



Comunicato stampa

FORMULA SAE ITALY: IERI LA CHIUSURA DEGLI EVENTI STATICI, CON LA PUBBLICAZIONE, QUESTA MATTINA, DELLE CLASSIFICHE E DEI FINALISTI DEL BUSINESS PRESENTATION EVENT, DESIGN EVENT E COST EVENT

I vincitori delle prove statiche verranno proclamati domani, alla cerimonia di chiusura delle 20.30. Buon posizionamento generale dei team italiani

Varano de' Melegari, 15 luglio 2023 - Si sono conclusi ieri, con la pubblicazione delle classifiche questa mattina, gli **eventi statici di Formula SAE Italy**, che vedono coinvolti i team di tutte le classi di partecipazione (1C, vetture a combustione; 1E, vetture elettriche; 1D, vetture driverless e Classe 3, progetto della vettura senza prototipo) nelle prove del Business presentation event, Design event e Cost event.

Dal momento che l'evento non si è ancora concluso, le classifiche sono state rese note senza rivelare il posizionamento sul podio dei vincitori dei finalisti, riportati nelle rispettive classifiche in ordine casuale. I vincitori delle prove statiche verranno infatti proclamati domani, in occasione della cerimonia di chiusura delle 20.30.

Nel **Business presentation event**, gli studenti in gara sono chiamati a simulare una presentazione della vettura proposta davanti a una platea di potenziali investitori. I team espongono, quindi, un piano di business e cercano di convincere il pubblico a investire nel loro progetto. L'auto che portano in gara, infatti, dev'essere potenzialmente commercializzabile. Di qui, lo studio del business model che intendono utilizzare per analizzare il cliente e il mercato, dei canali di marketing e di comunicazione, fino alle classiche analisi economico-finanziarie (return on investment, punto di pareggio) e a una specifica richiesta di investimento alla giuria, suddivisa, quest'anno, in 4 commissioni.

Anche per l'edizione 2023 si è mantenuto invariato l'impianto del regolamento adottato nel 2021, caratterizzato da una suddivisione in tre stage, a eliminazione, e condiviso con la Formula Student Austria, in accordo con la quale, tuttavia, è stato modificato il peso dello stage 1, che è diminuito di 5 punti, e dello stage 3, che è aumentato di 5 punti. Inoltre, sono stati modificati i criteri dello stage 3, per renderli il più oggettivi possibile.

La fase 1, il "Racing Elevator Pitch", consiste nella presentazione di un video di 30 secondi, con cui i team devono catturare l'attenzione della giuria in vista del successivo approfondimento dell'idea di business proposta, mentre la fase 2, il "Business Pitch", è una versione ridotta della presentazione del Business Plan, con un focus specifico sui temi finanziari. Entrambi questi step si sono svolti online nei mesi scorsi. Infine, i team ammessi alla fase 3 affrontano la vera e propria presentazione del Business Plan, della durata di 10 minuti, di cui fa parte anche uno specifico

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



Deep Dive Topic - argomento deciso dai Coordinatori della giuria, comunicato ai team con anticipo, con l'intento di favorire lo sviluppo di soluzioni creative e innovative su temi chiave nell'evoluzione del mercato auto - e che è seguita da una sessione di domande e risposte. Ovviamente la delivery, ovvero la performance espositiva, e i visual aids, ovvero gli strumenti visivi impiegati, continuano a rappresentare punti importanti nella valutazione complessiva, insieme alla capacità di rispondere alle domande.

Il punteggio massimo per questa prova nel suo complesso è 75 sui 1.000 punti totali della competizione.

Quest'anno molti team italiani hanno ottenuto un buon piazzamento. In generale, tra i team che sono andati in finale la differenza di livello è stata molto esigua, essendosi dimostrati tutti e tre potenzialmente meritevoli della vittoria.

Il mondo dell'auto è cambiato drasticamente negli ultimi 5 anni e lo si è potuto vedere anche da alcune delle proposte di Business plan presentate. Una delle squadre in gara, ad esempio, ha incentrato il progetto sul recupero dei motori, componenti motore e componenti auto da riutilizzare per ridurre gli sprechi e i costi.

Nella classe 1C, i team finalisti sono **UniBo Motorsport** dell'Università di Bologna, **Race Up Combustion** dell'Università degli Studi di Padova e **Bimasakti Racing Team** dell'Università di Gadjah Mada, una squadra indonesiana che ha partecipato all'evento per la prima volta.

Per quanto riguarda la Classe Driverless, i finalisti sono **Squadra Corse Driverless PoliTO** del Politecnico di Torino, **MoRe Modena Racing Driverless** dell'Università di Modena e Reggio Emilia e **UniNa Corse - Squadre Corse** dell'Università degli Studi di Napoli Federico II.

Nella Classe 1E (vetture elettriche), il team **Dynamis PRC** del Politecnico di Milano va in finale insieme a **E-team Squadra Corse** dell'Università di Pisa e al team **ISC FS Racing Team** della ICAI-Comillas Pontifical University.

Nella Classe 3 (presentazione del solo progetto della vettura), in finale troviamo **Salento Racing E-Team** dell'Università del Salento, **AAM Driverless Racing Team** della Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport e Sapienza Università di Roma con il team **Sapienza Corse**. Si spera che il prossimo anno questi team possano partecipare all'evento con il prototipo della vettura per vedere che cosa saranno riusciti a realizzare.

Passando al **Design event**, una delle prove più sentite dagli studenti, con un punteggio massimo di 150 punti (sui 1.000 complessivi), ad essere premiato, da una giuria di esperti del mondo automotive - suddivisa in nove commissioni (4 per la Classe 1E, 3 per la Classe 1C e 2 per la Classe 1D) formate formate da progettisti di livello - è il lavoro ingegneristico che sta dietro alla vettura.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



Da quest'anno, il regolamento di questa prova risulta del tutto omogeneo a quello delle altre manifestazioni europee, in modo da consentire ai team di partecipare a più eventi in Europa senza dover apportare modifiche alla documentazione tecnica e alla vettura.

La valutazione della giuria si basa sulle categorie classiche: sospensioni, telaio, motore, ma viene valutato anche il modello di management tecnico della squadra e assegnati alcuni punti al grado di creatività e innovazione dell'idea progettuale.

Grande attenzione è riservata alle finali: dopo il confronto diretto dei giudici con gli studenti nei pit, 3 team della Classe 1C e 3 team della Classe 1E vengono selezionati per parteciparvi. E' il momento in cui le migliori vetture vengono presentate pubblicamente e tutti i giudici hanno l'opportunità di osservarle da vicino e confrontarle direttamente.

In quest'edizione del Design event, il livello tecnico generale denota il fatto che l'evento è a inizio stagione, con molte vetture che arrivano per la prima volta in pista. Si conferma, inoltre, un'importante differenza di livello tra i team più esperti che provengono da università con una lunga tradizione e quelli provenienti da Paesi dove l'università è agli inizi. Si rileva, in ogni caso, un miglioramento rapido dei team delle università più giovani, che stanno progressivamente riducendo il gap tecnico rispetto ai top team, anche se ci vorranno ancora anni per colmarlo. Questo miglioramento dei team nuovi è in parte riconducibile anche all'ingresso delle nuove tecnologie (powertrain elettrico, integrazione mecatronica, sistemi ADAS e tecnologia driverless) responsabili di una sorta di livellamento per cui i team più giovani diventano più creativi, mentre i più esperti non hanno modo di attingere al loro bagaglio di esperienza.

Il team **Dynamis PRC** del Politecnico di Milano (Classe 1 E) si conferma, tra gli italiani, un team di elevato livello. Si è distinto per l'integrazione del sistema di guida autonoma nella vettura. In generale i finalisti della Classe 1E - oltre al team di Milano, **WHZ Racing Team** dell'UAS Zwickau e **FS Team Tallinn** - sono risultati tutti di buon livello e molto vicini a livello di punteggi. Il team di Tallinn, pur presentando una vettura senza particolari innovazioni, ha curato molto i dettagli del progetto e si è distinto per un'ottima organizzazione del lavoro del team.

Tra i team con una vettura più tradizionale, nella Classe 1C hanno presentato un buon progetto sia **Race UP Combustion**, dell'Università degli Studi di Padova, sia **MoRe Modena Racing Combustion** dell'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia, entrambi in finale.

Da quest'anno, sono ammesse alla Formula SAE Italy, nella Classe 1C, anche le motorizzazioni ibride non plug-in. Questa specifica categoria non è stata molto partecipata: si sono visti alcuni primi tentativi e nessun sistema veramente funzionale, ma sono stati presentati piani di lavoro per cui, il prossimo anno, dovrebbe esserci un buon numero di partecipanti. Il team **CULS Prague formula racing** della Czech university of Life Sciences in Prague, grazie all'integrazione del sistema ibrido, per quanto non ancora funzionante, è arrivata in finale.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



Nella Classe 3, il team **Sapienza Corse**, dell'Università di Roma La Sapienza ha presentato un'interessante progetto di vettura ibrida di cui auspicabilmente si vedrà la realizzazione nei prossimi anni. Gli altri due finalisti sono **Polimarche Racing Team**, dell'Università Politecnica delle Marche e **AAM Driverless Racing Team**, dell'Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport.

Nella Classe 1D, il punteggio del Design Event è di 200 punti, rispetto ai 150 delle altre classi, punti assegnati in base allo sviluppo dell'autonomous system e non alla progettazione del veicolo. Rispetto all'anno precedente, il livello sta crescendo, ma per la parte relativa alla guida autonoma c'è una tendenza al livellamento architettonico: molti team hanno presentato soluzioni standard con qualche adattamento.

Si rileva poi una buona crescita dei team italiani: l'Università di Napoli ha fatto passi da gigante rispetto alla scorsa edizione, mentre il Politecnico di Torino e l'Università di Modena e Reggio Emilia hanno proposto due nuovi progetti molto interessanti.

Passando ai finalisti, del **Global Formula Racing** della Oregon State University ha colpito l'elevato livello organizzativo, avendo il team costruito due vetture, una in Germania e una negli Stati Uniti condividendo in toto i progetti, la calibrazione e la gestione complessiva delle macchine. Gli altri finalisti sono **eForce FEE Prague Formula** della Czech Technical University in Prague, che ha curato bene gli aspetti veicolistici e la gestione degli algoritmi, e **MoRe Modena Racing Driverless** dell'Università di Modena e Reggio Emilia.

Infine, il **Cost Event** (che vale 100 punti su 1.000 complessivi), rinnovato nel 2019 sul modello del Regolamento FSG, si concentra sull'analisi dei Cost report - prodotti dai team non più su tabelle contenenti costi standard, come in precedenza, ma basati su propri processi di costificazione. Quest'anno è inoltre stato reintrodotta il "real case scenario" secondo il modello tedesco: è stata posta una challenge su un argomento di fantasia, correlato alla vettura che il team ha prodotto, per valutare con un approccio interdisciplinare le competenze tecnico-economiche della squadra. Il tema, unico per tutti, simula l'utilizzo di una vettura in un roller-coaster, invitando gli studenti a stimare costi e modalità dell'adattamento necessario.

La prova del Cost Event è simile ad una tesi in economia sulla vettura, senza però dimenticare alcuni importanti aspetti di natura tecnica e produttiva. I team creano le proprie tabelle e devono illustrare ai giudici il modo in cui le hanno create, spiegando le metodologie ed evidenziando le fonti verificabili e attendibili da cui hanno ottenuto i dati di base. Tra le altre categorie di valutazione, spicca, il cost understanding. Quest'ultima abilità viene valutata sia attraverso l'esame di un documento preparato dai team prima dell'evento (Cost explanation file), sia attraverso un processo di Q&A durante il confronto diretto. In generale, agli argomenti legati al costo della vettura in senso stretto, si aggiungono alcune tematiche oggi di grande rilevanza:

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



l'impatto ambientale della vettura e della sua produzione e smaltimento, le decisioni di make or buy, la stima delle differenze tra produzione prototipale e produzione di massa e alcuni elementi significativi di pianificazione delle risorse e di gestione del rischio.

La giuria Cost è composta da una trentina di membri, suddivisi in 5 commissioni, che visitano ogni singolo team direttamente al suo box. Si conferma anche per quest'edizione una giuria internazionalizzata, che comprende 4 continenti diversi: hanno partecipato un giudice indiano, due giudici croati, uno di origine brasiliana, uno nord americano e un giudice pakistano.

La competizione più spinta riguarda la classe delle vetture elettriche, che ha visto molte squadre ottenere punteggi elevati. Questo ha comportato, in sede di calibrazione, un confronto all'interno della giuria al fine di validare i giudizi espressi durante le ispezioni dalle rispettive commissioni.

Si è percepito un importante sforzo da parte dei team italiani, che sempre più vedono in questo evento una scuola di formazione per elevare il proprio livello di preparazione. Anche quest'anno, infine, alcuni team hanno sorpreso per il salto di qualità fatto rispetto agli anni passati, mentre altri hanno confermato il buon livello già mostrato nelle scorse edizioni.

La rosa dei primi tre classificati della Classe 1C comprende: **UniBo Motorsport** dell'Università di Bologna, **Race UP Combustion** dell'Università degli Studi di Padova e il team **CULS Prague Formula Racing** della Czech University of Life Sciences in Prague. Nella Classe 1E sono in finale il team **Race UP Electric** dell'Università degli Studi di Padova, **TU Darmstadt Racing Team e.V.** di TU Darmstadt e **E-Agle Trento Racing Team** dell'Università di Trento. Tra i finalisti della Classe 3, **AAM Driverless Racing Team** della Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport, **Polimarche Racing Team** dell'Università Politecnica delle Marche e **Sapienza Corse** di Sapienza Università di Roma. Infine, nella Classe 1D, sono **Firenze Race Team** dell'Università degli Studi di Firenze, **UniNa Corse** dell'Università degli Studi di Napoli Federico II e **Global Formula Racing** della Oregon State University, a riportare i migliori risultati.

Un ultimo elemento da sottolineare è che Formula SAE Italy, più che come una competizione, si definisce come un evento formativo-didattico. Di qui, l'importanza della sessione dei feedback sugli static events ai ragazzi - tenutasi oggi dalle 9.30 alle 12.45 - in cui le commissioni di giudici che hanno giudicato i vari team hanno avuto un colloquio individuale con coloro che ne hanno fatto richiesta, volto a fornire spunti di miglioramento che, anno dopo anno, i team hanno mostrato di saper recepire e introdurre nelle proposte della competizione successiva.

Ogni ulteriore informazione è reperibile sul sito dell'iniziativa (www.formula-ata.it/), dove è possibile trovare il programma completo (www.formula-ata.it/official-schedule/), l'elenco dei partecipanti (www.formula-ata.it/registered-teams/) e tutti i dettagli della manifestazione, che è aperta al pubblico dei visitatori (<https://www.formula-ata.it/tickets-visitor/>)

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



Per informazioni: ufficio stampa ANFIA

Miriam Gangi - m.gangi@anfia.it

Tel. 011 5546502

Cell. 338 7303167

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Nata nel 1912, da oltre 100 anni ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle Associate nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali e di provvedere allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive.

L'Associazione è strutturata in 3 Gruppi merceologici, ciascuno coordinato da un Presidente.

Componenti: comprende i produttori di parti e componenti di autoveicoli; *Car Design & Engineering:* comprende le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design di autoveicoli e/o parti e componenti destinati al settore autoveicolistico; *Costruttori:* comprende i produttori di autoveicoli in genere - inclusi camion, rimorchi, camper, mezzi speciali e/o dedicati a specifici utilizzi - ovvero allestimenti ed attrezzature specifiche montati su autoveicoli.

www.anfia.it

twitter.com/ANFIA_it

www.linkedin.com/company/anfia-it

La filiera produttiva automotive in Italia

5.528 imprese

273.600 addetti (diretti e indiretti), il 7,3% degli occupati del settore manifatturiero italiano

86,2 miliardi di Euro di fatturato, pari al 9,9% del fatturato della manifattura in Italia e al 5,2% del PIL italiano

76,3 miliardi di Euro di prelievo fiscale sulla motorizzazione

Formula SAE Italy

Formula SAE nasce nel 1981 per iniziativa della Society of Automotive Engineers (SAE). E' una competizione universitaria dedicata alle facoltà di ingegneria di tutto il mondo e prevede che gli studenti partecipanti si misurino nella progettazione e realizzazione di vetture prototipo monoposto da competizione, a combustione o elettriche, incluse quelle a guida autonoma, destinate ad un'eventuale commercializzazione, seguendo particolari vincoli di carattere tecnico ed economico, come se fossero commissionate da un'impresa del settore automotive per un utente non professionista. Durante la manifestazione, i team di studenti affrontano prove statiche - Design Event, Business Presentation Event e Cost Event - e prove dinamiche in pista (Acceleration, Skid Pad, Autocross, Endurance; per la Classe di partecipazione "Driverless", l'Endurance è sostituita dalla prova di Trackdrive).

L'obiettivo di questo evento educational è mettere al centro le capacità dei ragazzi, facendogli vivere un'esperienza formativa in cui apprendono le dinamiche del lavoro in team, con regole precise e scadenze da rispettare, e mettendoli alla prova sulle fasi costruttive e progettuali del prototipo, con tutte le difficoltà che questo comporta.

In Italia la Formula SAE esordisce nel 2005, organizzata da ATA (Associazione Tecnica dell'Autoveicolo). Dopo 12 edizioni, a partire dal 2017, con l'acquisizione di ATA da parte di ANFIA, il ruolo di organizzatore della manifestazione è passato ad ANFIA, che ha organizzato 4 edizioni presso l'Autodromo "R. Paletti" di Varano de' Melegari (Parma).

<https://www.formula-ata.it/>

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - E-mail: anfia@anfia.it -

00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - E-mail: anfia.roma@anfia.it

www.anfia.it



Canali social di Formula SAE Italy:



@FormulaSAEItaly
twitter.com/FormulaSAEItaly



Formula SAE Italy
[@formulasaeitaly](https://www.instagram.com/formulasaeitaly)



Formula SAE Italy
[facebook.com/FormulaSAEItaly](https://www.facebook.com/FormulaSAEItaly)



FSAEItaly

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - E-mail: anfia.roma@anfia.it
www.anfia.it