

**COMPARECENCIA DEL PRESIDENTE DEL GOBIERNO  
PARA EXPLICAR LA ADOPCIÓN POR EL  
CONSEJO DE MINISTROS EXTRAORDINARIO,  
CELEBRADO EL DÍA 4 DE DICIEMBRE,  
DE LA DECLARACIÓN DEL ESTADO DE ALARMA**

**Congreso de los Diputados, 9 de Diciembre de 2010**

Señoras y señores diputados,

Comparezco ante la Cámara para explicar las razones que me llevaron a acordar la celebración de un Consejo de Ministros extraordinario el pasado sábado para que se adoptara en él la declaración del estado de alarma con el fin de restablecer la normalidad en la prestación del servicio público esencial del transporte aéreo.

Esta Declaración se formalizó en un Decreto del Gobierno, que entró en vigor inmediatamente después de su publicación, a las 14 horas, y que fue ya objeto de una comunicación a la Presidencia de la Cámara al término del citado Consejo.

El Gobierno ha fundamentado su decisión de declarar el estado de alarma en las facultades que le confiere el apartado segundo del artículo 116 de la Constitución y en los preceptos concordantes de la Ley Orgánica de 1 de junio de 1981 de los Estados de Alarma, Excepción y Sitio.

El Gobierno es consciente de que es la primera vez en nuestra democracia que se activa esta habilitación normativa. Por tal razón, y por las importantes consecuencias de la alteración del servicio de transporte aéreo que estaban en la base de la declaración del estado de alarma, he creído particularmente conveniente comparecer en nombre del Gobierno para informar a sus Señorías sobre la misma.

Con este fin, paso a exponerles, en primer lugar (I), los hechos que antecedieron y subsiguieron a la declaración del estado de alarma. A continuación (II), explicaré la posición del Gobierno sobre el significado y alcance de este instituto en el contexto de su aplicación a la situación desencadenada por los controladores aéreos. Y, por último (III), me referiré a las consecuencias que, desde el punto de vista de las responsabilidades personales y de la reparación de los daños y

perjuicios sufridos por los ciudadanos, podrían derivarse de la situación originada por la conducta de los controladores, especialmente a partir de la tarde del pasado viernes.

## I

1.- El viernes, 3 de diciembre, en torno a las 17,20 horas, AENA, de acuerdo con el Ministerio de Fomento, se vio en la necesidad de tomar la decisión de cerrar progresivamente, hasta hacerlo al completo llegada la noche, el espacio aéreo español al no poder prestar los servicios esenciales de navegación aérea como consecuencia del abandono, súbito, masivo y simultáneo, de sus puestos de trabajo, en torres de control y aeropuertos, por la mayor parte de los controladores aéreos en ese momento de servicio o llamados a incorporarse al mismo.

Todos ellos alegaron problemas de salud o, en la terminología adecuada a su función, falta de capacidad física o psíquica para el servicio, que les impedían realizar sus funciones de acuerdo con las normas de seguridad exigidas.

2.- Algunos días antes, controladores del aeropuerto de Santiago de Compostela comenzaron a dejar de asistir progresivamente a su trabajo alegando que, a su juicio, habían agotado la jornada laboral anual que les correspondía conforme al Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto: 1670 horas anuales.

3.- En la medida en que ese movimiento, durante días localizado y concreto, comenzó a dar muestras de su posible extensión a otras zonas e instalaciones aeroportuarias del territorio nacional, el Real Decreto-Ley de medidas urgentes fiscales, laborales y liberalizadoras que se sometía a la aprobación del propio Consejo de Ministros de ese día, incorporó, a propuesta del Ministro de Fomento, una

disposición destinada a confirmar, con el mayor rango normativo a su alcance, la delimitación de la jornada efectuada por el citado Real Decreto de 5 de agosto.

Conforme a ello, se prevé que, por afectar “a los límites de seguridad aeronáutica”, el tiempo de trabajo de actividad aeronáutica de los controladores aéreos a desarrollar dentro de su jornada laboral anual “no excederá de 1670 horas”.

Se ha dicho en estos días que la previsión del Decreto-Ley lesiona derechos como la baja por enfermedad o el ejercicio de derechos sindicales.

No, no es la jornada laboral lo que se está regulando sino, dentro de ella, aquello que se considera “actividad aeronáutica” y los límites máximos de la misma. Son razones de seguridad las que lo exigen y las que requieren, en consecuencia, un mantenimiento de habilitaciones y capacidades profesionales que excluyen el cómputo como actividad aeronáutica de tiempos dedicados a otras actividades o al ejercicio de determinados derechos.

4.- Junto a esa norma, y con la finalidad de dar respuesta al riesgo de que el conflicto de Santiago de Compostela, ya palpable en zonas como Canarias, pudiese ir extendiéndose, se incluyeron en el Real Decreto-Ley aprobado ese día dos disposiciones más en materia de control de tráfico aéreo:

- Por un lado, se previó que la alegación de enfermedad o de falta de capacidad física o psíquica para el servicio como causa de abandono del puesto de trabajo hará preceptivo el sometimiento a revisión, con carácter previo e inmediato, por parte de los servicios médicos que facilite la entidad pública AENA. No es una norma excepcional. Es una posibilidad establecida con carácter general por el Estatuto de los Trabajadores.

- Por otra parte, se dio nueva redacción al apartado 2 de la disposición adicional primera de la Ley por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, para asegurar que AENA, cuando haya circunstancias excepcionales que lo requieran, facilite “la inmediata aplicación de lo previsto en el artículo 4.4.a) de la Ley de Seguridad Aérea, quedando sometidos los controladores de tránsito aéreo de la citada entidad a la dirección del Ministerio de Defensa quien asumirá su organización, planificación, supervisión y control”, afirmándose, además, que “ningún trabajador, órgano directivo u organización podrá dificultar o impedir la efectividad de dicha medida”.

Ambas disposiciones se adoptaron -reitero, Señorías- ante el riesgo de que el conflicto conocido en Santiago y en Canarias no fuese sino la primera expresión de algo más grave llamado a generalizarse, bien en el puente que empezaba ese día, bien en las inminentes Navidades.

Como han puesto de manifiesto distintos medios de comunicación en los últimos días, ese riesgo era cierto pues circulaba entre los propios controladores.

5.- En la primera hora de la tarde del viernes día 3, la generalidad de los controladores incorporados en el turno de tarde, abandonó sus puestos de trabajo alegando insuficiencia de facultades, lo que dio lugar, tiempo después, al cierre del espacio aéreo y, con ello, a la anulación de todas las operaciones aéreas.

La consecuencia inmediata fue el colapso de los aeropuertos donde quedaron atrapados un número creciente de pasajeros que, durante la tarde-noche del día 3, llegaron a superar los 200.000 afectados.

Los controladores, por su parte, abandonaron las instalaciones aeroportuarias y, en algunas demarcaciones, pasaron a concentrarse en asamblea; de ellas, la más numerosa fue la que se mantuvo en Madrid hasta muy entrada la madrugada.

6.- Con el cierre del espacio aéreo, el Ministro de Fomento a las 18,00 horas constituyó, en la sede del Ministerio, un comité de crisis para seguir la evolución de los acontecimientos.

Con los datos conocidos, progresiva y sucesivamente se fueron adoptando las medidas necesarias para proporcionar información de lo ocurrido a los afectados presentes en los aeropuertos; recomendar, a través de los medios de comunicación, que no se desplazasen a los aeropuertos quienes pensasen emprender viaje posteriormente; indicar a las compañías aéreas que adoptasen las medidas adecuadas para atender a los afectados; reforzar medios alternativos de transporte para quienes tenían programados vuelos nacionales; alertar a Protección Civil; y, finalmente, activar a la UME.

A este comité de crisis se unieron el Vicepresidente Primero del Gobierno, la Ministra de Defensa y otros altos cargos.

7.- Mientras se tomaban estas disposiciones, se intentó convencer a los representantes de los controladores para que éstos retomasen su trabajo.

Se mantuvo, a estos efectos, una reunión con representantes del Sindicato USCA, que concluyó sin acuerdo al exigir, para poner fin al conflicto, la firma inmediata de un convenio colectivo que recogía, exactamente, la mayoría de los elementos que, en su día, dieron lugar al Real Decreto-Ley 1/2010, de 5 de febrero, que ha supuesto el primer paso decidido en muchos años para ordenar razonablemente el sector.

Un Real Decreto-Ley, por cierto, que, impugnado por los controladores ante la Audiencia Nacional, fue respaldado terminantemente por ella en su Sentencia del pasado 10 de mayo, en la que se afirma que “la intervención del legislador no solo era obligada, sino que era imprescindible para corregir en el plazo más breve posible de tiempo, una situación tan calamitosa”.

Una situación calamitosa, en, efecto, que contrasta, como pone de relieve la Sentencia, con un convenio colectivo que “valorado en su conjunto, constituye indudablemente la mejor regulación de las condiciones de trabajo para una categoría de trabajadores, que se ha producido jamás en la historia de la negociación colectiva española”. Más aún. En la medida en que el convenio consagra que “el poder de organización, planificación, dirección, gestión, supervisión y control de la prestación de dichos servicios se “cogestione” en el mejor de los casos y se desplace individualmente a los propios controladores en el peor..., la negociación colectiva ha dejado de cumplir su función constitucional”

Y concluye la Audiencia: “La prolongación durante más de 20 años de una situación como la aquí acreditada, en la que se ha utilizado la negociación colectiva en fraude de ley... no constituye un estado de normalidad, sino un estado de excepción permanente, que ninguna Administración responsable debe tolerar”.

Esto es, Señorías, lo que el Gobierno y, en concreto, el Ministerio de Fomento viene haciendo a lo largo de este año. Y este “no tolerar” una situación como la que se vivió el fin de semana pasado es lo que ha inspirado la actuación del Gobierno.

8.- Vuelvo al relato de los hechos.

A las 21,00 horas se hizo pública una Nota Informativa del Gobierno en la que, junto a la información sobre lo sucedido hasta ese

momento, se requería a los controladores a deponer de inmediato su actitud e incorporarse consiguientemente a sus puestos de trabajo y se les advertía de las graves consecuencias que se derivarían en su contra en caso de no hacerlo así.

A las 21,30 horas el Fiscal Provincial de Madrid, siguiendo instrucciones del Fiscal General del Estado, abre diligencias penales ante la gravedad de los hechos por presuntos delitos de sedición de los artículos 20 y 21 de la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea.

A las 22,00 horas, mediante Decreto del Presidente del Gobierno, se ejerció la posibilidad prevista en el Real Decreto-Ley aprobado ese día por el Consejo de Ministros y se encomendó transitoriamente al Ministerio de Defensa las facultades de dirección del servicio de control de tránsito aéreo atribuidas a AENA, lo que se produjo a las 00.15 horas, tras la publicación de la norma.

9.- Como consecuencia de ello, el Jefe del Estado Mayor del Aire se constituyó, por decisión de la Ministra de Defensa, en el responsable operativo de las torres de control.

Disponiendo de una fuerza de 190 efectivos, han venido asumiendo, desde ese momento y hasta ahora, la autoridad de las torres y centros de control aéreo, desarrollado la misión con total normalidad, sin ningún incidente reseñable.

En el ejercicio de sus funciones han sido auxiliados por efectivos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que, junto a labores destinadas a reforzar la seguridad interior de los aeropuertos, evitar conflictos y vigilar los lugares de concentración de los controladores, han sumado más de 2.000 efectivos desplazados especialmente como consecuencia del conflicto.



10.- A la una y media de la madrugada del sábado 4 de diciembre, se mantuvo una nueva reunión con dirigentes del sindicato USCA, que acudieron acompañados de sus abogados. Por el Secretario de Estado de Defensa que, coherentemente con lo dispuesto por el RD 1611/2010, asumía la representación de la Administración, se les expuso el nuevo marco jurídico de los centros de control y las consecuencias de cualquier acto de desobediencia.

11.- En comparecencia pública, a las dos de la madrugada del sábado, el Vicepresidente Primero advirtió que de no producirse la vuelta de los controladores a sus puestos de trabajo el Gobierno podría declarar el estado de alarma con consecuencias penalmente muy relevantes para quienes persistieran en su actitud de incumplimiento.

Comoquiera que la situación de abandono del trabajo no se corregía, decidí convocar un Consejo de Ministros extraordinario para las 09,00 horas del día 4 de diciembre.

El cambio de turno de las 08,00 horas no supuso cambio alguno en la actitud de los controladores y, en consecuencia, el turno de la mañana de las torres y centros de control no experimentó variación alguna: ausencia generalizada de controladores.

12.- El Consejo de Ministros, con el asesoramiento especial del Fiscal General del Estado y del Abogado General del Estado, aprobó el Real Decreto 1673/2010, de 4 de diciembre, por el que se declara el estado de alarma para la normalización del servicio público esencial del transporte aéreo, que se publicó de inmediato en el BOE.

13.- Tras la declaración del Estado de Alarma, por la cadena de mando del Ejército del Aire, por un lado, y por AENA, por otro, se hizo llegar a todo el personal civil de control aéreo una notificación con un requerimiento personal de incorporación inmediata a su turno y su

puesto de trabajo, bajo apercibimiento de las responsabilidades derivadas del incumplimiento de esa orden.

14.- Como consecuencia de ello, a la entrada del turno de las 15,00 y 16,00 horas, la situación se normaliza por completo en todo el territorio nacional, alcanzándose una tasa de cobertura de los puestos de control superior al 93 por 100, más elevada que la habitual en una jornada ordinaria. Y la situación se mantiene estable desde ese momento.

Es el momento de recordar, Señorías, que las medidas adoptadas en el marco del estado de alarma han dado resultado y han conseguido lo que no había sido posible con las facultades ordinarias del Gobierno.

15.- La Comisión Delegada del Gobierno para Situaciones de Crisis se reúne a las 18.30 del sábado para tomar conocimiento del Informe del Vicepresidente Primero del Gobierno y de los Ministros de Defensa y de Fomento sobre el estado normalizado de la situación, la efectividad contrastada de las disposiciones adoptadas y la previsible evolución de los acontecimientos.

La Comisión agradeció a los ciudadanos la responsabilidad con que, afectados o no por el conflicto, se manifestaron, dentro y fuera de las instalaciones aeroportuarias. Un agradecimiento reiterado por el Ministro de Fomento y que quiero asumir como propio en este momento. Un agradecimiento que debemos extender muy especialmente a los miembros de las Fuerzas Armadas que participaron en el dispositivo y a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

La Comisión acordó, también, pese a la recuperación de la normalidad, el mantenimiento del Estado de Alarma ante el plazo requerido para restablecer la conectividad ordinaria con eurocontrol y

asegurar la continuidad de la actitud laboral obligada de los controladores.

16. En resumen, señorías, el Gobierno, para hacer frente a la situación de calamidad pública que ha afectado a un servicio esencial,

- Dictó, en el plazo de 24 horas, tres normas que, progresivamente, han ido dando respuesta a la gravedad creciente de los acontecimientos: el RD-L 13/2010, el RD 1611/2010, y el RD 1673/2010.
- Convocó un Consejo de Ministros extraordinario y una Comisión Delegada del Gobierno para Situaciones de Crisis, aparte de activar el comité de crisis del Ministerio de Fomento.
- Decretó el Estado de Alarma.
- Militarizó la dirección del servicio de tráfico aéreo y ha movilizado al personal civil de control aéreo.
- Dispuso un operativo de 190 efectivos del Ejército del Aire para asumir la autoridad en las torres y centros de control
- Destinó a labores de apoyo y de seguridad más de 2.000 efectivos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
- Dispuso la actividad de los servicios de protección civil, que se desplazaron a los aeropuertos para proporcionar alimentos, bebidas y prendas de abrigo.
- Y activó la Unidad Militar de Emergencias.

Sobre estos extremos y sobre todos los demás que han antecedido a la exteriorización de este conflicto informará con detalle a la Cámara el Ministro de Fomento en la comparecencia que efectuara ante la Comisión de Fomento el próximo día 14.

## II

Señorías, paso a referirme, a continuación, en particular, a la declaración del estado de alarma.

Ante todo, deseo expresar que el Gobierno es muy consciente de su carácter extraordinario. Porque si bien es verdad -como es conocido- que de los tres estados excepcionales que contempla nuestra Constitución el de alarma es el menos incisivo, el que menos se aleja del funcionamiento ordinario del poder ejecutivo, el único que no comporta suspensión general de derechos –y que todo ello se refleja en su control-, no es menos cierto que permite imponer, transitoriamente, limitaciones y alteraciones organizativas para afrontar alguna de las situaciones anómalas que la Ley Orgánica expresamente contempla.

Por este motivo, y como se deduce de la secuencia de hechos que les acabo de relatar, el Gobierno agotó sus posibilidades de actuación mediante medios menos excepcionales, cumpliendo de modo estricto con el principio de proporcionalidad que subyace a la previsión del estado de alarma y que exige que la situación a que viene a dar respuesta no pueda ser gestionada mediante los instrumentos ordinarios con los que cuenta el Gobierno.

Las repetidas llamadas al cumplimiento de sus obligaciones dirigidas a los controladores, la adopción de las medidas previstas en el real Decreto-Ley del pasado viernes, y hasta la encomienda al Ministerio de Defensa de las facultades de dirección del servicio de control del tránsito aéreo, no fueron suficientes, dada la pertinaz actitud de los controladores, para restablecer la normalidad.

Una normalidad, señorías, gravísimamente alterada, pues la situación creada obstaculizaba el ejercicio del derecho de libre circulación

reconocido a todos los ciudadanos, con las muy variadas consecuencias de orden personal que ese impedimento lleva aparejadas; y paralizaba por completo el funcionamiento de uno de los servicios públicos esenciales como es el transporte aéreo, con graves perjuicios para la economía de nuestro país y su imagen y responsabilidades internacionales.

Señorías, no resulta exagerado afirmar que la situación generada, por la intensidad y la extensión de sus efectos, y por el modo en que se desencadena -en abierta rebeldía con el Estado de Derecho, con sus normas e instituciones-, originando una considerable y creciente alarma social, suponía una afrenta al orden público constitucional y como tal había que abordarla.

Así lo ha hecho el Gobierno.

La Ley de 1981, reguladora de los estados excepcionales, prevé la declaración del estado de alarma en el supuesto de paralización de los servicios públicos esenciales sin respeto a lo previsto en el artículo 28.2 de la Constitución, y específicamente cuando esa paralización implique una situación catastrófica o el desabastecimiento de productos esenciales.

Ambos elementos concurrían en la situación del pasado fin de semana, tanto por el carácter esencial del transporte aéreo, paralizado por completo en España, como por la inobservancia radical y contumaz de cuanto prevén la Constitución y el Decreto-Ley de relaciones laborales en relación con el ejercicio del derecho de huelga en servicios esenciales para la comunidad, como, en fin, por el número de ciudadanos afectados y las consecuencias resultantes para los sectores del transporte, el turismo y los servicios en España así como para la imagen de nuestro país.

Precisamente, la respuesta rápida y contundente del Gobierno, que hizo posible la reapertura del espacio aéreo en menos de 24 horas, ha sido ponderada y valorada positivamente por los medios internacionales, neutralizando o aminorando al menos el impacto negativo causado por la difusión del caos aéreo provocado por el abandono de los controladores.

La Ley también prevé las medidas que pueden adoptarse en el estado de alarma, plenamente adecuadas a la situación que vivimos el pasado fin de semana.

En efecto, el artículo 9 de la Ley prevé la posibilidad de que todas las autoridades civiles y los funcionarios y trabajadores queden bajo las órdenes directas de la autoridad competente, así como la de imponer servicios extraordinarios por su duración o naturaleza, y la aplicación de un régimen sancionador de especial efectividad y carácter disuasorio pues, desde el momento de su publicación, el incumplimiento de las órdenes de incorporación al trabajo puede ser objeto de responsabilidad penal exigible de acuerdo con la legislación militar y la específica de la navegación aérea.

Hay que recordar que, cuando el estado de alarma se declara, como se ha hecho en este caso, por la paralización de un servicio público esencial para la comunidad, con omisión radical de lo previsto en relación con el ejercicio del derecho de huelga y produciendo una situación de calamidad pública y riesgo de desabastecimiento, como también ha ocurrido en este caso, la propia Ley Orgánica 4/1981 prevé, en su artículo 12.2 que el Gobierno “podrá acordar la intervención de empresas o servicios, así como la movilización de su personal, con el fin de asegurar su funcionamiento. Será de aplicación al personal movilizado la normativa vigente sobre movilización que, en todo caso, será supletoria respecto de lo dispuesto en el presente artículo”.

No existiendo en el momento presente normativa vigente específicamente reguladora de la movilización del personal de empresas o servicios, es obvio que el único derecho supletorio aplicable a la materia es el mandato contenido en el artículo 8 del Código Penal Militar aprobado por Ley Orgánica 13/1985, de 9 de Diciembre.

El citado precepto, inequívocamente, dispone lo siguiente: “A los efectos de este Código se entenderá que son militares... los que... 5º Con cualquier asimilación militar presten servicio al ser movilizados o militarizados por decisión del Gobierno”.

La conclusión es sencilla: el artículo 3 del Real Decreto 1673/2010 no contempla la extensión de la Jurisdicción Militar a personas o hechos no comprendidos en el Código Penal Militar (como sí puede ocurrir bajo el estado de sitio), sino la aplicación del derecho penal y procesal y disciplinario militar a quienes, en virtud de una disposición amparada por el artículo 116.1 de la Constitución y la Ley Orgánica 4/1981, tienen temporalmente la condición de militares a tales efectos.

En todo caso, el Gobierno se ha esforzado en que la declaración del estado de alarma se ciñera en su ámbito de aplicación a lo estrictamente necesario, tanto mediante su limitación a las torres y centros de control del tráfico aéreo como mediante la expresa salvaguarda de los derechos de los trabajadores afectados por la movilización.

En resumen, Señorías, el Gobierno agotó las alternativas menos gravosas, adoptó una declaración estrictamente limitada del estado de alarma, la rodeó del máximo posible de garantías y concretó las medidas a aquellas necesarias para poner fin a la alteración del servicio de transporte aéreo, extraordinariamente grave, que vivimos el pasado viernes.

### III

Señorías, la normalización del servicio alcanzada no ha puesto fin a las consecuencias derivadas de los hechos que se produjeron a partir de la tarde del pasado viernes. Sobre el Gobierno pesa, asimismo, la doble obligación de impulsar la depuración de las responsabilidades en que se ha podido incurrir y de facilitar –en cuanto sea posible su estimación- el resarcimiento de los daños y perjuicios irrogados.

En relación con el primer aspecto, el Ministerio de Fomento y AENA han ordenado ya la incoación de más de 430 expedientes disciplinarios laborales a otros tantos controladores civiles. Y AESA, la Agencia Española de Seguridad Aérea, ha iniciado expedientes administrativos por presuntas infracciones a la Ley de Seguridad Aérea. A su conclusión habrá que esperar para saber la gravedad y el alcance de las responsabilidades en que se haya incurrido.

Además, el Gobierno ha tenido conocimiento de que el Ministerio Fiscal ha iniciado diligencias a raíz de la presentación de varios centenares de denuncias presentadas por ciudadanos afectados por el conflicto. También aquí habrá que esperar, pero sí cabe decir que nuestro ordenamiento ofrece resortes suficientes para, en su caso, sancionar penalmente conductas producidas en estos días. Así se contemplan en el Código Penal Militar pero también en la Ley Penal y Procesal de Navegación Aérea.

En relación con los daños derivados del comportamiento desproporcionado de los controladores para viajeros, compañías y demás empresas o sectores afectados, es pronto para hacer una estimación razonable. Serán los Tribunales, en todo caso, quienes determinarán su alcance e identificarán a los responsables de las mismas.



Termino ya, Señorías.

El Gobierno ha adoptado decisiones destinadas a concluir un gravísimo conflicto, con la urgencia y la contundencia que las circunstancias exigían. Pero, también y por otra parte, el Gobierno continúa el trabajo que viene desarrollando desde hace meses para revisar y actualizar la normativa que rige el servicio público de control del tráfico aéreo tanto en lo que se refiere a normas de carácter general como en lo que afecta al Convenio colectivo de los controladores.

Lo hace con el propósito de lograr un punto de equilibrio razonable entre condiciones de trabajo muy favorables para este colectivo y las obligaciones que se le exigen al mismo y la forma de prestarlas y garantizarlas.

Lo hace, también, con el propósito de asegurar que una situación como la vivida no pueda volver a repetirse y garantizar, en consecuencia, el derecho a la libertad de circulación de los ciudadanos y el servicio esencial de tráfico aéreo.

Lo hace, en fin, con la voluntad de garantizar que nadie ni individual ni colectivamente pueda tomar como rehenes de sus reivindicaciones al conjunto de los ciudadanos, a los que priven de un servicio público esencial para el normal ejercicio de sus derechos y libertades.

Señorías, no lo ha hecho en esta ocasión, y no lo hará en el futuro: el Gobierno que presido no dudará en utilizar, sin ignorar los requerimientos de proporcionalidad a los que me he referido, todos los instrumentos del Estado de Derecho para poner fin a situaciones como las que vivimos el pasado fin de semana.

Y, naturalmente, el Gobierno, en cumplimiento de la Ley que regula el estado de alarma, queda a disposición de esta Cámara para cualquier información que considere necesaria.