

**PROPOSICIÓN LEGISLATIVA QUE
INCREMENTA LA PARTICIPACIÓN EN
RENTA DE ADUANAS A FAVOR DE LA
PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL
CALLAO Y DESTINA LOS RECURSOS
ADICIONALES AL CIERRE DE BRECHAS**

El Diputado de la República que suscribe **CARLOS ALBERTO YALTA SOTELO**, integrante del Grupo Parlamentario Renovación Popular, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa reconocido en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y los artículos 98, 106 y 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta la siguiente proposición legislativa:

FÓRMULA LEGAL

**LEY QUE INCREMENTA LA PARTICIPACIÓN EN RENTA DE ADUANAS A
FAVOR DE LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO Y DESTINA LOS
RECURSOS ADICIONALES AL CIERRE DE BRECHAS**

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto incrementar progresivamente la Participación en Renta de Aduanas (PRA) correspondiente a la Provincia Constitucional del Callao hasta alcanzar el seis por ciento (6 %) de la Renta de Aduanas efectivamente recaudada por las aduanas ubicadas en su jurisdicción, así como destinar los recursos adicionales generados por dicho incremento al cierre de brechas de infraestructura y de acceso a servicios públicos.

Artículo 2. Finalidad

La presente ley tiene por finalidad incrementar los recursos destinados a la Provincia Constitucional del Callao para contribuir al cierre de brechas de infraestructura y de acceso a servicios públicos esenciales, prioritariamente en salud, educación, transporte, movilidad urbana, saneamiento e infraestructura logística, así como atender las necesidades derivadas de la actividad portuaria, aeroportuaria y logística que se desarrolla en su jurisdicción, contribuyendo a mejorar la calidad y continuidad de los servicios públicos y la calidad de vida de su población.

Artículo 3. Modificación del artículo 1 de la Ley 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas

Se modifica el artículo 1 de la Ley 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas, en los siguientes términos:

"Artículo 1. Participación en la Renta

Las provincias y distritos donde se instalan y funcionan Aduanas Marítimas, Aéreas, Postales, Fluviales, Lacustres y Terrestres tienen derecho a percibir no menos del tres por ciento (3 %) de las rentas que se recauden por esa actividad, como Participación en Rentas de Aduanas (PRA), constituyendo recursos propios para beneficiar su desarrollo.

En la Provincia Constitucional del Callao, la Participación en Renta de Aduanas se incrementa progresivamente hasta alcanzar, a partir del tercer año fiscal de

aplicación, el seis por ciento (6 %) de la Renta de Aduanas efectivamente recaudada por las aduanas ubicadas en su jurisdicción, conforme a la Disposición Complementaria Transitoria de la presente ley.

Los recursos correspondientes a la Provincia Constitucional del Callao se distribuyen conforme a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas."

Artículo 4. Incorporación del artículo 3-A a la Ley 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas

Se incorpora el artículo 3-A a la Ley 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas, en los siguientes términos:

"Artículo 3-A. Destino de los recursos adicionales de la Provincia Constitucional del Callao

3-A.1. Se consideran recursos adicionales aquellos provenientes del incremento de la Participación en Renta de Aduanas correspondiente a la Provincia Constitucional del Callao respecto del porcentaje general establecido en el artículo 1.

3-A.2. Los recursos adicionales mantienen la distribución establecida en el artículo 3. La participación correspondiente al Fondo Educativo de la Provincia Constitucional del Callao conserva su finalidad educativa.

3-A.3. Los recursos adicionales correspondientes al Gobierno Regional del Callao y a las municipalidades de su jurisdicción se destinan, dentro de las competencias de cada entidad beneficiaria, al cierre de brechas en salud, educación, saneamiento, transporte e infraestructura pública y logística, así como al mejoramiento de las vías, accesos y corredores vinculados al Terminal Portuario del Callao y al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Cuando una intervención comprenda infraestructura cuya titularidad o competencia corresponda a otro nivel de gobierno, su financiamiento o cofinanciamiento se realiza mediante los mecanismos y convenios previstos en el ordenamiento vigente, sin alterar la titularidad ni las competencias de la entidad responsable.

3-A.4. Los recursos adicionales no pueden destinarse al incremento de remuneraciones, contratación de personal permanente, obligaciones previsionales, publicidad institucional, adquisición de vehículos de uso administrativo ni gastos administrativos que no guarden relación directa con las finalidades previstas en el presente artículo.

3-A.5. Las entidades beneficiarias publican semestralmente los montos recibidos, las intervenciones financiadas y su avance físico y financiero, a través de sus portales de transparencia y de los sistemas de información pública existentes."

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Adecuación reglamentaria

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Economía y Finanzas, adecúa el Reglamento de la Ley 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas, a las disposiciones de la presente ley, dentro de los sesenta (60) días calendario siguientes a su publicación. El vencimiento del plazo previsto para la adecuación reglamentaria no impide la aplicación de los porcentajes establecidos en la presente ley.

SEGUNDA. Adecuación de los índices de distribución

El Ministerio de Economía y Finanzas adecúa los índices de distribución al porcentaje aplicable en cada ejercicio fiscal, conforme al régimen de la Provincia Constitucional del Callao y dentro de los plazos previstos en el Reglamento de la Ley 27613. Los

índices deben encontrarse adecuados antes de la primera asignación mensual del ejercicio fiscal correspondiente.

TERCERA. Preservación de la distribución vigente del Callao

La presente ley no modifica la distribución interna de la Participación en Renta de Aduanas de la Provincia Constitucional del Callao: diez por ciento (10 %) para el Fondo Educativo de la Provincia Constitucional del Callao, cuarenta y cinco por ciento (45 %) para el Gobierno Regional del Callao y cuarenta y cinco por ciento (45 %) para las municipalidades de la jurisdicción.

CUARTA. Seguimiento y rendición de cuentas

Las entidades beneficiarias incorporan en sus instrumentos de programación y rendición de cuentas los indicadores correspondientes a las intervenciones financiadas con los recursos adicionales.

Asimismo, presentan anualmente a la Comisión de Modernización de la Gestión del Estado y Contraloría de la Cámara de Diputados un informe sobre los recursos adicionales recibidos, su ejecución, las intervenciones financiadas y los resultados alcanzados.

El incumplimiento de las obligaciones de información previstas en la presente disposición se sujeta a las responsabilidades establecidas en la normativa vigente.

QUINTA. Efectos presupuestarios

Los efectos financieros derivados de la presente ley se aplican a partir del año fiscal siguiente al de su publicación, con cargo a la Renta de Aduanas efectivamente recaudada.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA. Implementación progresiva del porcentaje

El porcentaje aplicable a la Provincia Constitucional del Callao se implementa progresivamente: cuatro por ciento (4 %) durante el primer año fiscal, cinco por ciento (5 %) durante el segundo año fiscal y seis por ciento (6 %) a partir del tercer año fiscal.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA PÚBLICO

El problema público que aborda la iniciativa es la insuficiente capacidad financiera territorial para atender las brechas de infraestructura y de acceso a servicios públicos de la Provincia Constitucional del Callao, pese a que en su territorio se concentra el principal nodo portuario, aeroportuario, aduanero y logístico del país. El Callao soporta una intensa demanda sobre sus vías, servicios públicos, infraestructura urbana y equipamiento social, mientras persisten brechas relevantes en salud, educación, transporte, saneamiento e infraestructura logística.

La condición territorial del Callao es singular por la concentración, en un espacio urbano intensamente utilizado, de terminales portuarios de escala nacional, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, depósitos y servicios logísticos, vías utilizadas por transporte de carga y servicios públicos regionales y locales. Esta concentración hace especialmente relevante asegurar la continuidad de la infraestructura pública y atender las brechas formalmente diagnosticadas, sin atribuir causalidad automática entre la actividad logística y todas las brechas existentes.

La intervención legislativa se inserta en el régimen vigente de Participación en Renta de Aduanas: no crea un nuevo mecanismo de participación ni altera el hecho generador o la metodología básica de distribución. Introduce para la Provincia Constitucional del Callao una trayectoria porcentual específica y reglas de destino para la porción adicional, preservando la distribución interna y la finalidad educativa previstas en el artículo 3 de la Ley 27613.

II. EVIDENCIA QUE SUSTENTA EL PROBLEMA

2.1. Escala portuaria y aeroportuaria

En 2025, los terminales portuarios de uso público del Callao —Muelle Sur, Muelle Norte y Muelle de Minerales— movizaron más de 45,4 millones de toneladas métricas, 3 % más que en 2024. La carga en contenedores representó 70,2 % del total, equivalente a 31,9 millones de toneladas métricas.¹

Ese mismo año, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez movilizó 25,5 millones de pasajeros, registró 199 303 operaciones de despegue y aterrizaje y transportó 267 156 toneladas de carga aérea. Esta última cifra representó un crecimiento de 16,6 % respecto de 2024.²

2.2. Externalidades y vulnerabilidad de los accesos

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones identifica como problemas que justifican el proyecto del Antepuerto del Callao la congestión vehicular del transporte de carga, la inseguridad, la contaminación y los accidentes de tránsito en los accesos a los terminales portuarios. La continuidad de esos accesos trasciende el ámbito local y exige coordinación entre los niveles de gobierno competentes.³

1 Autoridad Portuaria Nacional. (2026, 29 de enero). Puerto del Callao cerró el 2025 con crecimiento sostenido y más de 45,4 millones de toneladas métricas movilizadas. Plataforma del Estado Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/apn/noticias/1343012-puerto-del-callao-cerro-el-2025-con-crecimiento-sostenido-y-mas-de-45-4-millones-de-toneladas-metricas-movilizadas>

2 Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S. A. (2026, 8 de mayo). El Jorge Chávez figura entre los 10 principales aeropuertos de la región, en el que CORPAC se ocupa de la navegación aérea. Plataforma del Estado Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/corpac/noticias/1389048-el-jorge-chavez-figura-entre-los-10-principales-aeropuertos-de-la-region-en-el-que-corpac-se-ocupa-de-la-navegacion-aerea>

3 Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2025, 12 de abril). MTC continúa avanzando con el proyecto del Antepuerto del Callao. Plataforma del Estado Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1144616-mtc-continua-avanzando-con-el-proyecto-del-antepuerto-del-callao>

2.3. Brechas de servicios públicos

El Gobierno Regional del Callao publicó el “Diagnóstico de la situación de las brechas de infraestructura o de acceso a servicios públicos - Programación Multianual de Inversiones 2027-2029”, documento de gestión que sustenta la programación multianual regional e identifica brechas y necesidades de inversión.⁴

En salud, la Contraloría General de la República intervino el 3 de agosto de 2026 los hospitales Daniel A. Carrión, San José y Ventanilla. En el Hospital Daniel A. Carrión verificó, entre otros hallazgos, un desfibrilador inoperativo y que solo cuatro de ocho salas de operaciones se encontraban funcionando; en Ventanilla reportó equipamiento inoperativo, déficit de especialistas y deterioro de infraestructura. Estos hechos evidencian necesidades de inversión, mantenimiento y gestión sin convertir a la presente ley en un mandato de financiamiento de establecimientos específicos.⁵

2.4. Importancia actual de la PRA en las finanzas del Callao

El Reporte Temático N.º 112/2025-2026 del Departamento de Investigación Parlamentaria, elaborado con información del Ministerio de Economía y Finanzas, registra para 2025 montos acreditados por Renta de Aduanas de S/ 467 438 905 al Gobierno Regional del Callao y S/ 382 450 013 al conjunto de gobiernos locales de la Provincia Constitucional del Callao. Estas cifras se presentan por nivel de gobierno y no deben utilizarse para reconstruir mecánicamente la base total de recaudación aduanera. Para el Año Fiscal 2026, el Ministerio de Economía y Finanzas aprobó mediante Resolución Ministerial N.º 056-2026-EF/50 los índices de distribución correspondientes al 3 % de la Participación en Rentas de Aduanas, incluidos anexos específicos para la Provincia Constitucional del Callao.^{6,7}

2.5. Régimen regulador de la participación en las rentas de aduanas

El artículo 3 de la Ley 27613, modificado por la Ley 30915, destina el 10 % del total de la Participación en Rentas de Aduanas del Callao al Fondo Educativo. Deducido ese 10 %, el saldo restante se distribuye en 50 % al Gobierno Regional del Callao y 50 % a las municipalidades de la jurisdicción, lo que equivale, sobre el total de la PRA, a una distribución de 10 %-45 %-45 %. El Decreto Supremo N.º 104-2025-EF reglamenta la Ley 27613 y desarrolla el procedimiento y la metodología de distribución de la PRA.

La Ley 32278 elevó el porcentaje general de la PRA de 2 % a no menos de 3 % y creó el Fondo Social para el Desarrollo de Chancay, financiado con recursos de la PRA y orientado al cierre de brechas de infraestructura o de acceso a servicios públicos y a proyectos de carácter social en el área de influencia del Terminal Portuario de Chancay. Su reglamento fue aprobado mediante Decreto Supremo N.º 126-2026-EF.

4 Gobierno Regional del Callao. (2025, 8 de agosto). Diagnóstico de la situación de las brechas de infraestructura o de acceso a servicios públicos - Programación Multianual de Inversiones 2027-2029. Plataforma del Estado Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/regioncallao/informes-publicaciones/7058333-diagnostico-de-la-situacion-de-las-brechas-de-infraestructura-o-de-acceso-a-servicios-publicos-programacion-multianual-de-inversiones-2027-2029>

5 Contraloría General de la República. (2026, 3 de agosto). Contraloría interviene tres hospitales emblemáticos del Callao para verificar turnos médicos y operación de equipos. Plataforma del Estado Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/contraloria/noticias/1425364-contraloria-interviene-tres-hospitales-emblematicos-del-callao-para-verificar-turnos-medicos-y-operacion-de-equipos>

6 Congreso de la República del Perú, Departamento de Investigación Parlamentaria. (2026, 21 de enero). Reporte Temático N.º 112/2025-2026: Transferencias de los recursos determinados por departamento a los gobiernos subnacionales (regionales y locales), diciembre de 2025. https://www3.congreso.gob.pe/Docs/DGP/DIDP/files/rt_112_transferencias_de_los_recursos_determinados_por_departamento_a_los_gobiernos_subnacionales.pdf

7 Ministerio de Economía y Finanzas. (2026, 7 de febrero). Resolución Ministerial N.º 056-2026-EF/50: Aprueban los índices de distribución de los recursos que se recauden durante el Año Fiscal 2026 correspondientes al 3 % de la Participación en Rentas de Aduanas. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/9413721/7713129-rm-n-056-2026-ef-50.pdf>

Indicador	Dato verificado	Fuente	Relevancia
Carga portuaria Callao 2025	>45,4 millones t; 70,2 % contenerizada	APN (2026)	Escala del nodo portuario
Jorge Chávez 2025	25,5 millones pasajeros; 199 303 operaciones; 267 156 t carga	CORPAC (2026)	Escala del nodo aeroportuario
PRA GORE Callao 2025	S/ 467 438 905 acreditados	Congreso / MEF	Relevancia fiscal regional
PRA gobiernos locales 2025	S/ 382 450 013 acreditados	Congreso / MEF	Relevancia fiscal local
Porcentaje general 2026	3 %	MEF, RM 056-2026-EF/50	Línea de base normativa

III. OBJETIVO GENERAL Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Objetivo general. Incrementar progresivamente la Participación en Renta de Aduanas destinada a la Provincia Constitucional del Callao hasta alcanzar el seis por ciento (6 %) a partir del tercer año fiscal, preservando la distribución 10 %-45 %-45 % y orientando los recursos adicionales al cierre de brechas de infraestructura y de acceso a servicios públicos.

Aplicar una trayectoria gradual de cuatro por ciento (4 %) el primer año fiscal, cinco por ciento (5 %) el segundo y seis por ciento (6 %) desde el tercero.

Preservar la distribución vigente entre el Fondo Educativo, el Gobierno Regional del Callao y las municipalidades.

Orientar los recursos adicionales del Gobierno Regional y las municipalidades al cierre de brechas y a infraestructura pública y logística, dentro de sus competencias. Preservar íntegramente la finalidad educativa de la participación correspondiente al Fondo Educativo.

Asegurar transparencia semestral y rendición anual de cuentas ante la Cámara de Diputados.

IV. FUNDAMENTACIÓN Y NECESIDAD DE LA INTERVENCIÓN LEGISLATIVA

La vía legislativa es necesaria porque el porcentaje de la PRA está fijado por ley. Una medida administrativa o un convenio intergubernamental puede coordinar inversiones, pero no puede modificar el porcentaje legal de participación.

La propuesta no crea tributos ni modifica obligaciones aduaneras de importadores, exportadores u operadores. Opera sobre la distribución territorial de una renta pública ya regulada. La simplificación del articulado elimina disposiciones reiterativas o meramente declarativas y concentra la regulación en el incremento, el destino de los recursos, la transparencia y la implementación.

4.1. Gradualidad del incremento

La trayectoria de cuatro por ciento (4 %), cinco por ciento (5 %) y seis por ciento (6 %) distribuye el efecto en tres ejercicios fiscales y evita el salto de mayor intensidad contenido en antecedentes que plantearon porcentajes de hasta 10 %. El Consejo Fiscal ha advertido que las iniciativas que elevan significativamente la PRA generan costos de oportunidad y riesgos para la sostenibilidad fiscal, por lo que la presente alternativa adopta una trayectoria menor, gradual y cerrada en 6 %. La fórmula legal fija seis por ciento (6 %) desde el tercer año y evita una habilitación abierta que permita ampliar ese porcentaje sin una nueva decisión legislativa.⁸

⁸ Consejo Fiscal del Perú. (2025). Nota de Discusión N.º 01-2025: Análisis de las leyes e iniciativas legislativas con impacto fiscal adverso del Congreso de la República: periodo 2021-2026. <https://cf.gob.pe/documentos/notas-discusion/nota-de-discusion-01-2025/>

4.2. Consideraciones constitucionales y fiscales

La propuesta reconoce que el incremento de la PRA supone una reasignación de ingresos públicos y, por ello, un costo de oportunidad fiscal para el Gobierno Nacional. La iniciativa identifica como fuente la Renta de Aduanas efectivamente recaudada y difiere sus efectos al inicio del año fiscal siguiente a su publicación. El Tribunal Constitucional, en la Sentencia del Expediente 00018-2023-PI/TC, estableció en 2026 criterios vinculantes sobre la preeminencia del Poder Ejecutivo en materia de iniciativa de gasto, la sostenibilidad fiscal, la identificación de la fuente de financiamiento y la cooperación entre poderes. Durante la tramitación resulta indispensable completar la cuantificación con información oficial de SUNAT y recabar opinión del Ministerio de Economía y Finanzas sobre el impacto y sostenibilidad fiscal de la medida.⁹

La presente exposición no presenta la reasignación como fiscalmente neutra. La eventual aprobación debe observar las reglas constitucionales y reglamentarias aplicables a la iniciativa legislativa en materias con incidencia financiera.

4.3. Alternativas de solución evaluadas

Alternativa	Eficacia frente al objetivo	Costo / riesgo	Decisión
A0. Mantener 3 %	No incrementa la capacidad financiera vía PRA	Sin costo fiscal incremental; mantiene línea base	Descartar
A1. Medidas administrativas	Puede mejorar coordinación y priorización	No modifica el porcentaje fijado por ley	Complementaria
A2. Elevar hasta 10 %	Alta capacidad de transferencia	Mayor impacto y riesgo fiscal	Descartar
A3. Trayectoria 4 %-5 %-6 %	Alta y focalizada; cumple el objetivo de manera gradual	Reasignación progresiva con tope legal en 6 %	Seleccionar

V. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

Ley 27613, Ley de la Participación en Renta de Aduanas, norma principal modificada.
Ley 30915, que modifica el artículo 3 de la Ley 27613, destina 10 % de la PRA del Callao al Fondo Educativo y distribuye el saldo restante en partes iguales entre el Gobierno Regional y las municipalidades.

Ley 32278, que eleva el porcentaje general de la PRA a no menos de 3 % y crea el Fondo Social para el Desarrollo de Chancay.

Decreto Supremo N.º 104-2025-EF, Reglamento de la Ley 27613, que desarrolla el procedimiento y la metodología de distribución de la PRA.

Resolución Ministerial N.º 056-2026-EF/50, que aprueba los índices de distribución de la PRA correspondientes al Año Fiscal 2026.

VI. SECTORES, ENTIDADES Y ACTORES INVOLUCRADOS

Sector / actor	Rol o afectación	Impacto esperado
MEF	Determina índices y evalúa incidencia fiscal	Adecuación de índices y evaluación de sostenibilidad
SUNAT	Administra la recaudación aduanera que sirve de base	Información oficial para cuantificación
Gobierno Regional del Callao	Beneficiario equivalente al 45 % del total de la PRA	Mayor disponibilidad finalista dentro de competencias
Municipalidades del Callao	Beneficiarias equivalentes al 45 % del total de la PRA	Mayor capacidad para infraestructura y servicios locales
Fondo Educativo / CAFED	Recibe 10 % del total de la PRA conforme al artículo 3	Finalidad educativa preservada

⁹ Tribunal Constitucional del Perú. (2026, 16 de junio). Sentencia recaída en el Expediente 00018-2023-PI/TC. <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2026/00018-2023-AI.html>

Sector / actor	Rol o afectación	Impacto esperado
MTC / APN	Titulares de competencias sectoriales sobre transporte e infraestructura logística	Coordinación intergubernamental para intervenciones
Ciudadanía y usuarios de la cadena logística	Usuarios de servicios, infraestructura y accesos	Beneficio directo e indirecto por inversión y continuidad

VII. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La propuesta modifica únicamente el artículo 1 de la Ley 27613 e incorpora un artículo 3-A. No modifica el artículo 3 de la Ley 27613 ni su distribución 10 %-45 %-45 %. El Decreto Supremo 104-2025-EF deberá adecuarse únicamente en lo necesario para reflejar el porcentaje aplicable y su implementación progresiva.

7.1. Cuadro comparativo

Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 1 de la Ley 27613: porcentaje general no menor de 3 % para provincias y distritos donde se instalan y funcionan aduanas.	Mantiene el 3 % general e incorpora para el Callao una implementación progresiva de 4 %, 5 % y 6 %, alcanzando 6 % desde el tercer año fiscal.
Artículo 3 de la Ley 27613 regula la distribución del Callao; no existe un artículo 3-A específico sobre la porción adicional.	Incorpora el artículo 3-A: define recursos adicionales, preserva la finalidad educativa, fija destinos y prohibiciones y establece transparencia semestral.

VIII. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO (ACB-CR)

La medida tiene costo de oportunidad fiscal: la participación adicional del Callao reduce en igual magnitud la porción de Renta de Aduanas disponible para otros destinos fiscales. La cuantificación exacta requiere la base de recaudación computable de SUNAT y la evaluación del MEF.

8.1. Impacto presupuestal y fórmula de cuantificación

Sea R la Renta de Aduanas computable efectivamente recaudada en el Callao durante el ejercicio y p(t) el porcentaje aplicable a ese año. El monto bruto adicional reasignado respecto de una línea base del tres por ciento (3 %) es $R \times [p(t) - 0,03]$. La implementación progresiva supone +1 punto porcentual el primer año, +2 puntos el segundo y +3 puntos desde el tercero.

8.2. Balance

La alternativa de seis por ciento (6 %) gradual ofrece un balance entre eficacia, focalización y prudencia fiscal: aumenta la participación del Callao, preserva la distribución vigente, acota el destino de los recursos adicionales, incorpora transparencia y evita una expansión abierta del porcentaje más allá del seis por ciento (6 %) sin nueva ley.

IX. IMPACTOS DE LA PROPUESTA

9.1. Impacto económico

La medida incrementa recursos finalistas susceptibles de financiar cierre de brechas e infraestructura pública y logística. Sus efectos concretos dependerán de la cartera efectivamente programada y ejecutada.

9.2. Impacto presupuestal

Existe una reasignación de ingresos públicos y un costo de oportunidad fiscal para el Gobierno Nacional. La progresividad y la aplicación desde el ejercicio siguiente buscan facilitar su incorporación en la programación fiscal.

9.3. Impacto social

El beneficio social potencial deriva de una mayor capacidad regional y local para financiar infraestructura y servicios públicos, manteniéndose la finalidad educativa del Fondo Educativo del Callao.

9.4. Impacto ambiental

El impacto ambiental es indirecto. Los recursos adicionales pueden financiar saneamiento, residuos e infraestructura vial dentro de las competencias de las entidades beneficiarias, pero la ley no garantiza por sí misma reducciones específicas de contaminantes.

X. BENEFICIARIOS

Beneficiarios directos: Gobierno Regional del Callao; Municipalidad Provincial del Callao y municipalidades distritales beneficiarias; Fondo Educativo de la Provincia Constitucional del Callao; y población usuaria de los servicios e infraestructura financiados.

Beneficiarios indirectos: usuarios del Terminal Portuario del Callao y del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; transportistas; productores; exportadores; importadores; trabajadores y empresas vinculadas a la cadena logística; y consumidores que dependen de la continuidad del comercio exterior.