CCL Costruzioni ferroviarie 2026–2032: attuazione temporale e disposizioni principali

Il 14 gennaio 2026 le delegazioni negoziali della SSIC e della VSG nonché dei sindacati Unia e Syna hanno raggiunto un'intesa su un nuovo Contratto collettivo di lavoro per le costruzioni ferroviarie per una durata contrattuale di sei anni (CCL costruzioni ferroviarie 2026–2032).

La Convenzione sul CCL costruzioni ferroviarie 2026–2032, unitamente alle disposizioni relative ai salari 2026, disciplina il passaggio dal CCL costruzioni ferroviarie 2019 al nuovo CCL costruzioni ferroviarie 2026–2032 e introduce numerose modifiche sostanziali, tra cui gli adeguamenti salariali nel settore delle costruzioni ferroviarie per la nuova durata contrattuale.

L'accordo è stato sottoscritto dalle parti sociali ed entra in vigore per i membri dell'associazione a partire dal 1° aprile 2026. Nel frattempo, è stata presentata la domanda di dichiarazione di obbligatorietà generale (DOG). La Commissione paritetica svizzera per le costruzioni ferroviarie (CPS costruzioni ferroviarie) fornirà ulteriori informazioni in merito alla DOG.

Lo scopo del presente documento è illustrare le principali modifiche introdotte dal nuovo CCL costruzioni ferroviarie 2026–2032. Si tratta principalmente di modifiche che hanno un impatto diretto sull'attività di applicazione e vigilanza svolta dalla CPS costruzioni ferroviarie.

Le novità introdotte dal CCL costruzioni ferroviarie 2026 non entreranno tuttavia tutte in vigore contemporaneamente, bensì saranno introdotte progressivamente.

Nell'interpretazione occorre tenere conto del fatto che sia il CCL costruzioni ferroviarie 2019 sia il CCL costruzioni ferroviarie 2026, nonostante l'attuale assenza della dichiarazione di obbligatorietà generale, rappresentano lo standard riconosciuto del settore delle costruzioni ferroviarie. Essi esprimono la prassi regolamentare comunemente adottata nel settore e possono essere utilizzati come criterio interpretativo e punto di riferimento per le condizioni di lavoro vigenti nel ramo.

---

1. Calendario di lavoro e pianificazione costante dell'orario di lavoro (art. 12 cpv. 5 e cpv. 5bis CCL costruzioni ferroviarie 2026)

La base per il calendario dell'orario di lavoro rimane l'anno civile.

1.1. Introduzione di una settimana regolare di quattro o quattro giorni e mezzo

Ora è possibile, in caso di settimana regolare di 4 o 4,5 giorni, ridurre l'orario di lavoro settimanale pianificato a 32 ore (art. 12 cpv. 5 lett. b CCL costruzioni ferroviarie 2026). Si tratta di un modello flessibile di orario di lavoro, nel quale settimane con un orario ridotto di 4 o 4,5 giorni si alternano, a condizione che alla fine dell'anno sia rispettato il totale complessivo di

2112 ore. È tuttavia importante che questo modello sia introdotto nel corso dell'anno con una certa regolarità e continuità e non costituisca un evento sporadico. Questa disposizione mira ad aumentare l'attrattiva del settore delle costruzioni ferroviarie. Essa tiene conto delle mutate aspettative del mercato del lavoro e intende favorire il reclutamento e la fidelizzazione di personale qualificato. Al tempo stesso consente un'organizzazione flessibile dell'orario di lavoro, tenendo conto delle esigenze aziendali.

1.2. Pianificazione costante dell'orario di lavoro

Per la prima volta dal 1° gennaio 2027, l'azienda può inoltre decidere di passare, in luogo di un calendario dell'orario di lavoro, a un orario di lavoro equilibrato (art. 12 cpv. 5bis CCL costruzioni ferroviarie 2026). Ciò significa che, anziché un orario di lavoro settimanale variabile tra 37,5 e 45 ore, si può pianificare ogni giorno lo stesso numero di ore di lavoro (ad es. 8,1 h/giorno senza giorni a zero ore = 40,5 ore settimanali / 5 giorni lavorativi). Se vengono registrati fino a un massimo di 5 giorni a zero ore, l'orario di lavoro fittizio di tali giorni a zero ore deve essere ripartito sugli altri giorni lavorativi e le ore di lavoro giornaliere devono essere calcolate proporzionalmente. Eventuali scostamenti rispetto alla pianificazione costante dell'orario di lavoro sono registrati come ore supplementari o ore negative.

Questo modello è opzionale e l'azienda è libera di continuare a utilizzare, come finora, un calendario classico dell'orario di lavoro oppure di passare alla cosiddetta pianificazione costante dell'orario di lavoro. L'unico presupposto per la pianificazione costante dell'orario di lavoro è il versamento di un salario mensile equilibrato.

Il passaggio tra i due modelli può avvenire all'inizio di ciascun anno civile e deve essere comunicato alla CPS costruzioni ferroviarie entro metà gennaio (art. 12 cpv. 5 lett. a CCL costruzioni ferroviarie 2026). Se, su base annuale ricorrente, non viene presentato né un calendario classico dell'orario di lavoro né una pianificazione costante dell'orario di lavoro, si applica il calendario dell'orario di lavoro predisposto dalla CPS costruzioni ferroviarie (art. 12 cpv. 5 lett. a CCL costruzioni ferroviarie 2026).

2. Ore supplementari, ore negative e lavoro straordinario (art. 12 cpv. 7 CCL costruzioni ferroviarie 2026)

Il supplemento del 25% a partire dalla 48a ora previsto dal CCL costruzioni ferroviarie 2019 viene soppresso. Il supplemento del 25% è ora riconosciuto solo a partire dalla 50a ora. Poiché, secondo il nuovo CCL costruzioni ferroviarie, il tempo di viaggio deve essere considerato e computato sin dal primo minuto (art. 12 cpv. 7 lett. b CCL costruzioni ferroviarie 2026), tutti i tempi di lavoro e di viaggio che complessivamente superano 50 ore settimanali sono considerati lavoro straordinario e devono essere indennizzati nel mese successivo al salario di base con un supplemento del 25%.

Le restanti ore supplementari fino alla 50a ora settimanale possono essere riportate a nuovo conto. Il saldo massimo delle ore supplementari è aumentato a 120 ore all'anno (secondo il CCL costruzioni ferroviarie 2019: 100 ore). Le ore supplementari che superano tale saldo devono essere retribuite alla fine del mese successivo al salario di base. Se nell'anno civile vengono pagate in questo modo più di 100 ore supplementari, tutte le ulteriori ore supplementari devono essere indennizzate nel mese successivo al salario di base con il supplemento del 25%.

È inoltre previsto che, anche nel corso dell'anno, su richiesta del lavoratore e con il consenso dell'azienda, possano essere pagate fino a 100 ore supplementari senza supplemento.

Il 31 dicembre di ogni anno (per la prima volta il 31 dicembre 2026), il datore di lavoro e il lavoratore possono decidere ciascuno per metà se il saldo delle ore supplementari debba essere pagato con supplemento, trasferito all'anno successivo oppure accreditato su un conto vacanze di lunga durata concordato (art. 12 cpv. 7 lett. d CCL costruzioni ferroviarie 2026).

Viene soppresso il termine di riferimento di fine aprile previsto dal CCL costruzioni ferroviarie 2019, secondo cui il saldo complessivo delle ore supplementari doveva essere pagato con un supplemento del 25%.

Ai sensi dell'art. 12 cpv. 7bis CCL costruzioni ferroviarie 2026 è possibile derogare alla regolamentazione del cpv. 7 lett. b relativa all'entità delle ore supplementari riportabili a nuovo conto, purché questo avvenga di comune accordo tra lavoratore e datore di lavoro e il rapporto di lavoro sia di durata indeterminata e non sia disdetto. Possono inoltre essere trasferite a nuovo conto anche le ore di lavoro prestate oltre le 50 ore settimanali, fermo restando che il supplemento per le ore supplementari di cui al cpv. 7 lett. b deve in ogni caso essere pagato. Se un'impresa ha concluso con i propri lavoratori un accordo individuale ai sensi dell'art. 12 cpv. 7bis CCL costruzioni ferroviarie, la decisione sul trattamento delle ore supplementari alla fine dell'anno è rinviata al più tardi fino alla fine di giugno dell'anno successivo.

Resta ancora da chiarire come procedere nel caso in cui il lavoratore non prenda, o non possa prendere, una decisione entro questi due termini. La CPS costruzioni ferroviarie adotterà in questo ambito le disposizioni elaborate dalla Commissione paritetica svizzera d'applicazione edilizia e genio civile (CPSA).

Anche le ore negative possono essere riportate a nuovo conto alla fine del mese, purché il saldo complessivo non superi 20 ore negative in caso di applicazione di un calendario dell'orario di lavoro oppure 50 ore negative in caso di applicazione di una pianificazione costante dell'orario di lavoro (art. 12 cpv. 7 lett. e CCL costruzioni ferroviarie 2026).

Infine, alla cessazione del rapporto di lavoro, eventuali ore supplementari sono retribuite al salario di base con supplemento (art. 12 cpv. 7 lett. d CCL costruzioni ferroviarie 2026).

3. Conto vacanze di lunga durata (art. 12bis CCL costruzioni ferroviarie 2026)

Il conto vacanze di lunga durata è un conto individuale del tempo sul quale possono essere accreditate ore supplementari alla fine dell'anno oppure nel corso dell'anno. L'istituzione di tale conto presuppone il soddisfacimento di determinate condizioni e richiede un accordo scritto tra datore di lavoro e lavoratore.

L'attuazione concreta di questa nuova disposizione è attualmente in fase di chiarimento tra le parti contraenti. La CPS costruzioni ferroviarie adotterà in questo ambito le disposizioni elaborate dalla Commissione paritetica svizzera d'applicazione edilizia e genio civile (CPSA).

4. Assenze brevi (art. 15 CCL costruzioni ferroviarie 2026)

Le assenze brevi in caso di decesso dei nonni sono ora disciplinate espressamente (art. 15 cpv. 1 lett. d CCL costruzioni ferroviarie 2026) e fissate in tre giorni; l'assenza breve in caso di proprio matrimonio è aumentata a due giorni (art. 15 cpv. 1 lett. b CCL costruzioni ferroviarie 2026).

5. Servizio militare, di protezione civile e civile obbligatorio svizzero (art. 16 CCL costruzioni ferroviarie 2026)

Il diritto all'indennità durante il servizio militare, di protezione civile o civile obbligatorio svizzero in tempo di pace non distingue più tra persone celibi/nubili, coniugate e celibi/nubili con obblighi di mantenimento. L'indennità ammonta ora tra l'80% e il 100% della perdita di salario (art. 16 cpv. 1 CCL costruzioni ferroviarie 2026). Questi adeguamenti sono stati effettuati conformemente alle prescrizioni della Confederazione.

6. Salari minimi (art. 17 CCL costruzioni ferroviarie 2026)

I salari minimi sono aumentati ogni anno al 01.01. almeno in misura corrispondente all'evoluzione dell'indice nazionale dei prezzi al consumo (IPC) al 30 settembre.
Se il rincaro annuo è superiore al 2%, le parti sociali conducono negoziati sull'adeguamento dei salari minimi in relazione alla quota di rincaro eccedente il 2%. Se il rincaro è negativo, i salari minimi rimangono invariati e, in occasione degli adeguamenti successivi negli anni seguenti, si tiene conto del rincaro considerando il rincaro negativo intervenuto nel frattempo.

Salari minimi a partire dal 1° aprile 2026

Classe salariale				
V	Q	A	B	C
6’605 / 37.50	6’062 / 34.45	5’852 / 33.25	5’467 / 31.05	4’952 / 28.15

7. Evoluzione dei salari effettivi (art. 3 della convenzione addizionale al CCL costruzioni ferroviarie 2026)

I salari effettivi sono verificati ogni anno al 30 settembre sulla base dell’indice nazionale dei prezzi al consumo (IPC) e gli eventuali aumenti dei salari effettivi sono comunicati dalle parti sociali.

2026: per l’anno 2026 non è previsto alcun adeguamento dei salari effettivi.

2027 e 2028: al 1° gennaio 2027 e al 1° gennaio 2028 i salari effettivi di tutti i lavoratori assoggettati al CCL costruzioni ferroviarie devono essere aumentati di un importo fisso in franchi corrispondente a una compensazione del rincaro dell’80% sulla base dell’IPC al 30 settembre, calcolata sul salario minimo allora vigente della classe salariale C.

Esempio: ipotesi di rincaro dello 0,8%: deduzione del 20% = 0,64% sul salario minimo C, il che dà un valore di **CHF 31.70**. I CHF 31.70 spettano a tutti i lavoratori assoggettati al CCL costruzioni ferroviarie, indipendentemente dalla classe salariale / dal salario individuale.

Anche gli aumenti salariali per gli anni 2029–2031 sono già stabiliti e saranno illustrati in un secondo momento.

8. Classificazione dei guardiani di sicurezza e dei capi della sicurezza (art. 17 cpv. 2, art. 19 cpv. 7 e art. 31 cpv. 6 CCL costruzioni ferroviarie 2026)

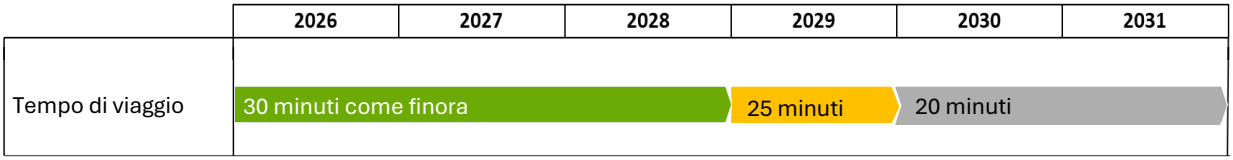
I guardiani di sicurezza sono considerati operai specializzati nella costruzione di binari e devono essere assegnati alla classe salariale A ai sensi dell’art. 17 cpv. 2 CCL costruzioni ferroviarie 2026.

Fino al 1° gennaio 2028 vale quanto segue: se un lavoratore è impiegato come capo della sicurezza (a condizione che disponga del relativo certificato), per la durata dell’impiego ha diritto almeno al salario della classe salariale A ai sensi dell’art. 19 cpv. 7 CCL costruzioni ferroviarie 2026.

Dal 1° gennaio 2028 il capo della sicurezza è automaticamente assegnato alla classe salariale A e retribuito di conseguenza ai sensi dell'art. 17 cpv. 2 CCL costruzioni ferroviarie 2026.

9. Tempo di viaggio (art. 19 cpv. 5, art. 31 cpv. 1 e 5 CCL costruzioni ferroviarie 2026)

Il tempo di viaggio deve essere rilevato sin dal primo minuto. Il tempo di viaggio deve essere indennizzato al salario di base a partire dal 31° minuto (fino al 2028), poi nel 2029 a partire dal 26° minuto e dal 2030 a partire dal 21° minuto (art. 31 cpv. 1 e 5 CCL costruzioni ferroviarie 2026). I primi 30 minuti (fino al 2028), i primi 25 minuti (2029) e i primi 20 minuti (dal 2030) sono considerati tempo di viaggio generalizzato e, in quanto tali, non sono indennizzati al salario di base.



Secondo questa logica, fino al 2028, nell'ambito di un modello di orario di lavoro con calendario annuale, il tempo di viaggio è pagato al salario di base dal 31° al 60° minuto e, in caso di pianificazione costante dell'orario di lavoro, fino al 90° minuto. L'ulteriore tempo di viaggio giornaliero (oltre 60 / 90 minuti) viene registrato dal 1° gennaio 2027 sul conto delle ore supplementari e delle ore negative e non pagato nel mese successivo (art. 31 cpv. 1 CCL costruzioni ferroviarie 2026). Per gli anni dal 2026 al 2028 vale quanto segue (art. 19 cpv. 5 in combinato disposto con art. 31 cpv. 5 CCL costruzioni ferroviarie 2026): il tempo di viaggio fino a 30 minuti (andata e ritorno all'orario giornaliero previsto ed effettivo, calcolato con Google Maps o con un pianificatore di percorso equivalente) dal punto di raccolta al cantiere non è indennizzato.

Indipendentemente dal modello di orario di lavoro scelto, il tempo di viaggio deve sempre essere rapportato separatamente. Ciò significa che il lavoratore rapporta l'orario di lavoro e il tempo di viaggio conformemente alle circostanze effettive. Questo è necessario anche per determinare da quando l'orario di lavoro e il tempo di viaggio comportano il pagamento del lavoro straordinario con supplemento (a partire da 50 ore). Per l'attribuzione del tempo di viaggio (ossia ai fini del calcolo del tempo di viaggio generalizzato o della relativa retribuzione sulla base della paga base), occorre fare riferimento a una valutazione giornaliera.

Il tempo di viaggio e il tempo di lavoro dal lunedì al venerdì devono essere considerati separatamente dal tempo di viaggio e dal tempo di lavoro effettuati il sabato e la domenica, poiché il sabato e/o la domenica si applicano specifiche maggiorazioni e, ai sensi dell'art. 12 cpv. 7 lett. c CCL Costruzione di binari 2026, vige un divieto di cumulo tra le maggiorazioni per lavoro straordinario ai sensi dell'art. 12 cpv. 7 lett. b CCL Costruzione di binari 2026 e le maggiorazioni per il lavoro del sabato/della domenica (si applica la maggiorazione più elevata).

Per il calcolo dei supplementi sulle ore supplementari e sul tempo di viaggio deve essere obbligatoriamente osservato il seguente ordine:

1. **Tempo di lavoro** prestato secondo il calendario dell'orario di lavoro da lunedì a venerdì.
2. **Ore supplementari prestate (o, eventualmente, in difetto) dal lunedì al venerdì.**
3. **Tempo di viaggio generalizzato** al lunedì al venerdì (massimo 30 minuti al giorno, ossia massimo 2,5 ore dal lunedì al venerdì).
4. **Tempo di viaggio pagato in aggiunta al salario di base dal lunedì al venerdì** (nel 2026, l'intero tempo di viaggio eccedente i 30 minuti al giorno viene retribuito con il salario base).
5. **Tempo di lavoro prestato** il sabato e/o la domenica.
6. **Tempo di viaggio generalizzato** il sabato e/o la domenica (fino a un massimo di 30 minuti al giorno fino al 2028. Per gli anni successivi si rinvia alle considerazioni sopra esposte).
7. **Tempo di viaggio retribuito in aggiunta al salario base** il sabato e/o la domenica (a partire dal 31° minuto al giorno).
8. **A partire da 50 ore settimanali**, il tempo di lavoro e il tempo di viaggio sono in ogni caso retribuiti con il salario base (ad eccezione del tempo di viaggio generalizzato) e una maggiorazione del 25% e non vengono accreditati sul conto delle ore in eccesso e delle ore in difetto.
9. La maggiorazione del 25% al raggiungimento di un totale di 50 ore settimanali è soggetta a un divieto di cumulo con la maggiorazione per il lavoro del sabato e della domenica (ossia si applica esclusivamente la maggiorazione più elevata, art. 12 cpv. 7 lett. c CCL Costruzione di binari 2026).
10. **A partire dal 2027:** *Tempo di viaggio da accreditare sul conto delle ore in eccesso e delle ore in difetto* (tempo di viaggio superiore a 60 minuti al giorno, ossia 5 ore alla settimana, conformemente ai punti 3 e 4 precedenti).

Per quanto riguarda i supplementi:

- Per il tempo di lavoro prestato la domenica deve essere corrisposto un supplemento del 50% (art. 18 cpv. 2 in combinato disposto con l'art. 12 cpv. 7 lett. c CCL Costruzione di binari 2026).
- Per il lavoro del sabato e/o della domenica fino al raggiungimento di un totale settimanale cumulato di 50 ore (secondo la sequenza sopra indicata), deve essere

corrisposto il relativo supplemento per il sabato e/o per la domenica. Le ore effettivamente lavorate possono essere accreditate sul conto delle ore in eccesso e delle ore in difetto.

- Si applica il divieto di cumulo previsto dall'art. 12 cpv. 7 lett. c CCL Costruzione di binari 2026.

Nel presente documento non sono stati considerati i supplementi derivanti dalle disposizioni della legislazione sul lavoro.

Nella presentazione sul calcolo dell'orario di lavoro, delle ore supplementari e del tempo di viaggio si trovano esempi di calcolo concreti.

10. Rimborso delle spese (art. 19 cpv. 2bis CCL costruzioni ferroviarie 2026)

Nel CCL costruzioni ferroviarie 2026 viene introdotta una nuova indennità di cantiere di CHF 9, alla quale i lavoratori hanno diritto. Essa viene introdotta gradualmente: nel 2026 ammonta a CHF 4 per giorno lavorativo (con almeno 5,5 ore di lavoro), dal 2027 a CHF 6.50 per giorno lavorativo, dal 2028 a CHF 9 per giorno lavorativo.

L'indennità di cantiere è destinata a sostituire le spese per caffè, cornetti e spuntini durante le pause.

L'indennità di cantiere è concepita come rimborso spese e non è soggetta all'obbligo contributivo delle assicurazioni sociali. La cassa di compensazione AVS Consimo e l'Ufficio federale delle assicurazioni sociali (UFAS) hanno confermato questa interpretazione. Si può presumere che altre casse di compensazione giungano alla stessa conclusione. Le parti contraenti ritengono che le autorità fiscali accetteranno l'indennità di cantiere come rimborso spese. Questa valutazione è tuttavia effettuata dalle rispettive autorità fiscali cantonali e le leggi fiscali cantonali sono anche diverse.

Resta ancora da chiarire se l'indennità di cantiere valga per tutti i lavoratori assoggettati al CCL costruzioni ferroviarie oppure soltanto per quelli in trasferta.

11. Assicurazione d'indennità giornaliera in caso di malattia (art. 21 CCL costruzioni ferroviarie 2026)

I requisiti per la conclusione di un'assicurazione d'indennità giornaliera in caso di malattia sono adeguati alle condizioni usuali del mercato. L'indennità giornaliera in caso di malattia è limitata all'80% del salario. Inoltre, l'azienda può concludere un'assicurazione collettiva d'indennità giornaliera in caso di malattia con un differimento delle prestazioni di al massimo 60 giorni.

Durante il periodo di differimento, il datore di lavoro deve corrispondere il 90% del salario non percepito a causa di malattia (art. 21 cpv. 5 lett. b CCL costruzioni ferroviarie 2026).

12. Sistema d'informazione Alleanza Costruzione (art. 1bis allegato 6 CCL costruzioni ferroviarie 2026)

L'importanza della Carta SIAC quale strumento per agevolare e rendere più efficiente l'attività di controllo sul posto è espressamente riconosciuta. In questo contesto, le parti contraenti invitano le aziende assoggettate al CCL costruzioni ferroviarie a dotare i propri collaboratori di una Carta SIAC (art. 1bis cpv. 2 allegato 6 CCL costruzioni ferroviarie 2026).