

## Sommario Summary

Prefazione <i>Foreword</i>	1
Analisi settore Al. 2025 <i>Analysis Al. Industry year 2025</i>	2
Analisi settore automotive 2025 <i>Analysis automotive Industry 2025</i>	4
Outlook settore Al. 2026 <i>Al Industry Outlook 2026</i>	5
Settori emergenti a livello mondiale per getti di Al: Aerospaziale, Difesa <i>Emerging global Industries for Al Casting: Aerospace, Defen- ce</i>	7
Business Aluphoenix 2025 <i>Aluphoenix Business 2025</i>	10
Obiettivi Aluphoenix 2025 <i>Aluphoenix Targets 2024</i>	11
Aluphoenix Business Outlook 2026 <i>Aluphoenix Business Outlook 2026</i>	12

## HOT TOPICS

- EU Al 2025 demand, week
- Russian Brand on the overall Al import, steady from 2024
- Al outlook H1 2026 , price grow up to USD 3,150.00- 3,400.00 MT
- 2026 Hormuz Strait concern - Deep world-wide impact on Oil, Gnl, Helium, Fertilizers, Sulfur, Aluminium
- Over 6 Mt year Al produced from Persian Gulf Countries

## Prefazione *Foreword*

L'Eutettico, House Organ di Aluphoenix Srl, analizza il mercato dell'alluminio mondiale nel 2025, le attese per gli anni a venire, rendiconta il business di aziendale nel 2025 e informa circa gli obiettivi e strategie per il 2026.

Nel 2025 sono perdurate le diverse aree di instabilità / conflitto geopolitiche già presenti già negli anni precedenti:

1. Il conflitto Russo - Ucraino, iniziato a fine Febbraio 2022, con nuovi pacchetti di sanzioni che hanno limitato l'utilizzo in EU dell'alluminio di origine Russa,
2. La riaccutizzazione del conflitto Israeliano - Palestinese avvenuta a fine del 2023,
3. La ancora perdurante incertezza legata alla transizione energetica del settore automotive.

A queste aree di instabilità, da Gennaio 2025 si è aggiunta l'inizio della seconda amministrazione Trump in USA e le ben note politiche daziarie import che hanno impattato anche sui premi dell'alluminio.

In questo mutevole contesto, Aluphoenix Srl ha saputo adottare strategie efficaci:

1. Focalizzando l'attività di acquisto e di vendita per valorizzare il margine primo anziché i volumi produttivi,
2. Diversificando il proprio mercato sia a livello geografico che di Industry, attivando settori a maggiore profittabilità come l'aerospaziale la difesa e l'aviazione, con l'ampliamento del mercato servito sia nel continente Americano che in Medio Oriente,

Pur in questo contesto di notevole difficoltà di mercato, anche l'esercizio 2025 si è chiuso in

attivo e l'azienda ha accelerato la propria strategia di internazionalizzazione che le consentirà da un lato di consolidare il business dell'unità produttiva in Italia, e dall'altro di sviluppare ulteriori business in mercati Extra-EU.

*L'Eutettico, the house organ of Aluphoenix Srl, analyzes the global aluminum market in 2025, outlines expectations for the coming years, reports on the company's business performance in 2025, and provides information about its goals and strategies for 2026.*

*In 2025, the various areas of geopolitical instability and conflict already present in previous years have persisted:*

1. *The Russia – Ukraine conflict, which began in late February 2022, with new European sanctions packages that have restricted the use of Russian-origin aluminum within the EU,*
2. *The resurgence of the Israeli-Palestinian conflict at the end of 2023,*
3. *The ongoing uncertainty related to the automotive sector's energy transition.*

*To these areas of instability, the start of the second Trump administration in the United States in January 2025 has been added, along with its well-known import tariff policies, which have also impacted aluminum premiums.*

*In this evolving context, Aluphoenix Srl has been able to adopt effective strategies:*

1. *Focusing purchasing and sales activities on maximizing primary margin rather than production volumes,*
2. *By diversifying its market both geographically and across industries, expanding into higher-profit sectors such as aerospace,*



*defense, and aviation, and broadening its served markets in both the American continent and the Middle East, .*

*Despite the significant market challenges, Aluphoenix Srl closed also the 2025 financial year with a positive year-end financial results and accelerated its internationalization strategy. This will allow the company, on one hand, to consolidate the business of its production unit in Italy, and on the other, to develop new business opportunities in Extra-EU markets.*

## Analisi settore Al 2025 Analysis Al Industry 2025

In Europa, le previsioni per il 2025 indicavano una domanda di alluminio debole a causa della modesta crescita economica, almeno nella prima metà dell'anno.

Inoltre, l'incertezza legata alla politica tariffaria degli Stati Uniti e al suo impatto sulla disponibilità di alluminio canadese in Europa, nonché sulla produzione europea destinata al mercato statunitense, l'incertezza sulla fine della guerra tra Russia e Ucraina prospettata dagli Stati Uniti e le nuove sanzioni dell'UE (il 16° pacchetto in tre anni) sull'alluminio russo, con il conseguente ulteriore prevedibile aumento del flusso dell'alluminio russo verso la Cina, erano previste indebolire ulteriormente la domanda di alluminio nell'UE.

In Cina, la domanda di alluminio era prevista crescere moderatamente di circa il 2%, nonostante la persistente debolezza del settore immobiliare. L'espansione della produzione di profili fotovoltaici e di veicoli elettrici, erano attese alimentare la domanda nei settori dei trasporti e dell'elettronica di potenza. Con la produzione interna di alluminio che si avvicinava già verso la fine del 2024 al suo limite normativo di 45 Milioni di Mts, i prezzi dell'alluminio erano previsti rimanere ben sostenuti dalle politiche di stimolo previste per il 2025. [\(Fonte: Aluminium Journal\)](#).

In generale, le prospettive per la domanda di alluminio nel 2025 erano previste rimanere deboli, con i principali settori a valle che continuano ad affrontare sfide: La domanda nel settore automobilistico ancora debole e in assenza di chiare indicazioni circa la sua ripartenza, l'edilizia e le costruzioni previste rimanere invariate e ancora in una fase di attesa [\(Fonte: S&P Global\)](#).

*In Europe, forecasts for 2025 indicated weak aluminium demand due to modest economic growth, at least in the first half of the year.*

*Moreover, uncertainty related to U.S. tariff policy and its impact on the availability of Canadian aluminium in Europe, as well as on*

**EU Al 2025  
demand**



**Week**

*European production destined for the U.S. market, the uncertainty surrounding the potential end of the Russia-Ukraine war as envisaged by the United States, and the new EU sanctions (the 16th package in three years) on Russian aluminium, along with the consequent further expected increase in the flow of Russian aluminium toward China, were all expected to further weaken aluminium demand in the EU.*

*In China, aluminium demand was projected to grow moderately by approximately 2%, despite the persistent weakness in the real estate sector. The expansion of photovoltaic profile production and electric vehicles was expected to support demand in the transportation and power electronics sectors. With domestic aluminium production already approaching its regulatory cap of 45 million tonnes by the end of 2024, aluminium prices were expected to remain well supported by the stimulus policies planned for 2025. [\(Source: Aluminium Journal\)](#).*

*Overall, the outlook for aluminium demand in 2025 was expected to remain weak, with key downstream sectors continuing to face challenges: demand in the automotive sector still subdued and lacking clear signs of recovery, while construction and building activity were expected to remain flat and in a wait-and-see phase. [\(Source: S&P Global\)](#).*

In Far East, gli sviluppi infrastrutturali in atto sia in patria che in Indonesia, erano attesi alimentare nel 2025 gli effetti depressivi sul mercato dell'alluminio già in atto, a causa del surplus di allumina e di alluminio, derivanti da:

1. La risoluzione delle interruzioni di produzione di allumina di Rio Tinto avvenuta a fine 2024,
2. Le approvazioni ambientali di South32 confermate a Dicembre 2024,
3. Nuove aggiunte di capacità produttiva di allumina, in Indonesia (progetto Mempawah SGAR di MIND ID e progetto Jinjiang) e in India (Vedanta),
4. Le Aperture di nuove linee produttive di proprietà cinese in India ed Indonesia, per evitare il cap produttivo imposto in patria.

[\(Fonte: Aluminium Journal\)](#)

*In the Far East, ongoing infrastructure developments both domestically and in Indonesia were expected to amplify in 2025 the already prevailing depressive effects on the aluminium market, driven by a surplus of alumina and aluminium resulting from:*

1. the resolution of Rio Tinto's alumina production disruptions at the end of 2024;

2. The environmental approvals granted to South32, confirmed in December 2024;
3. New additions of alumina production capacity in Indonesia (MIND ID's Mempawah SGAR project and the Jinjiang project) and in India (Vedanta);
4. The commissioning of new Chinese-owned production lines in India and Indonesia, aimed at circumventing the domestic production cap imposed in China.

[\(Source: Aluminium Journal\)](#)

**New production  
of Alumina  
and Aluminium  
in Indonesia  
and India**



**Depress Al world  
market**

Le attese sono state confermate e, se possibile, amplificate con un anno che è generalmente considerato il quarto consecutivo di crisi del settore [\(Fonte: Air Circle\)](#).

Il settore Automotive, specialmente quello Europeo, ma anche quello Americano a causa questo dell'impatto delle tariffe doganali stabilite dalla seconda Amministrazione Trump, è rimasta per tutto il 2025 profondamente in crisi.

E questo ha impattato anche sulla bilancia commerciale cinese che ha investito strategicamente nel mercato Europeo delle BEV prodotte in patria.

Sintomatico è il caso del mercato automotive tedesco, vero motore trainante del continente, il cui livello di produzione, per il quarto anno consecutivo, si è attestato in calo rispetto all'ultimo anno positivo registrato, il 2021, del 76-88%.

Secondo Air Circle, le principali ragioni per questa dinamica negativa, sono una politica economica inadeguata, profondi cambiamen-

ti strutturali e un'economia persistentemente debole.

Secondo il Presidente dell'Associazione Aluminium Deutschland, Mr. Rob van Gils: "La situazione è preoccupante. I dati sulla produzione mostrano chiaramente che la nostra innovativa industria tedesca dell'alluminio non è riuscita a riprendersi dal 2021 a causa di condizioni quadro solo moderatamente competitive. Senza una politica industriale attiva ed efficace e un significativo miglioramento dei fattori di localizzazione, la nostra industria non sarà in grado di sopravvivere – la Germania diventerà ancora più dipendente dalle materie prime e non riuscirà a raggiungere i propri obiettivi di resilienza."

*Expectations have been confirmed and, if anything, exceeded, with the year generally regarded as the fourth consecutive year of crisis for the sector (Source: Air Circle)*

*The automotive sector, particularly in Europe, but also in the United States due to the impact of tariffs introduced under the second Trump Administration, remained in a state of deep crisis throughout 2025.*

*This situation has also affected China's trade balance, as the country has made strategic investments in the European market for domestically produced BEVs.*

*A clear example is the German automotive market, the true driving force of the continent, where production levels, for the fourth consecutive year, have declined by 76–88% compared to the last positive year recorded, 2021.*

*According to Air Circle, the main drivers behind this negative trend are inadequate economic policies, profound structural changes, and a persistently weak economy.*

*According to the President of Aluminium Deutschland, Mr. Rob van Gils: "The situation is concerning. Production data clearly show that*

*our innovative German aluminium industry has been unable to recover since 2021 due to only moderately competitive framework conditions. Without an active and effective industrial policy and a significant improvement in location factors, our industry will not be able to survive. Germany will become even more dependent on raw materials and will fail to achieve its resilience objectives."*

### Calo nella produzione di riciclo

Il riciclo dell'alluminio, che rimane il vero sviluppo strategico del mondo dell'alluminio, ha comunque evidenziato una tendenza negativa nel quarto trimestre del 2025 in Europa. Da ottobre a dicembre, le aziende hanno prodotto circa 629.000 tonnellate di alluminio (-3%). Il livello di produzione totale per il 2025, pari a circa 2,7 milioni di tonnellate, è inferiore dell'1% rispetto all'anno precedente e di circa il 16% rispetto al livello del 2021. (A-1)

I principali ostacoli continuano a essere la debole domanda da parte dei settori clienti, come l'automotive, l'edilizia e l'impiantistica, nonché la carenza e il conseguente forte aumento dei prezzi degli sfridi di alluminio.

La carenza di sfridi di alluminio in Europa una criticità importante. Diversi fattori hanno concorso e concorrono a questa situazione:

1. Carezza di produzione primaria di sfidi dall'industria produttiva e meccanica a causa della bassa produttività europea,
2. Tendenza soprattutto del settore Automotive, a non rottamare autovetture usate, con conseguente scarsità di "post consumer scraps",
3. L'emorragia di sfridi europei verso, da un lato gli USA grazie al differenziale dei dazi in import tra alluminio primario e sfridi, e dall'altro il Far-East (India, Cina, Giappone, Corea).

### Produzione di semilavorati 2025: Livello anno precedente mantenuto. Produzione estrusi in continua diminuzione

La produzione di semilavorati in alluminio è aumentata del 2% fino a circa 518.000 tonnellate nel quarto trimestre del 2025. La produzione totale per l'intero anno 2025 è stata pari a circa 2,3 milioni di tonnellate (+1%).

La produzione di prodotti laminati ha raggiunto 1,8 milioni di tonnellate, con un aumento del 2% rispetto all'anno precedente, ma ancora circa il 12% al di sotto del livello del 2021.

La produzione di prodotti estrusi è invece scesa a 463.000 tonnellate, registrando un calo dell'1% e risultando circa il 24% inferiore rispetto al livello del 2021. (A-1)

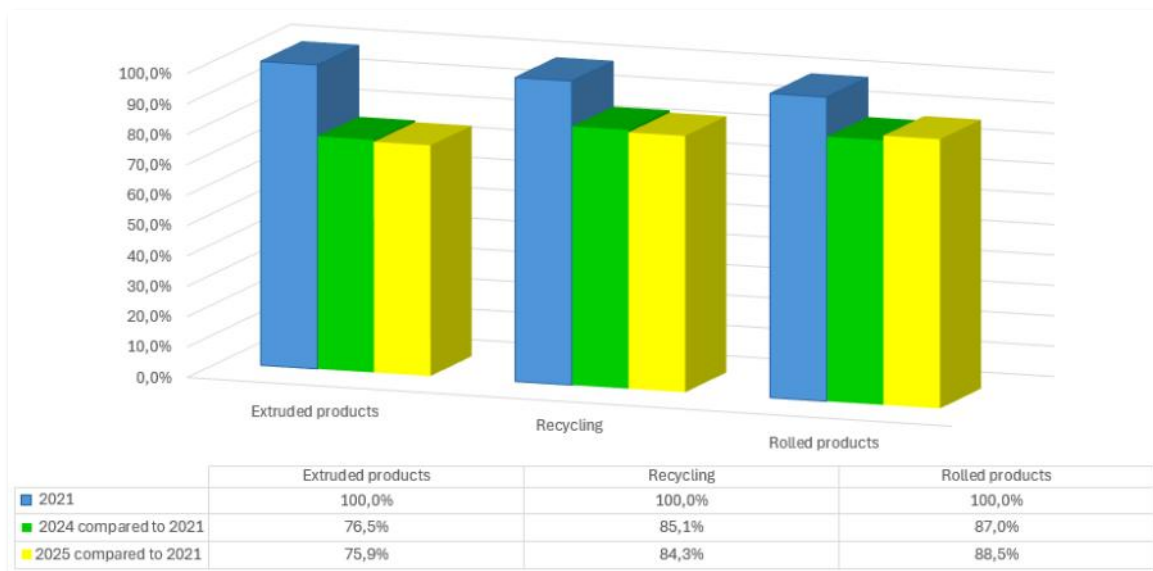
### Decline in Recycling Production

*Aluminium recycling, which remains the key strategic growth area for the aluminium industry, nevertheless showed a negative trend in Europe during the fourth quarter of 2025. From October to December, companies produced approximately 629,000 tonnes of aluminium (-3%).*

*Total production for the full year 2025 amounted to around 2.7 million tonnes, down 1% compared to the previous year and approximately 16% below 2021 levels. (A-1)*

*The main obstacles continue to be weak demand from downstream sectors such as automotive, construction, and mechanical engineering, as well as the shortage and resulting sharp increase in prices of aluminium scrap.*

*The shortage of aluminium scrap in Europe represents a critical issue. Several factors have contributed, and continue to contribute, to this situation:*



A-1: Primary Aluminium Production for 2020 to 2024

Reduced generation of industrial scrap from manufacturing and mechanical industries due to low European productivity;

A tendency, particularly in the automotive sector, to delay the scrapping of used vehicles, resulting in a shortage of post-consumer scrap;

The outflow of European scrap, on the one hand to the United States due to the import tariff differential between primary aluminium and scrap, and on the other to the Far East (India, China, Japan, Korea).

**Semi-finished products production 2025: Prior-year levels maintained. Extrusion production continues to decline**

Aluminium semi-finished production increased by 2% to approximately 518,000 tonnes in the fourth quarter of 2025. Total production for the full year 2025 amounted to around 2.3 million tonnes (+1%).

Rolled products production reached 1.8 million tonnes, up 2% year-on-year, but still approximately 12% below 2021 levels.

Production of extruded products decreased to 463,000 tonnes, representing a 1% decline and standing approximately 24% below the 2021 level. (A-1)

**Analisi importazioni Alluminio della Federazione Russia, in EU**

Come evidenziato nelle precedenti edizioni de "L'Eutettico", le importazioni di alluminio russo in EU sono diminuite drasticamente dall'inizio del conflitto Russo-Ucraino.

Secondo le statistiche pubblicate da "UN Comtrade Database" of the "United Nations", al netto del calo delle importazioni di alluminio in Europa, come conseguenza diretta del calo della domanda domestica per le succitate problematiche congiunturali e strutturali europee, già evidenziate, le importazioni del brand russo sono passate dal 18,75% delle importazioni in EU del 2022, al

11.52% del 2023, per poi scendere drasticamente nel 2024 al 5.92%. (A-2: Fonte: [United Nations, UN Comtrade Database](#)).

Dal 2024 l'EU ha emesso ulteriori pacchetti di sanzioni stabilendo un import cap annuo in EU. I volumi di metallo di origine russa nel 2024 e 2025 sono stati piuttosto costanti, 0.1543 MI Mt nel 2024 e 0.162 MI Mt nel 2025.

Nel 4Q del 2025, la presenza di situazioni di crisi internazionali (blocco produttivo di alluminio in Mozambico, il paventato aumento dei costi energetici come diretta conseguenza delle tensioni internazionali in Venezuela e Groenlandia, l'inizio da Gennaio 2026 della fase 2 dell' EU-CBAM) hanno portato ad una politica di stocking preventivo da parte dei players europei.

Le importazioni complessive nel 2025 sono dunque tornare ai valori precedenti al 2022 attestandosi sui 3,178 MI di Mt rispetto ai 3,0316 del 2022.

La % della quota di origine russa in queste importazioni, è calata rispetto al 2024 dal 5.92% al 5.10%.

**Analysis of Russian Aluminium Imports into the EU**

As highlighted in previous editions of "L'Eutettico", imports of Russian aluminium into the EU have declined significantly since the onset of the Russia-Ukraine conflict.

According to statistics published by the UN Comtrade Database, and notwithstanding the overall contraction in aluminium imports into Europe, primarily driven by weakened domestic demand linked to the aforementioned cyclical and structural challenges affecting the European economy, imports of Russian-origin material decreased from 18.75% of total EU imports in 2022 to 11.52% in 2023, before dropping sharply to 5.92% in 2024. (A-2: Source: [United Nations, UN Comtrade Database](#)).

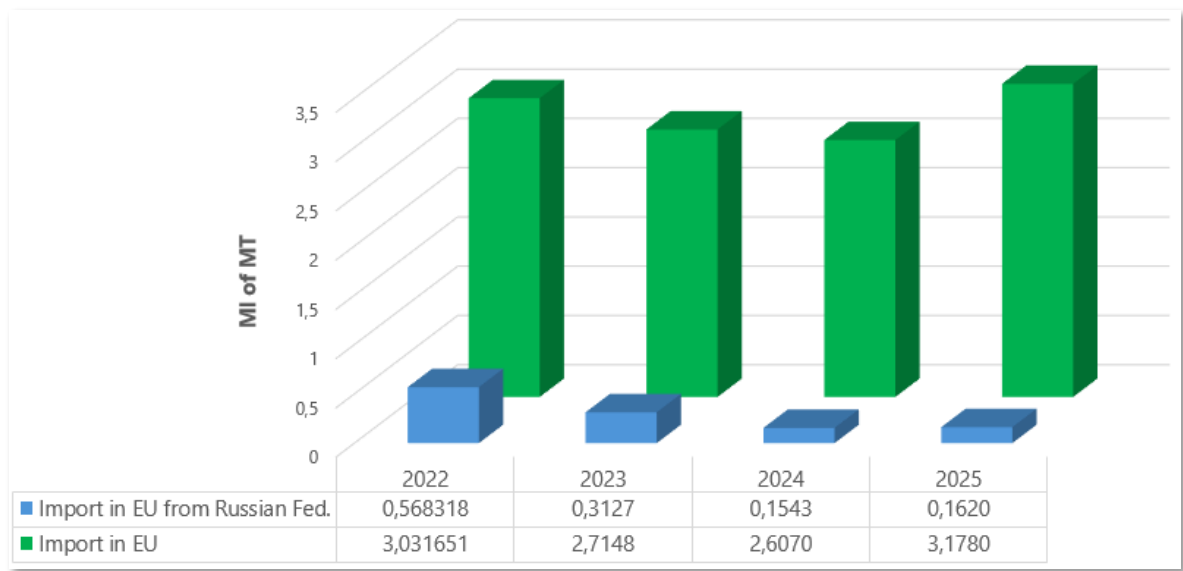
Starting in 2024, the EU introduced additional sanction packages, including the implementation of an annual import cap. Volumes of Russian-origin metal remained relatively stable in 2024 and 2025, at 0.1543 million tonnes and 0.162 million tonnes respectively.

In Q4 2025, the emergence of several global disruptions, such as aluminium production stoppages in Mozambique, anticipated increases in energy costs linked to geopolitical tensions in Venezuela and Greenland, and the launch of Phase 2 of the EU Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) from January 2026, prompted European market participants to adopt precautionary stockpiling strategies.

As a result, total imports in 2025 returned to pre-2022 levels, reaching 3.178 million tonnes compared to 3.0316 million tonnes in 2022.

However, the share of Russian-origin aluminium within these imports declined further, falling from 5.92% in 2024 to 5.10% in 2025.

Russian Brand on the overall EU Aluminium import Steady from 2024



A-2: Russian Aluminium import in European Union

## Previsioni settore Al 2026

### Outlook Al Industry 2026

Il settore dell'alluminio nel 2026 è previsto in una fase di forte rialzo dei prezzi, con quotazioni LME attese tra 3.150 e 3.400 USD MT nella prima metà dell'anno.

La crescita è trainata da una domanda strutturale solida (veicoli elettrici, rinnovabili) a fronte di un'offerta limitata da vincoli energetici, da restrizioni produttive in Cina e da rischi geopolitici. [\(Fonte: Milano Finanza\)](#)

Ecco i punti chiave dell'Outlook 2026:

- **Prezzi e Mercato:** Il 2026 dovrebbe confermare il trend rialzista, con una crescita dei prezzi medi stimata intorno al 10% in USD MT. A marzo 2026, si sono osservati picchi di prezzo sopra i 3.500 USD MT.
- **Offerta e Produzione:** La capacità di produzione globale è frenata dalla disponibilità di energia, con la Cina che mantiene il tetto massimo produttivo. In Europa si prevede una carenza di offerta a causa della riduzione della produzione locale e della riduzione di materiale di importazione.
- **Domanda:** La domanda è sostenuta dalla transizione energetica (solare, griglie elettriche) e dall'automotive (veicoli elettrici).

Fattori Critici:

- **Geopolitica:** Le turbolenze in Medio Oriente influenzano l'offerta.
- **Sfridi di Al:** Si registra una crescente scarsità di sfridi di Al in Europa, con richieste di dazi sull'export.
- **Costi Energetici:** Le fonderie competono per l'energia, specialmente in USA e Europa.

In sintesi, il mercato dell'alluminio si preannuncia in deficit per il prossimo biennio, sostenendo quotazioni elevate [\(Fonte: Faro Club\)](#).

*The aluminium sector in 2026 is expected to enter a phase of strong price growth, with LME quotations forecast between USD 3,150 and USD 3,400 per metric tonne (MT) in the first half of the year.*

*Growth is driven by strong underlying demand (electric vehicles, renewables), against a backdrop of constrained supply due to energy limitations, production restrictions in China, and geopolitical risks. [\(Source: Milano Finanza\)](#).*

Key highlights of the 2026 Outlook:

- *Prices and Market: 2026 is expected to confirm the upward trend, with average price growth estimated at around 10% in*

*USD/MT. In March 2026, price peaks above USD 3,500/MT were observed.*

- *Supply and Production: Global production capacity is constrained by energy availability, with China maintaining its production cap. In Europe, a supply shortage is anticipated due to reduced domestic production and lower import volumes.*
- *Demand: Demand remains supported by the energy transition (solar, power grids) and the automotive sector (electric vehicles).*

Key Risk Factors:

- *Geopolitics: Instability in the Middle East is impacting supply*
- *Al Scrap: Increasing scarcity of Al scrap in Europe, alongside calls for export tariffs,*
- *Energy Costs: Smelters are competing for energy, particularly in the US and Europe.*

*In summary, the aluminium market is expected to remain in deficit over the next two years, supporting elevated price levels. [\(Source: Faro Club\)](#)*

#### Impatto del conflitto USA - Iran in Medio Oriente (Febbraio 2026)

Gli effetti del conflitto in Medio Oriente sono previsti estendersi e dilatarsi nel tempo.

Secondo le analisi di S&P Global Ratings "se lo shock petrolifero fosse più severo e durasse oltre lo scenario di base, l'inflazione potrebbe superare il 5% a maggio-giugno, mandando l'economia in recessione tecnica a metà anno".

In questo caso l'Italia sarebbe l'anello debole e subirebbe l'impatto più forte vedendo quest'anno la propria crescita dimezzata rispetto al 2025, da 0,8% a 0,4% [\(Fonte: S&P Global Ratings\)](#).

Anche se la guerra in Medio Oriente dovesse finire, i mercati potrebbero in ogni caso non tornare rapidamente alla normalità. Gli attacchi iraniani hanno causato danni non ancora quantificati alle infrastrutture energetiche ed estrattive del Golfo.

Secondo l'ultimo rapporto mensile dell'Agenzia Internazionale dell'Energia, il GPL è il prodotto raffinato più colpito dal blocco di Hormuz. Come scrive Oilprice, la carenza di questo prodotto in India ha fatto notizia a livello internazionale, costringendo le persone a cucinare con alternative, tra cui carbone, legna da ardere e sterco di vacca. L'India importa circa il 90% del suo GPL dal Medio Oriente e la carenza ha colpito centinaia di

milioni di persone. Wilton ha osservato che i prezzi interni del GPL in Cina hanno raggiunto il livello più alto degli ultimi 12 anni al 1° aprile.

La Cina importa gran parte del suo GPL dall'Iran, sia per il consumo domestico che per l'industria petrolchimica. Secondo un'analisi di Argus, il Paese è "vulnerabile" alla crisi globale del GPL. Oltre agli Stati Uniti e ai Paesi del Golfo Persico, altri esportatori includono Canada, Argentina e Russia, quest'ultima costretta a dirottare le vendite verso i Paesi dell'Asia centrale a seguito delle sanzioni imposte dall'Unione Europea per l'invasione su vasta scala dell'Ucraina da parte di Mosca.

#### Impact of the US - Iran Conflict in the Middle



#### East (February 2026)

*The effects of the conflict in the Middle East are expected to extend and persist over time.*

*According to S&P Global Ratings, "if the oil shock were more severe and prolonged beyond the baseline scenario, inflation could exceed 5% by May-June, pushing the economy into a technical recession by mid-year."*

*In such a scenario, Italy would represent the weakest link and would experience the most significant impact, with economic growth this year expected to halve compared to 2025, declining from 0.8% to 0.4% [\(Source: S&P Global Ratings\)](#).*

*Even if the conflict in the Middle East were to come to an end, markets may not return quickly to normal conditions. Iranian attacks have caused damage—still not fully quantified—to energy and extraction infrastructure across the Gulf region.*

*According to the latest monthly report from the International Energy Agency (IEA), LPG is the refined product most affected by the disruption in the Strait of Hormuz. As reported by Oilprice, shortages of this product in India have gained international attention, forcing households to resort to alternative fuels, including coal, firewood, and cow dung. India imports approximately 90% of its LPG from the Middle East, and the shortage has affected hundreds*

of millions of people. Wilton noted that domestic LPG prices in China reached their highest level in 12 years as of April 1.

China imports a significant share of its LPG from Iran, both for domestic consumption and for the petrochemical industry. According to an analysis by Argus, the country is "vulnerable" to the global LPG crisis. In addition to the United States and Persian Gulf countries, other exporters include Canada, Argentina, and Russia, the latter having been forced to redirect its sales toward Central Asian countries following the sanctions imposed by the European Union in response to Moscow's full-scale invasion of Ukraine.

Mentre alcuni si trovano a fronteggiare la carenza di combustibile per cucinare, potrebbe anche esserci una mancanza di cibo da riscaldare. La regione del Golfo Persico è anche un importante fornitore di fertilizzanti e il Programma Alimentare Mondiale delle Nazioni Unite (PAM) lancia l'allarme.

"I Paesi che dipendono fortemente dalle importazioni di cibo, carburante e fertilizzanti, si legge in un rapporto del 19 marzo scorso (Fonte PAM - NU), sono particolarmente esposti agli shock dei prezzi globali. In alcune zone dell'Africa subsahariana, gli agricoltori che si apprestano a iniziare la stagione della semina rischiano di non poter trattare i loro raccolti, con conseguente riduzione dei raccolti e aumento dei prezzi dei prodotti alimentari nei mesi a venire.

Anche piccoli aumenti dei costi possono spingere le famiglie vulnerabili in una situazione di crisi", aggiunge il rapporto, avvertendo del rischio di "livelli record di fame". Secondo l'ONU, circa il 30% del commercio globale di fertilizzanti transita attraverso lo Stretto di Hormuz, e i dati della società di intelligence marittima Windward rafforzano questa preoccupazione.

L'azienda ha rilevato infatti che l'86% delle navi che trasportavano fertilizzanti dal Golfo Persico all'Africa orientale ha interrotto le operazioni (Fonte: Windward agency). Secondo un'analisi di ING, "l'impennata dei prezzi dei fertilizzanti" porterebbe a una riduzione della produzione globale di grano e mais.

"Sebbene la maggior parte dei produttori dell'emisfero settentrionale rimanga adeguatamente rifornita in vista della semina primaverile - avverte ING -, una crisi prolungata potrebbe influenzare le decisioni di semina nel corso dell'anno. Le regioni dell'Asia e dell'Africa che dipendono dai fertilizzanti sono particolarmente vulnerabili" (Fonte: ING).

Inoltre, il 50% di tutte le spedizioni globali di zolfo transita anch'esso attraverso lo Stretto di Hormuz. Come sottoprodotto della lavorazione di petrolio e gas, lo zolfo è un ingrediente essenziale nella produzione di fertilizzanti fosfatici. Un altro ingrediente chiave è la potassa. La Russia è il secondo produttore

mondiale di questo prodotto, con un quinto delle esportazioni globali, e sta cercando di sfruttare l'opportunità di mercato offerta dalla chiusura dello Stretto di Hormuz. La Bielorussia è il terzo produttore mondiale e Washington ha appena revocato le sanzioni sul suo potassio. Tuttavia, non si prevede che ciò avrà delle ripercussioni sui mercati globali.

**What passes through the Strait of Hormuz**

- Oil, 20% of the global
- GNL, 30% of the global
- Helium, (Qatar) 33% of the global
- Fertilizers, 30% of the global
- Sulfur, 50% of the global
- Aluminium, 10% of the global

**= 33% out of China**

*While some populations are facing shortages of cooking fuel, there may also be a lack of food to prepare. The Persian Gulf region is also a key supplier of fertilizers, and the United Nations World Food Programme (WFP) has raised the alarm.*

*"Countries that are heavily dependent on imports of food, fuel, and fertilizers," states a report dated March 19 (Source: WFP - UN), "are particularly exposed to global price shocks. In some areas of sub-Saharan Africa, farmers preparing to begin the planting season may be unable to treat their crops, resulting in lower yields and higher food prices in the coming months."*

*"Even small increases in costs can push vulnerable households into crisis," the report adds, warning of the risk of "record levels of hunger." According to the United Nations, approximately 30% of global fertilizer trade passes through the Strait of Hormuz, and data from maritime intelligence firm Windward reinforces these concerns.*

*The company found that 86% of vessels transporting fertilizers from the Persian Gulf to East Africa have suspended operations (Source: Windward). According to an analysis by ING, "the surge in fertilizer prices" would lead to a reduction in global wheat and corn production.*

*"Although most producers in the Northern Hemisphere remain adequately supplied ahead of the spring planting season," ING notes, "a prolonged crisis could influence planting deci-*

*sions throughout the year. Regions in Asia and Africa that depend on fertilizers are particularly vulnerable" (Source: ING).*

*In addition, 50% of all global sulfur shipments also pass through the Strait of Hormuz. As a by-product of oil and gas processing, sulfur is an essential input in the production of phosphate fertilizers. Another key input is potash. Russia is the world's second-largest producer of this commodity, accounting for one-fifth of global exports, and is seeking to capitalize on the market opportunity created by the closure of the Strait of Hormuz. Belarus is the third-largest producer, and Washington has recently lifted sanctions on its potash exports. However, this is not expected to have a significant impact on global markets.*

Gli attacchi iraniani contro enormi fonderie di alluminio negli Emirati Arabi Uniti e in Bahrain hanno aggravato i problemi di approvvigionamento globale già causati dal blocco di Hormuz. L'entità dei danni non è chiara, ma fa presagire rischi di approvvigionamento continui anche se il traffico attraverso lo stretto dovesse tornare ai livelli prebellici. "Qualsiasi interruzione prolungata metterebbe ulteriormente sotto pressione un mercato già ristretto, dove riavviare le fonderie è costoso, complesso e richiede molto tempo", (Fonte: Analisi ING del 31 marzo 2026).

L'alluminio è una materia prima vitale utilizzata nell'industria automobilistica e degli imballaggi. Gli Stati Uniti importano oltre un quinto del loro alluminio dal Golfo Persico. I Paesi del Golfo rappresentano quasi il 10% dell'offerta globale. "Non direi che le perdite possano essere assorbite facilmente - ha dichiarato Ronan Murphy, direttore di Argus Non-Ferrous Markets -, bisogna considerare che più della metà della produzione mondiale si trova in Cina e tutto quel materiale viene consumato in Cina. Al contrario, oltre l'80% dell'alluminio del Golfo viene esportato, quindi si tratta di un fornitore di fondamentale importanza" (Fonte: Argus Non-Ferrous Markets).

Secondo Murphy, dall'inizio dei raid aerei statunitensi e israeliani sull'Iran, il 28 febbraio, "i prezzi dell'alluminio sono aumentati di circa l'11%, raggiungendo il livello più alto da marzo 2022, subito dopo lo scoppio della guerra in Ucraina".

Infine, circa un terzo della fornitura mondiale di elio proviene dal Qatar. L'elio è un elemento vitale che viene utilizzato come refrigerante per prodotti come semiconduttori e scanner per risonanza magnetica.

Sebbene i prezzi possano essere aumentati, i principali produttori asiatici finora hanno detto di avere delle scorte sufficienti a breve termine. In settimana il ministro dell'Energia sudcoreano, Kim Jung-Kwan, ha dichiarato che non sono previste interruzioni nelle forniture per i prossimi due mesi, e Taiwan ha rilasciato una dichiarazione simile. Il proble-

ma dell'elio, però, potrebbe essere a lungo termine: secondo le autorità del Qatar, i danni causati da un attacco iraniano agli impianti di GNL del Qatar, utilizzati anche per la produzione di elio, potrebbero richiedere fino a cinque anni per essere completamente riparati.

Altri produttori di questo gas includono gli Stati Uniti, il maggiore produttore al mondo, oltre ad Algeria e Russia, le cui esportazioni sono state colpite dalle sanzioni statunitensi ed europee. Questi sono solo alcuni, ma non

tutti, i prodotti spediti dal Golfo Persico verso i mercati di tutto il mondo. Altri prodotti includono la nafta, un prodotto petrolifero raffinato utilizzato nell'industria petrolchimica, i carburanti per aerei e i pellet di minerale di ferro. [\(Fonte GEA e Energia Oltre – ANR\)](#)

*Iranian attacks on major aluminium smelters in the United Arab Emirates and Bahrain have exacerbated global supply constraints already caused by the disruption in the Strait of Hormuz. The extent of the damage remains unclear, but it points to ongoing supply risks even if traffic through the Strait were to return to pre-conflict levels. "Any prolonged disruption would further strain an already tight market, where restarting smelters is costly, complex, and time-consuming," according to an ING*

*analysis dated March 31th 2026.*

*Aluminium is a critical raw material used in the automotive and packaging industries. The United States imports more than one-fifth of its aluminium from the Persian Gulf. Gulf countries account for nearly 10% of global supply. "I would not say that these losses can be easily absorbed," said Ronan Murphy, Director of Argus Non-Ferrous Markets. "More than half of global production is located in China, and all of that material is consumed domestically. By contrast, over 80% of Gulf aluminium is exported, making it a critically important supplier."*

*According to Murphy, since the beginning of US and Israeli air raids on Iran on February 28, "aluminium prices have increased by approximately 11%, reaching their highest level since March 2022, immediately following the outbreak of the war in Ukraine."*

*Finally, approximately one-third of the global helium supply originates from Qatar. Helium is a vital element used as a coolant in products such as semiconductors and MRI scanners.*

*Although prices may have increased, major Asian producers have so far indicated that they hold sufficient short-term inventories. Earlier this week, South Korea's Energy Minister, Kim Jung-kwan, stated that no supply disruptions are expected over the next two months, and Taiwan has issued a similar statement.*

**Over 6 Ml of Mt  
of aluminium produced  
yearly from Persian Gulf  
countries  
=  
10% of the global offer of  
aluminium**

*However, the issue of helium could become a long-term concern. According to Qatari authorities, damage caused by an Iranian attack on Qatar's LNG facilities—also used for helium production—could take up to five years to be fully repaired.*

*Other producers of this gas include the United States, the world's largest producer, as well as Algeria and Russia, whose exports have been impacted by US and European sanctions. These are only some, but not all, of the products shipped from the Persian Gulf to global markets. Other products include naphtha, a refined petroleum product used in the petrochemical industry, aviation fuels, and iron ore pellets.*

## Settori emergenti a livello mondiale per getti di Al: Aerospaziale, Difesa Emerging global Industries for Al Casting: Aerospace, Defence

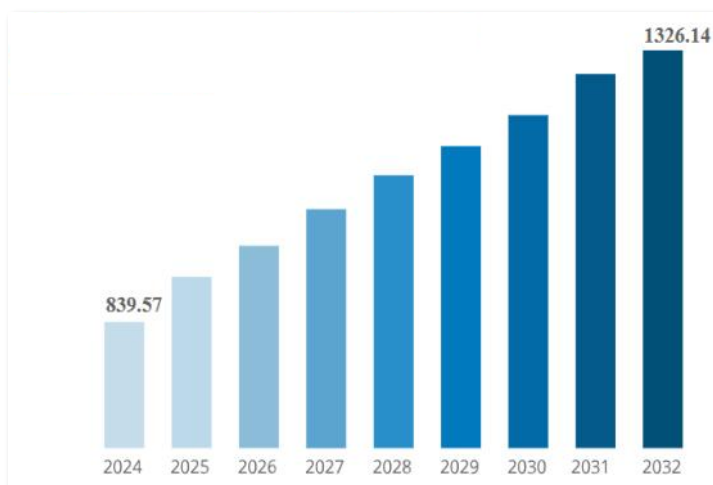
Il mercato aerospaziale e della difesa a livello globale sono stimate valere 839,57 miliardi USD nel 2024 e dovrebbero raggiungere 1326,14 miliardi USD entro il 2032 con un CAGR del 5,88% dal 2024 al 2032.

Il mercato aerospaziale e della difesa è un mercato forte, basato sulla necessità di sviluppo di nuove tecnologie utilizzate nel settore dell'aviazione, esplorazione dello spazio, sicurezza militare e difesa nazionale. Comprende le aziende che sviluppano, producono e mantengono aeromobili e veicoli spaziali, nonché sistemi di difesa e armi. [\(A-3: Fonte: Business Research Insights\)](#)

Questo mercato è piuttosto saturo e c'è una pressione da parte delle autorità per apportare miglioramenti tecnologici. Pertanto, a lungo termine, le tendenze positive sono osservate a causa della spesa sostenuta per la modernizzazione delle attrezzature militari e delle attività spaziali, dalla crescente dipendenza dai prodotti e servizi di difesa e di sicurezza nei segmenti governativi e commerciali.

*The global aerospace and defense market is estimated to be worth USD 839.57 billion in 2024 and is expected to reach USD 1,326.14 billion by 2032, with a CAGR of 5.88% from 2024 to 2032.*

*The aerospace and defense market is a strong one, driven by*



[A-3 Global Aerospace and Defence Market Size 2032 \(USD Billion\)](#)

*the need for the development of new technologies used in the aviation, space exploration, military security, and national defense sectors. It includes companies that develop, produce, and maintain aircraft and spacecraft, as well as defense systems and weapons.*

[\(A-3: Fonte: Business Research Insights\)](#)

Una delle strade per l'ammodernamento, oltre che al ricorso a tecnologie legate all'Al, è anche quella di rendere i veicoli più leggeri e resistenti. In questo quadro le leghe di alluminio (Al) si sono affermate come materiali ottimali per le parti strutturali degli aeromobili.

Rispetto ad altri materiali metallici, le leghe di alluminio hanno una densità inferiore, contribuendo a ridurre il peso complessivo dell'aeromobile, migliorando così l'efficienza del carburante e la capacità di carico. Inoltre, la resistenza e la durezza delle leghe di alluminio possono essere notevolmente migliorate attraverso la lega e il trattamento termico, rendendole adatte a utilizzi in ambienti caratterizzati da elevate sollecitazioni e vibrazioni.

Nell'ostile ambiente aerospaziale, gli aeromobili sono esposti a diverse condizioni climatiche e alla corrosione chimica. Grazie alla loro elevata resistenza alla corrosione e alla fatica, le leghe di alluminio dimostrano eccellenti prestazioni in tali condizioni, garantendo una lunga durata operativa degli aeromobili.

Inoltre, le leghe di alluminio possiedono una buona riciclabilità e possono essere recuperate per ridurre il consumo di risorse e l'impatto ambientale, in linea con i principi dello sviluppo sostenibile.

Negli ultimi anni, sebbene i materiali compositi siano stati ampiamente utilizzati nell'industria aerospaziale, le leghe di alluminio ad alta resistenza continuano a ricoprire un ruolo indispensabile.

Le leghe di alluminio sono ampiamente utilizzate nelle strutture dei serbatoi di carburante dei razzi spaziali, nelle fusoliere dei veicoli spaziali e nei grandi compartimenti sigillati delle navette spaziali con equipaggio, grazie alla loro elevata resistenza specifica, bassa densità, buona lavorabilità e formabilità, basso costo e facilità di manutenzione.

Attualmente, le leghe di alluminio per l'aeronautica continuano a svilupparsi nella direzione di un modulo specifico elevato, un'elevato carico di rottura, un'elevata resistenza meccanica maggiore resistenza alla corrosione.

Il principale indirizzo di sviluppo riguarda lo studio di nuovi metodi di produzione, come l' "additive manufacturing", la solidificazione rapida o sub-rapida (ad esempio la deposizione a spruzzo) e nuovi approcci volti a migliorarne la resistenza, tra cui l'aggiunta di elementi di lega, la purificazione, la raffinazione e il rinforzo con particelle ceramiche.

*(A-4: Fonte: Journal of Materials Research and Technology)*

*One of the paths for modernization, in addition to the use of AI-related technologies, is also to make vehicles lighter and more durable. In this context, aluminum (Al) alloys have established themselves as optimal materials for the structural parts of aircraft.*

*Compared to other metallic materials, aluminum alloys have a lower density, helping to reduce the overall weight of the aircraft, thereby improving fuel efficiency and load capacity. Additionally, the strength and hardness of aluminum alloys can be significantly enhanced through alloying and heat treatment, making them suitable for use in environments with high loads and vibrations.*

*In the harsh aerospace environment, aircraft are exposed to various climatic conditions and chemical corrosion. Thanks to their excellent corrosion and fatigue resistance, aluminum alloys perform exceptionally well under these conditions, ensuring a long operational lifespan for aircraft.*

*Furthermore, aluminum alloys offer good recyclability and can be recovered to reduce resource consumption and environmen-*

Series	Alloy	Casting method	Heat treatment condition
<b>Al-Si</b>			
	AlSi7Mg	S, SB, R, J	T4, T5, T6, T7
	AlSi12	SB, Y, J	F, T2
	AlSi9Mg	S, SB, J, Y	F, T6
	AlSi5Cu1Mg	S, J, R	T1, T5, T6, T7
<b>Al-Cu</b>			
	AlCu5MnTi	S	T4, T5
	AlCu5MnCdV	S	T5, T6, T7
<b>Al-Mg</b>			
	AlMg5Si1	S, J, R	T1, T4

**Note:** S - Sand Casting; J - Metal Casting; Y - Die Casting; R - Investment Casting; B - Inoculation; F - Casting state

[A-4: Aerospace Cast alloys](#)

*tal impact, aligning with sustainable development principles.*

*In recent years, although composite materials have been widely used in the aerospace industry, high-strength aluminum alloys continue to play an indispensable role.*

*Aluminum alloys are widely used in the structures of rocket fuel tanks, space vehicle fuselages, and large sealed compartments of manned spacecraft due to their high specific strength, low density, good machinability and formability, low cost, and ease of maintenance.*

*Currently, aerospace aluminum alloys are continuously developing toward higher specific modulus, higher tensile strength, greater mechanical resistance, and improved corrosion resistance.*

*The main direction of development focuses on studying new manufacturing methods, such as additive manufacturing, rapid or sub-rapid solidification (e.g., spray deposition), and new approaches to enhancing their strength, including alloying, purification, refinement, and ceramic particle reinforcement.*

*(A-4: Fonte: Journal of Materials Research and Technology)*

Nel dettaglio, le leghe di alluminio (Al) da fonderia più comunemente utilizzate nell'industria aerospaziale includono le leghe Al-Silicio (Si), Al-Rame (Cu) e Al-Magnesio (Mg) *(A-5: Fonte: Journal of Materials Research and Technology)*

I metodi di colata più diffusi per le leghe di alluminio includono la colata in sabbia (S), la colata in conchiglia (J), la pressofusione (Y) e la microfusione (R).

Tra le tre tipologie di leghe di alluminio da fonderia, le leghe Al-Si sono le più ampiamente utilizzate. Queste leghe offrono un'eccellente resistenza all'usura, un basso coefficiente di espansione termica e ottime proprietà di colata, come buona fluidità, basso tasso di ritiro e ridotta tendenza alle cricche a caldo.

Nel settore aerospaziale, le leghe Al-Si vengono spesso impiegate per materiali di packaging elettronico, componenti e accessori per motori, nonché per elementi non strutturali di sistemi meccanici e idraulici, come alloggiamenti per valvole, giranti di turbine, ventole di raffreddamento, supporti, rulli, pulegge, barre di contenimento e collettori.

Rispetto alle leghe Al-Si, le leghe da fonderia Al-Cu presentano proprietà meccaniche superiori, una migliore lavorabilità per asportazione di truciolo, elevate prestazioni alle alte temperature e una buona capacità di indurimento per invecchiamento, grazie alla fase di rinforzo Al<sub>2</sub>Cu. Per questo motivo, vengono principalmente utilizzate per componenti strutturali che operano a temperature elevate o per parti che devono sopportare carichi elevati a temperatura ambiente.

Tra le leghe Al-Cu, la lega AlCu5MnCdV si distingue per l'elevata resistenza e plasticità, grazie alla sua composizione che include principalmente Cu, Mn, Ti e tracce di Zr, Cd, V e B.

Essendo una delle leghe Al-Cu con la resistenza più elevata, la lega AlCu5MnCdV trova ampia applicazione nel settore aerospaziale per le sue eccellenti prestazioni meccaniche sia alle alte temperature che a temperatura ambiente. Per questo motivo, è il materiale preferenziale nella progettazione e produzione di componenti della struttura degli aeromobili.

Le leghe di alluminio-magnesio (Al-Mg) offrono un'eccellente resistenza alla corrosione, una buona saldabilità, resistenza meccanica moderata e alta duttilità.

Tra queste, la lega AlMg5Si1Mn, che non può essere rinforzata mediante trattamento termico, è la più ampiamente utilizzata nel settore aerospaziale. Grazie alla sua eccellente saldabilità e resistenza al calore, trova applicazione in motori aeronautici, missili, motori a combustione interna, pompe chimiche, involucri di pompe per il settore petrolchimico, rotor, pale e altri componenti.

(A-5: Fonte: [Journal of Materials Research and Technology](#))

In detail, the most commonly used cast aluminum (Al) alloys in the aerospace industry include Al-Silicon (Si), Al-Copper (Cu), and Al-Magnesium (Mg) alloys (A-5: Source: [Journal of Materials Research and Technology](#)).

The most common casting methods for aluminum alloys include sand casting (S), shell casting (J), die casting (Y), and investment casting (R).

Among the three types of cast aluminum alloys, Al-Si alloys are the

most widely used. These alloys offer excellent wear resistance, a low coefficient of thermal expansion, and outstanding casting properties, such as good fluidity, low shrinkage rate, and reduced hot cracking tendency.

In the aerospace sector, Al-Si alloys are often used for electronic packaging materials, engine components and accessories, as well as non-structural elements of mechanical and hydraulic systems, such as valve housings, turbine impellers, cooling fans, fixtures, rollers, pulleys, bucket bars, and manifolds.

Compared to Al-Si alloys, Al-Cu cast alloys exhibit superior mechanical properties, better machinability, high-temperature performance, and good age-hardening capability due to the Al<sub>2</sub>Cu strengthening phase. For this reason, they are primarily used for structural components that operate at high temperatures or for parts that must withstand heavy loads at room temperature.

Among Al-Cu alloys, the AlCu5MnCdV alloy stands out for its high strength and plasticity, thanks to its composition, which mainly includes Cu, Mn, Ti, and traces of Zr, Cd, V, and B.

As one of the highest-strength Al-Cu alloys, AlCu5MnCdV is widely applied in the aerospace sector due to its excellent mechanical performance at both high and room temperatures. For this reason, it is the preferred material for designing and manufacturing aircraft structural components.

Among these, the AlMg5Si1Mn alloy, which cannot be strengthened through heat treatment, is the most widely used in the aerospace sector. Thanks to its excellent weldability and heat resistance, it is applied in aircraft engines, missiles, internal combustion engines, chemical pumps, petrochemical pump casings, rotors, blades, and other components.

(A-5: Source: [Journal of Materials Research and Technology](#)).

Series	Alloy	Major Element (wt.%)						Al
		Si	Cu	Mn	Mg	Ti	Others	
<b>Al-Si</b>								
	AlSi7Mg	6,5-7,5	-	0,35	0,25-0,45	-	-	Bal.
	AlSi12	10,0-13,0	0,3	0,5	0,1	-	-	Bal.
	AlSi9Mg	8,0-10,5	0,1	0,2-0,5	0,17-0,35	-	-	Bal.
	AlSi5Cu1Mg	4,5-5,5	1,0-1,5	0,5	0,4-0,6	-	-	Bal.
<b>Al-Cu</b>								
	AlCu5MnTi	0,3	4,5-5,3	0,6-1,0	0,05	0,15-0,35	-	Bal.
	AlCu5MnCdV	0,06	4,6-5,3	0,3-0,5	0,05	0,15-0,35	Cd 0,15-0,25 V 0,05-0,3 Zr 0,05-0,20 B 0,005-0,06	Bal.
<b>Al-Mg</b>								
	AlMg5Si1	0,8-1,3	0,1	0,1-0,4	4,5-5,5	-	-	Bal.

A-9: Aerospace Cast alloys: Chemical compositions (wt%)

## Business Aluphoenix 2025 Aluphoenix Business 2025

Come anticipato nell'analisi del settore alluminio, il 2025 è stato il quarto anno di crisi a livello globale, e segnatamente a livello Europeo.

La crisi del settore automotive è se possibile peggiorata rispetto all'esercizio precedente, con alcuni fallimenti di TIER1 eccellenti e i tentativi da parte di alcuni primari OEM del settore di chiudere diversi stabilimenti produttivi europei con migliaia di esuberanti di forza lavoro.

In questo scenario, nel 2025 il mercato Europeo è rimasto, come nel 2024, in costante eccesso di offerta e con una domanda debole ed intermittente.

Per fronteggiare questo difficoltoso mercato, Aluphoenix ha intensificato la sua strategia di sviluppo commerciale iniziata negli esercizi precedenti, in modo da individuare oceani blu lato vendita, e maggiori/migliori opportunità di acquisto di materia prima a livello internazionale, e al tempo stesso, ha attuato una strategia commerciale volta a favorire la marginalità a discapito dei volumi.

Quest'ultima strategia ha avuto successo consentendo all'azienda di entrare nel mercato nord americano, e segnatamente nel settore aerospaziale della difesa e aviazione, e di complessivamente aumentare la quota extra-IT del proprio business dal dato del 71,68% de 2024 al 75,8% del 2025 (A-6).

Dal punto di vista operativo, i volumi sono cresciuti nel 2025 rispetto al 2024, del 2.6% sul dato 2024, consentendo di preservare un utile operativo.

Analizzando la composizione della quota Extra-IT, nel 2024 l'azienda ha mantenuto sostanzialmente la penetrazione nel mercato Europeo, aumentandola però in modo sostanziale in north america e nel middle-east, che stanno vieppiù assumendo un ruolo strategico. (A-7).

Il Medio-Oriente ed il Nord-Africa sono mercati dove sono sempre più presenti Tier1 e Tier2 della filiera automotive, di subfornitura del mercato europeo, e car-makers di estrazione orientale.

Mentre il Nord America sono presenti sia i Tier1 e Tier2 sia della filiera automotive che aerospace difesa ed aviazione.

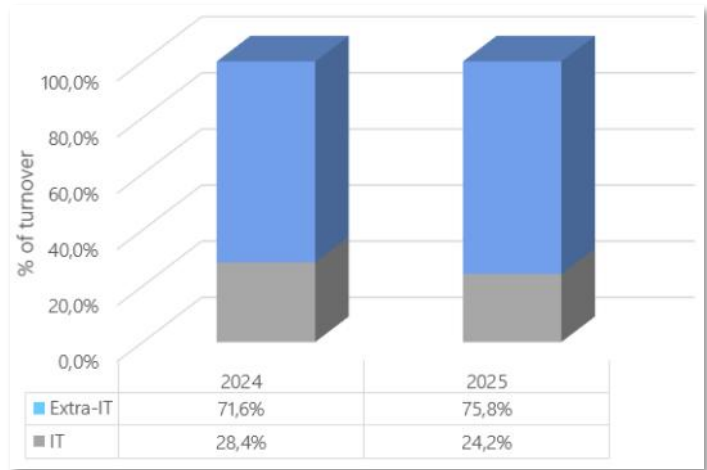
L'interesse per le leghe strutturali prodotte da Aluphoenix, in combinazione con la crescente richiesta di contenuto di riciclo e basso CFP, ha reso l'offerta di Aluphoenix all'avanguardia anche in questi mercati emergenti.

*As anticipated in the aluminium sector analysis, 2025 marked the fourth consecutive year of crisis at a global level, and particularly within Europe.*

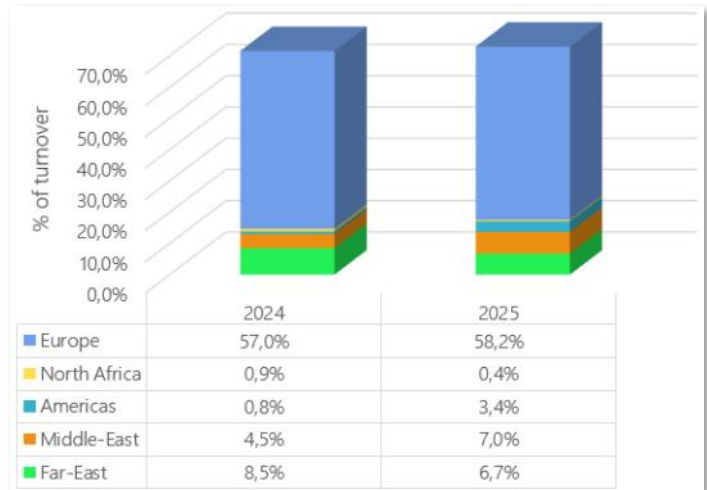
*The automotive sector crisis further deteriorated compared to the previous year, with several high-profile Tier1 bankruptcies and attempts by major OEMs to shut down multiple European production plants, resulting in thousands of redundancies.*

*In this context, the European market in 2025 remained, as in 2024, in a persistent state of oversupply, with weak and intermittent demand.*

*To address this challenging market environment, Aluphoenix intensified its commercial development strategy initiated in previous years, aiming to identify "blue ocean" opportunities on the sales side, as well as improved sourcing opportunities for raw materials at an international level. At the same time, the company imple-*



A-6: Aluphoenix Business 2024 – 2025, IT and Extra-IT market comparison



A-7: Aluphoenix Business 2023 – 2024, Extra-IT Market segmentation

*mented a commercial strategy focused on enhancing margins at the expense of volumes.*

*This latter strategy proved successful, enabling the company to enter the North American market, particularly in the aerospace, aviation and defense sectors, and to increase the share of non-Italian business from 71.68% in 2024 to 75.8% in 2025 (A-6).*

*From an operational standpoint, volumes increased by 2.6% in 2025 compared to 2024, allowing the company to preserve a positive operating profit.*

*An analysis of the Extra-Italy business mix shows that, in 2025, the company substantially maintained its penetration in the European market, while significantly expanding in North America and the Middle East, which are increasingly assuming a strategic role (A-7).*

*The Middle East and North Africa are markets where Tier1 and Tier2 suppliers within the automotive supply chain, serving the European market, as well as OEMs of Eastern origin, are increasingly present.*

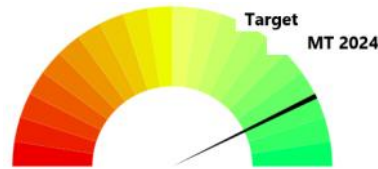
*In North America, both Tier1 and Tier2 players are active across the automotive, aerospace, aviation and defense sectors.*

*The growing interest in structural alloys produced by Aluphoenix, combined with increasing demand for recycled content and low carbon footprint (CFP), has positioned the company's offering at the forefront also in these emerging markets.*

## Obiettivi Aluphoenix 2025 Aluphoenix Targets 2025

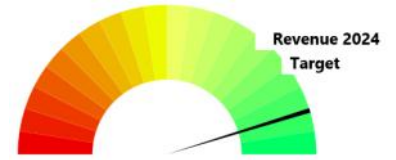
Nonostante le difficili condizioni di mercato, analizzate nei paragrafi precedenti, l'azienda è riuscita a centrare e superare i propri obiettivi strategici (A-8): I volumi di produzione, previsti contrarsi al 95% di quelli del 2024, sono al contrario aumentati del 7,1% a fronte soprattutto di un deciso incremento della redditività (EBT / Revenue) passato dall'obiettivo del 1% al 3,24%.

I principali KPI interni continuativi, sono stati estremamente positivi (A-9): Nessun reclamo da parte dei clienti, soddisfazione del cliente estremamente positiva, processo sotto controllo con CP cross molto elevato e molto stabile, elevata puntualità di consegna, efficacia energetica e ottimo indicatore di qualità.



**Yearly production target**

**Target:** MT 2024 x 95%  
**Results:** 107,1%



**EBT / Yearly revenue**

**Target:** 1% Revenue 2024  
**Results:** 3,24%

[A-8: Main Aluphoenix' 2024 targets](#)

*Despite the challenging market conditions outlined in the previous sections, the company successfully met and exceeded its strategic objectives (A-8). Production volumes, which were expected to decline to 95% of 2024 levels, instead increased by 7.1%, driven in particular by a significant improvement in profitability (EBT/Revenue),*

*rising from a target of 1% to 3.24%.*

*The main ongoing internal KPIs were extremely positive (A-9): no customer complaints, very high customer satisfaction, a well-controlled process with very high and stable cross-process capability (CP), high delivery punctuality, strong energy efficiency, and an excellent quality indicator.*



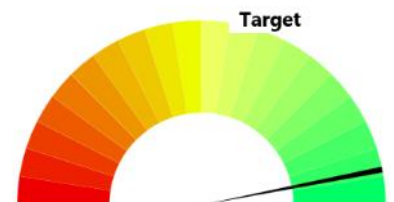
**KPI - Customer claims**

**Target:** < 5% over the nr of yearly sales contracts  
**Results:** 0,12%



**KPI - Customer Satisfaction**

**Target:** > 85%  
**Results:** 93,33%



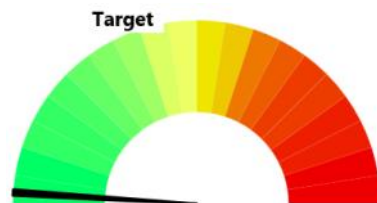
**KPI - CP cross process**

**Target:** > 1,33%  
**Results:** 2,864%



**KPI - Delivery index**

**Target:**  
Good < 0,6 days of delay  
Acceptable 0,6 - 1,2 days of delay  
Not acceptable > 1,2 days of delay  
**Results:** 0,05 days of delay



**KPI - Energy efficiency**

**Target:** < 0,3 TEP / MT of alloys produced  
**Results:** 0,0786 TEP / MT of alloys produced



**KPI - Poor quality**

**Target:** < 0,01%  
**Results:** 0%

[A-9: Main continuative Aluphoenix' KPI \(Key Performance Indicators\)](#)

## Aluphoenix Business Outlook 2026

### Aluphoenix Business Outlook 2026

Come dettagliato nell'analisi dell'esercizio 2025 nelle pagine precedenti, l'azienda, nel perseguire la propria strategia di sviluppo, è riuscita a penetrare in modo stabile e efficiente nei mercati del Nord America e in Middle East.

Ha inoltre attivato contatti con alcuni nuovi OEM della filiera automotive Europea e Nord Americana che stanno portando, ad oggi, alla qualifica e all'ottenimento dei codici fornitori.

Per talune leghe speciali legate ai motori elettrici, l'azienda ha già ottenuto le commesse annuali per il 2026.

Allo stesso tempo l'azienda ha ampliato la propria penetrazione di mercato anche nei settori aerospaziale, difesa e aviazione, sia in Europa che in Nord America, con una offerta di leghe specifiche altamente performanti.

La strategia aziendale per il 2026 si pone in continuità con quella del 2025 focalizzandosi su due direttrici principali, lato vendita:

1. Ampliare e consolidare la propria penetrazione commerciale in Nord America, Middle e Far-East, specialmente nel settore aerospaziale, difesa ed aviazione,

2. Consolidare la propria penetrazione commerciale nel settore automotive tramite l'attivazione di contratti di lungo termine con alcuni nuovi OEM Europei e Nord Americani il cui processo di qualifica come nuovi fornitori è al momento in atto,

Per coadiuvare il raggiungimento di questi obiettivi, l'azienda ha deciso di certificare il proprio sistema di gestione secondo lo standard EN 9100, ossia lo standard internazionale di gestione della qualità specifico per i settori aerospaziale, difesa e aviazione.

La certificazione EN 9100 è programmata entro la prima metà del 2026.

Target in termini di fatturato 2026, segmentati per mercati, vedono il Nord America e il Middle East passare dal livello 2025 di 3.4% e 7% ad un target di 10% e 7% nel 2026, erodendo le quote di mercato servite dei mercati IT ed EU (A-10) previste passare rispettivamente, da 24,2% e 58,2%, del 2025, a 20% e 52% nel 2026.

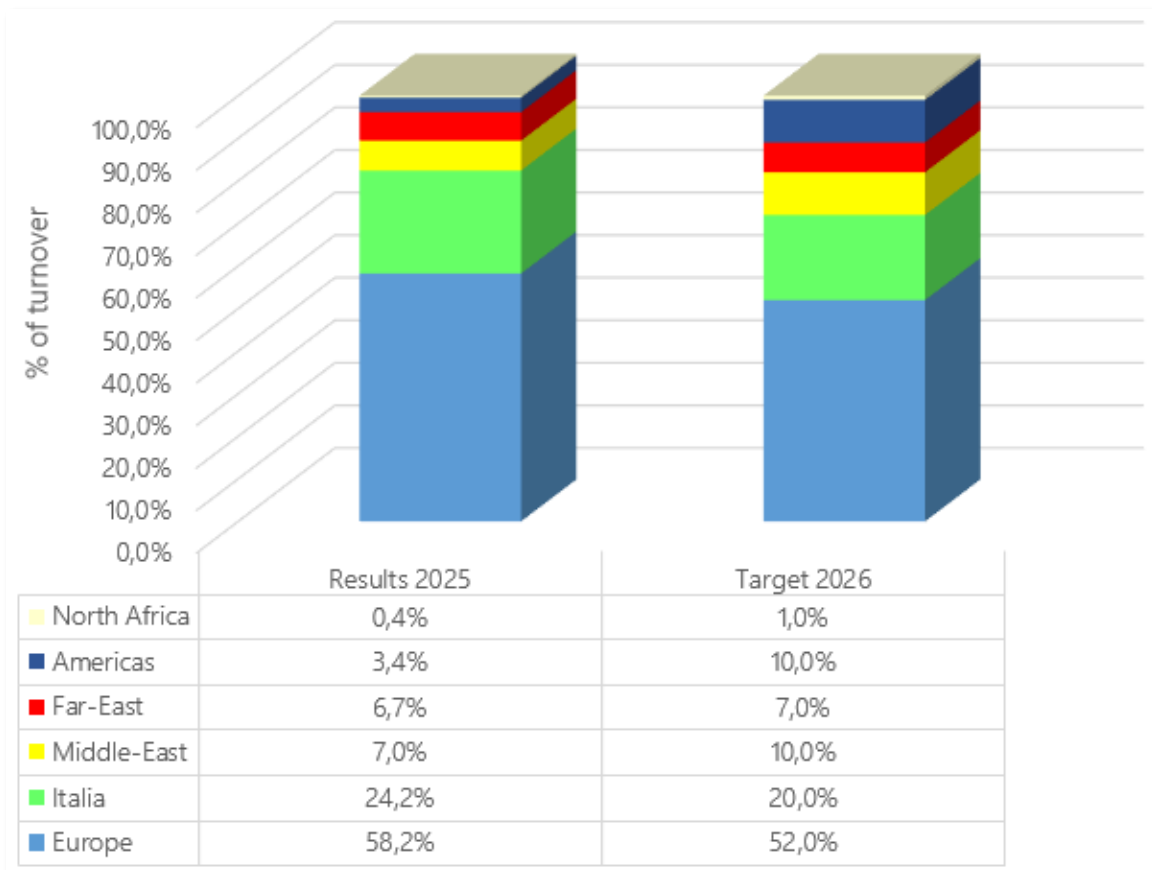
### Certification EN 9100

**International quality management standard for the aerospace, defense, and aviation sectors.**

Planned within H1 2026

*As detailed in the analysis of the 2025 financial year in the preceding pages, the company, in pursuing its growth strategy, has successfully established a stable and efficient presence in the North American and Middle Eastern markets.*

*It has also initiated relationships with several new OEMs within the European and North American automotive supply chain, which are currently leading to qualification processes and*



A-10: Geographical segmentation of sales 2025 and outlook 2026

the assignment of supplier codes.

For certain special alloys related to electric motors, the company has already secured annual orders for 2026.

At the same time, the company has expanded its market penetration in the aerospace, defense and aviation sectors, both in Europe and North America, offering highly specialized, high-performance alloys.

The company's strategy for 2026 is aligned with that of 2025 and focuses on two main sales-driven directions:

1. To expand and consolidate its commercial penetration in North America, the Middle East, and the Far East, particularly in the aerospace, aviation and defense sector;
2. To strengthen its presence in the automotive sector by establishing long-term agreements with new European and North American OEMs, whose supplier qualification processes are currently underway.

To support the achievement of these objectives, the company has decided to certify its management system in accordance with the EN 9100 standard, the international quality management standard specific to the aerospace, defense, and aviation sectors.

EN 9100 certification is scheduled to be obtained by the first half of 2026.

Revenue targets for 2026, segmented by market, foresee North America and the Middle East increasing from 3.4% and 7% in 2025 to targets of 10% and 7% respectively in 2026, with a corresponding reduction in the share of revenues generated in the Italian and European markets (A-10), expected to decrease from 24.2% and 58.2% in 2025 down to 20% and 52% in 2026.

Il business model produttivo nel sito di Riese Pio X è previsto rimanere focalizzato nel proprio core business, ossia di produrre le migliori leghe primarie, speciali, strutturali e speciali per fonderia getti, e presuppone

l'utilizzo di materie prime "pronto forno", quindi con analisi chimica e resa metallica certa e ripetibile.

Da qui la scelta fatta già negli esercizi passati, di riferirsi lato passivo a gruppi nel settore degli sfridi di alluminio, organizzati con impianti di trattamento e lavorazione, atti a garantire la ripetibilità qualitativa della materia prima acquistata.

A questa strategia, con lo scopo di:

1. consentire all'azienda di rispondere alla crescente richiesta di utilizzo di materia prima da riciclo nella produzione delle leghe di alluminio,
2. ampliare la base di raccolta della materia prima,
3. poterla gestire e lavorare con la sensibilità necessaria ai propri processi industriali,

l'azienda ha posto l'obiettivo per il 2026 di attivare, direttamente o tramite JV, dei centri di raccolta e lavorazione di sfridi di alluminio in Italia, nelle aree del Maghreb, in India e/o Medio-Oriente.

L'investire lato passivo è ritenuto dall'azienda strategico, a fonte della dinamica di mercato osservata già dalla seconda metà del 2025, di leghe con crescente contenuto di riciclo al loro interno, anche per getti strutturali.

The production business model at the Riese Pio X site is expected to remain focused on its core business, namely the production of high-quality primary, specialty, structural, and foundry alloys. This model is based on the use of "ready-to-melt" raw materials, with certified chemical composition and consistent, repeatable metal yield.

Accordingly, the company has already, in previous financial years, chosen to rely on suppliers operating in the aluminum scrap sector that are equipped with treatment and processing facilities capable of ensuring consistent

quality of the raw materials purchased.

In line with this strategy, and with the aim of:

1. enabling the company to meet the growing demand for the use of recycled raw materials in aluminum alloy production;
2. expanding the raw material sourcing base;
3. managing and processing such materials in line with the specific requirements of its industrial processes.

the company has set the objective for 2026 to establish, either directly or through joint ventures, aluminum scrap yards and processing centers in Italy, the Maghreb region, India, and/or the Middle East.

Investment on the procurement side is considered strategic by the company, in light of market dynamics already observed since the second half of 2025, showing increasing demand for alloys with higher recycled content, including for structural castings.


**New direct/  
indirect scrap  
yards over the  
world**



**ALUPHOENIX SRL**

Via Monte Santo 33/A  
31039 Riese Pio X (TV) Italy

 +39 0423/199.21.08

 info@aluphoenix.com

 www.aluphoenix.com