



Comunicato stampa

FORMULA SAE ITALY, FORMULA ELECTRIC ITALY & FORMULA DRIVERLESS: CONCLUSI IERI GLI EVENTI STATICI, CON LA PUBBLICAZIONE, QUESTA MATTINA, DELLE CLASSIFICHE E DEI FINALISTI DEL BUSINESS PRESENTATION EVENT, DESIGN EVENT E COST EVENT

Varano de' Melegari, 27 luglio 2019 - 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 nelle prove del Business presentation event, Design event e Cost event.

Visto che l'evento non si è ancora chiuso, le classifiche sono state rese note senza rivelare il posizionamento sul podio dei vincitori dei finalisti, riportati nelle rispettive classifiche secondo il numero crescente di macchina. I vincitori delle prove statiche verranno infatti proclamati domani, in occasione della cerimonia di chiusura delle 20.30.

Quest'anno, il Business Presentation Event e il Cost event si sono svolti seguendo il modello della Formula Student Germany (FSG) che, l'anno scorso, era stato applicato solo alla classe Driverless.

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.

La valutazione della giuria del Business presentation event è stata armonizzata al Regolamento FSG per dare ai team la possibilità di partecipare a più eventi a livello europeo con lo stesso riferimento regolamentare. La giuria è suddivisa in 5 commissioni e si basa, nella valutazione, su 9 elementi, dettati dal Regolamento FSG. Rispetto al precedente regolamento, ricoprono un ruolo centrale l'innovazione di business e tecnologica che il progetto introduce e la solidità finanziaria. Un terzo punto riguarda l'introduzione del deep dive (uno per classe di partecipazione), argomento deciso dai Responsabili della giuria, comunicato ai team con un mese di anticipo, con l'intento di favorire lo sviluppo di soluzioni creative e innovative su temi chiave nell'evoluzione del mercato auto. 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.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



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

Tra le novità di quest'anno, si segnala l'introduzione, da parte di alcuni team, dell'elemento della realtà virtuale. In generale, la digitalizzazione e la connettività sono, infatti, elementi sempre più presenti e strategici nel mondo auto.

Il livello generale riscontrato nell'edizione 2019 di questa prova è in linea con la media delle ultime edizioni. Di anno in anno, i team hanno mostrato di comprendere sempre di più l'importanza del Business presentation event, mettendo a frutto i suggerimenti raccolti nelle edizioni precedenti e hanno integrato competenze via via più specifiche, anche provenienti dalle facoltà di economia. I primi classificati, in particolare, hanno presentato progetti di alto livello e sono stati molto equilibrati, posizionandosi a distanza di pochi punti uno dall'altro. Nella classe 1C (vetture a combustione interna), si è reso necessario selezionare 4 finalisti anziché 3 per via dei punteggi molto ravvicinati.

In questa classe, si è verificato anche un caso singolare per cui due team di questa stessa categoria andati in finale hanno presentato la stessa idea, estremamente innovativa: combinare le corse con la realtà aumentata e i videogiochi. Si è avuta, inoltre, un'ottima performance dei team italiani, due dei quali sono andati in finale: **E-Team Squadra Corse** dell'Università di Pisa e **Dynamis PRC** del Politecnico di Milano. Gli altri due finalisti della classe 1C sono **PWR Racing Team** dell'Università di Wroclaw, per il secondo anno consecutivo in finale, e **Einstein Motorsport** dell'Hochschule di Ulm.

Per quanto riguarda la Classe Driverless, i team sono aumentati di numero, avendo partecipato in 8 in questo secondo anno di esperienza, in cui si è visto un miglioramento rispetto al precedente livello ancora embrionale. I team hanno anche dimostrato di possedere le competenze per crescere ulteriormente nei prossimi anni. I finalisti, in questo caso, sono: **Sapienza Corse** dell'Università di Roma La Sapienza, **MITeamDelft** della Delft University of Technology e **Ecurie Aix Formula Student Team RWTH Aachen** dell'RWTH Aachen University.

Nella Classe 1E (vetture elettriche), il **Aristotle University Racing Team Electric - Aristurtle** della Aristotle University of Thessaloniki va in finale per il secondo anno consecutivo. Gli altri due finalisti sono: **HofSpannung Motorsport** dell'University of Applied Sciences Hof e **Blue Flash Mobility Concepts** di HAWK Gottingen.

Nella Classe 3 (presentazione del solo progetto della vettura), in finale troviamo due team italiani: **Unical Reparto Corse** dell'Università della Calabria e **STV-Scuderia Tor Vergata** dell'Università di Roma Tor Vergata, insieme a **Strohm und Sohne** della Technische Hochschule Nurnberg Georg Simon Ohm.

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

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



automotive - suddivisa in dieci commissioni formate da progettisti di livello - è il lavoro ingegneristico che sta dietro alla vettura.

La valutazione della giuria si basa sulle categorie classiche: sospensioni, telaio, motore, ma viene valutato anche il modello di management della squadra e assegnati alcuni punti all'estetica del veicolo e 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 si è riscontrato un livello di preparazione dei team piuttosto variegato e abbastanza polarizzato verso gli estremi, con una relativamente bassa concentrazione di team di livello medio-alto.

Tra i finalisti della Classe 1C del Design event c'è **Dynamis PRC** del Politecnico di Milano, che ha dimostrato di essere un team consistente, che cresce in maniera costante negli anni, arrivato ora ad un livello molto interessante, potendosi confrontare con i migliori team europei. **High-Octane Motorsports** della Friedrich-Alexander University Erlangen Nuremberg ha presentato una vettura molto curata dal punto di vista aerodinamico ed ottimizzata dal punto di vista dei pesi, la più leggera tra le vetture di punta (151 kg). Il **CTU CarTech** della Czech Technical University of Prague ha dimostrato, infine, di avere un'ottima organizzazione del team.

Tra i finalisti della Classe 1E, **FS Team Tallin** della Tallin University of Technology si è rivelato stupefacente perché, nonostante provenga da un Paese che non ha tradizione automobilistica, la buona organizzazione l'ha portato a raggiungere, dall'anno scorso, livelli ai vertici della competizione.

La **Squadra Corse PoliTo** del Politecnico di Torino sta crescendo molto negli ultimi anni e, in prospettiva futura, potrebbe arrivare a occupare i vertici delle classifiche a livello europeo.

Il team **E.Stall** di UAS Esslingen, infine, ha presentato una vettura molto ben progettata, con originali soluzioni per l'applicazione dei motori di trazione all'interno delle ruote.

Nella Classe 3, i team italiani si sono distinti con un buon livello, lasciando intravedere la possibilità di buoni risultati nel momento in cui potranno realizzare in concreto quanto fatto sulla carta fino ad ora. I finalisti di questa classe sono **STV-Scuderia Tor Vergata** dell'Università di Roma Tor Vergata, **SRT Electric** della Belgorod State Technological University after V. G. Shukhov e **Unitus Racing Team** dell'Università della Tuscia.

Nella Classe 1D, il punteggio del Design Event è di 275 punti, rispetto ai 150 delle altre classi, punti assegnati in base allo sviluppo dell'autonomous system e non alla progettazione del veicolo. Il livello generale dei team di questa classe è risultato elevato, considerando la complessità dei progetti, con un'elevata integrazione di meccanica, elettronica e informatica. Alcuni team si sono distinti per una migliore struttura organizzativa e di sviluppo. Quelli che hanno tenuto conto delle

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



complessità del sistema veicolo, senza concentrarsi esclusivamente sul software, sono stati premiati. La giuria ha infatti insistito su un elemento di particolare importanza: chi sviluppa l'autonomous system deve avere anche una buona conoscenza del sistema veicolo. Si è registrata una crescita di livello dei team che avevano già partecipato in questa classe lo scorso anno, a cui si sono affiancati team esordienti che hanno deciso di misurarsi con questa sfida.

Passando ai finalisti, **MITeamDelft** della Delft University of Technology si è distinto per l'approccio innovativo e ben strutturato dello sviluppo vettura e per l'interessante collaborazione con il Massachusetts Institute of Technology (MIT), nell'ambito della quale è stato inventato un modo di sviluppare software e veicolo con una comunicazione efficace, utilizzando anche, negli USA, un piccolo veicolo di test. Il team **municHMotorsport**, della Hochschule fur Angewandte Wissenschaften Munchen ha sviluppato il sistema già presentato l'anno scorso, apportando migliorie soprattutto al sistema di sensoristica e aumentando il numero di telecamere, oltre a realizzare un sistema di controllo molto efficace. Il team **RWTH Aachen** della Ecurie Aix Formula Student Team RWTH Aachen, infine, si è contraddistinto come team giovane, molto preparato, con una buona conoscenza del veicolo e attuatori per freni e sterzo ben congegnati.

Trattandosi di una relativa novità anche per le giurie, alcuni spunti interessanti in termini di metodo e confronto sono derivati anche dai team stessi, nell'ottica di un approccio costruttivo e collaborativo.

Infine, il **Cost Event** (che vale 100 punti su 1.000 complessivi) si concentra sull'analisi dei Cost report - prodotti dai team non più su tabelle contenenti costi standard, ma basati su propri processi di costificazione. Il focus non è più sul costo della vettura in quanto tale, ma sulla capacità del team di padroneggiare la "dimensione costo" fin dal suo nascere. La prova diventa una sorta di tesi in economia sulla vettura, senza però dimenticare alcuni importanti aspetti di natura tecnica e produttiva. I team creano le proprie tabelle standard 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, come novità preponderante, 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 le ispezioni. Altra novità importante, agli argomenti legati al costo della vettura in senso stretto, si aggiungono alcune tematiche oggi di grande rilevanza: 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. Novità di quest'anno anche la decisione di dare i feedback ai team direttamente dopo l'ispezione per massimizzare la qualità degli stessi.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



Queste modalità erano state applicate lo scorso anno esclusivamente ai team driverless. Va comunque detto che, nel frattempo, c'è stata un'evoluzione delle stesse per cui, a livello applicativo, sono intervenute delle variazioni.

A livello generale, tutte le squadre che, nei mesi precedenti l'evento, hanno approfondito il nuovo metodo, hanno poi realizzato performance soddisfacenti, avvicinandosi, o talvolta superando, squadre che avevano già sperimentato questo metodo in altri eventi europei l'anno scorso. Chi invece non è stato in condizione di aggiornarsi ha inevitabilmente sofferto un gap di conoscenza. Un ottimo lavoro è stato svolto, in particolare, dai team che hanno presenziato alla sessione formativa condotta, a fine marzo, al MECSPE di Parma, dai rappresentanti della giuria del Cost Event di Formula SAE Italy.

I team migliori hanno vinto con un margine significativo (circa 2 punti di differenza), dimostrando una qualità del lavoro veramente buona. Si segnala anche il piazzamento brillante di team che hanno mostrato, nel corso degli ultimi anni, un percorso di crescita costante.

La rosa dei primi tre classificati della Classe 1C comprende: **UH Racing** della University of Hertfordshire, **E-Team Squadra Corse** dell'Università di Pisa e il team **Race UP Combustion** dell'Università di Padova. Nella Classe 1 E sono in finale **Aristotle University Racing Team Electric - Aristurtle** della Aristotle University of Thessaloniki, **E-Motion Rennteam Aalen** della Hochschule Aalen, la **Squadra Corse PolITO** del Politecnico di Torino e **Blue Flash Mobility Concepts** di HAWK Göttingen. Tra i finalisti della Classe 3, **Unical Reparto Corse** dell'Università della Calabria, **AUMotorsports** di Alexandria University e **Strohm und Söhne** della Technische Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm. Infine, nella Classe 1D, sono **Sapienza Corse** dell'Università di Roma La Sapienza, **University Racing Eindhoven** di Eindhoven University of Technology, **High-Octane Motorsports** della Friedrich-Alexander University Erlangen Nuremberg e **Ecurie Aix Formula Student Team RWTH Aachen** di RWTH Aachen, 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.

Per ogni ulteriore informazione è possibile visitare il sito dell'iniziativa (<https://www.formula-ata.it/>), dove è possibile trovare il programma completo, l'elenco dei partecipanti e tutti i dettagli della manifestazione.

Al link seguente i video giornalieri ufficiali di FSAE Italy 2019:

https://www.youtube.com/channel/UCs4_AZpgOWjuODLTNjE3ZHq

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



Canali social di Formula SAE Italy:



@FormulaSAEItaly
twitter.com/FormulaSAEItaly



Formula SAE Italy
facebook.com/FormulaSAEItaly



Formula SAE Italy
@formulasaeitaly



FSAEItaly

Per informazioni:

Ufficio stampa ANFIA
Miriam Gangi - m.gangi@anfia.it
Tel. 011 5546502
Cell. 338 7303167

ANFIA

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - è una delle maggiori associazioni di categoria aderenti a CONFINDUSTRIA.

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; *Carrozzeri e Progettisti:* 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 e attrezzature specifiche montati su autoveicoli.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - Fax +39 011 545464 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - Fax +39 06 54221418 - E-mail: anfia.roma@anfia.it
www.anfia.it