

Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Dopo tre anni si ferma la crescita del fatturato delle imprese della componentistica, in calo del 6 % a livello italiano e del -5,6 % in Piemonte, dove però si riscontra una riduzione più marcata degli addetti (-2,4 %). Risultati migliori solo per motorsport e aftermarket. Pessimistiche le previsioni per l'anno in corso in termini di fatturato, ordinativi, occupazione e investimenti.

Torino, 15 ottobre 2025*** Presentati oggi presso l'Auditorium del MAUTO a Torino i dati relativi alla nuova edizione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità, indagine realizzata ogni anno dalla Camera di commercio di Torino e da ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica). Uno studio sempre molto atteso che mette in luce prospettive e difficoltà di un settore strategico per il Piemonte e per l'Italia, in fase di profonda trasformazione a livello internazionale.

Come commentato da **Massimiliano Cipolletta**, Presidente della Camera di commercio di Torino. *“Il settore automotive vive in un contesto di grande incertezza a causa di diversi fattori concomitanti: crisi internazionali, transizione energetica, mutamento degli equilibri mondiali con la rapida avanzata dell'area asiatica, modifica delle politiche commerciali con l'introduzione di dazi. In un quadro così complesso, le nostre aziende, dopo anni di relativa crescita, subiscono nel 2024 e prevedono per il futuro contrazioni dei ricavi ed effetti sull'occupazione, più accentuati proprio in Piemonte. Tutte le strategie indagate, dagli investimenti in R&S alla realizzazione di partnership per l'innovazione, dallo sviluppo di nuovi powertrain all'inserimento dell'Intelligenza Artificiale, vivono una fase di attesa in un mercato della mobilità dal futuro non del tutto delineato”.*

*“Dobbiamo riprenderci la leadership europea nell'ambito della transizione energetica e, per farlo, quest'ultima deve cambiare percorso – afferma **Marco Stella**, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica). - La formula attuale, che segue un approccio mono-tecnologico centrato sull'elettrico sta danneggiando i componentisti europei, i cui prodotti coprono all'incirca il 60% del contenuto tecnologico dei veicoli ICE prodotti in UE, ma solo il 40% circa quando si tratta di veicoli elettrici, con il rischio, secondo CLEPA, di perdere fino al 23% del valore aggiunto al 2030. Auspichiamo, quindi, che la revisione in corso del regolamento UE sui target di riduzione delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli leggeri vada nella direzione di un approccio tecnologicamente neutrale, che valorizzi il contributo dei carbon neutral fuels - soluzioni tecnologiche innovative già disponibili in grado di salvaguardare competenze industriali e posti di lavoro – al raggiungimento degli obiettivi. Riteniamo, inoltre, che debba essere accompagnata da adeguate e proporzionate misure di protezione della manifattura europea, anche a salvaguardia del valore aggiunto generato dalla produzione continentale di auto, sistemi e componenti”.*

Il contesto internazionale 2023-2024

Nel 2024 l'economia globale ha continuato a crescere, ma con ritmi inferiori rispetto all'anno precedente, in un quadro caratterizzato da un rallentamento del commercio mondiale e da forti incertezze geopolitiche. Le tensioni in Medio Oriente e nel Mar Rosso, l'andamento altalenante dei prezzi energetici e le elezioni in importanti economie occidentali hanno inciso sulla fiducia di imprese e consumatori.

Nel 2024 il **la domanda mondiale di autoveicoli** ha raggiunto **96,2 milioni di unità**, con una crescita del **+2,8%** rispetto al 2023 e del +3,6% rispetto al 2019, confermando, quindi, la tendenza ad un ritorno alla normalità dopo la pandemia, la crisi dei semiconduttori e i rincari energetici. Un cambiamento strutturale si rileva, tuttavia, nella distribuzione geografica, visto che il **baricentro** dell'industria automobilistica mondiale **si sposta sempre più verso l'Asia**, con la Cina (+4,5%; rappresenta quasi un terzo del mercato globale) e l'India (+3%) in primo piano, mentre Europa (+1,5% in EU27+UK), Giappone (-7,5%) e Nord America (+3,1%) perdono progressivamente peso relativo. Mentre in Cina e in India i volumi delle vendite superano i livelli del 2019 (+21,8% e +41,7% rispettivamente), in Europa, Giappone e Nord America restano ancora inferiori (-16,5%, -14,9% e -5% rispettivamente). Nel complesso, l'area Asia-Pacifico rappresenta oltre la metà della domanda mondiale di autoveicoli e i Paesi BRICS, partendo da circa 35 milioni di veicoli nel 2019, raggiungono quasi 42 milioni nel 2024. Nel 2025 la domanda mondiale di autoveicoli dovrebbe rimanere piuttosto stabile (**97 mln, +0,8%** vs. 2024).

La domanda di autoveicoli **in Italia** chiude il 2024 a **1,79 milioni di unità**, in lieve calo rispetto al 2023 (**-0,3%**). Se confrontato con il 2019, il calo è invece pari al 15,9%. Per il 2025 si stima che il mercato italiano si posizioni poco sotto i volumi dell'anno precedente (previsioni ANFIA: **1,75 milioni di unità, -2,6%** vs. 2024).

La **produzione mondiale di autoveicoli** si attesta nel 2024 a **93,5 milioni di unità**, con una lieve flessione (**-0,8%**) rispetto al 2023, ma sostanzialmente stabile rispetto ai livelli pre-pandemia (+1,4% sul 2019). È la Cina a dominare, con 31,3 milioni di veicoli prodotti, pari a un terzo della produzione globale (33,5%), in crescita del 3,7% sull'anno e del 21,5% rispetto al 2019, mentre il Nord America si mantiene stabile (-0,3%) e Giappone ed Europa arretrano (-8,5% e -6,3% rispettivamente). A livello mondiale, nel 2025 la produzione è attesa in crescita a **95,4 milioni di unità (+2%** sul 2024), trainata soprattutto dall'Asia, che consolida il proprio ruolo di principale polo manifatturiero del settore.

Secondo le stime ANFIA, in **Italia** la produzione domestica di autoveicoli, pari a **591.000 unità**, ha chiuso il 2024 con una flessione a doppia cifra (**-32,3%**), mentre per il 2025 i volumi caleranno ulteriormente (circa 500 mila unità, **-15,5%**).

L'Osservatorio – Edizione 2025

L'Osservatorio sulla componentistica automotive e sui servizi per la mobilità analizza un nucleo consolidato di aziende costituito da produttori di parti e componenti, integratori di sistemi, fornitori di moduli e imprese di Engineering & Design, a cui nel tempo si sono aggiunti gli specialisti dell'aftermarket e del motorsport, insieme alle realtà più recenti legate all'infomobilità, alla mobilità elettrica e ai servizi innovativi per la mobilità. L'universo conta oggi **2.134 imprese con sede legale in Italia**, quasi tutte società di capitale.

LA FILIERA NEL 2024

ITALIA

Nel 2024 le **2.134 imprese** dell'universo della componentistica automotive nazionale hanno impiegato **168.000 addetti**, con un fatturato annuale direttamente riconducibile al settore automotive di circa **55,5 miliardi di euro**.

Categorie di fornitori	Imprese	2024	2023 rettificato	Var. % 24 / 23	2024	2023 rettificato	Var. % 24 / 23
		fatturato auto (mln euro)	fatturato auto (mln euro)	fatturato auto	addetti auto	addetti auto	addetti auto
E&D	179	1.461	1.518	-3,8%	8.697	8.827	-1,5%
SUB	506	5.970	6.200	-3,7%	21.516	22.071	-2,5%
SUB (Lavorazioni)	247	2.440	2.618	-6,8%	7.876	7.827	0,6%
SPEC*	702	24.570	26.418	-7,0%	71.198	71.031	0,2%
SPEC (Motorsport)	124	1.807	1.785	1,2%	6.399	6.168	3,7%
SPEC (Aftermarket)	289	4.909	4.882	0,6%	14.798	14.663	0,9%
SIST/MOD	87	14.384	15.672	-8,2%	37.601	38.660	-2,7%
Totale	2.134	55.541	59.093	-6,0 %	168.085	169.247	-0,7 %

* specialisti "puri", della mobilità elettrica e dell'infomobilità

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Dopo anni nel complesso favorevoli, il 2024 ha segnato la fine di una fase di crescita, con una **contrazione dei ricavi totali pari al -6,0 %**. I cali più marcati hanno riguardato i fornitori di moduli e integratori di sistemi (-8,2%), gli specialisti (-7,0%) e i subfornitori delle lavorazioni (-6,8%). Anche gli E&D e i subfornitori hanno chiuso l'anno in negativo, con una flessione rispettivamente del 3,8% e del 3,7%.

In controtendenza, **performance positive per gli specialisti del motorsport (+1,2%) e dell'aftermarket (+0,6%)**, uniche categorie in crescita. Questi ultimi due segmenti hanno anche registrato l'aumento più significativo del numero di addetti, in un contesto generale di contrazione dell'**occupazione** (in totale **-0,7%**), che ha colpito in particolare i sistemisti e modulist (-2,7%) e i subfornitori (-2,5%).

PIEMONTE

La componentistica automotive in Piemonte nel 2024 conta **717 imprese** e rappresenta il **33,6% del totale nazionale**: resta, pertanto, la **prima regione italiana** per numero di imprese del settore, seguita dalla Lombardia e dall'Emilia Romagna (rispettivamente il 27% e il 10,5%). Nel Nord Est si distingue il Veneto (il 9%), nel Centro Italia la Toscana (il 2,9%) e nel Mezzogiorno la Campania (il 3,4%).

Nel 2024 le **717 imprese piemontesi** hanno prodotto un fatturato stimato in circa **19,9 miliardi di euro** e occupato oltre **59.600 addetti**. Alle imprese con sede in Piemonte è riconducibile il **35,8% del fatturato nazionale** e il **35,5% degli addetti**.

Categorie di fornitori	Imprese	2024	2023 rettificato	Var. % 24 / 23	2024	2023 rettificato	Var. % 24 / 23
		fatturato auto (mln euro)	fatturato auto (mln euro)	fatturato auto	addetti auto	addetti auto	addetti auto
E&D	91	858	833	3,0%	4.903	5.101	-3,9%
SUB	163	1.508	1.588	-5,0%	6.501	6.665	-2,5%
SUB (Lavorazioni)	77	405	445	-9,0%	1.477	1.494	-1,1%
SPEC*	242	8.216	8.991	-8,6%	24.625	24.896	-1,1%
SPEC (Aftermarket)	85	931	918	1,4%	2.271	2.280	-0,4%
SIST/MOD	40	7.963	8.281	-3,8%	19.905	20.741	-4,0%
Totale	717	19.881	21.056	-5,6 %	59.682	61.177	-2,4 %

* specialisti "puri", della mobilità elettrica, dell'infomobilità e del motorsport.

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Il calo dei ricavi è stato **pari al -5,6%**, in linea con quanto riscontrato a livello nazionale, con riduzioni che in misura marcata hanno riguardato la categoria dei subfornitori delle lavorazioni (-9,0%) e degli specialisti (-8,6%), mentre si sono mantenute in crescita le categorie degli E&D (+3,0%) e degli specialisti aftermarket (+1,4%). Rispetto al dato italiano, **in Piemonte è però più significativa la contrazione degli addetti (-2,4%)**. Tutte le categorie hanno sofferto una contrazione del personale impiegato, in particolare i fornitori di moduli e integratori di sistemi (-4%), che sul territorio impiegano oltre un terzo della forza lavoro del settore.

Previsioni 2025

Se i dati del 2024 evidenziano la fase critica della filiera, anche le **attese per il 2025** delineano un quadro fortemente segnato dal pessimismo.

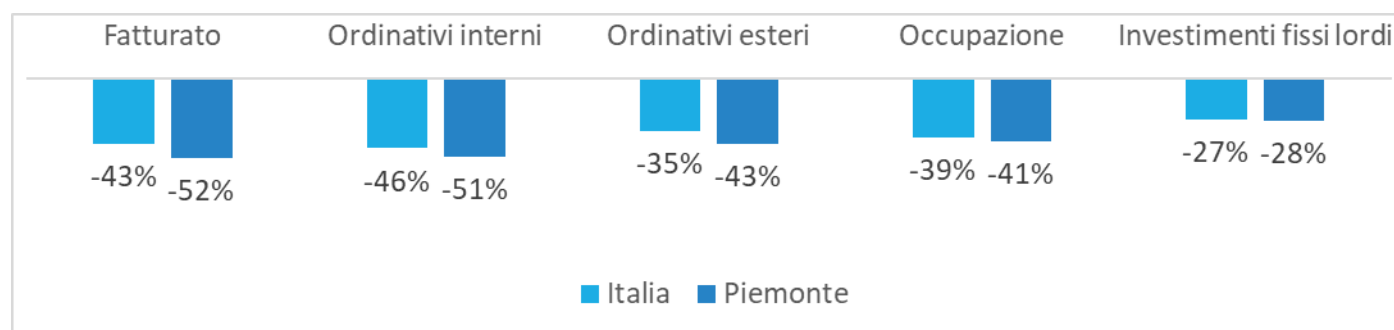
Chiamate a esprimere le previsioni per il 2025, l'insieme delle **imprese¹ italiane** si mostrano **fortemente pessimiste**, con prospettive peggiori rispetto a quelle dello scorso anno. Solo il 20% prevede un aumento del **fatturato**, mentre il 63% stima una riduzione, con un saldo tra dichiarazioni di aumento e riduzione del **-43%**. Le difficoltà maggiori riguardano gli **ordinativi interni**, stimati in calo nel 60% dei casi (saldo **-46%**), e le **vendite sui mercati esteri**, ridotte per il 55% degli operatori (**-35%**). Sul **fronte occupazionale**, il saldo tra dichiarazioni di aumento e riduzione è negativo pari al **-39%**. Il 53% prevede tagli al personale (un peggioramento significativo rispetto al 33% registrato nel 2024), con il 29% delle imprese pronte a riduzioni superiori al 10%. Del resto, già nel I semestre del 2025 il 38% delle imprese indagate è dovuta ricorrere ad **ammortizzatori sociali**, con ampio utilizzo di CIGO (cassa integrazione ordinaria) per il 27% delle imprese. Nel periodo luglio-dicembre 2025 è previsto invece un incremento del ricorso alla CIGS (cassa integrazione straordinaria), che riguarderà il 5% dei componentisti.

Anche per gli **investimenti fissi lordi**, il saldo tra previsioni di crescita e di riduzione risulta marcatamente negativo, con un **-27%**.

La condizione di preoccupazione e di incertezza tocca tutte le categorie di operatori, ma con previsioni sfavorevoli meno cupe per gli specialisti dell'aftermarket.

Anche le **imprese piemontesi** segnalano un peggioramento diffuso di tutti i principali indicatori economici, con cali marcati di fatturato, ordinativi e occupazione, e con **previsioni peggiori** rispetto all'insieme delle imprese italiane.

SALDI TRA PREVISIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE RISPETTO AL 2024 PER ALCUNI INDICATORI ECONOMICI. ITALIA E PIEMONTE



Le **strategie di sviluppo** delle imprese continuano a essere fortemente influenzate dalle **politiche delle case automobilistiche europee** (per l'86% rilevanza almeno media, per il 66% alta) e dall'**instabilità economica mondiale** (l'86% rilevanza almeno media, il 56% alta). Cresce l'attenzione verso l'**ingresso delle case automobilistiche cinesi** in Europa, con la possibile apertura di nuovi stabilimenti, considerata di alta rilevanza dal 52% degli operatori (il 39% lo scorso anno), così come aumentano i timori legati ai cambiamenti nelle

¹ Nel mese di luglio al panel dei rispondenti all'indagine dell'Osservatorio (432 imprese) è stato sottoposto un questionario su previsioni dell'anno 2025 e fattori che condizionano le strategie di sviluppo delle imprese. Hanno risposto n. 255 imprese.

politiche commerciali internazionali: l'introduzione di **dazi** preoccupa ora in modo rilevante il 47% delle imprese, rispetto al 32% della rilevazione precedente. A questi fattori, si aggiungono timori connessi alla riduzione della domanda e all'incertezza dei volumi produttivi (di elevata rilevanza per il 72% delle imprese), nonché, in termini operativi, la difficoltà da parte delle imprese nel farsi riconoscere aumenti dei costi di produzione da parte degli OEMs (il 50%).

I risultati dell'indagine sul 2024

Alla rilevazione condotta nella primavera del 2025 hanno partecipato 432 imprese della filiera, il 20,6% delle unità coinvolte.

Dinamiche del fatturato nel 2024

Nel 2024 la filiera automotive ha affrontato un anno difficile, segnato da una produzione di autoveicoli ai minimi storici in Italia e dalla transizione verso la mobilità elettrica, con evidenti ripercussioni sul fatturato. Il dato più significativo riguarda la quota delle imprese che hanno dichiarato una **contrazione del giro d'affari**: il 62% rispetto al 36% del 2023, con il saldo complessivo tra aumenti e riduzioni sceso a **-31% (-36% in Piemonte)**, contro il +16% dell'anno precedente. Tra le categorie di fornitori, solo gli specialisti dell'**aftermarket** hanno registrato un **saldo positivo** tra dichiarazioni di aumento e di riduzione del fatturato (+14%), confermandosi come il cluster meno condizionato dal contesto di cambiamento, trovandosi ad operare prevalentemente per il parco veicolare circolante.

I trend tecnologici - Posizionamento in base ai prodotti realizzati

Analizzando gli ambiti tecnologici nei quali le imprese operano, emerge che la filiera è fortemente orientata alla **componentistica destinata a qualsiasi tipologia di veicolo, indipendentemente dall'alimentazione** (il **77,1%** degli operatori). Accanto a questa quota, è rilevante (il 38,2%) quella di chi continua a presidiare la filiera dei motori a combustione interna - con prodotti specifici per i powertrain endotermici o comunque connessi al loro funzionamento.

In parallelo, il **18,5%** è impegnato nella produzione di **componenti per veicoli elettrici e di infrastrutture di ricarica**, mentre più contenute risultano le attività legate ai sistemi alternativi di alimentazione, come il GPL/Metano e fuel cell a idrogeno. Un ruolo limitato ma in progressiva crescita è giocato anche dalle tecnologie digitali: l'8,6% delle imprese sviluppa hardware e software per veicoli connessi e autonomi (centraline, schede elettroniche, sensoristica), mentre nei servizi di mobilità si collocano il 3,7% delle realtà analizzate.

Propensione all'internazionalizzazione

In crescita la quota di **imprese esportatrici**, che passa **dal 79,4% all'84%** rispetto al campione dell'anno precedente. Parallelamente cresce anche la quota media di fatturato del settore automotive generata dalle esportazioni, che sale dal 46,2% al 49,4% sul totale del campione, raggiungendo il 58,8% se si considera il solo gruppo delle imprese esportatrici. Tuttavia, il quadro relativo all'andamento del **fatturato derivante dall'export** non risulta favorevole, con una quota di imprese che dichiara una contrazione del fatturato estero pari al 43,3%, più del doppio rispetto al 2023 (20,1%).

Diversificazione settoriale

Sei imprese su dieci operano anche in settori diversi dall'automotive, come la produzione delle **macchine agricole** (il 38% delle aziende coinvolte in mercati alternativi all'automotive), il settore della **meccanica/meccatronica**, quello degli **elettrodomestici** (in calo rispetto al passato) e quello delle due ruote. Altri ambiti che si confermano rilevanti sono il ferrotranviario, la nautica, la meccanica strumentale e il settore aerospaziale.

Relazioni della filiera con Stellantis e Iveco

Nel 2024 **si è assestata la quota di operatori** che dichiarano di avere **Stellantis e/o Iveco**, direttamente o indirettamente, **nel proprio portafoglio clienti**: è stata rilevata pari al 68,6% (era il 69,4% nel 2023 e del 68,4% nel 2022, anche se in precedenti edizioni ha spesso superato il 70%).

Quanto alla quota di **fatturato medio generato** da vendite ai due gruppi, dopo la drastica riduzione rilevata nel 2022 (circa meno 5 punti percentuali rispetto al 40,7% del 2021), si è riscontrata nell'ultimo triennio una **stazionarietà** (35,8%, a fronte del 35,3% e del 35,5% rispettivamente del 2023 e del 2022).

In Piemonte le vendite a Stellantis e/o Iveco riguardano una **quota più alta di imprese**, il 73,5%, ma in riduzione se paragonata al 2023 (era l'78,5%) e al 2021 (76,8%); analogo andamento si riscontra per la quota media di fatturato, passata dal 42,3% del 2023 al 39,9% di oggi (era il 49,6% nel 2021).

R&S

I risultati dell'Osservatorio indicano un **andamento pressoché costante dell'attività innovativa** realizzata rispetto al 2023, seppure con una **lieve flessione** di alcuni indicatori, quali gli **investimenti** in R&S (il 64% a fronte del 66% della scorsa edizione) e la presenza di **addetti** dedicati (il 66% contro il 68%).

Nel triennio 2022-2024, il 54% delle imprese ha introdotto innovazioni di prodotto, un dato in linea con la precedente rilevazione, mentre quelle di processo hanno registrato un lieve calo, passando dal 72% al 70%. Pressoché stabile la quota di imprese che nello stesso periodo ha depositato brevetti, pari al 19%. Le innovazioni di prodotto vengono sviluppate prevalentemente in house (il 70%), sebbene si rilevi un incremento delle collaborazioni con altre imprese a scapito di quelle con istituzioni esterne. Per quanto riguarda i processi, invece, cresce il ricorso alla R&S interna (65%), mentre si riduce l'utilizzo di forme cooperative.

Con riferimento alle **forme collaborative** nel loro complesso, l'analisi delle risposte evidenzia che nel 2024 sono **in calo** dal 75% al 68% le imprese che intendono avviare o pianificare **partnership**. Tra le motivazioni per realizzare partnership, l'efficientamento dei costi, l'accesso a nuovi settori e l'ampliamento della gamma di prodotti/servizi oltre all'accesso ai mercati esteri. Le collaborazioni si realizzano prevalentemente all'interno della filiera, salvo quando l'obiettivo è entrare in nuovi ambiti industriali.

Per quanto concerne l'**Intelligenza Artificiale**, il 59,9% ha dichiarato che al momento l'IA non è ancora applicata nei propri processi o prodotti, evidenziando una **diffusione ancora limitata**. Tuttavia, il 20% prevede di sperimentare o applicare questa tecnologia entro i prossimi tre anni, segnalando un interesse futuro. Solo il 13,9% è attualmente in fase di sperimentazione, mentre la fase di industrializzazione e utilizzo pieno è ancora marginale, rispettivamente pari al 2,7% e 3,4%.

Ricerca di nuove figure professionali

In questa edizione è stato chiesto alle imprese se, guardando al futuro della propria attività nei prossimi tre anni, prevedano **l'introduzione di nuove figure professionali** in alcune aree strategiche di sviluppo e innovazione. I dati raccolti mostrano un orientamento verso profili professionali specializzati in ambiti tecnologici avanzati e sostenibili, con un fabbisogno particolarmente elevato nello **sviluppo di software e app** (il 50%) e nella **gestione ambientale ed energetica** (il 47,3%). Altre aree in evidenza includono la **digitalizzazione dei processi produttivi** (il 44,9%), e lo sviluppo di **prodotti e materiali innovativi** (il 40,4%), a conferma del ruolo centrale dell'innovazione tecnologica e di prodotto nella competitività aziendale. Per l'adozione di soluzioni di Intelligenza Artificiale la ricerca di personale dedicato riguarderà il 38,5% delle imprese.

Nuovi powertrain, riduzione emissioni e altre tecnologie: coinvolgimento in progetti

Nel triennio 2022-2024 la partecipazione della filiera della componentistica a **progetti di sviluppo di nuovi powertrain** ha registrato una lieve flessione, con l'eccezione del coinvolgimento in progetti per il **powertrain elettrico, che torna ad aumentare** (il 24,8%

delle imprese). A frenare lievemente è sia la partecipazione a iniziative progettuali per le motorizzazioni ibride, che ha riguardato il 25,5% delle imprese, sia a quelle dirette alla riduzione delle emissioni su motore a combustione interna, attraverso nuovi materiali e l'alleggerimento del peso dei veicoli (il 22,5%), nonché quelle per lo sviluppo di tecnologie legate al fuel cell (il 12,7%). Tuttavia, proprio i progetti in fuel cell sono quelli per i quali è in significativa crescita l'intenzione di prendervi parte in futuro (il 15,2%).

ESG

Il tema della sostenibilità e responsabilità aziendale si conferma un elemento strategico per le imprese, non solo come risposta a obblighi normativi ma soprattutto come leva competitiva. I dati dell'Osservatorio evidenziano una **diffusione particolarmente elevata delle iniziative in ambito ambientale**, adottate dall'87% delle aziende (il 78% nel 2022); si consolida la quota di operatori che hanno adottato un'iniziativa nell'ambito sociale e della governance (rispettivamente l'84% e il 75%).

La domanda di policy da parte delle imprese

Tra le richieste alle istituzioni permangono ampiamente prioritarie soprattutto le iniziative dirette al **contenimento dei costi dell'energia** (l'83% delle imprese, erano il 79% nel 2023), valutate positivamente anche in termini di efficacia su quanto realizzato in passato (il 63%), ma con una riduzione nel tempo del giudizio favorevole. Cresce, rispetto alla scorsa indagine, la richiesta di interventi per la creazione di un **fondo di supporto alla transizione industriale** a livello nazionale ed europeo (il 75%), con un'opinione positiva su quanto attuato che coinvolge il 42% delle imprese. Un elevato giudizio in termini sia di efficacia passata (il 52%), sia di attese (il 71%) riguarda i **finanziamenti e gli sgravi fiscali per attività R&S**, ma in lieve riduzione rispetto alla scorsa indagine, mentre rimane immutato il giudizio relativo agli **incentivi per le nuove immatricolazioni**. Rispetto all'anno precedente, per quanto concerne l'estensione della CIG (Cassa Integrazione Guadagni), è aumentata sia la valutazione sull'efficacia (il 52%, era il 39% nel 2023), sia quella sulla priorità per il futuro imminente (il 56% a fronte del 41%).

Per informazioni:

Elena Bergamasco
Settore Comunicazione esterna e URP
Camera di commercio di Torino
Tel. 011 571 6652/7
relazioni.esterne@to.camcom.it
www.to.camcom.it/comunicatistampa
@CamComTorino

Miriam Gangi
Comunicazione e Ufficio stampa
ANFIA - Sede di Torino
Tel. 011 55 46 502 - 338 73 03 167
m.gangi@anfia.it
www.anfia.it
@ANFIA_it