hemos identificado a los principales grupos de interés o stakeholders de la empresa y aquellos aspectos de nuestro negocio que son de mayor relevancia para ellos. En términos globales, los grupos de interés de ASUR se dividen en internos y externos. Los anteriores incluyen los empleados y los accionistas de la empresa, así como los miembros de su consejo de administración y de sus comités de gobierno corporativo. Los grupos de interés externos de ASUR pueden subdividirse en dos principales categorías: aquellos que tienen algún vínculo con la región donde se ubican los aeropuertos de la empresa, incluyendo los habitantes, las autoridades y los negocios locales; y aquellos que desempeñan un papel en las actividades aeronáuticas de la empresa, incluyendo las líneas aéreas, los pasajeros y las autoridades aeronáuticas nacionales e internacionales.

Este informe fue producido en primer lugar como herramienta para los grupos de interés de ASUR, con el fin de crear un grado más elevado de transparencia en lo que se refiere a las operaciones de la empresa, y de proporcionar información de interés relacionada con las acciones emprendidas por la empresa para dar respuesta a las preocupaciones específicas de dichos grupos de interés. Se enfoca principalmente en aquellos temas que se consideran de mayor relevancia para nuestros grupos de interés y en los que creemos que nuestras operaciones tienen impactos materiales.

Estimamos que las condiciones de trabajo que creamos para nuestros empleados y los beneficios que generamos para las comunidades locales, además de temas más generalizados como el desempeño de ASUR en materia de respeto para los derechos humanos y las medidas que hemos implementado para combatir la corrupción, son de especial relevancia para nuestros grupos de interés más importantes. Sin embargo, también tenemos la convicción de que el medio ambiente, y sobre todo las acciones emprendidas por ASUR para reducir sus impactos ambientales, representa una de las preocupaciones más importantes de todos nuestros grupos de interés, tanto internos como externos. Como consecuencia, además de las consideraciones sociales y económicas, este informe se concentra de manera particular en los temas ambientales más significativos que afectan y son afectados por las actividades de la empresa.

En la selección de la información a incluirse en este informe, ASUR se ha basado en los cuatro principios de materialidad, inclusión de grupos de interés, contexto de sostenibilidad e integridad que establece la Global Reporting Initiative para efectos de definir el contenido de los informes.

3.0

3.0 Parámetros del informe

3.2 Alcance y limitaciones del informe

El presente informe se concibió como complemento de los Estados Financieros Anuales de ASUR correspondientes al ejercicio 2009, que contienen información detallada referente al desempeño financiero de la empresa durante el período en cuestión. Por lo tanto, el informe se enfoca en particular en temas sociales y ambientales, sin incluir datos financieros extensos, salvo en aquellos casos en los que dichos datos se requieren para las manifestaciones estándar que se contienen en el perfil de la empresa (Sección 2) o para los indicadores de desempeño económico (Sección 7).

Los indicadores de desempeño ambiental que se mencionan en la Sección 5 incluyen únicamente los datos de los nueve aeropuertos del Grupo, en virtud de que se considera ésta la información más relevante por la naturaleza de las actividades de la empresa. Todos los demás indicadores hacen referencia a los nueve aeropuertos, las oficinas corporativas de la empresa en la Ciudad de México y demás subsidiarias del Grupo, tal y como se describe en la Sección 2.4.

El informe abarca las operaciones realizadas directamente por las empresas que forman parte del grupo comercial de ASUR. Actualmente no existen mecanismos para incluir dentro de los parámetros de este informe las actividades llevadas a cabo por los clientes, los proveedores y los subcontratistas, excepto en aquellos casos en que se especifica lo contrario en el informe.

La metodología usada en la preparación de este informe es la misma que se empleó como base para el Informe Anual de Sostenibilidad 2008 de ASUR en cuanto a su alcance y los métodos usados para determinar límites y medidas, y no se recurre a ninguna reexpresión de los datos contenidos en aquel informe.

Cualquier consulta relacionada con el presente informe puede dirigirse a:

Alistair McCreadie,
+52 55 5284 0488,
amccreadie@asur.com.mx.

3.0

4.0 Gobierno corporativo

Como empresa que se cotiza en las bolsas de valores, ASUR observa una serie de reglamentos estrictos en sus prácticas de gobierno corporativo. Nuestro Consejo de Administración, cuyo Presidente es el Director General de la empresa, Fernando Chico Pardo, cuenta con una mayoría de miembros independientes, nuestro Comité de Auditoría se compone exclusivamente de miembros independientes y los demás órganos de gobierno corporativo tienen grados diferentes de supervisión independiente.

De acuerdo con la Ley del Mercado de Valores, el término “independiente” excluye a los directores y demás empleados de la empresa o de sus subsidiarias; a los accionistas que detentan una participación de control en la empresa; a los clientes, prestadores de servicio, proveedores, deudores, acreedores y socios de negocios de la empresa, o sus consejeros y empleados; en general, a cualquier individuo que ejerce influencia o autoridad en la empresa; y a los parientes consanguíneos, civiles o de afinidad de las personas anteriores.

En cumplimiento con las leyes mexicanas, los accionistas de ASUR representan la máxima autoridad dentro de la empresa. Las asambleas de accionistas se celebran como mínimo una vez al año con el fin de votar los asuntos más relevantes, tales como el pago de dividendos y otros puntos que requieren la aprobación de los accionistas bajo la ley. Conforme a lo estipulado en los estatutos sociales de la empresa, cualquier accionista o grupo de accionistas que detenta al menos un 10% del capital social tiene el derecho de convocar una asamblea de accionistas en cualquier momento.

De acuerdo con el Código de Ética de la empresa, que es aprobado por el Comité de Auditoría, ASUR cuenta con un sistema interno de denuncias que puede ser usado por cualquier persona al interior de la compañía para reportar incidentes de abuso o de corrupción, o para presentar quejas sobre asuntos de trabajo. Los usuarios del sistema tienen la opción de presentar los informes de manera anónima o de confirmar su identidad. Todos los informes llegan directamente al Departamento de Auditoría Interna, que tiene la obligación de investigarlos y de reportarlos al Comité de Auditoría. En la última instancia, el Comité de Auditoría presenta un informe al Consejo de Administración y a la Asamblea de Accionistas sobre las denuncias recibidas y su resolución.

4.0

4.0 Gobierno corporativo

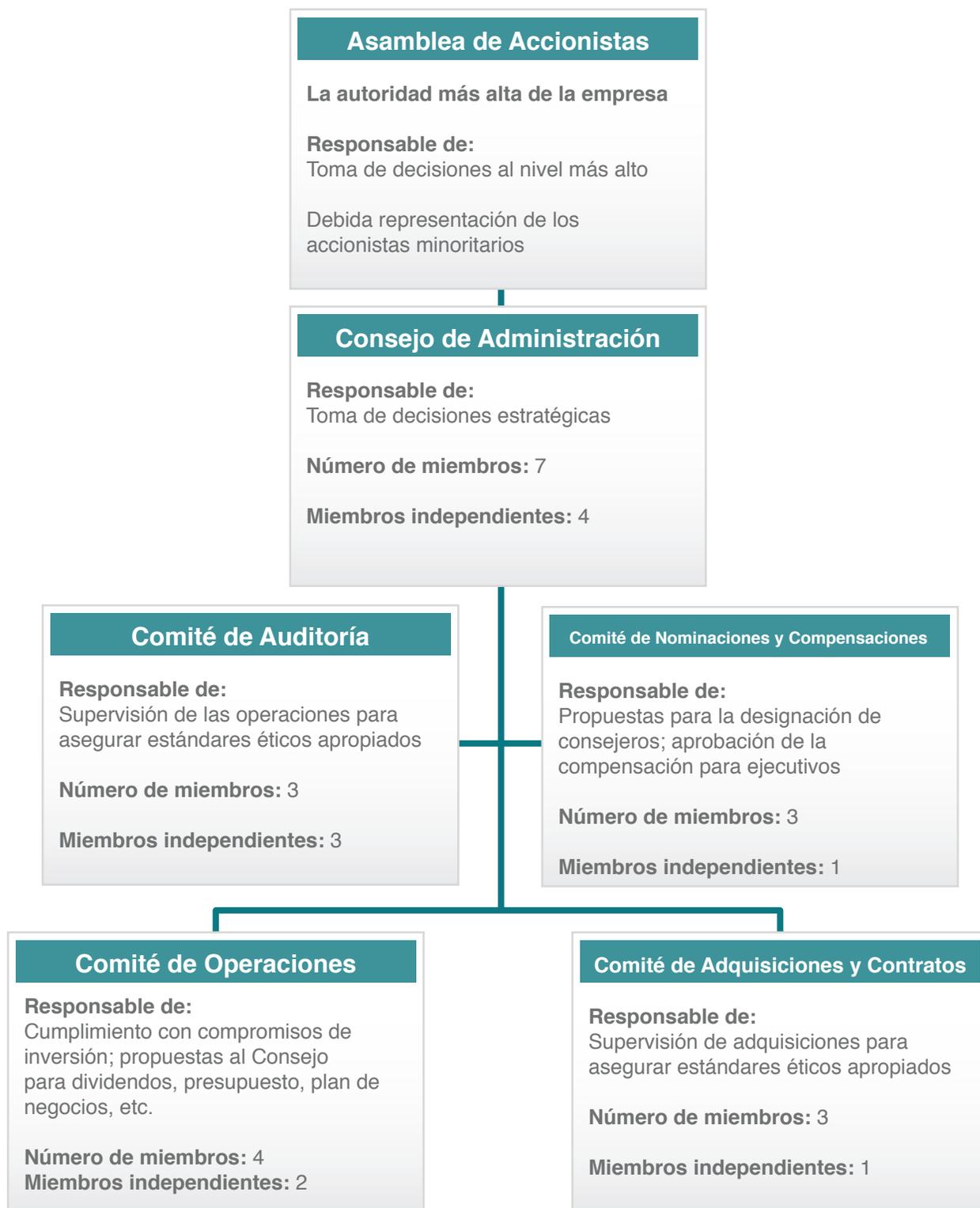


Figura 4: Resumen de estructura de gobierno corporativo de ASUR

5.0 Responsabilidad ambiental

5.1 Asuntos significativos

En ASUR, estamos plenamente conscientes del hecho de que la viabilidad a largo plazo de nuestro negocio depende en gran medida de la conservación de nuestro medio ambiente, y que este asunto representa una de las preocupaciones más importantes de nuestros principales grupos de interés cuando de nuestras operaciones se trata. Por lo anterior, ASUR da prioridad a las cuestiones ambientales dentro del contexto de las actividades de responsabilidad social de la empresa.

El turismo es el motor más importante de nuestro negocio, y por ende claramente nos conviene esforzarnos para preservar la belleza natural y la diversidad biológica de los destinos atendidos por nuestros aeropuertos. El Aeropuerto de Cancún, que se ubica en uno de los centros más importantes de turismo en México, representa más de un 70% del tráfico total de los pasajeros de la empresa, y existen otros aeropuertos dentro del Grupo –en particular los de Cozumel y Huatulco– que también dependen mucho de la industria turística.

Existen varios asuntos ambientales específicos que son de particular relevancia tanto para ASUR como para nuestros grupos de interés. La conservación de los hábitats naturales de la vida silvestre y un uso responsable del agua figuran entre nuestras preocupaciones centrales. No obstante, uno de los temas más significativos para la empresa es el del cambio climático.

En el Cuarto Informe de Evaluación del Panel Intergubernamental del Cambio Climático (IPCC) que se publicó en 2007, se hace la observación que las regiones costeras tienen una alta probabilidad durante las próximas décadas de experimentar afectaciones como consecuencia de los niveles más elevados del mar, cambios en los patrones de precipitaciones y escurrimientos superficiales, ciclones tropicales más grandes y frecuentes, y el calentamiento y acidificación de los océanos; se cree probable que todos estos factores provocarán la pérdida de hábitats tanto terrestres como marinos, como los manglares y los arrecifes de coral.¹ Dentro del contexto latinoamericano, el IPCC reporta que en México el cambio climático potencialmente tendrá impactos significativos tanto en el turismo como en los arrecifes de coral.

Tanto el Aeropuerto de Cancún como el de Cozumel son puntos de entrada importantes para los turistas que visitan el Sistema Mesoamericano de Arrecifes, que es el segundo más grande del mundo después de la Gran Barrera de Australia. La pérdida de los arrecifes en la región como consecuencia de la acidificación de los océanos y el sumergimiento de las playas a causa de los aumentos en el nivel del mar podría tener consecuencias desastrosas para el tráfico de pasajeros en nuestros aeropuertos.

También es previsible que un aumento en el nivel del mar, junto con fenómenos meteorológicos más extremos y el desgaste de las defensas naturales de la costa, como los manglares y los arrecifes, puede incrementar el riesgo de las inundaciones, con efectos negativos tanto para los aeropuertos del Grupo ubicados en destinos de playa (Cancún, Cozumel y Huatulco), como para los que atienden zonas de baja elevación o vulnerables a las inundaciones (Mérida, Minatitlán, Tapachula, Veracruz y Villahermosa).

1. Fuente: Nicholls, R.J., P.P. Wong, V.R. Burkett, J.O. Codignotto, J.E. Hay, R.F. McLean, S. Ragoonaden y C.D. Woodroffe, 2007: Sistemas costeros y áreas de baja elevación. Cambio climático 2007: Impactos, adaptación y vulnerabilidad. Contribución del Grupo de Trabajo II al Cuarto Informe de Evaluación del Panel Intergubernamental del Cambio Climático, M.L. Parry, O.F. Canziani, J.P. Palutikof, P.J. van der Linden y C.E. Hanson, Eds., Cambridge University Press, Cambridge, Reino Unido, 315-356.

5.0 Responsabilidad ambiental

2. Fuente: Magrín, G., C. Gay García, D. Cruz Choque, J.C. Giménez, A.R. Moreno, G.J. Nagy, C. Nobre y A. Villamizar, 2007: Latinoamérica. Cambio climático 2007: Impactos, adaptación y vulnerabilidad. Contribución del Grupo de Trabajo II al Cuarto Informe de Evaluación del Panel Intergubernamental del Cambio Climático, M.L. Parry, O.F. Canziani, J.P. Palutikof, P.J. van der Linden y C.E. Hanson, Eds., Cambridge University Press, Cambridge, Reino Unido, 581-615.

Dada la naturaleza de los posibles efectos del cambio climático en nuestro negocio, la reducción de nuestra huella de carbono representa uno de los objetivos más importantes para ASUR.²

5.2 Resumen de medidas principales de mitigación

5.2.1 Mitigación de expansión de infraestructura

En los nueve aeropuertos de ASUR, el proyecto más grande de expansión de infraestructura en los últimos años ha sido la construcción de una segunda pista de aterrizaje en Cancún. La planificación del proyecto comenzó en 2005, la construcción inició en 2007 y la pista se inauguró en Octubre de 2009.



Vista aérea de la nueva torre de control del Aeropuerto de Cancún

La sobresaturación del aeropuerto principal de una ciudad, en especial cuando éste representa la puerta de entrada más importante para la zona, potencialmente crea restricciones para el libre movimiento de personas y bienes, lo cual a su vez puede disminuir algunos de los beneficios económicos que los aeropuertos generan para comunidades locales. Con el fin de evitar que una situación de este tipo se suscitara en Cancún, y de tener capacidad suficiente para los incrementos proyectados en el tráfico sin tener que sacrificar los niveles de eficiencia operativa, la empresa concluyó que sería necesario construir una segunda pista. El proyecto se incluyó en el Programa Maestro de Desarrollo del aeropuerto, que se presenta para la aprobación de las autoridades mexicanas de aviación civil después de un período de consulta con grupos de interés.

La segunda pista del Aeropuerto de Cancún se planificó como una pista paralela a la existente, con una distancia de separación suficiente como para permitir las operaciones simultáneas, lo cual efectivamente duplica la cantidad de aeronaves que pueden aterrizar o despegar en el aeropuerto. Los estándares de seguridad operacional requirieron la construcción de una nueva torre de control con suficiente altura para tener una vista sin obstrucciones de las dos pistas de aterrizaje y sus pistas de rodaje. También fue necesario reubicar la estación del cuerpo de rescate y extinción de incendios para garantizar los tiempos de respuesta en cualquier parte de la zona operacional lado aire del aeropuerto. Adicionalmente, como el terreno para la segunda pista se ubicaba del lado opuesto de la vialidad de acceso de los edificios terminales, se propuso la construcción de una pista de rodaje que pasaba por encima del camino de acceso, con un paso a desnivel que permitiera que los coches y demás vehículos entraran al aeropuerto.

5.0 Responsabilidad ambiental

Se llevaron a cabo evaluaciones de impacto ambiental antes de comenzar las obras de construcción y el proyecto se realizó con estricto apego a los parámetros de impacto ambiental autorizados por las autoridades mexicanas. Para que la nueva pista cumpliera con todos los requisitos nacionales e internacionales en materia de seguridad de la aviación, fue necesario eliminar la vegetación y demás obstáculos en una zona circundante (la llamada “zona de transición”) con una superficie total de 246 hectáreas.³

Se implementó una serie de medidas para mitigar algunos de los efectos de la construcción de esta nueva infraestructura. En un principio, se llevaron a cabo visitas al sitio con el fin de identificar las especies amenazadas de flora y fauna cuyos hábitats pudieran resultar impactados como consecuencia de la construcción y operación de la pista. Se detectó una especie de palma que se encuentra en peligro de extinción en la región sureste de México debido a la destrucción de su hábitat y a la recolección excesiva para su uso como material de construcción: *Thrinax radiata*, conocida localmente como la Palma Chit.

Se trasplantaron en total más de 6,000 Palmas Chit del sitio de construcción de la pista a otras partes del terreno del aeropuerto. También se recuperaron otros recursos naturales del lugar: la vegetación talada fue triturada y se usó como composta, y la capa superior de suelo fértil se empleó para plantar áreas verdes en los alrededores de los demás edificios del aeropuerto.

Como parte de los términos fijados por las autoridades ambientales mexicanas para la aprobación del proyecto, al aeropuerto se le pidió pagar una aportación a un fondo de reforestación que administra la Comisión Nacional Forestal. ASUR evaluó esta medida de mitigación y concluyó que a nivel local, los fondos a destinarse para este fin podrían emplearse de manera más efectiva en otro proyecto; renegociamos con las autoridades y contratamos a un experto externo para llevar a cabo una auditoría ambiental completa del gobierno municipal de Cozumel.

Finalmente, se modificaron los planes que tenía la empresa de construir un paso a desnivel para la vialidad de acceso al aeropuerto, que permitiera a los vehículos entrar por debajo de la nueva pista de rodaje: se decidió construir un puente elevado por donde cruzaría la pista de rodaje. La construcción del paso a desnivel hubiera requerido la creación de un pozo de contención debajo de la tierra para recibir las aguas pluviales y evitar la inundación del túnel. Los cambios realizados en los planes de la empresa eliminaron la necesidad de construir el pozo, y se evitó de esta manera la deforestación temporal de una zona adicional junto al sitio de construcción. La nueva infraestructura construida ha sido debidamente incorporada al Sistema de Gestión Ambiental del aeropuerto, también en cumplimiento con las instrucciones de las autoridades mexicanas.

5.2.2 Eficiencia energética

Durante los últimos años, el frente más importante en el que hemos estado trabajando en nuestros aeropuertos para reducir la huella de carbono de la empresa es la reducción de la cantidad de energía eléctrica que consumimos.

3. El proyecto fue autorizado en dos etapas distintas por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT). Los términos y condiciones relevantes bajo los cuales las autoridades permitieron que el proyecto procediera se establecieron en las Resoluciones S.G.P.A./DGIRA.DEI.1022.06 (para la construcción de las pistas de aterrizaje y rodaje) y S.G.P.A./DGIRA.DG.0501.07 (para la construcción de la zona de transición).

5.0 Responsabilidad ambiental

En las instalaciones de ASUR, la electricidad se consume principalmente en la iluminación y el enfriamiento de los edificios terminales, en la operación de ayudas a la navegación aérea como radares y sistemas de iluminación en pista, y en mantener los sistemas fundamentales de comunicación e información que requiere la empresa para manejar sus operaciones con eficiencia. ASUR no produce nada de la electricidad que consume; la totalidad de las necesidades de energía eléctrica de la empresa se cubre con la adquisición de electricidad de proveedores externos. Según cifras publicadas por la Agencia Internacional de Energía, en 2007 (los datos más recientes disponibles) un 85% de la electricidad generada en México se obtuvo de fuentes no renovables (gas natural, petróleo, carbón y energía nuclear) y un 15% se generó de fuentes renovables (fuentes hidroeléctricas y geotermales, así como biomasa y energía eólica).⁴

ASUR ha implementado una política en toda la empresa para reducir el consumo de energía en los edificios existentes y para asegurar que los principios de eficiencia energética se tomen en cuenta en el diseño de nuevas instalaciones. La Terminal 3 en el Aeropuerto de Cancún –que es el edificio terminal más nuevo del aeropuerto más grande del Grupo, además de ser la única terminal construida por la empresa desde que recibimos la concesión en 1998– incorpora una serie de medidas para promover la eficiencia energética, tales como la iluminación natural que evita el calentamiento al interior del edificio, y un sistema de aire acondicionado adaptivo que usa agua fría extraída de debajo de la tierra en sus enfriadores, reduciendo de esta manera sus necesidades de consumo de energía.

La empresa también cuenta con procedimientos sistematizados que aseguran que los sistemas eléctricos no esenciales se apaguen mientras no estén en uso, y se ha implementado una serie de medidas que se adecúan a las condiciones específicas en los diferentes aeropuertos y las oficinas administrativas, tales como sistemas de iluminación que se apagan automáticamente cuando no hay movimiento en determinadas áreas y la instalación de puertas giratorias que funcionan como trampas de aire acondicionado, evitando la pérdida de aire enfriado y bajando el consumo de energía.

En 2009, ASUR logró un éxito notable en este programa de ahorro de energía: comparado con 2008, el consumo total de energía eléctrica en los nueve aeropuertos del Grupo se redujo en un 28.9% de 88,479,646 a 62,938,597 kilowatt-horas (equivalente a una reducción de 318,527 a 226,579 gigajulios). Aunque durante el mismo lapso hubo un descenso en las cifras de pasajeros del 12.5%, cuando el consumo se mide por pasajero para tomar en cuenta esta baja, se logró un ahorro del 19.1%.⁵

Estas cifras hacen referencia únicamente la energía intermedia producida por la Comisión Federal de Electricidad de México y adquirida por ASUR. Actualmente no se cuenta con los datos que nos permitan hacer un cálculo de la cantidad de energía directa de fuentes primarias que se consumió para producir esta electricidad.

4. Fuente: Sitio web de la Agencia Internacional de Energía, en http://www.iea.org/stats/electricitydata.asp?COUNTRY_CODE=MX

5. Fuente: Datos internos de ASUR. Ver tablas en la Sección 5.3 Sistema de Gestión Ambiental.

5.0 Responsabilidad ambiental

5.2.3 Eficiencia en el consumo de agua

Además de esforzarse para reducir la huella de carbono de la empresa mediante la eficiencia energética, ASUR ha estado trabajando para mejorar los sistemas que tiene para monitorear y reducir la cantidad de agua que usamos.

Ocho de los nueve aeropuertos de ASUR son equipados con plantas de tratamiento que reciben todas las aguas residuales de las aeronaves, las terminales y los edificios administrativos. En el caso del Aeropuerto de Cozumel, las aguas residuales se envían al sistema de drenaje municipal y son tratadas en la planta del municipio. Las plantas de los aeropuertos utilizan procesos biológicos y mecánicos de tratamiento para purificar las aguas residuales hasta un nivel en el que pueden ser reusadas o descargadas sin presentar ningún riesgo para las demás fuentes de agua. El agua reciclada se usa principalmente para el riego de las áreas verdes, lo cual ayuda a disminuir la demanda de los aeropuertos en las fuentes locales de agua. El agua que no puede ser almacenada para este propósito se libera ya sea en el subsuelo o en humedales cercanos, según el permiso para cada aeropuerto emitido por la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA).

En 2009, el consumo total de agua de ASUR en los nueve aeropuertos incrementó en un 34.6% de 423,190 a 569,624 metros cúbicos (m³). El consumo de agua por pasajero (que se mide en litros por pasajero) aumentó en un 34.9%.⁶ Los aumentos de consumo en los aeropuertos de Cancún, Cozumel y Tapachula se compensaron en parte con las reducciones de consumo de los aeropuertos de Mérida y Oaxaca. El incremento en el consumo se debió en parte al inicio de operaciones de nueva infraestructura en el Aeropuerto de Cancún y en parte a mejoras en los sistemas de medición, que se ampliaron a fuentes de agua previamente no medidas. En informes subsecuentes se afinará este indicador para calcular la cantidad de agua retirada de diferentes fuentes, principalmente del suministro municipal y de acuíferos subterráneos.

Al igual que el consumo, la cantidad medida de agua descargada incrementó notablemente en un 117.8% en términos absolutos (de 174,869 a 380,845 m³) y en un 149.5% en litros por pasajero. El incremento en las cifras de agua descargada de nuevo se debió a los nuevos sistemas de medición y al hecho de que las cifras correspondientes al Aeropuerto de Cozumel fueron por primera vez disponibles. En informes subsecuentes se afinará este indicador para proporcionar datos sobre la calidad y el destino de las aguas descargadas.



Pruebas de calidad de agua residual en el Aeropuerto de Veracruz

6. Fuente: Datos internos de ASUR. Ver tablas en la Sección 5.3 Sistema de Gestión Ambiental.

5.0 Responsabilidad ambiental

5.2.4 Manejo de residuos

Otro aspecto importante en asegurar que nuestras operaciones no presenten riesgos para los ecosistemas y el medio ambiente locales es garantizar la adecuada disposición de todos los materiales residuales que se generan en los aeropuertos. Así, cada aeropuerto cuenta con instalaciones para el manejo de residuos peligrosos y no peligrosos.

Los residuos que se clasifican como peligrosos bajo la legislación mexicana incluyen sustancias tóxicas, inflamables y corrosivas, entre otras, así como los equipos que hayan entrado en contacto con estos materiales. En nuestros aeropuertos, las sustancias y los artículos de este tipo son almacenados en instalaciones seguras, etiquetados correctamente y después entregados a empresas especializadas en la disposición de residuos peligrosos, en estricto cumplimiento con los reglamentos aplicables. Las empresas de disposición de residuos, que deben contar con una licencia de las autoridades mexicanas, eliminan los residuos peligrosos utilizando métodos que evitan la contaminación y entregan a ASUR certificados de disposición de residuos donde especifican los métodos usados.

Los residuos no peligrosos son manejados en instalaciones independientes en los aeropuertos de ASUR. Se separa los residuos en basura orgánica (que se usa para composta) e inorgánica (los materiales como vidrio, papel, cartón y aluminio) antes de su entrega al servicio local de disposición de residuos del municipio. Además de tratar de reducir la cantidad de basura que se produce, en el Aeropuerto de Cancún en particular –el más grande del Grupo– hemos establecido el objetivo de reusar o reciclar el 20% de todos los residuos no peligrosos que se generan, evitando así que se envíen a los rellenos sanitarios locales.

En 2009 la cantidad total de residuos no peligrosos generados disminuyó en un 15.7% de 4,878.4 a 4,114.3 toneladas (una reducción del 3.7% si se mide por pasajero), mientras que la cantidad total de residuos peligrosos se redujo en un 15.1% de 22.8 a 19.4 toneladas (una baja del 3.5% si se mide por pasajero).⁷

5.2.5 Consumo de combustibles

En virtud de que el negocio de ASUR no implica la manufactura o la elaboración de ningún producto físico, el consumo de materiales al interior de la empresa es relativamente insignificante. Además de la energía eléctrica que se usa en nuestras instalaciones, que se comenta en mayor detalle en las secciones pertinentes de este informe, el insumo principal que se necesita para las operaciones cotidianas de nuestros aeropuertos es combustible para los vehículos. Dicho combustible, que incluye la gasolina y el diesel, se ocupa en la operación de una amplia gama de vehículos auxiliares, incluyendo los camiones que transportan a los pasajeros a diferentes partes de los aeropuertos, vehículos utilitarios, etc.

7. Fuente: Datos internos de ASUR. Ver tablas en la Sección 5.3 Sistema de Gestión Ambiental.

8. Fuente: Datos internos de ASUR. Ver tablas en la Sección 5.3 Sistema de Gestión Ambiental.

La cantidad total de combustible que consumieron los aeropuertos de ASUR disminuyó entre 2008 y 2009 en un 11.6%, de 504,917.7 a 446,360.8 litros. Sin embargo, debido a la baja en los números de pasajeros durante el mismo período, el consumo por pasajero aumentó ligeramente en un 0.7%.⁸

5.0 Responsabilidad ambiental

En informes subsecuentes se afinará este indicador para separar la gasolina del diesel y para calcular sus contenidos relativos de energía, y para abarcar el consumo de gas natural en los aeropuertos de la empresa. Las mediciones de consumo de combustible en los aeropuertos de ASUR incluyen solamente el combustible quemado en los vehículos que son propiedad de la empresa aeroportuaria. No incluyen el combustible consumido por los subcontratistas de los aeropuertos, ni aquél que consumen las aeronaves en operaciones de despegue o aterrizaje. Mientras que ASUR reconoce que esta información puede ser de interés para los lectores de este informe, actualmente no existen sistemas que nos permitan obtener tales datos.

5.3 Sistema de Gestión Ambiental

ASUR cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental que cubre los nueve aeropuertos operados por la empresa. El sistema tiene como propósito establecer objetivos ambientales para cada aeropuerto, así como un marco para lograr dichos objetivos.

Cifras por pasajero

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo de agua por pasajero	l/pax	26.6	35.9	34.9%
Descarga de agua por pasajero	l/pax	9.6	24.0	149.5%
Consumo de electricidad por pasajero	kWh/pax MJ/pax	4.9 17.7	4.0 14.3	-19.1% -19.1%
Residuos peligrosos generados por pasajero	g/pax	1.3	1.2	-3.5%
Residuos no peligrosos generados por pasajero	kg/pax	0.3	0.3	-3.7%
Consumo de combustible por pasajero	ml/pax	28.0	28.2	0.7%

Cifras Totales

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo total de agua	m3	423,190	569,624	34.6%
Descarga total de agua	m3	174,869	380,845	117.8%
Consumo total de electricidad	kWh GJ	88,479,646 318,527	62,938,597 226,579	-28.9% -28.9%
Residuos peligrosos generados	kg	22,840	19,380	-15.1%
Residuos no peligrosos generados	t	4,878	4,114	-15.7%
Consumo total de combustible	l	504,918	446,361	-11.6%

Figura 5: Resumen de indicadores de desempeño ambiental en todos los aeropuertos

5.0 Responsabilidad ambiental

El sistema fija una serie de parámetros que puede usarse para monitorear y evaluar el desempeño de cada aeropuerto en relación con los objetivos ambientales establecidos, lo cual proporciona información valiosa a los integrantes de la administración de la empresa para el proceso de toma de decisiones.

Los Sistemas de Gestión Ambiental de cada uno de los aeropuertos de ASUR se certifican bajo el programa ISO:14001. La siguiente tabla resume el desempeño de los nueve aeropuertos dentro de los parámetros ambientales establecidos por el Sistema:

El Anexo A contiene el desglose de estos indicadores de desempeño para cada uno de los nueve aeropuertos operados por ASUR.

Los parámetros que se miden se describen en más detalle a continuación:

1. Consumo de agua: Este parámetro cubre la totalidad del agua que consumen los aeropuertos en el año, ya sea que se obtenga del suministro municipal o que se extraiga de fuentes subterráneas. El agua que se recicla de las plantas de tratamiento no se incluye en esta cifra. Se proporcionan los datos referentes al consumo total (medido en metros cúbicos), así como el consumo por pasajero (litros por pasajero), para crear un parámetro comparable entre diferentes aeropuertos y entre diferentes períodos.

2. Descarga de agua: Este parámetro cubre la totalidad del agua residual que los aeropuertos descargan en el año, de acuerdo con el permiso obtenido de las autoridades locales y después de completados los procesos de tratamiento requeridos. Se proporcionan los datos referentes a la descarga total (medida en metros cúbicos), así como la descarga por pasajero (litros por pasajero), para crear un parámetro comparable entre diferentes aeropuertos y entre diferentes períodos.

3. Consumo de electricidad: Este parámetro cubre la cantidad total de electricidad consumida por los aeropuertos y proveniente de la red federal durante el año. Se proporcionan los datos referentes al consumo total (medido en kilowatt horas y su equivalente en gigajulios), así como el consumo por pasajero (kilowatt horas and megajulios por pasajero), para crear un parámetro comparable entre diferentes aeropuertos y entre diferentes períodos. Las cifras incluyen solamente la energía intermedia generada por la Comisión Federal de Electricidad y adquirida por ASUR. Actualmente, no se cuenta con datos que permitan el cálculo de la cantidad de energía directa consumida para generar esta electricidad.

4. Desechos peligrosos generados: Este parámetro hace referencia al monto total de desechos clasificados como peligrosos bajo la legislación mexicana, que se genera en los aeropuertos y se dispone de manera apropiada en el transcurso del año. Se proporcionan los datos referentes a la cantidad total de residuos (medida en kilogramos), así como los residuos generados por pasajero (miligramos por pasajero), para crear un parámetro comparable entre diferentes aeropuertos y entre diferentes períodos.

5. Desechos no peligrosos generados: Este parámetro hace referencia al monto total de desechos clasificados como no peligrosos bajo la legislación mexicana, que se genera en los aeropuertos y se dispone en rellenos sanitarios en el transcurso del

5.0

5.0 Responsabilidad ambiental

año. Los residuos reciclados no se incluyen en estas cifras. Se proporcionan los datos referentes a la cantidad total de residuos (medida en toneladas), así como los residuos generados por pasajero (kilogramos por pasajero), para crear un parámetro comparable entre diferentes aeropuertos y entre diferentes períodos.

6. Consumo de combustible: Este parámetro hace referencia al monto total de gasolina y diesel consumido en los aeropuertos en el año, por ejemplo en vehículos utilitarios y aerocares para transportar a los pasajeros para el abordaje. Se proporcionan los datos referentes al consumo total (medido en litros), así como el consumo por pasajero (mililitros por pasajero), para crear un parámetro comparable entre diferentes aeropuertos y entre diferentes períodos.

5.4 Certificación ambiental

Los Sistemas de Gestión Ambiental en cada uno de los aeropuertos de ASUR se certifican bajo el programa ISO:14001. La certificación es válida por períodos de tres años, y cuando vence los sistemas son reevaluados. Durante 2009, los aeropuertos de Cancún, Huatulco y Oaxaca fueron recertificados. La certificación de los otros seis aeropuertos permanecía válida al 31 de Diciembre de 2009.

Además, la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA) lleva a cabo auditorías cada dos años para verificar el cumplimiento total de los aeropuertos de ASUR con la legislación ambiental del país. Después de las revisiones, y siempre que no se detecte ninguna violación de las leyes ambientales, cada aeropuerto individualmente recibe un certificado que confirma su cumplimiento con la ley. Los nueve aeropuertos de ASUR actualmente cuentan con certificados válidos de cumplimiento ambiental: los aeropuertos de Cancún, Mérida, Minatitlán y Veracruz se recertificaron durante 2009, y aquellos de Cozumel, Huatulco, Oaxaca, Tapachula y Villahermosa serán auditados en 2010.

A la fecha, no se ha impuesto ninguna sanción administrativa o judicial, ya sean multas o penalidades no monetarias, a la empresa por incumplimiento de las leyes y los reglamentos ambientales nacionales, internacionales o locales.

5.0

6.0 Calidad de vida para los empleados

Como parte de la responsabilidad que asumimos frente a nuestros empleados, ASUR se esfuerza para proveer condiciones laborales dignas en todos sus centros de trabajo y nos hemos ganado el reconocimiento de las comunidades locales por el buen trato hacia nuestros empleados. Un ejemplo de lo anterior es el apoyo que se brinda a los empleados y a sus familiares para que terminen su educación básica: durante el año escolar de 2009-2010, la empresa distribuyó en total 112 becas entre su plantilla de 830 trabajadores, con un valor de \$284,522 pesos. También apoyamos a varios miembros de nuestro personal para obtener una licenciatura y cuatro maestrías en las materias de Derecho, Informática, Finanzas y Administración Empresarial.

La empresa cuenta con un programa permanente de capacitación para los empleados en los diez sitios donde tenemos operaciones (el corporativo de la Ciudad de México y los nueve aeropuertos). Durante 2009, se capacitó a los empleados en una amplia gama de habilidades, incluyendo sistemas técnicos (por ejemplo, la operación de pasillos de abordaje y equipo de revisión de equipaje), procedimientos de seguridad, prevención de incendios, primeros auxilios, desarrollo sostenible y auditorías ambientales, idiomas extranjeros y mercadotecnia.

Además de cuidar el desarrollo profesional de los empleados, la empresa organiza una serie de actividades sociales y deportivas para crear oportunidades de convivencia para los empleados y apoyar las tradiciones culturales locales. Entre los eventos organizados en 2009, hubo un torneo de voleibol, y los festejos del Día del Niño, del Día de la Madre, de Navidad, del Día de Reyes y de la fiesta tradicional mexicana del Día de Muertos. En Oaxaca, la empresa celebró el Día de la Samaritana cuando tradicionalmente la gente local regala aguas frescas a los que emprenden un viaje. Durante 2009, a pesar de pérdidas considerables en el tráfico de pasajeros y en los ingresos de los aeropuertos de ASUR, como consecuencia de la crisis económica global y el brote en México de la influenza H1N1, no hubo recortes de personal en ninguna de las empresas del Grupo.



Revisión de equipo de seguridad para bomberos en el Aeropuerto de Tapachula

6.0 Calidad de vida para los empleados

6.1 Descripción de la fuerza laboral

Al 31 de Diciembre de 2009, la mayor parte de la fuerza laboral de ASUR se empleaba de manera permanente y a tiempo completo; de un total de 949 personas, 830 (87%) contaban con contratos laborales escritos por tiempo indefinido.

Ciudad	Estado	Empleados	Sindicalizados	%	No Sindicalizados	%
Cancún	Quintana Roo	358	120	34%	238	66%
Mérida	Yucatán	92	45	49%	47	51%
Cozumel	Quintana Roo	61	36	59%	25	41%
Villahermosa	Tabasco	57	29	51%	28	49%
Veracruz	Veracruz	55	27	49%	28	51%
Tapachula	Chiapas	47	24	51%	23	49%
Oaxaca	Oaxaca	43	22	51%	21	49%
Cd. de Mexico	D.F.	42	0	0%	42	100%
Huatulco	Oaxaca	40	20	50%	20	50%
Minatitlán	Veracruz	35	16	46%	19	54%
TOTAL		830	339	41%	491	59%

Figura 6: Desglose geográfico de la fuerza laboral de ASUR

Los 119 trabajadores restantes (13%) se contrataron de manera temporal a través de una agencia de empleo, con el fin de cubrir las ausencias no permanentes como las maternidades y los puestos provisionales. Estos trabajadores se distribuían entre los aeropuertos según las necesidades de cada uno de ellos. Al 31 de Diciembre de 2009, la distribución geográfica de los 119 trabajadores era: 102 en el Aeropuerto de Cancún; 11 en el Aeropuerto de Veracruz; 4 en el Aeropuerto de Mérida; y 2 en el Aeropuerto de Villahermosa.

Los trabajadores sindicalizados de ASUR pertenecen todos al Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria Aeroportuaria y de Servicios Similares y Conexos de la Republica Mexicana. Cada dos años, la administración de la empresa y el sindicato llevan a cabo un procedimiento de negociación colectiva para determinar las condiciones laborales y las prestaciones para empleados sindicalizados. Los acuerdos que se establecen se formalizan por escrito en un contrato laboral colectivo, que es firmado por los representantes de la empresa y del sindicato.

Además de los empleados mencionados anteriormente, existen números significativos de trabajadores basados en los aeropuertos que no laboran directamente para la empresa. Ellos entran en varias categorías diferentes, incluyendo a los empleados de las dependencias gubernamentales, como los que trabajan en los servicios de

6.0 Calidad de vida para los empleados

control de tráfico aéreo, migración y aduana; los empleados de las empresas que tienen concesiones comerciales dentro de los aeropuertos de ASUR, como los puntos de venta de alimentos y bebidas, las tiendas minoristas y las oficinas de arrendamiento de coches; los empleados de otros negocios que tienen una base permanente en el aeropuerto, como los prestadores de servicios en rampa y las mismas aerolíneas; y finalmente los empleados de las empresas subcontratadas por ASUR con el fin de proveer algún servicio específico dentro de los aeropuertos. En el último caso, los servicios más significativos que son subcontratados por ASUR en sus nueve aeropuertos son los servicios de limpieza (para edificios terminales, oficinas administrativas, etc.) y de seguridad (incluyendo al personal general de vigilancia y a los oficiales que trabajan en los filtros de seguridad y puntos de revisión de pasajeros).

Actualmente, no se cuenta con datos relativos al tipo de empleo, tipo de contrato o acuerdos de negociación colectiva que existan para los trabajadores en cuestión.

6.2 Seguridad en el trabajo

Durante 2009, los 830 empleados permanentes de ASUR trabajaron en total 2,424,336 horas, o el equivalente de 303,042 días (en turnos de ocho horas). En el período en cuestión, se produjeron en total ocho casos de accidentes en el lugar de trabajo, que afectaron al 0.96% de los empleados. No hubo casos de enfermedades o fallecimientos causados por riesgo de trabajo. Durante el año, el número total de días de incapacidad que se dieron como resultado de los ocho casos mencionados fue 371, equivalente al 0.12% del total de los días laborados.

Según el sistema empleado por el Instituto Mexicano de Seguridad Social, los accidentes en el lugar de trabajo se definen como los incidentes que resultan en una lesión que obliga al trabajador en cuestión a perderse uno o más días de trabajo. El número total de días perdidos incluye todos los días naturales (es decir, laborales y de asueto) entre el accidente y el día en que el empleado regresa a trabajar. El día en el que ocurre el accidente cuenta como el día número uno para este propósito. Los accidentes menores que requieren solamente tratamiento de primeros auxilios no se incluyen en el número total de accidentes en el lugar de trabajo.

Durante el período, la tasa de ausentismo (que se define como el número total de días en que los empleados se ausentaron del trabajo por enfermedad general no relacionada con sus actividades laborales, o cuando no se presentó ninguna justificación de la ausencia) correspondía a un total de 1,327 días, o el 0.44% de los días totales laborados.

Estos datos abarcan únicamente a los 830 empleados directos y permanentes de ASUR al 31 de Diciembre de 2009. Actualmente, no existen sistemas que obliguen a los subcontratistas, a los prestadores de servicios y a otros terceros cuyos empleados trabajan en los aeropuertos a revelar a ASUR los datos correspondientes a accidentes, lesiones o ausentismo.

6.0

7.0 Relaciones comunitarias y apoyo para la comunidad

La contribución que hace ASUR para crear estándares dignos de vida para empleados y familiares constituye sin duda una de las formas más importantes en las que la empresa apoya a las comunidades locales. En 2009, la nómina de la empresa representó una inversión en la comunidad de \$270 millones de pesos en total. Sin embargo, ASUR también desempeña un papel indirecto en la creación de empleos a nivel local, además de colaborar con una serie de organizaciones en proyectos que tienen el fin de beneficiar a las comunidades locales.

7.1 Beneficios económicos directos e indirectos

La siguiente tabla proporciona un desglose del valor económico generado, distribuido y retenido por ASUR en 2009.

Valor económico generado	
<i>Valor económico total generado</i>	3,131.2
Valor económico distribuido	
Costos de operación	1,522.7
Salarios y prestaciones para empleados	270.0
Pagos a proveedores de capital	1,884.0
Pagos a gobiernos	544.7
Inversiones comunitarias	1.2
<i>Valor económico total distribuido</i>	4,222.6
Valor económico retenido	
<i>Valor económico total retenido</i>	-1,091.4

(Cifras en millones de pesos mexicanos)

De acuerdo con la metodología establecida en los Lineamientos de Información de Sostenibilidad G3 de Global Reporting Initiative, las cifras en esta tabla se basan en los estados financieros auditados de ASUR correspondientes al ejercicio 2009, los cuales se preparan según los estándares mexicanos de información financiera. El rubro de “Valor económico total generado” corresponde a los ingresos de la empresa. Bajo “Valor económico distribuido”, el rubro de “Pagos a proveedores de capital” incluye el pago de intereses sobre préstamos y los dividendos pagados a accionistas. Los “Pagos a gobiernos” corresponden a los impuestos, y la cifra correspondiente a inversiones comunitarias incluye los donativos en efectivo, así como el valor estimado de los donativos en especie y las horas hombre dedicadas a proyectos de voluntariado.

Figura 7: Valor económico generado, distribuido y retenido

7.0 Relaciones comunitarias y apoyo para la comunidad

El balance negativo del valor económico total retenido por ASUR en 2009 se debió al pago de un dividendo extraordinario a los accionistas de la empresa.

Durante el año 2009, a pesar de las afectaciones considerables que sufrió la empresa como consecuencia de la crisis económica global y la disminución de tráfico de pasajeros causada por el brote de la influenza H1N1, ASUR no recibió apoyos ni estímulos económicos significativos del gobierno mexicano.

Además de los beneficios económicos directos que se mencionan anteriormente, las actividades de ASUR en las regiones donde operamos tienen el potencial de crear beneficios indirectos para las poblaciones locales. Los aeropuertos que administramos constituyen una pieza clave en las redes locales de transporte, por lo que desempeñan un papel importante en el fomento del desarrollo económico regional.

Como parte de la política de la empresa, ASUR lleva a cabo una serie de actividades con el fin de levantar el perfil de los destinos donde operamos. Tenemos un equipo dedicado específicamente al desarrollo de rutas, que tiene como responsabilidad la promoción de nuestros destinos entre las líneas aéreas del mundo. Esto genera más vuelos para nuestros destinos, y mayores cantidades de visitantes implican mayores ingresos para las empresas locales, además de para nuestros aeropuertos.

Participamos en convenciones y congresos alrededor del mundo relacionados con los sectores aeroportuario y turístico, muchas veces en coordinación con las autoridades federales y estatales de turismo y los grupos empresariales locales. Además, hemos trabajado para atraer a varios eventos de alto perfil a nuestros destinos, principalmente Routes Americas, la versión regional del foro de desarrollo de rutas más importante a nivel mundial que organizó ASUR en Cancún por primera vez en 2008 y nuevamente en Febrero de 2009.

7.2 Vinculación con la comunidad

En 2009, ASUR hizo una serie de donativos en efectivo a diferentes organizaciones comunitarias en las regiones donde se ubican los aeropuertos. También ayudó a las organizaciones e iniciativas con donativos en especie y voluntariado. Durante el período, los proyectos apoyados se clasificaban en cuatro categorías principales: servicios de salud pública, apoyo para personas con discapacidad, seguridad pública y medio ambiente.

Las organizaciones que recibieron apoyo de ASUR en el sector salud incluyeron la Cruz Roja Mexicana. También se organizó un maratón para recaudar fondos en el Aeropuerto de Cancún con motivo de la inauguración de la segunda pista, y las ganancias fueron donadas a una organización caritativa local que crea conciencia sobre el tema del cáncer de mama y provee apoyo a las que padecen esta enfermedad.

Uno de los temas más importantes de salud pública que tuvo que enfrentar la sociedad mexicana en general durante 2009 fue el brote del virus de la influenza H1N1 hacia finales del mes de Abril. Como el transporte aéreo representaba una de las vías

7.0

7.0 Relaciones comunitarias y apoyo para la comunidad

potencialmente más significativas para propagación del virus, a los aeropuertos nacionales se les requirió implementar una serie de medidas de seguridad con el objetivo de identificar a cualquier viajero que pudiera haberse contagiado con la enfermedad. ASUR respondió de inmediato para implementar los directivos recibidos de las autoridades mexicanas, modificando los procedimientos de revisión de seguridad, adquiriendo equipos de medición térmica para comprobar la temperatura corporal de los pasajeros y lanzando campañas públicas de concientización y prevención en sus terminales.

En cuanto a la asistencia para personas con discapacidades, existe un programa en el Aeropuerto de Veracruz mediante el cual los objetos que son perdidos en el aeropuerto o que son retenidos en los filtros de seguridad, por tratarse de artículos prohibidos en el equipaje de mano, se donan a una organización que brinda apoyo a las personas invidentes, siempre y cuando los artículos no son reclamados por sus dueños dentro de un período determinado. Debido al éxito de este programa, que ahora lleva dos años, en 2009 el Aeropuerto de Cancún adoptó un programa similar. El Aeropuerto de Veracruz también donó 100 sillas de ruedas a la agencia estatal, DIF Veracruz, que coordina las actividades de asistencia social de la entidad.

Entre los proyectos más importantes de ASUR en el área de seguridad pública se figuró una serie de pláticas sobre prevención de incendios que impartieron a niños locales de edad escolar los bomberos basados en el Aeropuerto de Oaxaca. Los cursos se dieron dentro del aeropuerto y los niños recibieron instrucción en los métodos de prevenir un incendio, cómo minimizar las heridas en caso de incendio, etc. También se les dio una demostración del funcionamiento de los vehículos de extinción.

Finalmente, debido al enfoque que mantiene la empresa en asuntos ambientales, varios de los aeropuertos de ASUR apoyaron de diferentes maneras las iniciativas ecológicas en sus comunidades locales. Los proyectos más relevantes incluyeron: un programa de concientización con los estudiantes universitarios en Cancún en torno a cuestiones de desarrollo sostenible; programas de voluntariado en Cozumel para el monitoreo de los nidos de tortugas y para la limpieza de playas; y el apoyo proporcionado por el Aeropuerto de Huatulco, en donativos y en voluntarios, para las iniciativas organizadas por el programa Green Globe de certificación ambiental en el sector de turismo. Durante 2009, el Aeropuerto de Villahermosa fue una de las empresas fundadoras de la Asociación de Empresas Limpias del Estado de Tabasco.



Donación de los fondos recaudados con la Carrera Levantemos Vuelo en el Aeropuerto de Cancún

7.0

7.0 Relaciones comunitarias y apoyo para la comunidad

7.3 Medidas contra la corrupción

ASUR cuenta con un Código de Ética escrito que establece los estándares éticos que a los que deben adherirse sus empleados, sus directores y los miembros de sus órganos de gobierno corporativo. Dicho Código de Ética se comunica a cada nuevo empleado como parte del procedimiento de inducción de la empresa. Además, cada año se llevan a cabo campañas de concientización para todos los empleados del Grupo, y los miembros del Consejo de Administración y de los Comités de la empresa deben certificar que no han incurrido ninguna violación del Código.

La empresa también cuenta con un sistema interno de denuncias, mediante el cual los reportes y las quejas pueden presentarse directamente al Departamento de Auditoría Interna para su investigación, ya sea por correo electrónico o por buzón de voz. Se insta a los empleados a utilizar este sistema para denunciar cualquier caso de corrupción o de abuso, y pueden presentar el informe de manera anónima o no. En el supuesto de que confirmen su identidad, se les garantiza que no sufrirán ningún tipo de represalia, aun cuando las denuncias presentadas resultan ser infundadas.

El Departamento de Auditoría Interna reporta directamente al Comité de Auditoría, que se compone únicamente de miembros independientes (es decir, personas que no son los accionistas o directores de la empresa, ni sus partes relacionadas). Además de investigar todos los reportes recibidos mediante el sistema de denuncias, el Departamento de Auditoría Interna establece un programa trimestral de auditorías que se llevan a cabo en las diferentes unidades de negocio de la empresa. El Comité de Auditoría aprueba este programa de trabajo y recibe informes sobre los resultados de las auditorías realizadas.

Durante 2009, el cien por ciento de los empleados de la empresa recibió capacitación en los principios del Código de Ética. El Departamento de Auditoría Interna de ASUR concluyó auditorías en los nueve aeropuertos del Grupo, además de en dos prestadores de servicios complementarios y en un concesionario comercial con operaciones en los aeropuertos. Las auditorías generaron en total 258 observaciones, de las que 20 se consideraban de importancia crítica, 113 de importancia media y 125 de importancia menor. En total 19 denuncias fueron levantadas en el sistema interno durante el año, de las cuales 6 se consideraban de importancia crítica, 5 de importancia media y 8 de importancia menor.

De los 26 asuntos críticos detectados por el Departamento de Auditoría Interna durante el año, la mayor parte se relacionaba con cuestiones de procedimiento interno y no se aplicaron medidas disciplinarias. En aquellos casos en que las investigaciones realizadas por los Auditores Internos descubrieron comportamientos no éticos en los empleados de la empresa, se iniciaron los procedimientos de separación correspondientes.

7.0

8.0 Compromiso con los derechos humanos

ASUR tiene una política escrita en la que la empresa establece formalmente su compromiso con la protección y la promoción de los derechos humanos. Dicha política plantea expresamente que la empresa garantizará el derecho a la integridad personal de sus empleados, lo que significa que sus trabajadores no podrán ser sometidos a castigos corporales ni abuso verbal de ninguna naturaleza, y que se prohíbe estrictamente cualquier tipo de acoso sexual. La política contiene una cláusula de no discriminación que prohíbe la discriminación por motivos de etnicidad, nacionalidad, género, estado civil, habilidad física, religión, orientación sexual, nivel social o afiliación política.

ASUR también ha asumido la obligación de preservar el derecho a la libre asociación de sus empleados. Tal y como se menciona en la sección de este informe que trata la calidad de vida en el trabajo, la administración de la empresa y el sindicato de los trabajadores aeroportuarios siguen un procedimiento de negociación colectiva para establecer las condiciones laborales y las prestaciones que corresponden a los empleados sindicalizados.

En cumplimiento con la política corporativa de derechos humanos, ASUR no emplea ni se beneficia del trabajo forzoso o infantil. Todos los acuerdos laborales se rigen bajo contratos consensuales de trabajo que constan por escrito, y la política de la empresa prohíbe la contratación de personas menores de 15 años de edad. En la práctica, ASUR no tiene empleados menores a 18 años de edad. La empresa también tiene la obligación de evitar situaciones en las que podría estar implicada en los abusos de derechos humanos.

A los empleados se les insta utilizar el sistema interno de denuncias de la empresa para notificar directamente al Departamento de Auditoría Interna cualquier abuso de derechos. Durante 2009, se reportó un solo incidente de acoso sexual perpetrado por un colaborador. La investigación llevada a cabo por el Departamento de Auditoría Interna determinó que la reclamación era justificada, y la persona responsable fue despedida. Durante el período, no se identificó ninguna amenaza dentro de las operaciones de la empresa para los derechos de libertad de asociación o de negociación colectiva de sus empleados. Asimismo, ninguna de las empresas del Grupo utilizó el trabajo forzoso o infantil.

8.0

9.0 Pacto Mundial de las Naciones Unidas

El Pacto Mundial es una iniciativa establecida por la Organización de las Naciones Unidas para promover los valores de la responsabilidad social y del respeto para los derechos humanos en la comunidad empresarial alrededor del mundo. ASUR se adhirió al Pacto Mundial en 2005, y el Director General de la empresa, Fernando Chico Pardo, fue nombrado miembro de su Consejo de Administración el 11 de Marzo de 2009.

El Pacto Mundial requiere que, dentro del alcance de su influencia, las empresas acepten, apoyen e implementen una serie de valores fundamentales en las áreas de derechos humanos, estándares laborales, el medio ambiente y el combate a la corrupción; estos valores se expresan en los Diez Principios. La tabla a continuación contiene los Diez Principios e informa en qué sección de este informe pueden consultarse.



Principio	Referirse a
I.Las empresas deben apoyar y respetar la protección de los derechos humanos reconocidos internacionalmente	8.0
II.Las empresas deben asegurarse de no ser cómplices de abusos a los derechos humanos	8.0
III.Las empresas deben apoyar la libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva	6.1 8.0
IV.Las empresas deben apoyar la eliminación de todo tipo de trabajo forzado u obligatorio	8.0
V. Las empresas deben apoyar la abolición efectiva del trabajo infantil	8.0
VI.Las empresas deben apoyar la eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación	8.0
VII.Las empresas deberán apoyar un enfoque preventivo frente a los retos medio ambientales	5.0
VIII.Las empresas deben comprometerse en iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental	5.0
IX.Las empresas deben alentar el desarrollo y la difusión de tecnologías respetuosas del medio ambiente	5.0
X.Las empresas deben trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluyendo la extorsión y el soborno	7.3

Figura 8: Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas

10.0 Manifestaciones Estándar e Indicadores de Desempeño de GRI

Este informe ha sido elaborado de acuerdo con los lineamientos de información de sostenibilidad emitidos por Global Reporting Initiative (GRI), con la intención de cumplir con el Nivel C bajo ese sistema. Global Reporting Initiative es una organización que se basa en las redes de grupos de interés para promover el uso de un marco estandarizado para los informes de sostenibilidad.

Durante 2009, ASUR participó en un equipo de trabajo que integraba varios grupos de interés y que fue organizado por GRI para producir un suplemento sectorial a los Lineamientos G3 para la industria aeroportuaria.

El índice a continuación enumera las Manifestaciones Estándar (Standard Disclosures) y los Indicadores de Desempeño (Performance Indicators) de GRI que se abarcan en este informe, y en qué sección de este documento puede encontrarse la información pertinente.

Parámetro de GRI	Descripción	Referirse a
Standard Disclosures		
1.1	Manifestación del tomador de decisiones de más alto nivel dentro de la organización, referente a la relevancia de la sostenibilidad para la organización y su estrategia	1.0
2.1	Nombre de la organización	2.0
2.2	Principales marcas, productos y/o servicios	2.1
2.3	Estructura operacional de la organización	2.4
2.4	Ubicación de las oficinas centrales de la organización	2.0
2.5	Número y nombres de los países donde opera la organización	2.0
2.6	Estructura de propiedad y figura legal	2.3
2.7	Mercados atendidos	2.5
2.8	Tamaño de la organización	2.4 2.5
2.9	Cambios significativos durante el período del informe en cuanto a tamaño, estructura o propiedad	2.6
2.10	Reconocimientos recibidos durante el período del informe	2.7
3.1	Período del informe	3.0
3.2	Fecha del informe más reciente	3.0
3.3	Ciclo de información	3.0

10.0

10.0 Manifestaciones Estándar e Indicadores de Desempeño de GRI

Parámetro de GRI	Descripción	Referirse a
3.4	Contacto para preguntas relacionadas con el informe y su contenido	3.2
3.5	Proceso para definir el contenido del informe	3.1
3.6	Límite del informe	3.2
3.7	Limitaciones específicas en el alcance o el límite del informe	3.2
3.8	Base para reportar sobre proyectos conjuntos, subsidiarias, instalaciones arrendadas, operaciones subcontratadas	3.2
3.10	Reexpresión de datos contenidos en informes anteriores	3.2
3.11	Cambios significativos en el alcance, el límite o los métodos de medición en comparación con períodos anteriores	3.2
3.12	Tabla que identifica la ubicación de las Manifestaciones Estándar dentro del informe	3.10
4.1	Estructura de gobierno corporativo de la organización	4.0
4.2	Indique si el Presidente del órgano más alto de gobierno corporativo también es director de la empresa	4.0
4.3	Número de miembros del órgano más alto de gobierno corporativo que son miembros independientes y/o no ejecutivos	4.0
4.4	Mecanismos para que el órgano más alto de gobierno corporativo reciba las recomendaciones o las instrucciones de los accionistas y los empleados	4.0
4.14	Lista de los grupos de interés con los que la organización ha tenido acercamientos	3.1
	Base para la identificación y la selección de los grupos de interés para acercamientos	3.1
4.15	Indicadores de Desempeño	
	Performance Indicators	5.2.5
EN1	Materiales usados por peso o volumen	5.2.5
EN2	Porcentaje de materiales usados que son insumos reciclados	5.2.5
EN3	Consumo directo de energía por fuente primaria de energía	5.2.2

Figura 9:
Índice de Manifestaciones Estándar e Indicadores de Desempeño de GRI

10.0

10.0 Manifestaciones Estándar e Indicadores de Desempeño de GRI

Parámetro de GRI	Descripción	Referirse a
EN4	Consumo indirecto de energía por fuente primaria de energía	5.2.3
EN8	Total de agua extraída por fuente	5.2.4
EN22	Peso total de residuos por tipo y método de disposición	2.3 5.2.1
EN26	Iniciativas para mitigar los impactos ambientales de productos y servicios, y grado de mitigación de impacto	5.4
EN28	Valor monetario de multas significativas y número total de sanciones no monetarias por no cumplir con las leyes y los reglamentos ambientales	6.1
LA1	Fuerza total de trabajo por tipo de empleo, contrato laboral y región	6.1
LA4	Porcentaje de empleados cubiertos por acuerdos de negociación colectiva	6.2
LA7	Tasas de incapacidad, enfermedad por riesgo de trabajo, días perdidos y ausentismo, y número de decesos por riesgo de trabajo por región	7.1
EC1	Valor económico directo generado y distribuido	7.1
EC4	Apoyos económicos significativos recibidos del gobierno	7.3
SO2	Porcentaje y número total de unidades de negocios analizados para detectar los riesgos relacionados con la corrupción	7.3
SO3	Porcentaje de empleados capacitados en las políticas y los procedimientos anti-corrupción de la organización	7.3
SO4	Acciones tomadas para responder a casos de corrupción	8.0
HR4	Número total de casos de discriminación y acciones tomadas	8.0
HR5	Operaciones identificadas en que los derechos de libertad de asociación y negociación colectiva estén notablemente amenazados, y acciones tomadas para defender estos derechos	8.0
HR6	Operaciones identificadas con riesgo significativo de trabajo infantil, y medidas tomadas para contribuir a la eliminación del trabajo infantil	8.0
HR7	Operaciones identificadas con riesgo significativo de trabajo forzoso, y medidas tomadas para contribuir a la eliminación del trabajo forzoso	8.0

10.0



Informe Anual de Sostenibilidad 2009 / Anexo A

ASUR: Todos los aeropuertos

Cifras totales

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo total de agua	m3	423,190	569,624	34.6%
Desgarga total de agua	m3	174,869	380,845	117.8%
Consumo total de electricidad	kWh	88,479,646	62,938,597	-28.9%
	GJ	318,527	226,579	-28.9%
Total de residuos peligrosos generados	kg	22,840	19,380	-15.1%
Total de residuos no peligrosos generados	t	4,878	4,114	-15.1%
Consumo total de combustible	l	504,918	446,361	-11.6%

Cifras por pasajero

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo de agua por pasajero	l/pax	26.6	35.9	34.9%
Desgarga de agua por pasajero	l/pax	9.6	24.0	149.5%
Consumo de electricidad por pasajero	kWh/pax	4.9	4.0	-19.1%
	MJ/pax	17.7	14.3	-19.1%
Residuos peligrosos generados por pasajero	g/pax	1.3	1.2	-3.5%
Residuos no peligrosos generados por pasajero	kg/pax	0.3	0.3	-3.7%
Consumo de combustible por pasajero	ml/pax	28.0	28.2	0.7%

Cifras totales

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo total de agua	m ³	136,314	335,697	146.3%
Desgarga total de agua	m ³	109,051	261,089	139.4%
Consumo total de electricidad	kWh	67,867,800	43,448,286	-36.0%
	GJ	244,324	156,414	-36.0%
Total de residuos peligrosos generados	kg	4,990	4,085	-18.1%
Total de residuos no peligrosos generados	t	4,314,830	3,645,910	-15.5%
Consumo total de combustible	l	258,705	220,519	-14.8%

Cifras por pasajero

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo de agua por pasajero	l/pax	10.7	29.6	177.9%
Desgarga de agua por pasajero	l/pax	8.5	23.0	170.1%
Consumo de electricidad por pasajero	kWh/pax	5.3	3.8	-27.8%
	MJ/pax	19.1	13.8	-27.8%
Residuos peligrosos generados por pasajero	g/pax	0.4	0.4	-7.8%
Residuos no peligrosos generados por pasajero	kg/pax	0.3	0.3	-5.2%
Consumo de combustible por pasajero	ml/pax	20.2	19.5	-3.8%

Cifras totales

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo total de agua	m3	22,897	23,194	1.3%
Desgarga total de agua	m3	N/A	21,761	N/A
Consumo total de electricidad	kWh	2,503,277	2,200,931	-12.1%
	GJ	9,012	7,923	-12.1%
Total de residuos peligrosos generados	kg	1,982	5,090	156.8%
Total de residuos no peligrosos generados	t	41,449	29,919	-27.8%
Consumo total de combustible	l	28,165	26,950	-4.3%

Cifras por pasajero

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo de agua por pasajero	l/pax	42.1	51.8	23.1%
Desgarga de agua por pasajero	l/pax	N/A	48.6	N/A
Consumo de electricidad por pasajero	kWh/pax	4.6	4.9	6.9%
	MJ/pax	16.6	17.7	6.9%
Residuos peligrosos generados por pasajero	g/pax	3.6	11.4	212.1%
Residuos no peligrosos generados por pasajero	kg/pax	0.1	0.1	-8.1%
Consumo de combustible por pasajero	ml/pax	51.8	60.2	16.3%

*Cifras no disponibles antes de 2009

Cifras totales

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo total de agua	m3	13,775	15,764	14.4%
Desgarga total de agua	m3	7,675	8,463	10.3%
Consumo total de electricidad	kWh	821,442	870,079	5.9%
	GJ	2,957	3,132	5.9%
Total de residuos peligrosos generados	kg	2,232	1,657	-25.8%
Total de residuos no peligrosos generados	t	55,840	52,220	-6.5%
Consumo total de combustible	l	6,937	13,958	101.2%

Cifras por pasajero

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo de agua por pasajero	l/pax	37.4	40.4	8.0%
Desgarga de agua por pasajero	l/pax	20.9	21.7	4.1%
Consumo de electricidad por pasajero	kWh/pax	2.2	2.2	2.6%
	MJ/pax	7.8	8.0	2.6%
Residuos peligrosos generados por pasajero	g/pax	6.1	4.3	-29.9%
Residuos no peligrosos generados por pasajero	kg/pax	0.2	0.1	-14.3%
Consumo de combustible por pasajero	ml/pax	18.8	35.8	89.9%

Cifras totales

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo total de agua	m ³	118,522	84,398	-28.8%
Desgarga total de agua	m ³	20,861	61,408	194.4%
Consumo total de electricidad	kWh	7,625,240	7,123,760	-6.6%
	GJ	27,451	25,646	-6.6%
Total de residuos peligrosos generados	kg	3,645	2,278	-37.5%
Total de residuos no peligrosos generados	t	121,108	87,881	-27.4%
Consumo total de combustible	l	38,648	43,628	12.9%

Cifras por pasajero

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo de agua por pasajero	l/pax	135.0	77.9	-42.3%
Desgarga de agua por pasajero	l/pax	16.0	56.7	254.6%
Consumo de electricidad por pasajero	kWh/pax	7.5	6.6	-12.5%
	MJ/pax	27.0	23.7	-12.5%
Residuos peligrosos generados por pasajero	g/pax	2.8	2.1	-24.8%
Residuos no peligrosos generados por pasajero	kg/pax	0.1	0.1	-13.8%
Consumo de combustible por pasajero	ml/pax	29.6	40.3	36.0%

*Cifras no disponibles antes de 2009

Cifras totales

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo total de agua	m3	14,984	14,800	-1.2%
Desgarga total de agua	m3	1,924	4,075	111.8%
Consumo total de electricidad	kWh	980,393	853,410	-13.0%
	GJ	3,529	3,072	-13.0%
Total de residuos peligrosos generados	kg	606	1,025	69.3%
Total de residuos no peligrosos generados	t	11,020	9,314	-15.5%
Consumo total de combustible	l	28,100	11,480	-59.1%

Cifras por pasajero

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo de agua por pasajero	l/pax	91.8	98.0	6.8%
Desgarga de agua por pasajero	l/pax	5.7	27.0	377.0%
Consumo de electricidad por pasajero	kWh/pax	6.0	5.7	-5.9%
	MJ/pax	21.6	20.3	-5.9%
Residuos peligrosos generados por pasajero	g/pax	3.7	6.8	83.0%
Residuos no peligrosos generados por pasajero	kg/pax	0.1	0.1	-11.1%
Consumo de combustible por pasajero	ml/pax	172.1	76.0	-55.8%

Cifras totales

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo total de agua	m ³	28,876	15,396	-46.7%
Desgarga total de agua	m ³	12,269	4,638	-62.2%
Consumo total de electricidad	kWh	922,474	896,168	-2.9%
	GJ	3,321	3,226	-2.9%
Total de residuos peligrosos generados	kg	5,670	2,020	-64.4%
Total de residuos no peligrosos generados	t	84,526	81,416	-3.7%
Consumo total de combustible	l	29,456	24,107	-18.2%

Cifras por pasajero

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo de agua por pasajero	l/pax	47.2	28.4	-39.8%
Desgarga de agua por pasajero	l/pax	20.0	8.6	-57.3%
Consumo de electricidad por pasajero	kWh/pax	1.5	1.7	9.5%
	MJ/pax	5.4	5.9	9.5%
Residuos peligrosos generados por pasajero	g/pax	9.3	3.7	-59.8%
Residuos no peligrosos generados por pasajero	kg/pax	0.1	0.2	8.7%
Consumo de combustible por pasajero	ml/pax	48.1	44.5	-7.6%

Cifras totales

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo total de agua	m3	18,880	23,397	23.9%
Desgarga total de agua	m3	12,016	8,185	-31.9%
Consumo total de electricidad	kWh	1,727,880	1,778,560	2.9%
	GJ	6,220	6,403	2.9%
Total de residuos peligrosos generados	kg	908	1,076	18.6%
Total de residuos no peligrosos generados	t	48,524	43,610	-10.1%
Consumo total de combustible	l	50,287	43,488	-13.5%

Cifras por pasajero

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo de agua por pasajero	l/pax	76.5	119.3	56.0%
Desgarga de agua por pasajero	l/pax	48.7	41.7	-14.3%
Consumo de electricidad por pasajero	kWh/pax	7.0	9.1	29.6%
	MJ/pax	25.2	32.7	29.6%
Residuos peligrosos generados por pasajero	g/pax	3.7	5.5	49.4%
Residuos no peligrosos generados por pasajero	kg/pax	0.2	0.2	12.0%
Consumo de combustible por pasajero	ml/pax	203.7	221.7	8.9%

Cifras totales

Parámetro

Consumo total de agua
Desgarga total de agua
Consumo total de electricidad
Total de residuos peligrosos generados
Total de residuos no peligrosos generados
Consumo total de combustible

Unidad	2008	2009	% cambio
m3	28,420	22,889	-19.5%
m3	5,596	6,975	24.6%
kWh	2,501,700	2,373,480	-5.1%
GJ	9,006	8,545	-5.1%
kg	1,704	1,724	1.2%
t	118,396	75,192	-36.5%
l	35,377	32,290	-8.7%

Cifras por pasajero

Parámetro

Consumo de agua por pasajero
Desgarga de agua por pasajero
Consumo de electricidad por pasajero
Residuos peligrosos generados por pasajero
Residuos no peligrosos generados por pasajero
Consumo de combustible por pasajero

Unidad	2008	2009	% cambio
l/pax	27.3	25.1	-8.2%
l/pax	5.4	7.6	42.0%
kWh/pax	2.4	2.6	8.1%
MJ/pax	8.7	9.4	8.1%
g/pax	1.6	1.9	15.4%
kg/pax	0.1	0.1	-29.7%
ml/pax	34.0	35.4	4.0%

Cifras totales

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo total de agua	m3	40,522	34,089	-15.9%
Desgarga total de agua	m3	5,478	4,251	-22.4%
Consumo total de electricidad	kWh	3,529,440	3,393,923	-3.8%
	GJ	12,706	12,218	-3.8%
Total de residuos peligrosos generados	kg	1,103	425	-61.5%
Total de residuos no peligrosos generados	t	82,700	88,822	7.4%
Consumo total de combustible	l	29,243	29,941	2.4%

Cifras por pasajero

Parámetro	Unidad	2008	2009	% cambio
Consumo de agua por pasajero	l/pax	40.7	42.5	4.3%
Desgarga de agua por pasajero	l/pax	5.5	5.3	-3.8%
Consumo de electricidad por pasajero	kWh/pax	3.5	4.2	19.4%
	MJ/pax	12.8	15.2	19.4%
Residuos peligrosos generados por pasajero	g/pax	1.1	0.5	-52.2%
Residuos no peligrosos generados por pasajero	kg/pax	0.1	0.1	32.5%
Consumo de combustible por pasajero	ml/pax	29.4	37.3	27.0%