

RECENSIONES



Ciudades envejecidas. El derecho y la política local para la protección y cuidado de las personas mayores

Díez Sastre, Silvia y Rodríguez de Santiago, José María (Directores)
Thomson Reuters Aranzadi, 2020,
300 pp.

Esta obra colectiva es el resultado final de un proyecto de investigación vinculado al Instituto de Derecho local de la Universidad Autónoma de Madrid, y los estudios recogidos en ella abordan la cuestión de las ciudades envejecidas desde perspectivas diversas y complementarias.

El envejecimiento de la población es una realidad creciente en España. El porcentaje de población de 65 años y más, que actualmente se sitúa ya en el 19,4% de la población, pasará a ser del 24,9% en

2029, y del 34,6% en 2066, según la proyección del INE. Dada la diversidad de población de nuestros municipios esta realidad tiene distinta trascendencia y son distintas también la capacidad y posibilidad municipales de abordar políticas y dotación de servicios para la atención de esa población. Pero, en cualquier caso, resulta evidente la importancia que la atención a los mayores tiene en la política local, cualquiera que sea el tamaño del municipio.

Por ello, los trabajos recogidos en este volumen tienen plena actualidad y pueden aportar a políticos y gestores locales muchas ideas y sugerencias sobre políticas de mayores, pues se pasa revista a una amplia tipología de posibles actuaciones y sus requisitos, identificando casos concretos en que se han puesto en práctica.

Los diversos estudios que contiene son los siguientes:

“*La definición y localización de la política de mayores*”, de Alfonso Egea de Haro “El contenido de la política de mayores supone, por un lado, evitar la discriminación por razón de la edad y, por otro, prestaciones de distinto tipo dirigidas a garantizar la autonomía y bienestar del individuo durante la edad adulta. Se estudia la localización de la política de mayores en los distintos niveles de gobierno y la tipología de marcos normativos autonómicos, lo que refleja que, si bien los principales servicios sociales para mayores coinciden nominalmente (atención domiciliaria, centros de días y residencias, teleasistencia), el desarrollo concreto de las actuaciones muestra una evidente diversidad territorial en cuanto a la cobertura y la forma de prestación de los servicios.

“*Los servicios sociales a mayores (en tiempos ordinarios y extraordinarios): una competencia compartida entre municipios y Comunidades Autónomas*”, de Mónica Domínguez Martín. Durante los momentos de más virulencia de la crisis sanitaria, el primer dique de contención han sido los servicios sociales municipales. Tras el estado de alarma y la esperada superación de la pandemia, van a seguir siendo fundamentales. De ahí la importancia de clarificar el régimen de competencias

municipales y concretar el papel que la LBRL y la legislación autonómica atribuyen a los municipios (competencias propias, impropias, delegadas), así como, más allá de la literalidad de las normas, el espacio de actuación que impone la realidad y la existencia de demandas que se plantean desde la sociedad. Todo ello se aborda en este trabajo analizando la legislación y la doctrina del Tribunal Constitucional.

“*Las subvenciones municipales para mayores*”, de Fernando Pastor Merchante. Se elabora una tipología o mapa de los distintos tipos de subvenciones que pueden conceder los ayuntamientos en este ámbito, analizando las convocatorias y los convenios en cuatro categorías: subvenciones para promover el envejecimiento activo de los vecinos (a favor de centros y asociaciones, de Universidades, o directamente a los mayores); para promover el envejecimiento en casa (adaptación de viviendas, pago del IBI y tasas, acompañamiento de personas solas); para ayudar a las personas mayores que se encuentran en situaciones de vulnerabilidad económica (ayudas para residencias, atención psicosocial); y destinadas a promover la autonomía e integración de los mayores (transporte público, asesoría jurídica, acercamiento intergeneracional).

“*Ciudades envejecidas y envejecimiento activo. Participación y*

protección de las personas mayores”, de Silvia Díez Sastre. El “nuevo envejecimiento”, entendido como una forma de envejecer contemporánea, en un contexto de longevidad, inseguridad y tecnología, reestructuración de los sistemas de Seguridad social, tensiones generacionales y empoderamiento de los mayores, exige una nueva percepción del fenómeno por parte de los poderes públicos y la adopción de medidas que fomenten el envejecimiento activo. Partiendo de esas premisas, este trabajo realiza un análisis comparado de dos indicadores referidos a la actuación de las entidades locales: la participación política y la promoción de la seguridad personal de las personas mayores, prestando atención al impacto que esas experiencias tienen sobre la organización municipal, con la creación en algunos casos de nuevos órganos especializados. (Consejos municipales de personas mayores, Defensor del mayor).

“*Los ajustes razonables en la decisión sobre dónde viven los mayores*”, de José María Rodríguez de Santiago. Los ajustes razonables, como medidas de apoyo y asistencia personalizada, son una de las piezas más relevantes del moderno modelo de protección de las personas con discapacidad, y que pueden aplicarse en el ámbito de protección de las personas mayores. Tras analizar los principios y aplicaciones de ese modelo, se defiende su

aplicación para hacer real y efectivo el derecho de las personas mayores a elegir su lugar de residencia y evitar su aislamiento. Dadas las limitaciones de la esfera de autodeterminación personal que lleva consigo la vida en una residencia de mayores, debe apoyarse su permanencia, siempre que sea posible, en su entorno habitual, con diversas prestaciones (apoyo al cuidado, teleasistencia, ayuda a domicilio, centros de día o de noche).

“*La organización de residencias de mayores como política local*”, de Jorge Castillo Abella. Se analizan los distintos tipos de residencias de mayores: centros públicos por gestión directa o delegada; centros privados y centros mixtos (concertados y concedidos). Se estudian los posibles controles, previos (autorización, acreditación) y posteriores (inspección). Y el régimen económico de los centros, sus requisitos organizativos y de personal. Así como el régimen de responsabilidad en caso de actuación dañosa a usuarios o terceros, bien sea por la prestación material del servicio o por la actividad de control de los centros.

“*Residencias de mayores y Derecho urbanístico*”, de Francisco Velasco Caballero. Se parte de dos posibilidades habitacionales básicas: permanencia en el hogar tradicional y envejecimiento en el propio entorno, que no siempre es

posible, y traslado a comunidades de viviendas asistidas o residencias colectivas. Las leyes y planes urbanísticos deben favorecer el envejecimiento en el propio entorno, con políticas de rehabilitación y renovación urbana, pero también facilitar las opciones habitacionales colectivas, con la asignación de usos edificatorios específicos a concretas parcelas de suelo. Se estudian los distintos tipos de uso del suelo que pueden sustentar centros de mayores (residenciales, rotacionales, flexibilidad de usos).

“La participación en los procesos de regeneración de las ciudades envejecidas y menguantes. El modelo de las ciudades amigables con las personas mayores”, de Juan Antonio Chinchilla Peinado. La calidad de vida de los mayores guarda una relación directa con el tamaño del municipio en que residen. Una ciudad es amigable con los mayores cuando los escucha y se basa en sus percepciones, aspiraciones y sugerencias. En su urbanismo son elementos importantes el diseño de edificios y viales libres de barreras, aceras cómodas, generar un entorno de barrios seguros, espacios públicos accesibles (zonas verdes y espacios de descanso). El fomento de la participación de los mayores puede realizarse de forma institucionalizada (órganos consultivos) y mediante consultas abiertas a la ciudadanía, que permitan implicar

al ciudadano en la construcción de la ciudad.

“La interrelación entre servicios sociales y mercado en USA, especialmente en los servicios a mayores: la aplicación del derecho de la competencias a las organizaciones sin ánimo de lucro”, de Julia Ortega Bernardo. Se estudia la configuración del entramado de servicios sociales en USA, como elemento de contraste por sus diferencias con el nuestro, abordando el panorama de su prestación por actores públicos y privados y el modelo resultante. (asistencia sanitaria, acceso a la vivienda, residencias de mayores, comunidades de jubilados con plan de vida).

Ramón Salanova Alcalde

Los desplazamientos sostenibles en el derecho a la ciudad

Fortes Martín, Antonio
Madrid, Iustel, 2021, 331 pp.

1. Cuando escribo estas líneas está en trámite de participación pública el *Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible* (LMS) desarrollado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana¹. La emergencia climática, aunque parece haber cedido algo de terreno por otros asuntos acuciantes, sigue de fondo permanente en el imaginario informativo y de la atención pública. En todo caso,

continúa el desarrollo del Plan de recuperación para Europa (*Next Generation*) y del español *Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia*. En concreto, este último, incluye como primero de sus 30 componentes de acción –dentro de su primera política palanca, sobre la «Agenda urbana y rural, lucha contra la despoblación y desarrollo de la agricultura»– un «Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos». Situarlo en el primer lugar da muestra de la importancia que el ejecutivo da a esta cuestión.

.....
1 El propio texto del anteproyecto y toda la información sobre el mismo está disponible en: <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/campanas-de-publicidad/ley-de-movilidad-sostenible-y-financiacion-del-transporte>. Consultado: 2022-03-22. Esta norma, de aprobarse, tendrá no pocas implicaciones para el ámbito local.

Es por ello por lo que esta investigación sobre *Los desplazamientos sostenibles en el derecho a la ciudad*, del doctor Fortes Martín – profesor titular de Derecho Administrativo de la Universidad Carlos III de Madrid– resulta más que pertinente en este momento. La obra está dividida en dos partes, con un total de nueve capítulos. La primera parte versa sobre el Derecho de la movilidad sostenible (entendido como Derecho objetivo), mientras que la segunda se encarga de un emergente derecho (subjeto) a la movilidad sostenible.

2. Comienza la investigación con una justificación del porqué de la misma y ya desde este punto sitúa el problema en el ámbito que más interesa en esta sede: el de la ciudad. Ciudades que, a juicio del autor, sufrirían «continuos y crecientes problemas circulatorios» (p. 27). La *administrativización* de la cuestión viene de la mano de las distintas aristas que está llamada a resolver, que afectan a ámbitos tales como el medio ambiente, el urbanismo y el transporte, todos ellos sectores de la actividad de los poderes públicos en general, y de los gobiernos locales en particular. Así, el Derecho Administrativo estaría llamado a «la ordenación de formas de desplazamiento más sostenibles, saludables y responsables» (p. 33). Tras diferenciar conceptualmente el término «movilidad» del de «transporte» llega a afirmar

que «la movilidad sostenible es urbana» (p. 40). O, al menos, lo es la que a él interesa y en la que centra este estudio. Y destaca la cualidad de «bisagra» de esta política, que permitiría «el movimiento (transporte) en condiciones no solo de accesibilidad (conectividad), sino también ahora de sostenibilidad y de calidad de vida» (p. 43). Porque eso es lo que importa: mejorar y garantizar una adecuada calidad de vida ciudadana.

El segundo de los capítulos analiza el marco jurídico europeo y constitucional de la movilidad sostenible. Se da cuenta de los esfuerzos que desde los años 70 del pasado siglo la UE va dando en la línea de reducir las externalidades negativas de los distintos medios de transporte. De la mano de algunas de sus políticas ambientales, reconoce la importancia de la gestión de la demanda, y la necesidad de internalizar los costes, para lo que las políticas tributarias son esenciales en este sentido –piénsese, por ejemplo, en las tasas por congestión que se aplican en algunas ciudades o en la propuesta del anteproyecto de LMS de considerar un aprovechamiento especial del dominio público la circulación de vehículos contaminantes por las zonas de bajas emisiones (Disposición Adicional 7.^a)–. El objetivo último, concluye, de las políticas europeas es el de generalizar las opciones sostenibles.

Seguidamente, y en la línea con lo ya mostrado por otros autores, reconoce la ausencia de una constitucionalización expresa (al menos en la actualidad) de la movilidad (ni en general, ni la sostenible). En todo caso, ancla este concepto en los derechos a la vida, a la libertad, a la intimidad, a la libertad de circulación, pero también a la salud y al medio ambiente (arts. 15, 17-19, 43 y 45 CE), señalando, en todo caso, que es precisamente la protección del medio ambiente la materia que más posibilidades de acción otorga. Tras un breve repaso por las competencias autonómicas, pasa a estudiar el papel de los Entes Locales en esta materia, donde cobra especial importancia «la disposición racional de espacios y de usos del suelo» (p. 69). Y, por ello, aboga por la consideración de la movilidad sostenible como un nuevo servicio público local de carácter integral, que vaya más allá del mero transporte colectivo. Creo que esta propuesta es todo un acierto, y algunos municipios ya van en la línea –como el mismo autor señala– de garantizar esta circunstancia. De hecho, estima que la conveniencia de este nuevo servicio público «está fuera de toda duda» (p. 77), a los efectos de la evaluación preceptuada por el art. 25.3 LBRL, y la titularidad municipal sería, en su opinión, la más conveniente, al margen de las formas de gestión utilizadas (p. 79).

El capítulo tercero se detiene en el análisis de la organización administrativa europea, estatal, autonómica y local de la movilidad sostenible, estudiando con detalle las distintas normas organizativas de estos niveles de acción pública, dando cuenta de los vaivenes organizativos, llegando –para el caso estatal– al Ministerio de Transportes, *Movilidad* y Agenda Urbana en fechas recientes. Y esta nueva denominación tiene su reflejo en las competencias asumidas por el departamento. Así, «la movilidad no es una mera etiqueta, un adjetivo vacío en la estructura competencial» del departamento (p. 95). La casuística local es mucho más variada, desde municipios que no contemplan, en absoluto, la movilidad, hasta otros que apuestan por la visibilización de la materia «sin otras adjetivaciones ni participaciones con otras materias» (p. 111). Apuesta, en fin, por la creación de algunas estructuras organizativas y, en concreto, por algún órgano o autoridad en materia de movilidad, en la línea de lo recogido en el anteproyecto de Ley que vengo citando.

El siguiente capítulo, el cuarto, se centra en lo que viene a denominar los «presupuestos normativos para la conformación jurídica de la movilidad sostenible» y, más en concreto, en el urbanismo. Es precisamente este sector el llamado a garantizar, mediante los instru-

mentos de que dispone –muy en particular, los planes de ordenación urbana (PGOU)– unos «desplazamientos más racionales, saludables y equilibrados» (p. 137). Máxime si se tiene en cuenta que «la ordenación de los usos del suelo a través de la planificación no puede dejar de considerar la movilidad como un aspecto absolutamente determinante, como un nuevo condicionante urbano» (p. 139). Así, surgen conceptos y términos ampliamente utilizados en el estudio de la movilidad y que ahora adquieren relevancia en el ámbito jurídico: criterio de proximidad, minimización de desplazamientos habituales, ciudad de los 15 minutos... El diseño de la ciudad, para la garantía de un lugar más habitable, más amable, más humano, está en el centro de las preocupaciones de este –me permito llamar– movimiento hacia la movilidad sostenible.

Y este análisis viene seguido por una de las mayores críticas que esta obra realiza. En concreto, el capítulo quinto se dedica al estudio –y deconstrucción de la utilidad y conveniencia– de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y de la planificación en materia de movilidad sostenible en general. Este instrumento, creado y generalizado por la Ley de Economía Sostenible, en opinión del autor debe ser cuestionado en su actual configuración. A su parecer, se estaría sobrecargando la planificación

cuando lo apropiado sería reconducir a los PGOU sus previsiones. En sus propias palabras: «el fenómeno de la movilidad sostenible, también con su importancia jurídica, no puede construirse a costa de renunciar a la fuerza transversal de la planificación urbanística (y/o territorial) a la hora de ordenar en el espacio los diferentes usos del suelo» (p. 162), llegando a referirse a una suerte de «fe ciega del legislador» en la planificación específica en esta materia de movilidad sostenible (p. 165). Sus críticas creo que son bastante oportunas, por cuanto una integración de planes –en particular en aquellos que tienen auténtica fuerza normativa– puede, de hecho, ayudar a la consecución última de los objetivos planteados.

Cierra esta primera parte el capítulo sexto, que se interroga sobre si el Derecho (objetivo) de la movilidad sostenible es un «nuevo ordenamiento o un compendio (des)ordenado de normas». Pero lo cierto es que, a pesar de ser cada vez más importante, se trata de un cuerpo normativo «de todo punto asistemático, con “trazas” de urbanismo, de transporte, y de medio ambiente (cambio climático)» (p. 180). Por lo que hablar de una rama del ordenamiento sería pretencioso. Y aboga por la necesidad de una LMS que, de hecho, parece que más pronto que tarde va a llegar, como ya se ha visto. Esta norma, a su juicio, «no debe atender

tanto a la regulación y ordenación de vehículos como a la verdadera disposición y distribución racional de los usos de vías y espacios» (p. 189). En esta línea, el art. 28 del anteproyecto de LMS establece en términos meridianamente claros una «jerarquía del sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano», poniendo en la cúspide a la movilidad activa (peatones y ciclistas), seguido por el transporte público colectivo, la movilidad de alta ocupación, y terminando con el vehículo privado (primando, dentro de este al que genere menos emisiones).

3. La segunda parte, como adelanté, se encarga del análisis del derecho (que él denomina «emergente») a la movilidad sostenible. El primero de los capítulos se centra en la dimensión urbana de esta movilidad sostenible, como parte del «derecho a la ciudad». Y lo es porque, en opinión del autor, las ciudades se convierten en «potenciales terminales de movilidad» (p. 200), donde el ciudadano, la persona, recupera la centralidad, frente a un espacio público mayoritariamente –dependiendo del sitio, está claro– destinado al vehículo privado a motor. En el derecho a la ciudad es donde «se concretizan los derechos humanos de proximidad» (p. 205) y, para ello, la movilidad resulta –instrumentalmente– esencial. Trufan toda su explicación conceptos tales como el de

una «ciudad amable», «paseable», «cuidadora»... una ciudad, en definitiva, que garantice, también mediante la movilidad, una adecuada calidad de vida. Ciudades inteligentes que vayan más allá de lo meramente digital (p. 223), en una acertada crítica al concepto de *smart city*, tan de moda.

El segundo capítulo versa sobre la «propuesta de reconocimiento jurídico del derecho a la movilidad sostenible» (p. 236), que tiene –potencialmente– su reconocimiento en el art. 4 del anteproyecto de LMS. Y aquí emerge con toda nitidez la centralidad que quiere otorgarle a la persona –que parece que había sido olvidada en algún momento–. Así, dice que «la ordenación sostenible y “más saludable” de los desplazamientos en las ciudades no se hace con el fin último de ganar fluidez en el tráfico rodado (...), [sino que] nace con el claro propósito (...) de posibilitar una más racional utilización de los recursos y, con ello, de mejorar la calidad de vida urbana de los ciudadanos, de garantizar su accesibilidad, su seguridad, su salud y, en definitiva, su bienestar» (*ib.*). Y analiza, después, algunas posibilidades de participación ciudadana en este ámbito (escasas todavía).

Concluye esta parte con un largo capítulo tercero dedicado a la delimitación de los contornos de ese eventual derecho emergente,

que califica como de nueva conquista ciudadana (p. 247). Tras un análisis de las repercusiones y conexiones de este derecho con otros ya enunciados más arriba, recuerda cuestiones de especial trascendencia como la accesibilidad (física y económica), la interoperabilidad, la integración digital, etc. El autor llega incluso a hablar de un nuevo *status*: el de motorizado o no motorizado², que se manifiesta también en un reparto desigual del espacio público, generador a su vez de desigualdades. Concluye con una definición del *derecho a la movilidad sostenible*, que sería aquel «derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible» (p. 270). Derecho que, a su parecer, quedaría configurado como un «auténtico derecho subjetivo, un derecho social ciudadano, básico y esencial» (p. 271).

4. Estas son solo algunas de las numerosas cuestiones que aborda esta monografía. Estamos ante un trabajo relevante e interesante a partes iguales, por cuanto recopila y pone en orden la abundante información sobre la movilidad sostenible, sistematizando y analizando en profundidad su régimen jurídico, con algunas propuestas y críticas sugerentes, en particular en su segunda parte, sobre el aspecto más subjetivo de este *derecho*. Se trata, en definitiva, de una obra que debe servir de guía e inspiración al legislador estatal y autonómico y al regulador local, en lo que se refiere a la normación de la movilidad que, necesariamente, ha de ser sostenible.

Darío Badules Iglesias

Universidad de Zaragoza

<https://orcid.org/0000-0003-4907-5911>

-
- 2 Precisamente, sobre esta accesibilidad económica, acaba de pronunciarse el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña en sentencia de 21 de marzo de 2022 (núm. 972/2022, recurso 62/2020), sobre la Zona de Bajas Emisiones de Barcelona, señalando que «el sistema de distintivo ambiental DGT, que excluye a los vehículos por razón de su antigüedad, unido a su rigidez, por falta de alternativas viables para homologar los vehículos sin distintivo, implica que la movilidad en la ZBE en las horas prohibidas se condiciona a la capacidad económica del titular para proceder a la adquisición de un vehículo con distintivo ambiental, lo cual no resulta valorado en el procedimiento de elaboración de la Ordenanza». Por ello, cuestiones como esta deben ser tenidas muy en cuenta por el legislador pues no siempre lo ambientalmente adecuado puede ser equitativo en términos sociales, aunque creo que el TSJ no acierta en este caso, pues estar motorizado es sinónimo ya, de un cierto *status*, pero el análisis de esta cuestión deberá realizarse en otro lugar. En fin, otro ejemplo más de la actualidad de este estudio.

Observatorio del Ciclo del Agua 2020

Tornos Mas, Joaquín (Director)
Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2021, 360 pp.

Ha aparecido el ejemplar de 2020 del *Observatorio del Ciclo del agua*. Es la continuación de la iniciativa de solo un año antes (2019) y puede decirse, por la calidad continuada de la edición y el talante y talento de su director, el Catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad de Barcelona Joaquín Tornos Mas, que aparece como plenamente consolidada y, por tanto, que podremos contar en el futuro con nuevos números procedentes de este Observatorio.

La publicación que aquí se comenta surge a iniciativa de la cátedra UB-CCIES, “Derecho de la regulación de los Servicios Públicos”, que es un órgano surgido en la Facultad de Derecho de la Universidad de Barcelona a iniciativa de la Universidad y con el apoyo de la Cámara de concesionarios y empresas vinculadas al Sector Público en el ámbito de las infraestructuras, los equipamientos y servicios públicos (CCIES).

Es claro que por la conexión del abastecimiento de aguas y el saneamiento de las aguas residuales (los componentes clásicos del “ciclo del agua” al que deberíamos sumar el uso de las aguas regeneradas, cuando este sucede, todavía en escasa medida) con las compe-

tencias municipales, dar noticia en el Anuario Aragonés del Gobierno Local de esta publicación parece más que aconsejable. Esa noticia va a consistir, sobre todo, en transmitir la riqueza de planteamientos que el Observatorio del ciclo del agua 2020 tiene y, por tanto, el sumo interés que la misma tiene para las entidades locales y, por supuesto, para todos los interesados en la gestión de los servicios públicos.

Así, el número se inicia por una larga y sustantiva presentación a cargo del Director en el que se proporcionan, con comentarios, diversas novedades surgidas, en el panorama internacional durante el año 2020. Es de destacar dentro del contenido de esta presentación la mención a un Informe del relator de la Asamblea General de las Naciones Unidas (el sr. Heller) que como el profesor Tornos comenta, se aparta algo de la tradición de los informes del relator sobre el juicio –hasta ahora no valorativo– que la participación de empresas privadas en la provisión de servicios del agua le merecen y que ahora, en este informe, es bastante negativo. Ello es seguido por la noticia del nombramiento de un nuevo relator en la persona del español Pedro Arrojo que ya ha presentado en 2021 sus primeras aportaciones al ejercicio de su cargo y que seguro se comentarán en el próximo número.

Como es propio de un producto de un órgano que se llama “Observatorio”, el núcleo de la publicación se nutre de diversos Informes sobre la situación del ciclo del agua tanto en España (lo realiza el propio Tornos) como también en algunos países. En este número los países sobre los que se da noticia son Alemania, Chile, Francia, Italia, Perú y Portugal. Son, sin duda, países relevantes por distintos motivos todos los elegidos y del máximo interés todo lo que se comenta sobre ellos por personas, además, de relevante cualificación en la materia. Creo que sería aconsejable que en el futuro pudiera contarse también con un informe que explicara los acontecimientos que en relación al ciclo del agua tienen lugar en el Reino Unido.

Siguen a ellos un conjunto de valiosos estudios monográficos que en número a continuación: el profesor de Granada Estanislao Arana García lleva a cabo un estudio titulado “El saneamiento de aguas residuales en España: ¿y tú de quién eres?”; a continuación la profesora de Murcia Teresa Navarro es la autora de un trabajo titulado “La planificación del saneamiento y la depuración en tiempos de pandemia”; el profesor de Barcelona Joan Perdígó aporta interesantes novedades en su estudio “Los servicios supramunicipales de agua en Espa-

ña: dos sentencias que los avalan”; y cierra los trabajos Iván Rodríguez Florido, abogado y doctorando en la Universidad de Barcelona, que, como la profesora Navarro, es tributario también de la lamentable actualidad en su trabajo “Los servicios urbanos del agua durante la pandemia de la COVID-19 y los medios de protección social”.

Como se podrá advertir, la combinación de informes y de trabajos monográficos dota de máximo interés a esta publicación que ya está plenamente incorporada a las menciones de referencia que se deben tener en cuenta tanto en el derecho de aguas como en la regulación de los servicios públicos.

Antonio Embid Irujo