

Arbitragem

N.º Processo: ARB/29/2026

Conflito: artigo 538.º do Código do Trabalho – Arbitragem Obrigatória para determinação de serviços mínimos

Assunto: PROC. N.º ARB/29/2026 | GREVE METROPOLITANO DE LISBOA, E.P.E. | FECTRANS, STTM, SINDEM, SITRA, SITESE E STMETRO | GREVE PARCIAL DIAS 28 E 30 DE OUTUBRO DE 2026, DAS 05:00H ÀS 10:00H | PEDIDO DE ARBITRAGEM PARA DETERMINAÇÃO DE SERVIÇOS MÍNIMOS

ACÓRDÃO

I. ANTECEDENTES E FACTOS

1. A presente arbitragem resulta, por via de comunicação de 20/10/2026, dirigida pela Direção-Geral do Emprego e das Relações de Trabalho (DGERT) à Secretária-Geral do Conselho Económico e Social (CES) e recebida no mesmo dia, de aviso prévio subscrito pela FECTRANS, STTM, SINDEM, SITRA, SITESE e STMETRO para todos os trabalhadores seus representados no Metropolitano de Lisboa, E.P.E., nos seguintes termos:

(...) duas Greves Parciais nos dias 28 e 30 de Outubro de 2026 das 05h00 às 10:00 para TODOS os Trabalhadores com as seguintes categorias Inspetor de Tração, Inspetor de Movimento do PCC/M, Inspetor PCC/E, Encarregado de Tração, Encarregado do PCC/M e Encarregado do PCC/E (...)

2. Em cumprimento do disposto no n.º 2 do art. 538.º do Código do Trabalho, foi realizada reunião nas instalações da DGERT, no dia 20.10.2026, da qual foi lavrada a ata que se encontra junta aos autos. No essencial, ficou expresso que (i) os serviços mínimos não estão regulados nos instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho aplicáveis, (ii) não houve acordo anterior ao aviso prévio, (iii) a empregadora propôs serviços mínimos correspondentes a 25% da circulação com redução do número de estações disponíveis, sem prejuízo de abertura negocial com os representantes dos trabalhadores, (iv) os representantes dos trabalhadores defenderam que não há lugar à fixação de serviços mínimos para além dos mencionados no aviso prévio, e (v) não foi alcançado acordo quanto aos serviços mínimos e aos meios necessários para os assegurar.

3. Está em causa uma empresa do setor empresarial do Estado, razão por que o litígio deve ser apreciado e decidido por Tribunal Arbitral, nos termos da alínea b) do n.º 4 do art. 538.º do Código do Trabalho.

II. TRIBUNAL ARBITRAL

4. O Tribunal Arbitral foi constituído nos termos do n.º 3 do art. 24.º do Decreto-Lei n.º 259/2009, de 25 de setembro, com a seguinte composição:

Árbitro presidente: David Carvalho Martins

Árbitro dos trabalhadores: António José Ferreira Simões de Melo

Árbitro dos empregadores: Pedro Luís Pardal Goulão

5. O Tribunal reuniu nas instalações do CES, em Lisboa, no dia 23.10.2026, pelas 14:30, seguindo-se a audição dos representantes das associações sindicais e da empregadora, cujas credenciais, após rubricadas, foram juntas aos autos.

Compareceram, em representação das respetivas entidades e pela ordem de audição, as pessoas a seguir indicadas:

Pela FECTRANS, Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações:

Anabela Paulo Silva Carvalheira

Paulo Jorge Machado Ferreira

António Carlos Silva Martins

Pelo STTM, Sindicato dos Trabalhadores da Tracção do Metropolitano de Lisboa:

José Manuel da Silva Marques

Vítor Manuel Aguiar da Costa Dantas

Carlos Rui Vaz Pereira

Pelo SINDEM, Sindicato da Manutenção do Metropolitano:

José Carlos Estêvão Silveira

Pelo SITRA, Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes:

Alexandre Manuel Correia da Silva

Manuel Jorge Mendes Oliveira

Pelo SITESE, Sindicato dos Trabalhadores do Setor de Serviços:

Ana Bela Carvalheira

Pelo STMETRO, Sindicato dos Trabalhadores do Metropolitano de Lisboa:

Ricardo António Lopes Rodrigues

Dora Cristina de Oliveira Noivo Antunes

Pela Metropolitano de Lisboa, E.P.E.:

Isabel Maria de Araújo Flor Brites Lopes

José Manuel Azevedo Gonçalves

Tiago Bruno Espírito Santo Silva

José Nuno Leite Brito Silva

6. Os representantes da **FECTRANS**, do **STTM**, do **SINDEM**, do **SITRA** e do **STMETRO** defenderam que, na linha da jurisprudência anterior do CES e dos demais tribunais, não devem ser fixados serviços mínimos para além dos que são mencionados no aviso prévio. Sustentaram que se trata de uma greve particularmente relevante, porque abrange chefias, e que a fixação de serviços mínimos pode colocar em causa a segurança de pessoas e bens, uma vez que, atendendo à particularidade do serviço prestado pelo Metropolitano de Lisboa, ou existe pleno funcionamento da operação ou, não existindo, o serviço deve ficar paralisado. Referiram, ainda, que se, por mera hipótese, sem conceder, fossem fixados serviços mínimos, a título de exemplo: (i) não poderia ficar apenas 1 Encarregado de Movimento para 4 linhas, sob pena de grave risco para a segurança de pessoas e bens; (ii) a proposta da empregadora não responde a eventuais emergências no subsolo ou a fenómenos de pânico ou de alarme (v.g. o utente que desconhece que certa estação está fechada e pressiona o botão de alarme na carruagem); (iii) o encerramento de algumas estações pode levar à acumulação de passageiros nas estações abertas com risco de queda para a linha eletrificada; (iv) a atividade do Metropolitano de Lisboa não visa a satisfação de qualquer necessidade social impreterível, porque existem alternativas (v.g., Carris) e não existem outras greves de transportes previstas; (v) a proposta de serviços mínimos da empresa implica que 44% dos trabalhadores das categorias profissionais abrangidas pelo aviso prévio ficariam impedidos de exercer o seu direito à greve.

7. Quando questionados sobre quais seriam as categorias profissionais e o número de trabalhadores que entendem necessários, adequados e não excessivos para a segurança e manutenção do equipamento e das instalações, indicaram a afetação de três trabalhadores ao Posto de Comando Central ou PCC (um Inspetor de Movimento, um Encarregado de Movimento e um Encarregado da Sala de Comando e de Energia).

8. Os representantes do **Metropolitano de Lisboa** defenderam que o aviso prévio, ao abranger todos os trabalhadores das categorias de Inspetor de Tração, Inspetor de Movimento do PCC, Inspetor de Sala de Comando de Energia, Encarregado de Tração, Encarregado de Movimento e Encarregado de Sala de Comando de Energia, entre as 5h00 e as 10h00 dos dias 28 e 30 de outubro, inviabiliza totalmente a circulação de composições, apesar de respeitar a cerca de 6% do efetivo da empresa e a 27% dos trabalhadores afetos à operação, pelo que os serviços indicados nos pontos 8 e 9 do aviso prévio, correspondentes à decisão do Processo n.º 51/2010-SM, asseguram apenas a segurança e a manutenção de equipamentos e instalações (artigo 537.º, n.º 3, do Código do Trabalho) e pressupõem a paralisação integral do serviço de transporte.

Contra a invocação da jurisprudência anterior pelos sindicatos, alega que, explorando em exclusividade e em regime de serviço público o transporte coletivo de passageiros no subsolo de Lisboa e dos concelhos limítrofes, se dedica à satisfação de necessidades sociais impreteríveis (artigo 537.º, n.ºs 1 e 2, alínea h), do CT), que o juízo sobre a impreteribilidade foi feito a montante pelo legislador, de modo que a existência de transportes alternativos ou a ausência de outras greves não desqualifica a atividade, restando ao tribunal definir a medida dos serviços, conforme as decisões dos Processos n.ºs 02/2015-SM e 28/2014-SM, e que a decisão a proferir exige a ponderação entre o direito à greve e os direitos de deslocação (artigo 44.º da CRP), ao trabalho (artigo 58.º), à saúde (artigo 64.º), à educação (artigo 73.º) e de acesso aos tribunais (artigo 20.º), recordando que os principais hospitais, estabelecimentos de ensino e tribunais da cidade são servidos pela rede.

Quanto à alegada suficiência da Carris, responde que os meios de superfície não suprem a ausência do metropolitano, por terem natureza complementar e trajetos não redundantes (não é possível, por exemplo, fazer de autocarro o percurso entre São Sebastião ou Saldanha e o Oriente para comparecer no Campus da Justiça) e por a velocidade comercial dos autocarros se reduzir para cerca de metade em dia de greve do Metropolitano, com sobrelotação e situações de conflito entre utentes, como sucedeu em greves anteriores.

A empregadora acrescenta que a não fixação de serviços de circulação viola o direito ao trabalho e à ocupação efetiva dos trabalhadores não aderentes de outras categorias, designadamente maquinistas e carreira comercial, que comparecem ao serviço e ficam impedidos de trabalhar, e que o Ministério Público, no parecer emitido no Processo n.º 440/26.5YRLSB da Relação de Lisboa, acolheu o entendimento de que deveriam ter sido fixados serviços mínimos em conformidade com a proposta da empresa. Em questão prévia, considera desproporcional a paralisação, por estar em execução o acordo de 13 de abril de 2026 relativo às chefias da operação, com plano de recrutamento e formação a concluir em dezembro de 2026, e por se manterem abertas as vias de diálogo.

9. A proposta da empregadora consiste na manutenção da exploração nas quatro linhas entre as 7h00 e as 10h00 dos dois dias de greve, com cerca de 25% das composições habitualmente afetadas ao serviço por cada hora de funcionamento (4, 4, 3 e 2 comboios nas linhas Azul, Amarela, Verde e Vermelha, em vez de 15, 14, 9 e 8, com intervalos entre 13 e 24 minutos, o que o **Metropolitano** quantifica como uma redução de cerca de 75% do serviço habitual), e abertura apenas das estações terminais, de correspondência entre linhas ou de interface com outros operadores e das que servem hospitais, universidades e tribunais, num total de 23 estações (10 na linha Azul, 6 na Amarela, 5 na Verde e 5 na Vermelha), com início do período de trabalho às 6h30 para preparação dos comboios.

10. O **Metropolitano** sustenta que a proposta respeita a necessidade, por a greve atingir a liberdade de circulação e o acesso dos utentes aos seus destinos em tempo útil, invocando a jurisprudência dos Processos n.ºs 28/2014-SM e 02/2015-SM; a adequação, por adotar o critério percentual nas quatro linhas que o Processo n.º 28/2014-SM, na esteira do n.º 39/2013-SM, considerou a forma mais equilibrada de distribuir os sacrifícios e evitar o efeito de “lock-out” indireto sobre os não aderentes, com a seleção das estações fundada em dados de procura de um dia útil das 7h00 às 10h00; e a proporcionalidade, por exigir apenas 7 trabalhadores no turno mais afetado no dia 28 e 8 no dia 30 (1 Encarregado de Energia, 1 Encarregado de Movimento, 4 Encarregados de Tração, 1 Inspetor de Tração e, no dia 30, 1 Inspetor de Movimento, com supressão total dos Inspectores de Sala de Comando de Energia); pelo que, se é certo que corresponde a cerca de 44% dos trabalhadores das categorias abrangidas escalados para esses dias, representa uma redução agregada de cerca de 56% face ao efetivo normal, deixa em greve a maioria das chefias de todos os turnos e a totalidade de uma categoria e envolve cerca de 1,3% do total de trabalhadores da empresa, não condicionando o direito à greve.

11. Quanto à tese dos representantes dos trabalhadores de que a operação ou funciona em pleno ou deve ficar paralisada, e aos riscos apontados para pessoas e bens, a empregadora afirma que a segurança da circulação é garantida por sistemas de sinalização automática certificados que em nada dependem da atuação humana no PCC, pelo que a presença de um único Encarregado de Movimento para as quatro linhas, cuja função é assegurar a frequência dos comboios e a comunicação com o maquinista, não gera risco, tanto mais que os sistemas de corte de energia são automáticos ou de atuação local e que o Coordenador do PCC, chefia de todo o posto, não abrangido pelo

aviso prévio e habilitado em todas as funções e sistemas, está presente em permanência, cabendo ao Inspetor de Movimento coordenar qualquer ocorrência e mobilizar piquetes e meios de socorro; que as emergências no subsolo e os fenómenos de pânico são geridos a partir do PCC, que dispõe do serviço de “régie” para difusão de mensagens de voz e texto nos cais e átrios, incluindo ordens de evacuação pré-gravadas, e que o sinal de alarme acionado por um passageiro, por exemplo ao constatar que uma estação está encerrada, estabelece comunicação de voz com o maquinista e só imobiliza o comboio enquanto este ainda se encontra na estação, permitindo a evacuação pelo cais, voltando a atuar apenas na paragem seguinte; que o risco de acumulação de passageiros nas estações abertas é controlado pela monitorização permanente da lotação dos cais pelos funcionários de estação e pela videovigilância centralizada, com bloqueio dos canais de validação no átrio quando se aproxima o limite de segurança, capacidade que afirma ser exclusiva do Metropolitano, e encerramento dos acessos exteriores em caso de acumulação extraordinária, procedimentos aplicados na Jornada Mundial da Juventude, em grandes eventos desportivos e culturais e no apagão de 2025, sendo o eventual aumento de fluxo equiparável ao desses eventos, nos quais a segurança foi assegurada; que todos os sistemas de segurança (sinalização, videovigilância, comando e controlo de energia, bombagem e ventilação, controlo de acessos, corte de energia do terceiro carril) se mantêm em pleno funcionamento como num dia normal; e que o IMT, único regulador do setor, emitiu em 8 de março de 2013 parecer segundo o qual os serviços mínimos então apresentados “garantem os níveis de segurança necessários para a realização do transporte público de passageiros”, parecer que a empresa considera manter atualidade e que afirma ter sido reiterado em resposta ao pedido de atualização de 9 de fevereiro de 2015.

12. Os representantes do **Metropolitano de Lisboa** entregaram, ainda, um requerimento do qual resulta que existe consenso entre as partes sobre as categorias profissionais e o número de trabalhadores que entendem necessários, adequados e não excessivos para a segurança e manutenção do equipamento e das instalações, coincidente com o indicado no ponto 7.

III. FUNDAMENTAÇÃO

13. A Constituição da República Portuguesa (CRP) garante aos trabalhadores o direito à greve (n.º 1 do art. 57.º) com o estatuto jusconstitucional de direito, liberdade e garantia. Reconhece, todavia, que o mesmo não é um direito ilimitado e pode sofrer restrições para salvaguardar outro direito fundamental ou interesse constitucionalmente protegido, remetendo para a lei “a definição das condições de prestação, durante a greve de serviços necessários à segurança e manutenção de equipamentos e instalações, bem como de serviços mínimos indispensáveis para acorrer à satisfação de necessidades sociais impreteríveis” (n.º 3 do mesmo art. 57.º).

14. O direito à greve não é um direito fundamental absoluto e a sua interpretação-aplicação deve ser devidamente ponderada em harmonia com outros direitos fundamentais, como a liberdade de circulação, o direito à saúde, o direito ao trabalho, o direito à educação, o direito de acesso aos tribunais ou o direito à tutela jurisdicional. Não existindo direitos absolutos, nenhum dos direitos pode prevalecer *por si* quando se suscita uma situação de concorrência e de colisão de direitos fundamentais na sua aplicação concreta, pelo que qualquer restrição tem de ser limitada ao mínimo imprescindível para assegurar a satisfação das necessidades sociais impreteríveis dos cidadãos (os destinatários desses serviços), nas empresas ou estabelecimentos cuja atividade se destine à respetiva prossecução. O dever de prestação de serviços mínimos situa-se, nesta perspetiva, no plano dos chamados limites externos do

direito à greve, isto é, das fronteiras que decorrem não da configuração da autotutela coletiva, mas da necessidade de salvaguardar outras garantias constitucionais que com ela podem colidir. Tratando-se de direitos de igual dignidade constitucional, a colisão resolve-se pela compressão recíproca dos direitos em confronto, sem que algum deles resulte aniquilado ou esvaziado no seu núcleo essencial, em ordem a uma concordância prática entre os bens e interesses em presença (Cfr. ANTÓNIO MONTEIRO FERNANDES, *Direito do Trabalho*, 22.ª ed., Almedina, 2024, p. 1005 e ss.).

15. No transporte público de passageiros, o bem diretamente em causa é o direito de deslocação (art. 44.º, n.º 1, da CRP). É também condição de exercício de outros direitos fundamentais, como o direito ao trabalho (art. 58.º), à proteção da saúde (art. 64.º), à educação e ao ensino (arts. 73.º e 74.º) e de acesso ao direito e aos tribunais (art. 20.º). A mera perturbação da mobilidade não equivale a uma privação socialmente intolerável. Contudo, a apreciação também não pode ficar por indicadores formais da greve, como o número de aderentes, a sua proporção no efetivo da empresa ou a duração nominal da paralisação. Como afirmou o Tribunal Constitucional, "a realização integral da ponderação só pode ser feita se se adoptar, para a concretização do conceito, não o critério da 'natureza da actividade' mas o critério do seu resultado" (Ac. TC n.º 572/08). O que releva é o efeito que a greve, tal como foi convocada, produz sobre o serviço e sobre as pessoas que dele dependem.

16. O critério do resultado tem consequências que importa tornar explícitas. A greve de um grupo restrito de trabalhadores pode ter sobre o serviço um efeito equivalente ao de uma greve geral, se as funções desses trabalhadores condicionarem o funcionamento de toda a operação. O alcance da ponderação não se mede, por isso, pelo peso relativo dos aderentes, mas pela extensão da paralisação que a sua abstenção provoca.

Do mesmo modo, a limitação temporal da greve não exclui, por si, a existência de necessidades impreteríveis. Tudo depende do período abrangido. Uma paralisação breve que incida sobre os períodos em que se concentram as deslocações com hora certa pode comprometer bens que, "sendo essenciais para a vida individual ou colectiva", carecem "de imediata utilização ou aproveitamento para que não ocorra irremediável prejuízo" (Parecer da Procuradoria-Geral da República n.º 100/89, D.R., II Série, n.º 276, de 29.11.1990). O Tribunal Constitucional aceitou que uma necessidade que em regra não é impreterível o pode ser num dia e numa hora determinados, como sucedeu com a realização dos exames nas datas marcadas, por contraposição à necessidade geral de aprender (Ac. TC n.º 572/08). A impreteribilidade é, assim, uma qualidade da necessidade no tempo em que tem de ser satisfeita, e não apenas da atividade em abstrato.

As necessidades de deslocação têm hora própria e, não sendo satisfeitas nessa hora, ficam irremediavelmente comprometidas para esse dia. A impreteribilidade não se mede, pois, apenas pela duração da paralisação em horas, mas pela coincidência entre o período da paralisação e o período em que a necessidade se faz sentir: uma paralisação circunscrita ao período de ponta da manhã, em dia útil, atinge a totalidade das deslocações diárias cuja hora é fixada por terceiros, o empregador, a escola, o serviço de saúde ou o tribunal, e produz, nesse período, o mesmo efeito que uma paralisação de dia inteiro.

17. A existência de meios alternativos de transporte é um elemento central da ponderação, mas só exclui a obrigação de serviços mínimos se esses meios assegurarem efetivamente, e em tempo útil, a satisfação das necessidades em causa. Não basta que existam outros operadores em funcionamento. É necessário que tenham capacidade para absorver a procura afetada e que não dependam, eles próprios, do serviço paralisado para fazer

chegar os utentes ao destino. Numa rede de transportes integrada, os diferentes modos funcionam frequentemente em articulação. Nesse caso, a paralisação de um deles pode comprometer a utilidade dos restantes em vez de ser compensada por eles. Como sublinhou a Procuradoria-Geral da República, "a especificação dos serviços impostos pela satisfação imediata das necessidades sociais impreteríveis depende da consideração das exigências concretas de cada situação" (Parecer da Procuradoria-Geral da República n.º 100/89, D.R., II Série, n.º 276, de 29.11.1990). Não está em causa um direito dos cidadãos ao uso de um meio de transporte determinado. Está em causa impedir que, em certos períodos, a deslocação se torne para muitos utentes praticamente impossível.

De referir que a inexistência de greves simultâneas noutros meios de transporte, sendo relevante, não equivale à existência de alternativa eficaz, porque os meios de superfície só constituem alternativa na medida em que tenham capacidade para absorver, no mesmo período e no mesmo corredor, a procura que o modo estruturante deixa de servir.

18. Identificada a necessidade, os serviços mínimos devem ser recortados à sua medida, segundo os princípios da necessidade, da adequação e da proporcionalidade (art. 538.º, n.º 5, do CT). São adequados os que se dirigem precisamente às deslocações que a ponderação revelou serem impreteríveis, concentrando a oferta nos períodos, nos percursos e nos pontos da rede em que essas deslocações ocorrem. Estes pontos são, nomeadamente, os de ligação com outros modos de transporte e os que servem unidades de saúde, estabelecimentos de ensino e tribunais. São necessários os que não vão além do período em que a necessidade se manifesta e deixam sem serviço o restante tempo de greve. São proporcionais os que mobilizam apenas os trabalhadores indispensáveis para o efeito, sem esvaziar a adesão. A avaliação destes requisitos deve fazer-se tanto em relação ao nível de serviço assegurado como em relação aos meios humanos afetados. Uma redução substancial da oferta e uma afetação limitada de trabalhadores são indícios de que a restrição se contém no necessário.

19. A obrigação de serviços mínimos importa sempre "uma indubitável 'compressão' ou 'amputação' do âmbito do direito fundamental" (Ac. TC n.º 572/08). A questão é saber se essa compressão se contém no necessário e preserva o conteúdo essencial do direito à greve (art. 18.º, n.ºs 2 e 3, da CRP). Esse conteúdo essencial fica salvaguardado quando a greve conserva visibilidade e eficácia, isto é, quando o serviço permanece significativamente reduzido e a paralisação continua a fazer-se sentir de forma clara junto da empregadora e da comunidade. O que os serviços mínimos podem e devem evitar é apenas que a greve produza a privação total de bens impreteríveis a quem não dispõe de alternativa em tempo útil. É nesse ponto que se situa a concordância prática entre o direito à greve e os direitos dos utentes, com o menor sacrifício possível de cada um. A ponderação deve ainda considerar a segurança das pessoas, porque uma oferta reduzida não pode gerar riscos de concentração de utentes que a tornem contraproducente.

20. Por isso, impõem-se tarefas de concordância prática entre o direito à greve e bens constitucionais em conflito, nomeadamente nos serviços de saúde, de segurança, de proteção civil, prisionais, de recolha de resíduos urbanos e de abastecimento de água (cfr. J. J. GOMES CANOTILHO / VITAL MOREIRA, *Constituição da República Portuguesa Anotada*, vol. I, 4.ª ed., Coimbra Editora, 2007, pp. 756-757), e, por identidade de razão, no transporte coletivo de passageiros. A concordância prática exige que cada um dos direitos conserve o máximo de eficácia compatível com o outro, e a sua aplicação ao transporte coletivo tem um ponto de equilíbrio conhecido: a greve mantém-se como redução drástica e

perturbadora da oferta, e os utentes conservam uma oferta residual que lhes permita satisfazer, com maior demora e incómodo, as necessidades que não podem ser adiadas. Esse equilíbrio rompe-se quando a greve, pela configuração que lhe foi dada, deixa de ser uma redução para passar a ser uma supressão integral do serviço: nesse caso, a totalidade do sacrifício recai sobre os utentes e sobre os trabalhadores que pretendem trabalhar, e a concordância prática só se restabelece pela fixação de serviços mínimos.

A circunstância de a paralisação integral ser obtida através da adesão de um grupo restrito de trabalhadores, cujas funções condicionam toda a operação, não altera esta conclusão; antes a reforça, porque revela que a relação entre o sacrifício imposto a terceiros e a restrição necessária para o evitar é particularmente desequilibrada: basta uma fração reduzida do efetivo em greve para repor uma oferta mínima, mantendo-se em greve a maior parte dos aderentes e intocadas as categorias não convocadas. O conceito de serviços mínimos não pode ser considerado isoladamente: o que está em causa é a prestação do conjunto mínimo de serviços que se revele, em concreto, indispensável para garantir a satisfação de necessidades impreteríveis ou de interesses sociais especialmente prementes (cfr. RUI MEDEIROS, in JORGE MIRANDA / RUI MEDEIROS, *Constituição Portuguesa Anotada*, Tomo I, Coimbra Editora, pp. 815 e ss.; e Acs. TC n.ºs 289/92 e 572/08). A medida desse conjunto mínimo afere-se pelos critérios do artigo 538.º, n.º 5, do CT: a necessidade, preenchida quando, sem os serviços, a satisfação das necessidades impreteríveis fica comprometida no período em que se manifestam, sem alternativa de capacidade equivalente; a adequação, que exige que o modelo escolhido sirva as necessidades identificadas, o que, no transporte coletivo, aponta para uma oferta reduzida, mas distribuída por toda a rede e concentrada nos pontos de maior procura e de ligação a outros modos e aos serviços de saúde, de ensino e de justiça, dentro do período em que a greve produz efeito; e a proporcionalidade em sentido estrito, que obriga a conjugar o grau de sacrifício infligido aos utentes com o grau de restrição imposto ao direito à greve, medido não pela proporção de requisitados dentro de uma categoria, mas pela parcela de serviço reposta face ao serviço normal, pela proporção de aderentes que permanecem em greve e pela proporção de trabalhadores da empresa envolvidos, de modo que a restrição não exceda o estritamente necessário à reposição da oferta residual e deixe intacta a greve como facto coletivo (Ac. CES 28/2014, parte III; Ac. CES 39/2013; Ac. CES 38-39/2021, ponto 19). É à luz destes critérios, e não da mera qualificação legal do setor nem da contagem das horas de paralisação, que se apreciará a greve em causa.

21. Nos termos do disposto no n.º 1 do art. 537.º do CT, nas empresas ou estabelecimentos que se destinem à satisfação de necessidades sociais impreteríveis, a associação sindical que declare a greve e os trabalhadores aderentes devem assegurar, durante a mesma, a prestação dos serviços mínimos indispensáveis à satisfação daquelas necessidades. O n.º 2 do mesmo artigo contém uma enumeração meramente exemplificativa dos setores em que pode estar em causa a satisfação de necessidades sociais impreteríveis, entre os quais se inclui o setor a que respeita a greve em apreciação (art. 537.º, n.º 2, al. h), do CT). A integração de uma atividade nessa enumeração tem valor meramente indiciário, impondo-se, em concreto, a densificação do conceito operatório indeterminado de necessidades sociais impreteríveis.

22. Cabe, nestes termos, proceder a uma densificação do conceito operatório indeterminado de necessidades sociais impreteríveis.

Como bem ensina ROSÁRIO PALMA RAMALHO,

“As necessidades sociais em questão devem corresponder a um interesse social vital, ou seja, um interesse essencial para a vida e organização da comunidade social.”

E acrescenta,

“Devem entender-se como necessidades sociais impreteríveis apenas as necessidades urgentes, ou seja, aquelas cuja satisfação seja inadiável ou irrepetível sem pôr em risco grave os interesses por elas tutelados.”

(Cfr. MARIA DO ROSÁRIO PALMA RAMALHO, *Tratado do Direito do Trabalho, Parte III, Situações Laborais Coletivas*, 4.ª ed., Almedina, 2023, cit. pp. 577 e ss.).

No mesmo sentido, esclarece ANTÓNIO MONTEIRO FERNANDES:

“Há, em todo o caso, a possibilidade e a necessidade de desenvolver um critério qualificador das «necessidades sociais impreteríveis», a que alude o artº 537º/1, de entre o conjunto das necessidades inerentes aos bens e interesses constitucionalmente protegidos em sede de direitos fundamentais.

São traços desse critério:

- a) a insusceptibilidade de auto-satisfação individual, em termos de razoável onerosidade; é o que confere a essas necessidades o carácter social (embora, no fundo se trate de interesses individuais): elas supõem meios de solução comuns, «socializados», pertencentes ao suporte material da vida comunitária;
- b) a inexistência de meios paralelos sucedâneos ou alternativos viáveis da satisfação das necessidades concretas em causa; não há aqui que tomar em conta a equivalência de custos: basta que, demonstradamente (dada a experiência anterior, por exemplo), existam recursos socialmente disponíveis para cobrir as necessidades básicas, tendo também em conta a antecipação com que a greve tenha sido declarada;
- c) a impreteribilidade ou inadiabilidade, que significa não poderem as necessidades, pela sua natureza, ficar privadas de satisfação pelo tempo que a paralisação durará, ou melhor, pelo período em que se verificarão os efeitos práticos previsíveis da greve nesse capítulo; há aqui, naturalmente, que ter em conta a duração declarada no pré-aviso e o facto de haver necessidades básicas que não são prejudicadas, por exemplo, por uma greve de 24 horas nos serviços destinados a assegurar satisfação delas.” (Cfr. ANTÓNIO MONTEIRO FERNANDES, *Direito do Trabalho*, 22.ª ed., Almedina, 2024, p. 1008 e ss).

Ainda a propósito, pronunciou-se o Supremo Tribunal Administrativo, nos seguintes termos:

“II - As necessidades sociais impreteríveis são as que se relacionam com a satisfação de interesses fundamentais da sociedade e, nessa medida, com uma tranquila e segura convivência social e, porque assim, devem ser integradas nesse conceito todas as necessidades cuja não satisfação importaria não só a violação de direitos fundamentais como poderia causar insegurança e desestabilização social.”

(Ac. STA de 26.06.2008 (ADÉRITO SANTOS) processo n.º 078/06).

23. Nesta senda, e como bem esclarece o parecer da Procuradoria-Geral da República n.º 41/2011, os serviços mínimos indispensáveis serão “todos aqueles que se mostrem necessários e adequados para que a empresa ou o estabelecimento ponha à disposição dos utentes aquilo que, como produto da sua actividade, eles tenham necessidade de utilizar ou aproveitar imediatamente por modo a não deixar de satisfazer, com irremediável prejuízo, uma necessidade primária”.

24. Definidas as necessidades impreteríveis, há ainda que fixar a medida da prestação. O carácter mínimo dos serviços é, por natureza, relativo e só pode ser determinado em concreto, em face da estrutura do serviço e da natureza das necessidades em causa, podendo corresponder a um nível inferior ao da laboração normal, sem que seja admissível uma graduação adicional dos recursos para além do estritamente necessário à cobertura daquelas necessidades. Essa fixação deve traduzir-se numa determinação objetiva e concreta, em termos quantitativos (número ou percentagem de trabalhadores, em função da execução habitual da atividade) e qualitativos (horários ou turnos, locais e categorias profissionais) (Cfr. ANTÓNIO MONTEIRO FERNANDES, *Direito do Trabalho*, 22.ª ed., Almedina, 2024, cit. p. pp. 1010-1011).

25. A designação dos trabalhadores adstritos à prestação dos serviços mínimos cabe aos representantes dos trabalhadores e, se não for feita até 24 horas antes do início da greve, ao empregador, no cumprimento de um dever legal fundado no interesse geral e não no exercício do poder de direção (art. 538.º, n.º 7, do CT).

Vejamos.

26. A jurisprudência arbitral tem partido, de forma constante, do enquadramento do transporte público por metropolitano no setor dos transportes previsto na alínea h) do n.º 2 do artigo 537.º do CT e, por essa via, tem considerado que o serviço prestado pelo Metropolitano de Lisboa se destina à satisfação de necessidades sociais impreteríveis, sendo a greve suscetível de ser limitada através do dever de prestar serviços mínimos (cfr. Ac. CES 3/2006, Ac. CES 21/2007, Ac. CES 44/2007, Ac. CES 51/2010, confirmado pelo acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 4 de maio de 2011 (proc. n.º 4/11.8YRLSB-4), Ac. CES 13/2010, Ac. CES 3/2011, Ac. CES 45/2011, Ac. CES 5/2012, Ac. CES 7/2012, Ac. CES 22/2012, Ac. CES 31/2012, Ac. CES 38/2012, Ac. CES 48/2012, Ac. CES 50/2012, Ac. CES 60/2012, Ac. CES 77/2012, Ac. CES 01/2013, Ac. CES 04/2013, Ac. CES 05/2013, Ac. CES 14/2013, Ac. CES 22/2013, Ac. CES 28/2013, Ac. CES 38/2013, Ac. CES 39/2013, Ac. CES 41/2013, Ac. CES 47/2013, Ac. CES 48/2013, Ac. CES 53/2013, Ac. CES 59/2013, Ac. CES 67/2013, Ac. CES 01/2014, Ac. CES 02/2014, Ac. CES 23/2014, Ac. CES 24/2014, Ac. CES 25/2014, Ac. CES 28/2014, Ac. CES 34/2014, Ac. CES 36/2014, Ac. CES 01/2015, Ac. CES 02/2015, Ac. CES 03/2015, Ac. CES 09/2015, Ac. CES 11/2015, Ac. CES 13/2015, Ac. CES 19/2015, Ac. CES 21/2015, Ac. CES 23/2015, Ac. CES 24/2015, Ac. CES 26/2015, Ac. CES 33/2015, Ac. CES 6/2018, Ac. CES 30/2018, Ac. CES 34-35/2018, Ac. CES 34/2019, Ac. CES 03/2021, Ac. CES 11/2021, Ac. CES 35-36/2021, Ac. CES 38-39/2021, Ac. CES 05/2022, Ac. CES 07/2022, Ac. CES 08/2022, Ac. CES 09/2022, Ac. CES 19/2022, Ac. CES 34/2022, Ac. CES 26/2023, Ac. CES 34/2024, Ac. CES 37/2024, Ac. CES 24/2025, Ac. CES 39/2025, confirmado pelo acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 13 de maio de 2026 (proc. n.º 440/26.5YRLSB-4), Ac. CES 7/2026 e Ac. CES 28/2026).

27. Esta orientação remonta ao primeiro acórdão proferido sobre uma greve no Metropolitano, ainda no quadro do Código do Trabalho de 2003, que afirmou que o Metropolitano de Lisboa “é uma empresa que se destina à satisfação de necessidades sociais impreteríveis, integrada no sector dos transportes (...) relativos a passageiros,

expressamente referenciado no art. 598.º, n.º 2" (Ac. CES 3/2006, ponto 4.2), e foi reiterada no ano seguinte: "as empresas de transportes de passageiros, como é o caso do Metro, prestam serviços que se destinam à satisfação de necessidades sociais impreteríveis, em relação às quais devem, portanto, ser definidos serviços mínimos para as situações concretas de greve que porventura as abranjam" (Ac. CES 44/2007, parte III, ponto 1).

A partir de 2011 generalizou-se a fórmula segundo a qual "a atividade do Metropolitano de Lisboa se destina à satisfação de necessidades sociais impreteríveis, cuja prestação correspondente não é suscetível de ser adiada" (Ac. CES 3/2011, 45/2011, 5/2012, 7/2012, 60/2012, 77/2012, 1/2013, 14/2013, 28/2013, 36/2014, 1/2015, 9/2015, 21/2015 e 23/2015, todos no ponto 4 ou equivalente), e, com outra redação, a de que "a atividade do Metropolitano de Lisboa se destina à satisfação de necessidades impreteríveis, uma vez que se subsume no setor dos transportes (artigo 537.º, n.º 2, alínea h))" (Ac. CES 48/2013, 1/2014, 13/2015, 34-35/2018, 9/2022 e 19/2022, no ponto 8 ou 9).

28. A qualificação tem sido formulada em dois registos. Num primeiro, a inclusão do setor dos transportes no catálogo legal é tratada como um juízo feito a montante pelo legislador, que dispensa indagação ulterior: "o Metropolitano de Lisboa presta uma atividade correspondente a necessidades sociais impreteríveis (a atividade de transporte ferroviário de passageiros), estando, em consequência, as associações sindicais que decretam uma greve que afete tal atividade, bem como os trabalhadores que adiram a essa greve, afetos à obrigação de serviços mínimos em matéria de circulação de comboios" (Ac. CES 2/2015, parte III, ponto 3; no mesmo sentido, Ac. CES 5/2013, parte III, pontos 3 e 5, e Ac. CES 28/2014, parte III, pontos 2 e 3, este último afirmando que a qualificação legal "dispensa (...) qualquer indagação mais profunda sobre o caráter vital e inadiável (i.e., impreterível) da necessidade social em causa"). Na mesma linha, outros tribunais afirmaram que "o setor dos transportes coletivos de passageiros, atenta a liberdade de circulação das pessoas relacionada com múltiplos direitos, seja a saúde, a educação ou o trabalho, justificam, por si, a existência de serviços mínimos, como expressamente se prevê no artigo 537.º, número 2, do CT" (Ac. CES 14/2013, ponto 6; Ac. CES 6/2018, parte II, ponto 3; Ac. CES 8/2022, ponto 10), que "a necessidade de se fixarem serviços mínimos, in casu, resulta da própria lei" (Ac. CES 5/2022, ponto 8) e que "o Metro presta um serviço público de transporte que satisfaz necessidades sociais impreteríveis" (Ac. CES 34/2022, ponto 9). O Ac. CES 39/2013 (ponto 11) qualificou o Metropolitano como empresa com "natureza de serviço essencial, sendo, por isso, uma empresa que assegura a satisfação de necessidades sociais impreteríveis, de acordo com o disposto no art. 57.º, n.º 3, da Constituição e no art. 537.º do Código do Trabalho", e o Ac. CES 38/2012 (ponto 6) acentuou que "a necessidade de deslocação é uma necessidade social impreterível que se torna mais premente quando se reporta a um grande centro urbano como é Lisboa".

29. Num segundo registo, que corresponde à jurisprudência maioritária, a mesma qualificação é acompanhada da advertência de que dela não decorre automaticamente a fixação de serviços mínimos de circulação. Já o Ac. CES 3/2006 (ponto 4.2) observava que "o que antecede não significa, porém, que toda e qualquer greve que implique a paralisação do metropolitano tenha necessariamente de ser acompanhada da definição de serviços mínimos". O Ac. CES 13/2010 (fundamento 4) afirmou que "a circunstância de a lei indicar as actividades de transporte como sendo algumas daquelas em que pode ser necessário fixar serviços mínimos não implica, a nosso ver, que eles tenham de ser fixados no caso concreto, se as populações afectadas dispuserem de outras soluções". O Ac. CES 4/2013 (ponto 4), repetidamente citado em decisões posteriores (Ac. CES 1/2014, 13/2015, 34-35/2018, 9/2022 e 19/2022), concluiu que "não nos parece que só porque uma determinada atividade consta do elenco legal de atividades que se destinam

à satisfação de necessidades sociais impreteríveis, tenha que haver automaticamente fixação de serviços mínimos, para além dos necessários à segurança e manutenção do equipamento e das instalações", e o Ac. CES 22/2013 (ponto 4) sublinhou que "não é pelo simples facto de uma atividade de uma empresa constar do elenco legal exemplificativo de atividades que satisfazem necessidades sociais impreteríveis que importa fixar serviços mínimos em toda e qualquer greve nesse domínio de atividade e nessa empresa". A formulação mais incisiva é a de que "o preenchimento do número 2 desse preceito nem é condição necessária nem é condição suficiente para tal efeito" (Ac. CES 3/2015, parte III, ponto 11; retomada nos Ac. CES 30/2018, 3/2021, 11/2021, 35-36/2021, 38-39/2021, 7/2022 e 26/2023), porque "uma necessidade social só será impreterível quando não puder deixar de ser satisfeita, quando for inadiável, quando se tornar imperioso satisfazê-la, quando for socialmente intolerável que a mesma seja sacrificada" (Ac. CES 2/2014, ponto 9; Ac. CES 3/2015, ponto 10; Ac. CES 53/2013, ponto 8). Nesta linha, vários acórdãos acrescentaram que do direito de deslocação "não decorre forçosamente que os cidadãos tenham o direito de se deslocar, em dia de greve, utilizando as ligações disponibilizadas pelo METRO" (Ac. CES 1/2013, ponto 10; Ac. CES 2/2014, ponto 11; Ac. CES 24/2014, ponto 5; Ac. CES 3/2021, ponto 13; Ac. CES 26/2023, ponto 13; Ac. CES 39/2025, ponto 13).

30. Os dois registos não são, porém, incompatíveis: convergem no ponto de partida, que é o enquadramento do transporte por metropolitano no setor legalmente qualificado e a correlativa admissibilidade de limitação da greve através de serviços mínimos, e divergem apenas quanto ao modo de operar essa limitação, isto é, quanto a saber se a fixação de serviços de circulação é consequência direta da qualificação legal ou depende de uma ponderação casuística. Esta leitura foi expressamente acolhida pelo Ac. CES 38-39/2021 (ponto 19): "em caso de greve no Metro, não é legalmente obrigatório fixar, sempre, serviços mínimos quanto à circulação de composições; mas também não é proibido que tal seja feito, tendo em conta as circunstâncias concretas da greve (a sua duração, a sua reiteração, a existência ou não de greves em simultâneo no âmbito de outros meios de transporte coletivo, etc.)". A conceção da deslocação das pessoas como necessidade social impreterível, enquanto pressuposto do exercício de outros direitos fundamentais, foi sintetizada no Ac. CES 11/2015 (parte III, pontos 15 e 16): "a deslocação das pessoas tem sido considerada de forma consistente pelos Tribunais Arbitrais como uma necessidade social impreterível, tendo em conta o direito fundamental autonomamente previsto e garantido pela CRP no seu artigo 44.º", sendo "as deslocações para os locais de trabalho, para obtenção de cuidados enquanto utentes de serviços de saúde ou, ainda, para apoio a familiares ou pessoas em situação de fragilidade, nomeadamente idosos, (...) situações susceptíveis de ser qualificadas como necessidades sociais impreteríveis".

31. A jurisprudência judicial confirmou este entendimento nas duas ocasiões em que foi chamada a apreciar decisões arbitrais relativas ao Metropolitano. O acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 4 de maio de 2011 (processo n.º 4/11.8YRLSB-4), que confirmou o Ac. CES 51/2010, teve por "evidente, nem tal foi posto em causa, que a aqui recorrente é empresa que se dedica a transportes", acrescentando que "a qualificação de um serviço como essencial não implica que a respectiva paralisação importe automaticamente a obrigação de serviços mínimos, tudo dependendo da natureza dos direitos envolvidos e das características do conflito". O acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 13 de maio de 2026 (processo n.º 440/26.5YRLSB-4), que confirmou o Ac. CES 39/2025, reconheceu que "a deslocação das pessoas seja considerada necessidade social impreterível, tendo em conta o direito fundamental autonomamente previsto e garantido no artigo 44.º, da CRP" e que "a necessidade de assegurar as deslocações diárias da população a locais de trabalho, estabelecimentos de ensino, hospitais e estabelecimentos de saúde constitui, sem

dúvida alguma, uma inegável necessidade social", concluindo, todavia, que ela não impunha, no caso, a fixação de serviços mínimos de circulação.

32. Deste acervo resulta que a qualificação do transporte por metropolitano como atividade destinada à satisfação de necessidades sociais impreteríveis é pacífica, e que a divergência jurisprudencial se situa a jusante, no juízo sobre a indispensabilidade dos serviços mínimos de circulação em cada greve concreta. Nessa ponderação, a jurisprudência tem relevado, de forma recorrente, os seguintes fatores: a duração da greve, distinguindo as greves de algumas horas das greves de dia inteiro (Ac. CES 1/2013, 2/2014, 3/2015, 34/2022 e 34/2024); a reiteração de greves em curto espaço de tempo (Ac. CES 11/2015, ponto 25; Ac. CES 38-39/2021, ponto 19; declaração de voto no Ac. CES 21/2015); a coincidência com greves noutros meios de transporte ou com uma greve geral (Ac. CES 21/2007, 51/2010, 9/2015, 26/2015 e 39/2025), sendo que o Ac. CES 26/2015 (ponto 13) considerou que "se também no meio de transporte alternativo ocorre uma greve, a situação, do ponto de vista das necessidades sociais impreteríveis, muda de figura"; a existência de meios alternativos de transporte numa grande urbe (Ac. CES 47/2013, 59/2013, 67/2013, 23/2014, 34/2014, 24/2015 e 41/2013); a segurança da exploração em regime reduzido (Ac. CES 45/2011, 5/2012, 14/2013, 28/2014, 34/2014 e 24/2015); a adequação e a proporcionalidade da proposta concreta da empregadora (Ac. CES 5/2013, 22/2013 e 48/2012); as características do dia e do período abrangido, como um feriado em período de férias (Ac. CES 38/2012), a noite de passagem de ano (Ac. CES 34/2019, ponto 14: "não é socialmente impreterível que o Metro funcione, numa noite (mesmo na noite de fim-de-ano), entre as 22h e as 01h, ou, na manhã seguinte, entre as 6h30 e as 9h") ou a coincidência com eventos (Ac. CES 19/2022); o contexto pandémico (Ac. CES 3/2021, 11/2021, 35-36/2021 e 7/2022); e o âmbito subjetivo da greve, quando circunscrita a determinadas categorias profissionais (Ac. CES 44/2007, 33/2015, 7/2026 e 28/2026).

33. Cabe, agora, identificar três grupos de jurisprudência arbitral sobre o conteúdo dos serviços mínimos fixados em greves no Metropolitano de Lisboa:

- a) **Sem quaisquer serviços mínimos, nem sequer de segurança e manutenção.** Integram este grupo o Ac. CES 3/2006 (greve parcial de cinco horas em três dias não consecutivos, da generalidade dos trabalhadores, decidida ao abrigo do Código do Trabalho de 2003), o Ac. CES 44/2007 (greve parcial das 5h00 às 9h00 em dois dias não consecutivos, circunscrita aos encarregados de tração, cuja paralisação conduzia à paralisação de toda a operação, igualmente ao abrigo do Código do Trabalho de 2003) e o Ac. CES 33/2015 (greve parcial de três horas à entrada de cada serviço, em três dias consecutivos, circunscrita aos maquinistas, decidida por maioria quanto à circulação e por unanimidade quanto à não fixação de serviços de segurança e manutenção, neste ponto por acordo das partes).
- b) **Com serviços mínimos apenas para a segurança e manutenção do equipamento e das instalações, sem serviços mínimos relativamente à circulação.** É o grupo mais numeroso e o que exprime a orientação maioritária. Dentro dele importa distinguir três situações, porque uma parte significativa das decisões respeita a greves de dia inteiro e mesmo a greves gerais, e não apenas a greves parciais ou ao trabalho suplementar:
 - b.1) **Greves parciais, de algumas horas, num ou mais dias:** Ac. CES 13/2010 (greve de cinco horas em dois dias, março de 2011), Ac. CES 3/2011, Ac. CES 22/2012, Ac. CES 48/2012, Ac. CES 50/2012,

Ac. CES 77/2012, Ac. CES 01/2013, Ac. CES 04/2013, Ac. CES 05/2013, Ac. CES 47/2013, Ac. CES 48/2013, Ac. CES 53/2013, Ac. CES 59/2013, Ac. CES 67/2013, Ac. CES 01/2014, Ac. CES 02/2014, Ac. CES 23/2014, Ac. CES 1/2015, Ac. CES 3/2015 (dois dias não consecutivos), Ac. CES 13/2015, Ac. CES 30/2018, Ac. CES 34-35/2018 (dois dias, processos apensados), Ac. CES 34/2019 (greve noturna na passagem de ano), Ac. CES 03/2021, Ac. CES 11/2021, Ac. CES 35-36/2021 (dois dias, processos apensados), Ac. CES 38-39/2021 (quanto à primeira das duas greves apensadas), Ac. CES 05/2022, Ac. CES 07/2022, Ac. CES 08/2022, Ac. CES 09/2022 (todos em dois dias não consecutivos), Ac. CES 26/2023, Ac. CES 34/2024 (dois dias não consecutivos), Ac. CES 37/2024 (dois dias não consecutivos) e Ac. CES 24/2025 (dois dias não consecutivos).

b.2) **Greves ao trabalho suplementar:** Ac. CES 7/2012 (greve ao trabalho suplementar e feriados, de 21 de fevereiro a 31 de março de 2012, com fixação dos serviços constantes do pré-aviso e do trabalho suplementar necessário para manter dois trabalhadores no posto de comando central) e Ac. CES 31/2012 (greve ao trabalho suplementar durante um mês, em que o tribunal não decretou serviços para além dos constantes do pré-aviso, considerando "no mínimo, discutível, que estejamos em presença de uma greve suscetível de implicar um risco de paralisação do serviço de transportes", parte III, ponto 10).

b.3) **Greves de dia inteiro (24 horas), incluindo greves gerais:** Ac. CES 51/2010 (greve geral de 24 de novembro de 2010, por maioria, confirmado pelo acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 4 de maio de 2011, referido acima), Ac. CES 45/2011, Ac. CES 5/2012, Ac. CES 60/2012, Ac. CES 22/2013, Ac. CES 28/2013 (greve geral de 27 de junho de 2013), Ac. CES 38/2013, Ac. CES 41/2013, Ac. CES 24/2014 (por maioria), Ac. CES 25/2014 (por maioria), Ac. CES 34/2014 (por maioria), Ac. CES 36/2014 (greve geral, por maioria), Ac. CES 19/2015 (por maioria), Ac. CES 21/2015 (por maioria), Ac. CES 23/2015, Ac. CES 24/2015, Ac. CES 38-39/2021 (quanto à segunda greve apensada, de 24 horas), Ac. CES 19/2022, Ac. CES 39/2025 (greve geral de 11 de dezembro de 2025, por unanimidade, confirmado pelo acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 13 de maio de 2026, referido acima), Ac. CES 7/2026 (duas greves de 24 horas em dias não consecutivos, circunscritas a quadros e chefias) e Ac. CES 28/2026 (greve de 24 horas de chefias operacionais). Nas decisões deste subgrupo tomadas por maioria entre 2010 e 2015, o voto de vencido foi sempre do árbitro da parte empregadora, no sentido da fixação de serviços de circulação.

c) **Com serviços mínimos também para a circulação.** Tendencialmente em greves gerais ou de dia inteiro, e excecionalmente em greves parciais: Ac. CES 21/2007 (greve geral de 30 de maio de 2007, por unanimidade: circulação nas linhas Azul e Amarela durante todo o período de exploração, com frequências definidas por faixa horária), Ac. CES 38/2012 (greve de 24 horas em dia feriado, 15 de agosto de 2012, por maioria: linhas Azul e Verde abertas das 8h30 às 19h00, com encerramento das linhas Amarela e Vermelha e de várias estações), Ac. CES 14/2013 (greve parcial de cinco horas, por maioria: linhas Azul e Amarela das 7h00 às 10h00, com sete comboios por linha e vinte estações abertas, acolhendo a proposta da empregadora com parecer favorável do IMT), Ac. CES 39/2013 (greve de 24

horas de 15 de outubro de 2013, por maioria: 25% das composições por hora, das 7h00 às 23h00, em todas as estações; primeira decisão a adotar o modelo percentual sem encerramento de linhas ou estações), Ac. CES 28/2014 (greve de 24 horas, por maioria: 25% das composições, das 7h00 às 23h00, em todas as linhas e estações), Ac. CES 2/2015 (greve parcial de 3h30 na hora de ponta da manhã, por maioria: 25% das composições, das 7h00 às 9h30, em todas as linhas e estações), Ac. CES 9/2015 e Ac. CES 11/2015 (greves de 24 horas de 10 e 17 de abril de 2015, por maioria: 25% das composições, das 7h00 às 21h00, em todas as estações), Ac. CES 26/2015 (greve de 24 horas convocada por um único sindicato, coincidente com greve na Carris, por unanimidade: 25% das composições apenas nos períodos das 7h00 às 9h30 e das 17h30 às 20h30), Ac. CES 6/2018 (greve de 24 horas de 19 de abril de 2018: circulação apenas das 7h00 às 11h00 e das 17h00 às 21h00, com redução de 25% da cadência habitual, nas quatro linhas) e Ac. CES 34/2022 (greve de 24 horas de 25 de outubro de 2022, por maioria: 25% das composições durante o dia de greve, nos termos propostos pela empregadora).

34. Compete, neste passo, identificar dois grupos de jurisprudência arbitral sobre os trabalhadores ou categorias profissionais abrangidos:

- a) **Greves da generalidade dos trabalhadores.** Correspondem à grande maioria dos casos: avisos prévios subscritos, em regra conjuntamente, pelas associações sindicais representativas dos vários grupos profissionais da empresa (tração, manutenção, transportes, administrativos, quadros e técnicos), abrangendo todos os trabalhadores por elas representados.

Dentro desta classe observam-se três variantes. A primeira, muito frequente nas greves parciais a partir de 2012, consiste na fixação de períodos de greve diferenciados: um para a generalidade dos trabalhadores (tipicamente entre as 5h00 ou 6h00 e as 9h30 ou 10h00) e outro para os trabalhadores administrativos, de apoio e técnicos superiores (tipicamente entre as 8h00 ou 9h30 e as 12h00 ou 12h30), por vezes com um terceiro período para os trabalhadores dos serviços noturnos da via (Ac. CES 22/2012, 48/2012, 50/2012, 77/2012, 1/2013, 4/2013, 5/2013, 14/2013, 47/2013, 48/2013, 53/2013, 59/2013, 67/2013, 1/2014, 2/2014, 23/2014, 1/2015, 2/2015, 3/2015, 13/2015, 30/2018, 34-35/2018, 3/2021, 11/2021, 35-36/2021, 38-39/2021, 26/2023 e 34/2024). Nestes casos, a associação sindical representativa dos administrativos declarou reiteradamente que, pela natureza das funções dos seus representados, não se justificava a definição de serviços mínimos quanto a eles (Ac. CES 1/2014, 2/2014, 3/2015, 11/2015, 13/2015, 24/2014, 28/2014, 38/2013, 41/2013 e 47/2013), e o Ac. CES 14/2013 (ponto 4) registou que, quanto à greve dos administrativos, apoio e técnicos superiores, "por acordo entre Sindicatos e Empresa não há que atender à prestação de tais serviços".

A segunda variante é a greve de 24 horas "a todos os horários" do dia, com antecipação do início para os trabalhadores dos serviços noturnos da via (Ac. CES 45/2011, 5/2012, 60/2012, 22/2013, 38/2013, 39/2013, 41/2013, 24/2014, 25/2014, 28/2014, 9/2015, 11/2015, 19/2015, 21/2015, 23/2015, 24/2015, 26/2015, 38-39/2021 e 19/2022). A terceira é a greve inserida numa greve geral ou interprofissional (Ac. CES 21/2007, 51/2010, 28/2013, 36/2014 e 39/2025). Pertencem ainda a esta classe as greves convocadas por um número reduzido de associações sindicais, mas dirigidas à generalidade dos seus

representados, como o Ac. CES 26/2015 (um único sindicato), o Ac. CES 39/2013 (duas organizações, com recusa de alargamento do processo a sindicatos aderentes) e o Ac. CES 34/2019 (três organizações).

- b) **Greves circunscritas a categorias profissionais específicas.** São em número reduzido e não deram lugar à fixação de serviços mínimos de circulação. O Ac. CES 44/2007 apreciou uma greve parcial, das 5h00 às 9h00 em dois dias não consecutivos, apenas dos encarregados de tração (45 trabalhadores num universo de cerca de 1600), cuja paralisação, por terem "como missão a afectação local de maquinistas e de material circulante", conduzia à paralisação de toda a operação; o tribunal não fixou quaisquer serviços mínimos, considerando que os demais trabalhadores se mantinham disponíveis. O Ac. CES 33/2015 apreciou uma greve parcial de três horas à entrada de cada serviço, em três dias consecutivos, apenas dos maquinistas, e não fixou quaisquer serviços mínimos, por maioria quanto à circulação, observando (ponto 13) que, "nesta greve, que apenas abrange os maquinistas", os trabalhadores não grevistas asseguram as demais funções.

O Ac. CES 34/2015 respeitava a greve idêntica dos maquinistas, nos três dias seguintes, e terminou por extinção da instância em razão da desconvocação. Já no quadro mais recente, o Ac. CES 7/2026 apreciou duas greves de 24 horas, em dias não consecutivos, "realizada[s] por alguns trabalhadores do Metro, em geral quadros e trabalhadores com funções de chefia (em número, segundo se apurou, de cerca de seis dezenas)" (ponto 9), e fixou apenas a obrigação de segurança com três trabalhadores no posto de comando central; e o Ac. CES 28/2026 apreciou uma greve de 24 horas de categorias de chefia operacional, com greve simultânea ao trabalho suplementar, e decidiu no mesmo sentido, sublinhando (ponto 19) que "a redução do número de chefias convocadas não se confunde com a redução do serviço assegurado".

Situam-se numa posição intermédia os Ac. CES 5/2022 e 8/2022, em que o aviso prévio abrangia a generalidade dos representados pelos seis sindicatos convocantes, mas a empregadora declarou que a greve só afetava, na prática, as chefias e os operacionais da direção de operação (cerca de 370 e 250 trabalhadores, respetivamente, dos quais 90 maquinistas por período de greve no segundo caso); o tribunal não se pronunciou sobre esta qualificação e decidiu pela não fixação de serviços de circulação.

35. O tribunal não ignora que a jurisprudência arbitral mais recente tem decidido, de forma praticamente uniforme, não fixar serviços mínimos de circulação nas greves do Metropolitano, limitando-se aos serviços de segurança e manutenção dos equipamentos e instalações. Desde 2018, só o Ac. CES 34/2022, numa greve de 24 horas, fixou circulação; todas as outras decisões, em greves parciais ou de dia inteiro, de sindicatos de toda a empresa ou de categorias de chefia (Ac. CES 30/2018, 34-35/2018, 34/2019, 3/2021, 11/2021, 35-36/2021, 38-39/2021, 5/2022, 7/2022, 8/2022, 9/2022, 19/2022, 26/2023, 34/2024, 37/2024, 24/2025, 39/2025, 7/2026 e 28/2026), concluíram pela ausência de indispensabilidade, com fundamento na curta duração ou na limitação a um único dia, na existência de alternativas de superfície, na ausência de greves simultâneas noutros operadores e, mais recentemente, em razões de certeza e segurança jurídica que aconselham a seguir a orientação maioritária quando não sejam aduzidos argumentos novos (Ac. CES 34/2024, ponto 13, alínea iv). O acórdão da Relação de Lisboa de 13 de maio de 2026 confirmou a decisão relativa à greve geral de 11 de dezembro de 2025, e o Ac. CES 28/2026, há duas semanas, aplicou

a mesma solução a uma greve de 24 horas das categorias de chefia operacional, por considerar que as circunstâncias coincidiam com as do Ac. CES 7/2026. Esta orientação merece ser tomada em consideração, não só pelo valor da estabilidade das decisões num sistema em que as mesmas partes se confrontam repetidamente, mas porque assenta num método, o da apreciação casuística, que este tribunal subscreve.

36. Esse método é, porém, o que impede que a orientação se converta numa regra de não fixação. A jurisprudência que a construiu teve o cuidado de o dizer: em greve no Metropolitano “não é legalmente obrigatório fixar, sempre, serviços mínimos quanto à circulação de composições; mas também não é proibido que tal seja feito, tendo em conta as circunstâncias concretas da greve (a sua duração, a sua reiteração, a existência ou não de greves em simultâneo no âmbito de outros meios de transporte coletivo, etc.)” (Ac. CES 38-39/2021, ponto 19). A Relação de Lisboa, ao confirmar a decisão de dezembro de 2025, reconheceu que as deslocações diárias para o trabalho, o ensino e os cuidados de saúde constituem “uma inegável necessidade social” e fundou a confirmação nas circunstâncias daquela greve, não numa impossibilidade de princípio. O próprio Ac. CES 28/2026 (ponto 21) afastou expressamente a segurança como obstáculo à fixação de serviços de circulação que se mostrem necessários e situou o fundamento da não fixação “na ausência de indispensabilidade da circulação para a satisfação das necessidades sociais em presença, ponderadas a duração da greve e as alternativas existentes”. A orientação recente é, assim, o resultado de uma ponderação de circunstâncias, e vale enquanto as circunstâncias forem as mesmas; quando se alteram, o que a jurisprudência exige não é a repetição do resultado, mas a repetição da ponderação. O artigo 27.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 259/2009 não impõe outra coisa: permite decidir de imediato em conformidade com decisões anteriores quando as partes e os pressupostos sejam idênticos, o que pressupõe, justamente, a verificação dessa identidade.

37. Três elementos distinguem a presente greve das que a jurisprudência recente apreciou e exigem um novo balanceamento do conflito de direitos. O primeiro é a reiteração. As categorias de chefia da operação paralisaram o serviço em 9 e 14 de abril de 2026, de novo em 14 e 15 de outubro, e anunciam agora duas novas paralisações em 28 e 30 de outubro, a terceira ação de luta em seis meses e a segunda em quinze dias. A reiteração é um dos fatores que a jurisprudência indicou como suscetíveis de justificar serviços de circulação (Ac. CES 38-39/2021, ponto 19; Ac. CES 11/2015, ponto 25), e tem um efeito próprio sobre a ponderação: o argumento de que a antecedência do aviso prévio “permite a reorganização das deslocações, sem que se exija aos utentes a renúncia a necessidades essenciais” (Ac. CES 28/2026, ponto 17) perde força quando a reorganização é exigida pela terceira vez em curto prazo, porque as alternativas de que os utentes dispõem, a troca de horário, o teletrabalho, o recurso a familiares ou a meios próprios, não são indefinidamente repetíveis, e a privação que numa primeira ocasião é tolerável torna-se, pela acumulação, socialmente intolerável.

O argumento das alternativas e da reorganização das deslocações pressupõe uma perturbação pontual, que os utentes e os demais operadores conseguem absorver por se tratar de um episódio isolado. Esse pressuposto enfraquece quando a perturbação se repete. A repetição aumenta o custo acumulado imposto às mesmas pessoas e reduz a margem para recorrer a soluções excecionais, como faltas justificadas, reagendamento de consultas, diligências e provas, ou meios de transporte mais onerosos. Uma necessidade que pode ser adiada uma vez não pode necessariamente sê-lo sucessivamente.

38. O segundo elemento é a configuração da paralisação: não um período único de 24 horas, mas dois períodos circunscritos à hora de ponta da manhã de dois dias úteis, isto é, precisamente ao intervalo em que se concentram as deslocações com hora imposta por terceiros, obtidos pela adesão de uma fração muito reduzida do efetivo cuja função condiciona toda a operação, de modo que a greve produz, nesse intervalo, uma supressão integral e não uma redução do serviço.

39. O terceiro é a proposta da empregadora. Nos Ac. CES 7/2026 e 28/2026 a empregadora pretendia manter a oferta nas quatro linhas durante todo o período de exploração, e foi essa pretensão que o tribunal rejeitou, por retirar à greve a sua repercussão no transporte e exceder a restrição indispensável (Ac. CES 28/2026, ponto 19; Ac. CES 7/2026, ponto 19). A proposta agora apresentada é de natureza diferente: cerca de um quarto da oferta habitual, apenas entre as 7h00 e as 10h00, em parte das estações, com uma fração dos efetivos das categorias convocadas, deixando em greve a maior parte das chefias escaladas e a totalidade de uma categoria. Corresponde ao modelo que a jurisprudência que fixou circulação considerou adequado e proporcional (Ac. CES 39/2013, 28/2014, 2/2015, 9/2015, 11/2015, 26/2015, 6/2018 e 34/2022) e responde à objeção exata que fundou as duas decisões de 2026.

40. O balanceamento que estes elementos impõem não conduz a uma inversão da orientação recente, mas à sua aplicação a circunstâncias novas. A reiteração das paralisações, a sua concentração no período em que as necessidades são impreteríveis, a supressão integral do serviço que delas resulta e a existência de uma proposta de serviços mínimos contida, que mantém a greve como facto coletivo visível e eficaz, alteram os termos em que a jurisprudência tem concluído pela ausência de indispensabilidade: já não se trata de uma perturbação de mobilidade supável por reorganização pontual, mas de uma privação repetida das deslocações diárias de milhares de utentes num horário sem alternativa de capacidade equivalente.

A concordância prática entre o direito à greve e os direitos de deslocação, ao trabalho, à saúde, à educação e ao acesso aos tribunais exige, nestas condições, que seja reposta a oferta residual indispensável, e apenas essa, nos termos do artigo 538.º, n.º 5, do Código do Trabalho e do artigo 18.º, n.º 2, da Constituição. A segurança da operação em regime reduzido, que a jurisprudência recente deixou de considerar impeditiva (Ac. CES 28/2026, ponto 21), será apreciada a propósito da medida concreta dos serviços e dos meios necessários para os assegurar, e não como razão para recusar, à partida, a fixação. As razões de certeza e segurança jurídica que levaram decisões anteriores a seguir a orientação maioritária não se opõem a esta conclusão, porque a certeza que o sistema de arbitragem obrigatória protege é a de que casos iguais sejam decididos de modo igual, e não a de que um resultado se repita quando os seus pressupostos deixaram de se verificar.

41. Resta apreciar a medida dos serviços e as objeções que lhe foram opostas. A questão prévia suscitada pela empregadora, relativa à desproporcionalidade da greve face ao acordo de 13 de abril de 2026 e às medidas em curso, não cabe na competência deste tribunal, que se limita, nos termos da alínea b) do n.º 4 do art. 538.º do CT, a definir os serviços mínimos e os meios necessários para os assegurar, sem sindicar a oportunidade ou os motivos da greve.

Quanto à medida, a proposta da empregadora contém-se nos limites atrás definidos: repõe cerca de um quarto da oferta habitual, apenas entre as 7h00 e as 10h00, nas quatro linhas e nas estações terminais, de correspondência e de interface, que são as que servem as deslocações identificadas como impreteríveis, e mobiliza, por cada dia e no

turno mais afetado, sete e oito trabalhadores das categorias convocadas, deixando em greve a maior parte das chefias escaladas e a totalidade de uma categoria.

O argumento de que ficariam impedidos de aderir 44% dos trabalhadores dessas categorias escalados para os dias de greve não procede, porque, como se disse, a proporcionalidade não se afere pela proporção de requisitados dentro de uma categoria, mas pela parcela de serviço reposta, pela proporção de aderentes que permanecem em greve e pelo peso dos requisitados no conjunto dos trabalhadores da empresa, e porque a elevada proporção dentro das categorias é consequência da configuração escolhida para a greve, que faz depender de um grupo restrito a paralisação de toda a operação.

Quanto à segurança, as objeções dos sindicatos foram respondidas, ponto por ponto, com elementos que o tribunal não tem razões para pôr em dúvida: a circulação é assegurada por sistemas de sinalização automática certificados, que não dependem da atuação humana no Posto de Comando Central; o Coordenador do Posto de Comando Central, não abrangido pelo aviso prévio e habilitado em todas as funções do posto, está presente em permanência; a dotação fixada no ponto I da decisão, conjugada com a dotação de três trabalhadores do Posto de Comando Central que ambas as partes consideram necessária e adequada à segurança (ponto II), garante em cada dia a presença de um Inspetor de Movimento, de um Encarregado de Movimento e de um Encarregado de Sala de Comando de Energia, o que responde à objeção de um único Encarregado de Movimento para as quatro linhas; a gestão de emergências, de fenómenos de pânico e do acionamento do sinal de alarme é feita a partir do Posto de Comando Central, com os meios descritos no ponto 11; e o risco de acumulação de passageiros nas estações abertas é controlado pelos procedimentos de monitorização da lotação e de encerramento de acessos, já aplicados em situações de afluência extraordinária, cuja execução a decisão impõe expressamente à empregadora, a quem cabe, em qualquer caso, a responsabilidade pela segurança da exploração. O parecer do IMT de 8 de março de 2013 corrobora esta conclusão, embora respeite a um modelo de serviços mínimos diferente do atual, razão pela qual não é tomado como fundamento autónomo.

IV. DECISÃO

Pelo exposto, o Tribunal Arbitral decide, por maioria, definir os serviços mínimos a cumprir na greve em apreço, nos seguintes termos:

- I. Serviços mínimos de circulação de composições, em cada um dos dias 28 e 30 de outubro de 2026:
 - a) É assegurada a circulação de composições nas quatro linhas da rede (Azul, Amarela, Verde e Vermelha), entre as 7h00 e as 10h00, correspondente, por cada período de uma hora de funcionamento, a cerca de 25% das composições habitualmente afetadas ao serviço de transporte de passageiros nesse período, o que se traduz em 4 composições na linha Azul, 4 na linha Amarela, 3 na linha Verde e 2 na linha Vermelha, com um mínimo de uma composição em circulação por linha e por hora;
 - b) A circulação faz-se com paragem e abertura ao público apenas nas seguintes estações: na linha Azul, Reboleira, Pontinha, Colégio Militar, Jardim Zoológico, Praça de Espanha, São Sebastião, Marquês de Pombal, Baixa-Chiado, Terreiro do Paço e Santa Apolónia; na linha Amarela, Odivelas, Campo Grande, Cidade Universitária, Entre Campos, Saldanha e Rato; na linha Verde, Telheiras, Alameda, Rossio, Baixa-

Chiado e Cais do Sodré; na linha Vermelha, Aeroporto, Oriente, Alameda, Saldanha e São Sebastião. As restantes estações mantêm-se encerradas ao público, com vigilância e possibilidade de abertura dos acessos ao exterior em caso de necessidade;

- c) Para a preparação das composições e a inspeção da via, o período de trabalho dos trabalhadores adstritos aos serviços mínimos de circulação inicia-se às 6h30;
 - d) Os serviços referidos nas alíneas anteriores são assegurados, por cada dia de greve, pelos seguintes trabalhadores das categorias abrangidas pelo aviso prévio:
 - (i) no dia 28 de outubro, um Encarregado de Sala de Comando de Energia, um Encarregado de Movimento e um Inspetor de Tração, afetos ao Posto de Comando Central, e quatro Encarregados de Tração, afetos aos postos de tração;
 - (ii) no dia 30 de outubro, os mesmos e, ainda, um Inspetor de Movimento afeto ao Posto de Comando Central;
 - e) A Empregadora assegura, durante o período de prestação dos serviços mínimos de circulação, o funcionamento integral dos sistemas de segurança da rede, a presença do Coordenador do Posto de Comando Central, a monitorização da lotação dos cais e dos átrios e a aplicação dos procedimentos de controlo e encerramento de acessos, bem como a implementação de todas as demais medidas de segurança de pessoas e bens que o regime de exploração reduzida exija.
- II. Serviços necessários à segurança e manutenção do equipamento e das instalações, em cada um dos dias de greve, fora do período referido no ponto I e, dentro dele, na medida em que não estejam cobertos pelos trabalhadores aí designados: três trabalhadores afetos ao Posto de Comando Central (um Inspetor de Movimento, um Encarregado de Movimento e um Encarregado de Sala de Comando de Energia, nos termos que resultam do consenso entre Sindicatos e Empregadora).
- III. Serviços de emergência que, em caso de força maior, reclamem a utilização dos meios disponibilizados pelo Metropolitano de Lisboa, E.P.E.
- IV. Em conformidade com o disposto no artigo 538.º, n.º 7, do Código do Trabalho, deverão os representantes das associações sindicais identificar, de forma clara e inequívoca, mediante indicação do nome e do número de trabalhador, os trabalhadores adstritos ao cumprimento dos serviços mínimos definidos nos pontos I a III, que poderão ser dirigentes sindicais, desde que trabalhem na empresa em cujo âmbito vai decorrer a greve e na área correspondente, cabendo a designação de tais trabalhadores à Empregadora caso as associações sindicais não exerçam tal faculdade até 24 horas antes do início de cada período de greve.
- V. O recurso ao trabalho dos aderentes à greve só é lícito se os serviços mínimos não puderem ser assegurados por trabalhadores não aderentes nas condições normais da sua prestação de trabalho.
- VI. A obrigação de prestação dos serviços mínimos pelos trabalhadores aderentes não exonera os trabalhadores não aderentes, das categorias abrangidas ou de quaisquer outras, do cumprimento das suas funções nas condições normais, cabendo à Empregadora organizar o serviço de modo a que os trabalhadores das categorias

não abrangidas pelo aviso prévio, designadamente maquinistas, operadores comerciais e vigilantes, assegurem as funções que lhes competem no regime de exploração definido no ponto I.

Lisboa, 25 de outubro de 2026

Árbitro/a Presidente

David
Carvalho
Martins

Assinado de forma
digital por David
Carvalho Martins
Dados: 2026.10.25
16:56:50 Z

Árbitro/A de Parte Trabalhadora

Assinado por: **António José Ferreira Simões de
Melo**
Num. de Identificação: 04859635
Data: 2026.10.25 17:09:44+00'00'

Árbitro de Parte Empregadora

Assinado por: **Pedro Luís Pardal Goulão**
Num. de Identificação: 07086190
Data: 2026.10.25 16:48:30+00'00'





MELO | ADVOGADOS

António Simões de Melo - RL

Ana de Melo - RL

Joana de Melo - RL

Mestre em Direito

Voto **vencido** e em sentido frontalmente contrário à deliberação que antecede, recusando a fixação de quaisquer serviços mínimos de circulação de comboios para a greve convocada pelas associações sindicais (FECTRANS, STTM, SINDEM, SITRA, SITESE e STMETRO) para os dias 28 e 30 de outubro de 2026, entre as 05h00 e as 10h00.

Entendo que a imposição de circulação coerciva de composições fere gravemente o artigo 57.º da Constituição da República Portuguesa, colide com os artigos 537.º e 538.º do Código do Trabalho e afasta-se ilegitimamente da jurisprudência consolidada desta jurisdição arbitral e dos Tribunais Superiores, com base nos seguintes fundamentos:

1. Da Inexistência de Violação de Necessidades Sociais Impreteríveis

1. O artigo 57.º, n.º 1, da CRP consagra o direito à greve como um direito fundamental com o regime reforçado dos direitos, liberdades e garantias (artigo 18.º da CRP). A previsão do n.º 3 do mesmo preceito constitucional, densificada no artigo 537.º do Código do Trabalho, configura uma limitação externa excecional, restrita à cobertura de "**necessidades sociais impreteríveis**".
2. Conforme ensina a melhor doutrina (Monteiro Fernandes, Palma Ramalho) e a jurisprudência constante, nem toda a atividade económica de serviço público corporiza necessidades impreteríveis a todo o momento. Uma necessidade só é *impreterível* quando for absolutamente urgente, vital, inadiável e insuscetível de diferimento sem sacrifício irremediável de bens de dignidade primordial (vida, integridade física, saúde urgente ou subsistência básica).
3. A mera deslocação pendular de passageiros durante um período delimitado de cinco horas (das 05h00 às 10h00), num dia útil em que operam em regime de normalidade absoluta todos os restantes modos de transporte público de superfície e ferroviários pesados (Carris, Carris Metropolitana, CP, Fertagus, Transtejo e táxis/TVDE), **não se traduz na privação de uma necessidade social impreterível**.
4. Os cidadãos sofrem atrasos e incómodos — os quais são o reflexo inevitável e constitucionalmente tolerado de qualquer greve —, mas não ficam encurralados nem impedidos de satisfazer as suas necessidades primárias. O Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 13 de maio de 2026 (proc. n.º 440/26.5YRLSB-4) foi lapidar ao reiterar que, sem embargo da relevância pública do transporte subterrâneo, a greve não exige automaticamente a circulação coerciva de comboios se a comunidade dispõe de alternativas viáveis de superfície e a paralisação é de curta duração.

2. Da Erónea Construção sobre a "Reiteração" e "Horário Crítico"

5. A maioria do Tribunal fundamenta a compressão do direito à greve no argumento da "reiteração" das ações de luta e na circunscrição da greve à hora de ponta matinal. Trata-se de uma tese insustentável.



MELO | ADVOGADOS

António Simões de Melo - RL

Ana de Melo - RL

Joana de Melo - RL

Mestre em Direito

6. Em primeiro lugar, a reiteração invocada diz respeito a conflitos coletivos distintos no tempo, em que os trabalhadores exercem de forma legítima e fracionada o direito de autotutela que a Constituição lhes confere com exclusividade (artigo 57.º, n.º 2, da CRP). Subordinar o direito à greve a um número fixo de paralisações por semestre ou transformar o legítimo recurso intercalado à greve num gatilho para a confiscação dos seus efeitos através de serviços mínimos equivale a penalizar os trabalhadores pelo insucesso das negociações com a administração do Metropolitano.
7. Em segundo lugar, circunscrever o aviso prévio ao período matinal (05h00 às 10h00) comprova a moderação e a contenção dos sindicatos, que deliberadamente abdicaram de paralisar as restantes 19 horas de exploração do dia. Utilizar essa moderação temporal contra os trabalhadores, sob o pretexto de que o impacto na ponta é "demasiado eficaz", configura uma subversão lógica: pune-se a greve exatamente onde ela cumpre a sua função constitucional de pressionar a entidade empregadora.

3. Da Violação do Princípio da Proporcionalidade e Esvaziamento do Conteúdo Essencial (Art. 18.º da CRP)

8. A decisão da maioria impõe que cerca de 44% dos trabalhadores escalados para as categorias abrangidas (Inspetores e Encarregados de Tração e Movimento) fiquem obrigados a trabalhar.
9. Dizer, como faz o acórdão, que essa afetação "é residual face ao universo da empresa" é um artifício retórico inaceitável. A greve não foi declarada por toda a empresa; foi declarada para categorias específicas da operação e tração. Retirar a quase metade dos trabalhadores escalados dessas categorias o direito de cruzar os braços — e a 100% dos trabalhadores de determinados postos neurálgicos — representa a destruição do núcleo essencial da sua liberdade sindical e do seu direito à greve, transformando o Tribunal Arbitral num gestor de escalas e fura-greves institucional.

4. Do Grave Risco para a Segurança de Pessoas e Bens

10. A exploração ferroviária subterrânea em meio de alta densidade urbana não é fracionável sem risco iminente para a segurança física de utentes e operacionais.
11. Estabelecer a circulação de apenas 25% das composições com o encerramento de metade das estações da rede (abrindo 23 e fechando as restantes) atrai centenas de milhares de passageiros para plataformas subterrâneas desprovidas de vazão regular. O intervalo alargado entre comboios (de 13 a 24 minutos) criará uma acumulação asfíxiante e perigosa nos cais, multiplicando geometricamente o perigo de quedas na via viva eletrificada a 750 volts.
12. Confiar a coordenação da movimentação ferroviária em quatro linhas em regime de exceção a um único Encarregado de Movimento no Posto de Comando Central constitui uma imprudência operacional clamorosa, que nenhuma certificação teórica



MELO | ADVOGADOS

António Simões de Melo - RL

Ana de Melo - RL

Joana de Melo - RL

Mestre em Direito

afasta, criando vulnerabilidades inaceitáveis perante qualquer incidente de via, avaria ou pânico de passageiros em túnel.

5. Conclusão

Em conformidade com a esmagadora e pacífica jurisprudência deste Conselho Económico e Social (vg. Acórdãos CES 51/2010, 4/2013, 2/2014, 3/2015, 30/2018, 38-39/2021, 5/2022, 26/2023, 34/2024, 39/2025, 7/2026 e 28/2026), e com os Acórdãos do Tribunal da Relação de Lisboa de 04.05.2011 e 13.05.2026:

- **Não se verificam necessidades sociais impreteríveis** postas em causa por uma paragem de cinco horas com transporte alternativo de superfície assegurado;
- Os únicos serviços legalmente exigíveis seriam os serviços de **segurança e manutenção de equipamentos e instalações** (três trabalhadores no PCC, conforme consenso das partes), sem qualquer imposição de circulação comercial de composições.

Termos em que **voto contra** a decisão de fixação de serviços mínimos de circulação.

Lisboa, 25 de outubro de 2026.

O Árbitro,

Assinado por: **António José Ferreira Simões de**

Melo

Num. de Identificação: 04859635

Data: 2026.10.25 16:38:20+00'00'

