



**Programa Institucional de la Administración
Portuaria Integral de Puerto Madero
2019-2024**

**Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto
Chiapas**

**AVANCE Y RESULTADOS
2022**

PROGRAMA DERIVADO DEL
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2019-2024

Índice

1.- Marco normativo	3
2.- Resumen ejecutivo	5
Contribución del Programa al nuevo modelo de desarrollo planteado en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.....	5
3.- Avances y Resultados	8
Objetivo prioritario 1. Incrementar, optimizar y conservar la infraestructura portuaria, con el fin de brindar las condiciones apropiadas que permitan el crecimiento de la oferta y la competitividad en ASIPONA Puerto Chiapas.	8
Factores que han incidido en los resultados del Objetivo prioritario 1.....	13
4- Anexo.....	15
Avance de las Metas para el bienestar y Parámetros.....	15
Objetivo prioritario 1.- Incremento Movimiento de Carga Portuaria y empleo de Puerto Chiapas.	15
5- Glosario.....	22
6.- Siglas y abreviaturas	24

1

MARCO NORMATIVO

1.- Marco normativo

Este documento se presenta con fundamento en lo establecido en los numerales 40 y 44, de los *Criterios para elaborar, dictaminar, aprobar y dar seguimiento a los programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*, emitidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, los cuales señalan lo siguiente:

40.- Las dependencias y entidades serán responsables de cumplir los programas en cuya ejecución participen y de reportar sus avances.

44.- Asimismo, deberán integrar y publicar anualmente, en sus respectivas páginas de Internet, en los términos y plazos que establezca la Secretaría, un informe sobre el avance y los resultados obtenidos durante el ejercicio fiscal inmediato anterior en el cumplimiento de los Objetivos prioritarios y de las Metas de bienestar contenidas en los programas.

Para efectos que procedan, el cambio de denominación de la Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, S.A. de C.V., ahora Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V., realizado con fundamento en el ACUERDO Secretarial Núm. 380/2021, en el cual se da aviso general para dar a conocer la nueva denominación de las Empresas de Participación Estatal Mayoritarias, sectorizadas a la Secretaría de Marina. DOF: 16/11/2021.

Lo anterior con fundamento en el DOF: 07/12/2020 DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos. El cual establece que los recursos financieros con que cuenta la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, respecto de las Administraciones Portuarias Integrales y en general, todos aquellos recursos necesarios para la ejecución de las atribuciones que por virtud de este Decreto serán trasladadas a la Secretaría de Marina.

Al respecto se señaló en el acta de la sexagésima Quinta Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de la sociedad denominada “Administración Portuaria Integral de Puerto Madero” resolución fracción V. Cambio de denominación, página 33; “este hecho no afecta en nada al normal desarrollo de las actividades, obligaciones y derechos contraídos por la propia Entidad”.

2

RESUMEN EJECUTIVO

2.- Resumen ejecutivo

Contribución del Programa al nuevo modelo de desarrollo planteado en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024

La perspectiva del PMDP de Puerto Chiapas mantiene alineación con la meta nacional de un “Desarrollo Económico”, definida en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND) y con su objetivo de Incrementar la productividad y promover un uso eficiente y responsable de los recursos para contribuir a un crecimiento económico equilibrado que garantice un desarrollo igualitario, incluyente, sostenible y a lo largo de todo el territorio.

Para el cumplimiento de este objetivo del PND, se fijó como estrategias 3.6.- Desarrollar de Manera transparente una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional y 3.9.- Posicionar a México como un destino turístico competitivo, de vanguardia, sostenible e incluyente.

En concordancia la planeación de este PMDP se define mediante las siguientes estrategias generales del PND.

- Desarrollar una infraestructura de transporte accesible con enfoque multimodal (ferroviario, aeroportuario, transporte marítimo, transporte masivo), sostenible, a costos competitivos y accesibles que amplíe la cobertura del transporte nacional y regional. Generar condiciones que permitan la logística ágil y moderna en los nodos portuarios, que apoye el crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior y de la economía.
- Contribuir a que los puertos sean enlaces de desarrollo costero planificado y a la competitividad nacional e internacional.
- Contar con una red carretera segura y eficiente que conecte centros de población, puertos, aeropuertos, centros logísticos y de intercambio modal, conservando su valor patrimonial.

-
- Fortalecer la competitividad de los productos turísticos y la integración de las cadenas de valor del sector.
 - Impulsar acciones innovadoras de planeación integral, promoción, comercialización y diversificación de mercados y oferta turística.

Acorde con esta visión nacional, Puerto Chiapas tiene como unos de sus retos principales de incrementar, optimizar y conservar su infraestructura portuaria, con el fin de brindar las condiciones apropiadas que permitan el crecimiento de la oferta y la competitividad portuaria particularmente para la región suroeste de México.

Ante el desafío de convertirse en un puerto competitivo y autosuficiente que desarrolle económicamente sus recursos propios mediante la atracción de nuevos proyectos de inversión privada.

3

AVANCES Y RESULTADOS

3.- Avances y Resultados

Objetivo prioritario 1. Incrementar, optimizar y conservar la infraestructura portuaria, con el fin de brindar las condiciones apropiadas que permitan el crecimiento de la oferta y la competitividad en ASIPONA Puerto Chiapas.

Acorde con este objetivo prioritario, Puerto Chiapas tiene como unos de sus retos principales, incrementar, optimizar y conservar su infraestructura portuaria, con el fin de brindar las condiciones apropiadas que permitan el crecimiento de la oferta y la competitividad portuaria para la región suroeste de México. Ante el desafío de convertirse en un puerto competitivo y autosuficiente que desarrolle económicamente sus recursos propios mediante la atracción de nuevos proyectos de inversión privada.

La relevancia del Objetivo prioritario 1, consiste en incrementar, optimizar y conservar la infraestructura portuaria, con el fin de brindar las condiciones apropiadas que permitan el crecimiento de la oferta y la competitividad en ASIPONA Puerto Chiapas. Para el logro de este objetivo prioritario, Puerto Chiapas tiene como meta el incremento de exportación de productos agropecuarios de la región como es plátano, café, mango o papaya, fomentando la productividad y competitividad del puerto a nivel nacional e internacional. Así como incrementar su infraestructura para el almacenamiento de cargas comerciales, así también permitir el arribo y atraque de buques comerciales y cruceros de mayor calado y atender competitivamente la posible demanda de empresas exportadoras que podrían generar la atracción de líneas navieras con servicios de ruta regular.

Resultados

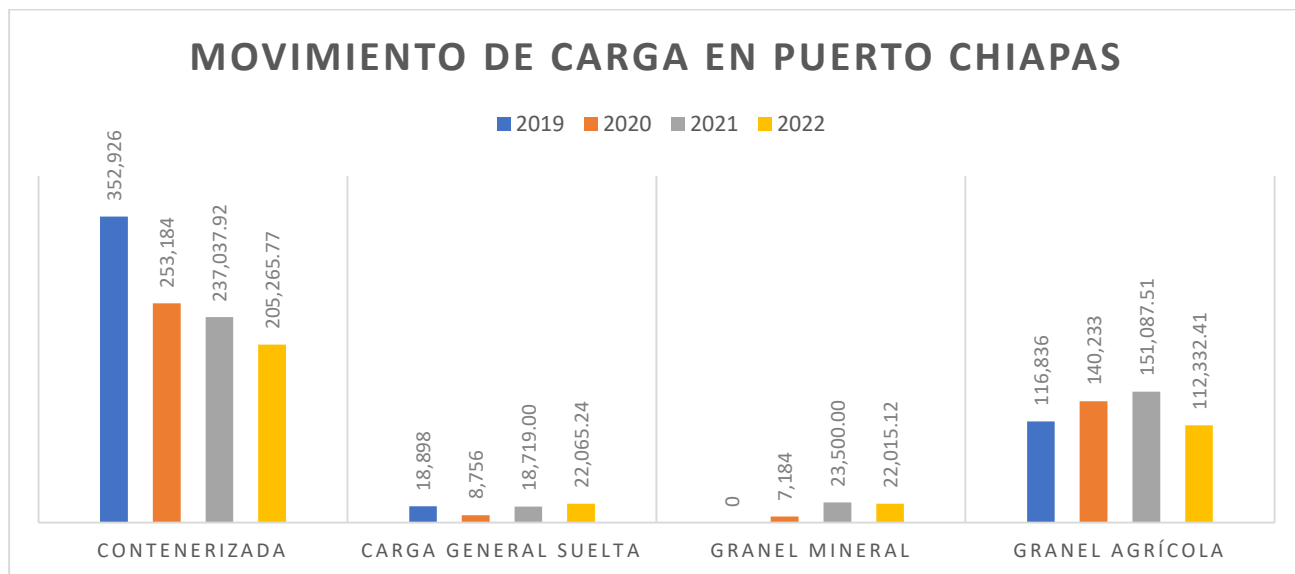
La Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, al cierre del ejercicio 2022, generó un movimiento portuario de carga total de 361,678.58 toneladas, destacando en primer sitio el movimiento de contenedores con la exportación de plátano con destino a Hueneme, California con un total de 161,335.76 toneladas.

Siendo en segundo lugar, el movimiento de granel agrícola; con la exportación de azúcar del ingenio ubicado en el municipio de Huixtla en el Estado de Chiapas propiedad de Grupo Porres con destino a Estados Unidos y, movimiento de maíz de cabotaje de Topolobampo, Sinaloa con un total de 54,970.91 toneladas y, por último, y no de menos importancia el movimiento de carga general suelta de atún congelado por la planta PROCESA, ubicada en el Parque Industrial de Puerto Chiapas con 19,723.80 toneladas. Como se presenta a continuación:

MOVIMIENTO DE CARGA (TON)	2019	2020	2021	2022
Contenerizada	352,926	253,184	237,037.92	205,265.77
Carga General Suelta	18,898	8,756	18,719.00	22,065.24
Granel Mineral	0	7,184	23,500.00	22,015.12
Fluidos petroleros	0	0	0	0
Granel Agrícola	116,836	140,233	151,087.51	112,332.41
Carga total	488,660	409,357	430,344.42	361,678.58

Enfocado directamente al logro de incrementar los servicios portuarios que garanticen la efectividad y operación de las cargas y arribos de embarcaciones en general, con el objetivo de generar inversión privada a través de inversionistas interesados en desarrollar nuevas terminales e infraestructura dentro del Recinto Portuario de Puerto Chiapas.

Es por ello que Puerto Chiapas, al cierre del ejercicio 2022, realizó acciones encaminadas al desarrollo comercial y económico de la región, en cada una de sus líneas de negocios antes mencionadas:



Así como el impulsar el incremento del ingreso económico al recinto portuario, mediante la gestión de proyectos de inversión con recursos públicos, que permitan incrementar, optimizar y conservar la infraestructura portuaria, con el fin de brindar las condiciones apropiadas que afirmen el crecimiento de la oferta y la competitividad en ASIPONA Puerto Chiapas.

Actividades relevantes

Estrategia prioritaria 1.1.- Incrementar el Movimiento de Carga en Puerto Chiapas para convertir a la Entidad en un puente de desarrollo de la región.

- Desarrollo de líneas de negocio para inversión de la iniciativa privada en Puerto Chiapas, impulsando así proyectos de terminales especializadas. Considerando a partir del ejercicio 2022 la mayor inversión de capital privado en los últimos 10 años. Reflejando así el compromiso de la Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, con el desarrollo Portuario y con el crecimiento económico regional.
- Desarrollo de acciones de mantenimiento de infraestructura y equipamiento a cargo de los cesionarios, para mejorar la calidad y tiempos de maniobra. Manteniendo el monitoreo y seguimiento de los programas de inversión, así como verificación trimestral del cumplimiento de las cláusulas contractuales a cargo del cesionario, en materia de seguridad, mantenimiento y protección del medio ambiente.

Estrategia prioritaria 1.2.- Incrementar la generación de empleos en Puerto Chiapas para convertir a la Entidad en un puente de desarrollo de la región.

- Ejecución de trabajos de “Dragado de mantenimiento en Puerto Chiapas”, con el objetivo de conservar y mantener la profundidad oficial a -11 metros en las áreas de navegación, ofreciendo las condiciones de seguridad en el canal de navegación, para el arribo de embarcaciones de altura y cabotaje y con ello, garantizar las necesidades de logísticas y operativas a nuestros clientes potenciales que comercializan sus mercancías por la vía marítima del comercio exterior.
- Impulso de cuatro importantes proyectos de inversión privada, los cuales significan el desarrollo de infraestructura portuaria especializada, con una inversión privada estimada de 821 MDP. Lo que representa mayor captación de ingresos para la Entidad, por uso de infraestructura, contraprestación fija y variable por contratos de Cesión Parcial de Derechos y Obligaciones, creación

de empleos directos e indirectos, crecimiento de clúster de actividades vinculadas al comercio exterior, así como crecimiento económico para la región Soconusco.

Avances de la Meta para el bienestar y Parámetros del Objetivo prioritario 1

Indicador		Línea base (Año)	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024 de la Meta para el bienestar o tendencia esperada del Parámetro
Meta para el bienestar	Incremento de Movimiento de Carga Portuaria y empleo de Puerto Chiapas.	100.00 (2019)	100.00	92.00	94.00	86.00	126.00
Parámetro 1	Incremento en el movimiento de carga en Puerto Chiapas.	50.00 (2019)	50.00	41.89	44.03	37.00	76.28
Parámetro 2	Incremento en el empleo en Puerto Chiapas.	50.00 (2019)	50.00	50.00	50.00	49.92	55.00

Nota:

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.

Factores que han incidido en los resultados del Objetivo prioritario

1

El movimiento de carga en el recinto portuario se vio impactado en su crecimiento, en razón a la pandemia de COVID-19, que sigue impactando el tráfico marítimo de cabotaje y de altura en el mundo. La tendencia a la baja en los volúmenes de carga se ve afectada de manera muy marcada en la línea de negocios de carga contenerizada que, desde hace 5 años que se dieron inicio las operaciones de manera regular en 2017, siendo en 2019 cuando se registra la mayor cantidad de producto de 352,927 toneladas, es decir un 32.8% del año más bajo que fue en 2021.

Reflejando a la baja la oferta histórica carga (Ton):

Tipo Carga/Año	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Granel Agrícola	180,540.73	144,214.93	116,836.20	140,234.15	143,725.55	112,332.41
Carga General Suelta	20,443	22205.012	19,056.07	8,756.63	18,719.00	22,065.24
Granel Mineral	0	0	0	7183.79	30,861.96	22,015.12
Carga Contenerizada	288,036.19	339,367.78	352,927.08	253,185.38	237,037.88	205,265.77
Fluidos Petroleros	0	0	0	0	0	0
TOTAL	468,576.93	505,787.72	488,819.35	409,359.96	430,344.39	361,678.58

Es importante considerar que debido al inicio de la temporada de lluvias de mayo a octubre el azolve tiende a incrementar gradualmente, por este y otros fenómenos meteorológicos como los mares de fondos y ciclones en el 2022, se registraron 19 ciclones tropicales en el Pacífico de los cuales 6 dejaron sentir sus efectos en Puerto Chiapas observándose un incremento promedio mensual de azolve de hasta 30 centímetros.

Los problemas en la operación del puerto derivado del azolve, llevan a la autoridad marítima a restringir la operación, en razón de un calado actual oficial de 8.5 metros, emitido desde el 22 de diciembre de 2021. Por tal motivo, Puerto Chiapas presentaría una situación crítica, no solo con el hecho de permanecer cerrado, sino por posibles demandas por el incumplimiento de su Título de Concesión y demás contratos vigentes con los operadores portuarios, así como el impacto económico en la región.

4

ANEXO

4- Anexo.

Avance de las Metas para el bienestar y Parámetros

Objetivo prioritario 1.- Incremento Movimiento de Carga Portuaria y empleo de Puerto Chiapas.

1.1

Meta para el bienestar

ELEMENTOS DE LA META DE BIENESTAR			
Nombre	Incremento movimiento de carga portuaria y empleo de ASIPONA Puerto Chiapas.		
Objetivo prioritario	Incrementar, optimizar y conservar la infraestructura portuaria, con el fin de brindar las condiciones apropiadas que permitan el crecimiento de la oferta y la competitividad en Puerto Chiapas.		
Definición	Influencia de la actividad portuaria sobre la Actividad Económica Nacional y el Empleo. Este indicador mide el crecimiento porcentual del movimiento de carga portuaria, la actividad económica nacional y el empleo.		
Nivel de desagregación	Sector económico (bienes)	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Acumulado
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero – diciembre
Dimensión	Economía	Disponibilidad de la información	Primer trimestre del ejercicio posterior al periodo de observación
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA Puerto Chiapas - Coordinación General de Puertos y Marina Mercante
Método de cálculo	$IS_Chiapas_t = (MC_{CHIAPAS_t} + Empleos_t) * 100$		
Observaciones	Muestra el movimiento de carga portuaria total en Puerto Chiapas, que es la suma total de las toneladas movilizadas por las líneas de negocio.		

SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base (2019)	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024
100	92	92	94	86	280.95 Conforme fue publicado en el DOF
Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		
Datos registrados al cierre de 2019. Las cifras son preliminares por lo que las cifras definitivas se obtienen un año posterior al periodo de observación.			Con base en las proyecciones de carga y la ejecución de proyectos con inversión pública y privada.		
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2022					
Nombre variable 1	Incremento en el movimiento de carga en Puerto Chiapas	Valor variable 1	0.37	Fuente de información variable 1	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante
Nombre variable 2	Incremento en el empleo en Puerto Chiapas	Valor variable 2	0.49	Fuente de información variable 2	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante
Sustitución en método de cálculo	$IS_{chiapast} = (0.37 + 0.49) * 100 = 86$				

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.

1.2 Parámetro

ELEMENTOS DEL PARÁMETRO					
Nombre	Incremento en el movimiento de carga en Puerto Chiapas.				
Objetivo prioritario	Incrementar, optimizar y conservar la infraestructura portuaria, con el fin de brindar las condiciones apropiadas que permitan el crecimiento de la oferta y la competitividad en Puerto Chiapas.				
Definición	Mide toda la carga comercial y petrolera (toneladas) que se moviliza en el puerto anualmente.				
Nivel de desagregación	Sector económico (bienes)	Periodicidad o frecuencia de medición	Mensual		
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Acumulado		
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero - diciembre		
Dimensión	Economía	Disponibilidad de la información	Mes siguiente del ejercicio posterior al periodo de observación		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA Puerto Chiapas - Coordinación General de Puertos y Marina Mercante		
Método de cálculo	$MC = \left[\left(\frac{MCt}{MCt_{base}} \right) * Pc \right] * 100$				
Observaciones	Muestra el movimiento de carga portuaria total en Puerto Chiapas, que es la suma total de las toneladas movilizadas por las líneas de negocio.				
SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base (2019)	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024
50.00	50.00	41.89	44.03	37.00	196.81 Conforme fue publicado en el DOF



Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		
Datos registrados al cierre de 2019. Las cifras son preliminares por lo que las cifras definitivas se obtienen un año posterior al periodo de observación.			Con base en las proyecciones establecidas en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2019-2024 y aprobado por el Consejo de Administración de ASIPONA Puerto Chiapas. Esta proyección considera el desarrollo de los proyectos prioritarios.		
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2022					
Nombre variable 1	Movimiento de carga portuaria en el 2019 (año t) (toneladas)	Valor variable 1	361,678.58	Fuente de información variable 1	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante
Nombre variable 2	Movimiento de carga portuaria en el 2019 (año base) (toneladas)	Valor variable 2	488,660.00	Fuente de información variable 2	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante
Nombre variable 3	Ponderador de carga	Valor variable 3	0.5	Fuente de información variable 3	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante Unidad de Planeación Estratégica Marítimo-Portuaria
Sustitución en método de cálculo	$MC = \left[\left(\frac{361,678.58}{488,660.00} \right) * 0.50 \right] * 100$				

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.
- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.
- p/: Cifras preliminares.

1.3 Parámetro

ELEMENTOS DEL PARÁMETRO					
Nombre	Incremento en el empleo en ASIPONA Puerto Chiapas.				
Objetivo prioritario	Incrementar, optimizar y conservar la infraestructura portuaria, con el fin de brindar las condiciones apropiadas que permitan el crecimiento de la oferta y la competitividad en ASIPONA Puerto Chiapas.				
Definición	Influencia del desarrollo del puerto en la generación de empleos dentro del recinto fiscalizado.				
Nivel de desagregación	Sector económico (empleos)	Periodicidad o frecuencia de medición	Mensual		
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Acumulado		
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero - diciembre		
Dimensión	Economía	Disponibilidad de la información	Mes siguiente del ejercicio posterior al periodo de observación		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA Puerto Chiapas - Coordinación General de Puertos y Marina Mercante		
Método de cálculo	$Empleos_t = \left[\left(\frac{Eg_t}{Eg_{t_base}} \right) * Pe \right] * 100$				
Observaciones	El parámetro del incremento en el empleo mide el empleo generado dentro del recinto portuario, el cual incluye los empleos de Cesionarios, prestadores de servicio y ASIPONA.				
SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base (20XX)	Resultado 2019	Resultado 2020	Resultado 2021	Resultado 2022	Meta 2024
50.00 Conforme fue publicado en el DOF	50.00	50.00	50.00	49.92	84.15 Conforme fue publicado en el DOF

Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		
Datos registrados al cierre de 2019 dentro del recinto fiscalizado de Puerto Chiapas.			Con base en los proyectos portuarios establecidos en el programa sectorial. Los datos históricos correspondientes a los empleos la ASIPONA Puerto Chiapas no tienen registros de éstos, por lo que se inició a registrar a partir de 2019.		
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2022					
Nombre variable 1	Empleos generados en el 2019 (año t) (personas empleadas)	Valor variable 1	592	Fuente de información variable 1	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante
Nombre variable 2	Empleos generados en el 2019 (año base) (personas empleadas)	Valor variable 2	593	Fuente de información variable 2	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante
Nombre variable 3	Ponderador del empleo	Valor variable 3	0.49	Fuente de información variable 3	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Unidad de Planeación Estratégica Marítimo-Portuaria
Sustitución en método de cálculo	$Empleos_t = \left[\left(\frac{592}{593} \right) * 0.50 \right] * 100$				

- NA: No aplica, en tanto que, derivado del año de la línea base y la frecuencia de medición del indicador, no corresponde reportar valor observado del indicador para este año.

- ND: No disponible, la información para calcular el valor del indicador aún no se encuentra disponible.

- p/: Cifras preliminares.

5

GLOSARIO

5- Glosario

Agropecuarios: De la agricultura y la ganadería o relacionado con ellas.

Cabotaje: El cabotaje es el transporte de personas, mercancías o equipajes entre diversos lugares del territorio de un estado sin abandonarlo

Calado: Profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de una embarcación.

Granel: La carga a granel es un conjunto de bienes o materiales que se transportan sin empaquetar, ni embalar, en grandes cantidades.

6

SIGLAS Y ABREVIATURAS

6.- Siglas y abreviaturas

ASIPONA: Administración del Sistema Portuario Nacional.

ASIPONA Puerto Chiapas: Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, antes API: Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, S.A. de C.V.

CGPMM: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

PMDP: Programa Maestro de Desarrollo Portuario.

PND: Programa Nacional de Desarrollo.

POA: Programa Operativo Anual.