



Los Consorcios Camineros en la Provincia de Buenos Aires.

*A Propósito del Proyecto de Ley de los Diputados Ratto,
Sánchez y Britos.*

1. Introducción.

La cuestión de la reparación, mantenimiento y conservación vial rural ha hecho crisis en la Provincia de Buenos Aires tal pudo verificarse en el año 2015, especialmente en la red vial terciaria municipal y red vial secundaria provincial de tierra.

El presente sólo pretende una aproximación general sobre aspectos de necesaria profundización sin agotar contenidos y reflexiones que da lugar la lectura del proyecto.

El proyecto impulsado fija como objetivo “fomentar la participación y autogestión por parte de los usuarios” (fundamentos) bajo la inteligencia que proveerá, en el tema vial rural, a “mejorar la situación que en muchos distritos de nuestra provincia es francamente calamitosa”.

Debe reputarse meritoria la iniciativa de los legisladores impulsores, orientada a identificar recursos e integrar participativamente a los usuarios contribuyentes como también destacar la acertada integración de la gestión vial con la sistematización hidráulica para drenaje de excedentes de aguas en superficie conducidos por zanjas colectoras, de los caminos rurales, a cursos naturales de aguas y canales hidráulicos.

Se aprecia, en materia vial e hídrica, una integración conceptual correcta que se infiere de la lectura del artículo 2º inciso c); no obstante, respetuosamente, me permito compartir reflexiones en torno a la necesidad de analizar la incorporación expresa de facultades y atribuciones regladas de control social



por parte de los usuarios contribuyentes; ciertas dudas respecto a la figura y organización del “consorcio” propuesto; la necesidad de plasmar el principio de “idoneidad técnica” que deben revestir los funcionarios públicos municipales¹ no electivos en función operativa, fijando mínimos requisitos de incumbencia profesional para dirección en materia vial y ordenamiento hídrico y finalmente armonizar inconsistencias normativas en el texto del proyecto.

Complementariamente, en el presente hacemos referencia a legislación vigente perfectamente aplicable en el ámbito provincial y municipal bonaerense, muchas de estas normas inoperativas por una crónica inacción pública en la articulación de vigentes marcos regulatorios “teóricos-formales” con los marcos regulatorios “técnico-instrumentales” para la prestación de servicios públicos municipales, como es el caso de la red vial terciaria municipal y secundaria provincial de tierra integrando aspectos de sistematización hidráulica, cuya ausencia de implementación operativa, no sólo afectan parcelas rurales de producción sino también la red de caminos rurales de tierra.

Por el enfoque legislativo el proyecto se orienta centralmente a la atención de la red vial de zona rural, es decir no comprendería la red vial de tierra de zona urbana, áreas residenciales extraurbanas o complementaria en los partidos bonaerenses según la clasificación de la ley provincial de ordenamiento de tierras y uso de suelos bonaerense.

Respecto de la naturaleza de la norma proyectada, participa del género de ley de “adhesión” por los municipios bonaerenses (conf. Artículo 46º); la adhesión municipal es adecuadamente “estimulada” por la posibilidad de acceso a los recursos del Fondo Provincial, instrumentado mediante un fideicomiso, de Consorcios Camineros y Servicios Rurales que contempla el artículo 35º del proyecto.

Más allá de las figuras jurídicas disponibles para una eventual mejora legislativa de encuadramiento, el “talón de Aquiles” es la asignación de

¹ Por decreto 8701/73 ya se advertía la necesidad de “idoneidad técnica” del funcionario municipal con atribuciones de dirección técnica operativa y la **distribución de fondos era condicionada a que los municipios acreditaran** haber puesto a cargo de la dependencia municipal, responsable del servicio público de atención vial rural, “**a un profesional universitario, un auxiliar de la ingeniería con la pertinente incumbencia, o una persona con aptitudes reconocidas a juicio de la Dirección de Vialidad.**”



“recursos afectados” al fin determinado, garantizar la participación activa de los usuarios y contribuyentes, garantizar su derecho a la información, garantizar programas de capacitación, tanto a operarios como a usuarios contribuyentes, en materia de presupuesto participativo, formación técnica de operarios de maquinaria vial² y en gestión pública de recursos y gastos para que los objetivos perseguidos no queden atrapados en una retórica teórica-formal políticamente saludable pero operativamente inútiles e intrascendentes.

La promoción de políticas públicas de creación de un régimen para la coparticipación vial para municipalidades y estrategias de desarrollos consorciales, en materia de servicio público vial rural, reconocen una prolongada historia de más de medio siglo³ pero también una prolongada historia de frustraciones consecuencia de confundir “políticas de Gobierno” con “políticas de Estado” pues son, estas últimas, las que deben consagrarse y perdurar activa y regularmente, en materializaciones concretas, para lograr los objetivos estratégicos anhelados.

2. Consideraciones Generales del Proyecto.

El proyecto propone fomentar la creación de consorcios camineros y de servicios rurales municipales, le otorga el carácter de persona jurídica de derecho público (conf. Art.1º) para ejecutar el servicio público en concordancia con los artículos 53º y 131º de la Ley Orgánica de las Municipalidades de la Provincia de Buenos Aires (L.O.M.).

Por las facultades, competencias y atribuciones que el proyecto diseña para los consorcios tal vez sería técnicamente más apropiado explorar alternativas y recurrir a la figura, prevista en la L.O.M., del “**organismo descentralizado municipal**” contemplado en los art.53º; 204º a 117º de la L.O.M., pues le otorga mayor dinámica, flexibilidad y adaptabilidad de gestión

² Esta cuestión debe ser considerada relevante, así ya lo consideraba el decreto 8071/73 (creación del Fondo de Coparticipación Vial Municipal) que destinaba un porcentaje en la distribución de los fondos creados por el decreto ley 17861/67 para “**promover el nivel técnico de la vialidad municipal.**”

³ Si bien la preocupación de las políticas públicas por los caminos rurales datan de 1907 – Ley 5315 – la promoción de consorcios camineros y creación de comisiones viales aparecen con el decreto-ley 9875 de 1956; Decreto Ley 17861/57; decreto 21280/57; Ley Nacional 15274/60 (determinó aporte a un Fondo procedente de los ingresos de patentes automotores) y acogimiento de la provincia por ley 12186/61 para acceder al Fondo Nacional Complementario de Vialidad; **decreto provincial 4876/67 por la que se reglamentó la formación de consorcios camineros.**



(administrativa-operativa), control, fiscalización tanto estatal como social en el marco de los objetivos⁴ del decreto PEN 434/2016 de Modernización del Estado que posibilite la participación activa de los usuarios contribuyentes del servicio público a través de la figura de “Consejo Asesor” o “Consejo Consultivo” y la práctica de “presupuesto participativo” y “control social” de la gestión y aplicación de recursos públicos afectados a la prestación de un servicio público.

A ello se suma la posibilidad de un mejor control y auditoría contable, económica, financiera, específicas, por parte del H. Tribunal de Cuentas de la Provincia de Buenos Aires, por unidad de gestión en el caso la prestación del servicio público municipal vial rural y ordenamiento hídrico.

A ello puede agregarse que “Concretamente, los organismos descentralizados son creados en principio para prestar servicios públicos, mediante la administración de bienes y servicios que se les confíen, caracterizados por poseer su propio estado patrimonial y un desenvolvimiento financiero que determina un resultado independiente, con una estructura orgánica de designación de funcionarios de ley (contador, tesorero y jefe de compras) que deviene imprescindible de acuerdo a los artículos 204º a 215º de la LOM. Se entiende por servicio público a aquellas actividades asumidas por el municipio

⁴ “El objetivo general del presente Plan de Modernización del Estado es alcanzar un Administración Pública al servicio del ciudadano en un marco de eficiencia, eficacia y calidad en la prestación de servicios. Para ello se plantean como objetivos específicos:

- a) Orientar la administración al servicio de los ciudadanos, a través de una gestión transparente y con canales efectivos de comunicación, participación y control ciudadano.
- b) Promover y fortalecer el uso de las nuevas Tecnologías de Información y de las Comunicaciones para responder con mayor celeridad y efectividad a las demandas de la sociedad.
- c) Mejorar el desempeño de la gestión pública creando estructuras organizacionales simples y centradas en el servicio al ciudadano, que internamente se reflejen en la toma de decisiones cotidianas, articuladas con el planeamiento estratégico, el proceso de programación presupuestaria, la reingeniería de procesos, el monitoreo de gestión y la rendición de cuentas por resultados.
- d) Profesionalizar y jerarquizar a los empleados del Estado a través del reconocimiento de la carrera pública, del mérito y a partir del fortalecimiento de los sistemas de gestión de personal y de la ejecución sistemática de actividades de capacitación específicas a la función y aquellas orientadas a la creatividad e innovación.
- e) Trabajar con las provincias, municipios, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y otros poderes del Estado en el desarrollo de acuerdos a efectos de compartir estructuras y servicios que permitan contribuir a la modernización de las administraciones públicas.”



para dar satisfacción en forma regular y continua a necesidades de interés general”⁵

2.1. Objeto de los Consorcios Camineros

Respecto del objeto el proyecto dispone: a) conservación, mejoramiento y construcción, cunetas, alcantarillado, de red vial terciaria (municipal). b) obras de desagües y/o hidráulicas “concerniente a la red vial municipal”; c) “cualquier otra” obra “necesaria para el progreso, mejoramiento y optimización de la producción y habitantes del sector rural” (ampliación del objeto); d) Adquisición de maquinaria, herramientas y equipos para su funcionamiento.

A la descripción precedente debería agregarse la red vial secundaria provincial de tierra hoy atendida por los municipios en el marco de la descentralización tributaria de la Ley 13.010 que creó el Fondo Compensador de Mantenimiento y Obras Viales (compuesto por un porcentaje de la recaudación del Impuesto Inmobiliario Rural); resulta de interés recordar que por decreto 130/07, de plena vigencia jurídica, se dispuso la creación de “Comisiones Asesoras Locales” para el seguimiento en cada municipio que prevé la integración de dos representantes del Departamento Ejecutivo Municipal, dos de entidades de productores y un representante de la Dirección Provincial de Vialidad; no existe registro de la existencia operativa de estas comisiones que tienen como función la elaboración anual de un Plan de Mantenimiento de la Red Vial Secundaria Provincial de Tierra en la jurisdicción de cada municipio quien recibe transferencias, según coeficientes elaborados por el Ministerio de Economía provincial, de acuerdo a los kilómetros de red vial secundaria provincial de tierra de cada partido bonaerense.

La disposición nada dice sobre constitución del “patrimonio” del Consorcio que se induce iniciará sus actividades con equipos, maquinarias y herramientas, afectados al servicio por la administración municipal, los que deberían ser identificados, inventariados y asignados; tampoco hay referencias a los recursos humanos asignables al servicio.

En el artículo 5º hace mención que los consorcios no tendrán actividades con fines de lucro, pero por el plexo normativo sí debemos aseverar que tiene

⁵ H. Tribunal de Cuentas – Doctrina consulta 25.406 – 2014 – Vocalía Municipalidades “A”



“actividad económica-financiera” para la gestión de la aplicación de los recursos que le sean asignados al consorcio y que los excedentes del ejercicio anual (si existieren) “serán invertidos” en beneficio del consorcio.

El artículo 6º determina los órganos del consorcio: a) Asamblea de Contribuyentes, b) Consejo Asesor Municipal, c) Unidades Ejecutoras.

La figura de “Consejo Asesor Municipal”⁶ podría originar equívoco pues en realidad sería un “Consejo de Administración del Consorcio” considerando las disposiciones del proyecto (conf.art.9º) que establece que debe contemplar en su organización “presidente, secretario, tesorero” y también un “Comité Revisor de Cuentas”, posiciones funcionales que revelan, no solo actividades de “asesoramiento” (dar o recibir consejo en un rol de carácter consultivo), sino fundamentalmente de “presupuestación, administración de recursos, gastos, control, fiscalización y aplicación de excedentes para inversiones”; reafirma la afirmación precedente lo expresado en el comentario del artículo 5º.

La expresión “Consejo de Administración” sí aparece en el inciso c) del artículo 34º Capítulo VI – Título I – “De los Recursos del Consorcio” si bien tal consejo no emerge creado como órgano en el artículo 6º del Proyecto Capítulo II – “De su Organización y Autoridades” de los Consorcios regulados.

Respecto de la composición del “Consejo Asesor” propuesto contempla la integración de “vecino residente y contribuyente” (artículo 12º inc.a) de la tasa municipal de red vial de cada uno de los cuarteles que componen el partido.

La conjunción copulativa “y” indicaría que el contribuyente habilitado, para integrar el consejo, deberá vivir en el campo “y” ser sujeto titular de la contribución; el proceso de desarraigo de la región pampeana, marcadamente manifiesto en el centro norte territorial, sumado al proceso de agriculturización ha hecho que muy pocos “vivan en el campo” entre otras causas la falta de infraestructura rural global; a ello puede sumarse que en algunas zonas del territorio provincial muchos “contribuyentes” de un partido tienen su “residencia” en un pueblo rural aledaño de otro partido.

⁶ La denominación tal vez haya sido extraída del lenguaje normativo aplicado por la Ley 13.580 regulatorio de consorcios de gestión y desarrollo (no integra entre sus objetivos la prestación de servicios públicos) y que crea además de un Consejo Asesor, un Consejo de Administración del Consorcio.



Esto hace que, según el partido que se analice, reunir el doble carácter de residente “y” contribuyente sea bajo y el derecho de participación restringida como posible representante; esta disposición debería ser revisada.

En la misma dirección, otra cuestión observable es la participación de las “entidades rurales” a cuyos representantes también se les exige el doble carácter. (inc.b).

No obstante estas disposiciones algo restrictivas al momento de representaciones, de los propietarios rurales “contribuyentes”, contrastan visiblemente con la participación, dispuesta en el mismo artículo, de los “usuarios no contribuyentes” de los caminos rurales (inc.f) más amplia, genérica y abierta.

Respecto de las “Unidades Ejecutoras” sin duda orientadas a una adecuada descentralización operativa sería conveniente, por razones prácticas, facilitadoras y funcionales, definir las “unidades” por cada área rural delimitada de pueblos y ciudad cabecera de partido que puede comprender más de un cuartel y no por cuartel como división territorial pues así se asegurará sea integrada por los “delegados municipales” como lo propone el proyecto.

2.2. Fondo Provincial de Consorcios Camineros y Servicios Rurales.

Sin dudas y tal sucede en la economía privada, la economía estatal debe contar con recursos económicos suficientes para el desarrollo del servicio público vial rural; en la historia reciente, esta es una cuestión que ha involucrado tal puede advertirse en la asignación de recursos afectados procedentes del Impuesto Inmobiliario Rural, ello puede advertirse en el siguiente cuadro de distribución porcentual dispuesto por la ley 13010/2002 y sus modificatorias.

DESCENTRALIZACIÓN TRIBUTARIA LEY 13010				
% DISTRIBUCIÓN DEL IMPUESTO INMOBILIARIO RURAL				
	Texto Original 2002	afectación	Modificación 2006	afectación
Provincia (Adminst.Central)	50%	R.A.	65%	R.L.D.
Fondo Compensador Municipal	25%	R.A.	12%	R.A.
Programas Sociales	0%	R.A.	3%	R.A.
Retribución al Municipio	25%	R.L.D.	20%	R.L.D.
R.A. = RECURSOS AFECTADOS				
R.L.D. = RECURSOS DE LIBRE DISPONIBILIDAD.				



La historia reciente a través de las políticas públicas bonaerenses desnudan una amarga realidad pues entre 2002 y 2006 no sólo hay un retroceso de la participación municipal en los ingresos de lo recaudado en concepto del Impuesto Inmobiliario Rural, sino también se experimenta un trágico retroceso en las políticas públicas de afectación de recursos aplicables a destinos fijados por ley y cada vez más discrecionalidad en la disposición de fondos con el carácter de “libre disponibilidad” tanto de las autoridades provinciales como municipales con bajo a nulo acceso a la información pública de los usuarios contribuyentes.

El cuadro y los textos legislativos reseñados sentencian:

- a) En 2002, por ley 13010 sancionada por la legislatura bonaerense, se estableció, en el marco de una política pública de descentralización tributaria y “fortalecimiento de la autonomía municipal”, un prometedor recurso afectado provincial del 50% “con destino a tareas de mantenimiento vial, mantenimiento y realización de obras hidráulicas y otras erogaciones con incidencia en los municipios”; se destinó el 25% como recurso afectado al Fondo Compensador de Mantenimiento y Obras Viales, de la red vial secundaria provincial de tierra, que se transfirió a los municipios a través de coeficientes de acuerdo a la extensión que los caminos provinciales de tierra tenga cada municipio y el restante 25% se asigna a los municipios e ingresan como recursos de libre disponibilidad en concepto de retribución por la administración tributaria del impuesto.
- b) En 2006, la ley 13010 se modifica por ley 13403 sancionada por la legislatura bonaerense; la modificación impone un trágico retroceso tanto en porcentajes de distribución como en el carácter de la afectación de los recursos a fines determinados; así se dispone que la Provincia, del 50% original, se quedará con el 65% de los ingresos recaudados del impuesto sin afectación específica a tareas de mantenimiento vial, mantenimiento y realización de obras hidráulicas y otras erogaciones con incidencia en los municipios como lo establecía originalmente la ley 13010; a partir de 2006 estos recursos son de “libre disponibilidad sometido a discrecionalidad política su destinación”; los aportes como recursos afectados, del Fondo Compensador Vial a los Municipios, del 25% original retrocede al 12%; se incorpora un 3% para programas sociales, porcentaje exiguo considerando el mayor criterio de justicia



social que se proclama como fundamento y, por último, retrocede del 25% al 20% la retribución a los municipios por la administración tributaria del impuesto.

En este adverso contexto el Proyecto debe ser bienvenido no obstante las dudas compartidas u omisiones regulatorias que deberían examinarse para su incorporación, esencialmente el tema clave es la identificación de los recursos públicos procedentes de la recaudación del impuesto inmobiliario rural, en porcentaje suficiente, que se asignen con “carácter de afectados por ley” que los gobiernos provincial o municipales no puedan aplicar o destinar a otros fines, a ello deben agregarse consideraciones organizacionales y exigencias ya mencionadas en la introducción.

El proyecto promueve la creación de un “fideicomiso” en reemplazo de la estrategia pública de creación de “Fondos Afectados de Compensación”, figura jurídica inicialmente impulsada, en el campo del derecho privado, para el mercado inmobiliario pero que se fue constituyendo en un instrumento versátil al que recurrieron sectores públicos constituyendo “patrimonios de afectación” para determinados fines y una dinámica de gestión empresarial pública.

Incorporada a mediados de los 90 por la ley 24.441 hoy integra un capítulo del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación.

Por su naturaleza contractual se establece un plazo legal máximo de 30 años; por tipo de fideicomiso, el proyectado será con función “financiera” y de “garantía”, es decir que no participa de la naturaleza de un fideicomiso “común” o también llamado “ordinario” y que, por la naturaleza de “fideicomiso público”, exige mayores requisitos para su constitución y operatividad debiendo verificarse un mayor control sobre los “bienes fideicomitidos” de modo permanente, sistemático y facultad de control social obligatorio de los usuarios contribuyentes.

Respecto de los recursos del Fondo que el proyecto propone y teniendo en cuenta los antecedentes compartidos, un aspecto a profundizar es si el 5% de lo recaudado del Impuesto Inmobiliario Rural resulta suficiente y significativo para movilizar la “adhesión” de los municipios pues el resto de los recursos enumerados en el artículo 35º del proyecto son potencialmente ocasionales de carácter incierto y discrecional.



Si bien no está expresado literalmente en el proyecto, se supone que el 5% será afectado del porcentaje del 65% que queda a la provincia por el artículo 1º inc.a) de la ley 13.010 y destinado a la “red vial terciaria municipal” conservando el municipio la transferencia de fondos para mantenimiento de la red vial secundaria provincial que la misma ley dispone en su artículo 1º inc.b).

En un ejercicio de reflexión y según datos del Ministerio de Economía Bonaerense, en 2015 en concepto del 12% del total recaudado del Impuesto Inmobiliario Rural se transfirieron a los municipios (para la atención de 26.000 km⁷ de la red vial provincial de tierra) 286 millones de pesos a los 135 partidos bonaerenses, datos que representan una transferencia a los municipios de \$11.000,00 por km de camino rural de jurisdicción provincial.

Por el Impuesto Inmobiliario Rural, en 2015 se recaudaron 2.380 millones de pesos; sobre estos datos puede decirse que el “Fondo”, en 2015 habría dispuesto, en concepto del 5% la cantidad adicional de 119 millones de pesos y su distribución debería hacerse de acuerdo a coeficientes que reflejen la extensión en kilómetros de la red vial terciaria municipal por distrito.

La red vial rural terciaria municipal, de todo el territorio provincial, tendría estimativamente 90.000 km., dato estimativo ante la gran dificultad de relevamiento de caminos rurales municipales de tránsito frecuente de aquellos puramente vecinales de tránsito ocasional, situaciones que influyen en una demanda asimétrica de obras de reparación y conservación.

Sobre este dato de 90.000 km de red vial rural municipal y ensayando una transferencia del 5% propuesto para el “Fondo” Provincial en el proyecto (\$119 millones) representaría una transferencia adicional a los municipios de \$ 1.322 por km de la red vial rural terciaria municipal.

Este porcentaje propuesto en el proyecto debería ser reexaminado pues existe certidumbre sobre su insuficiencia para satisfacer los objetivos del proyecto.

A Modo Conclusivo Preliminar.

Sin dudas los bonaerenses, en materia vial rural, padecemos una crónica ineficiencia en un escenario de políticas públicas pendulares, concentración de recursos públicos en las administraciones centrales, errático federalismo

⁷ Fuente: Dirección Provincial de Vialidad – Buenos Aires - 2014



fiscal, retroceso de la participación municipal en el ingreso tributario total, progresivo deterioro de la calidad de los servicios públicos municipales, deficientes capacidades técnicas operativas aplicadas a los servicios públicos municipales y quebrantos de la infraestructura municipal para el desarrollo de los servicios públicos.

Este proyecto, en un sentido general y global, puede ser calificado de auspicioso en un contexto de “recuperación” de recursos pero lejos de satisfacer apropiadamente la demanda que la complejidad vial bonaerense hoy exhibe.

Si bien la figura propuesta del “fideicomiso público” es un camino versátil para constituir “patrimonio de afectación”, su estudio y análisis debería ser profundizado respecto de su diseño, estructura, mecanismos de control y fiscalización y paralelamente, examinar alternativas disponibles que puedan servir al fin de “identificar y afectar recursos públicos para fines determinados por ley”.

El mismo criterio puede ser sugerido para reexaminar instrumentalmente el tema de los consorcios municipales, como también la incorporación de la posibilidad de constituir consorcios viales intermunicipales que puedan mejorar el acceso a infraestructura en materia de maquinaria y equipamiento; o, para los mismos fines, mediante otras figuras contempladas en la L.O.M. como el caso de la constitución de “organismos descentralizados municipales” y habilitación de la celebración convenios intermunicipales; estas modalidades instrumentales pueden ampliarse al caso de la constitución de “cooperativas de servicios viales” teniendo en cuenta que existe esta experiencia en el municipio de Tandil.

Un aspecto que, por separado, se analiza es la relacionada con la identificación de los recursos municipales (artículo 34º del proyecto) de propia jurisdicción, centralmente la vinculada al grado de afectación porcentual de la tasa municipal de red vial que conceptualmente no es un impuesto sino una retribución económica al municipio por la contraprestación del servicio público vial en caminos rurales de jurisdicción municipal; a ello puede agregarse un aspecto que el proyecto no contempla es la posibilidad de sumar recursos por “contribuciones por mejoras” cuando se trate de obras de beneficio a usuarios contribuyentes determinados e impliquen inversiones significativamente relevantes.



Puede agregarse que, entre los recursos municipales del artículo 34º del proyecto, se omiten los fondos afectados para mantenimiento de caminos rurales municipales que dispone la ley provincial 10342 (modificada por ley 13729) en su artículo 6º inciso c); como también el porcentaje afectado por ley provincial 13976 que adhirió al decreto 206/2009 que creó el Fondo Federal Solidario constituido con el 30% de lo percibido por el Estado Nacional en concepto de derechos de exportación de soja; la ley 13976 dispuso un sistema de adhesión para los municipios que deberán aplicarlos a “...mejora de la infraestructura sanitaria, educativa, hospitalaria, de vivienda o vial en ámbitos urbanos o rurales” tal lo dispone el artículo 1º del decreto nacional 206/09; en general estas afectaciones de recursos son poco conocidos por los usuarios contribuyentes rurales.

En relación al modelo organizacional público a nivel municipal, el proyecto debería ofrecer, dentro del marco regulatorio de la Ley Orgánicas de las Municipalidades Bonaerenses (L.O.M.), además de la figura consorcial, un menú ampliado de opciones organizacionales (previstos en la L.O.M.) para que los municipios (DEM, DE, vecinos rurales, productores y organizaciones agrarias) debatan y resuelvan cual se adaptaría mejor a sus necesidades y cuál es, si así se resolviera, la graduación porcentual afectada, de la tasa de red vial rural, tasa municipal que, en el interior rural bonaerense, es la más importante entre los recursos de propia jurisdicción que oscila entre el 35% y el 60% de los ingresos no tributarios según el municipio que se analice.

La Plata, Julio 20 de 2016.-