



Comunicato stampa

FORMULA SAE ITALY: 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, 16 luglio 2022 - 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.

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 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, che è suddivisa in 5 commissioni.

In questa prova si sono sentiti gli effetti della pandemia, non avendo alcuni team di nuova generazione avuto un efficace passaggio di consegne dai loro predecessori, motivo per cui alcune delle squadre tradizionalmente più qualificate non sono arrivati in finale. La pandemia, però, oltre a impattare sulla qualità delle performance ha anche avuto l'effetto positivo di rinverdire l'entusiasmo degli studenti, ora che la manifestazione è tornata ai numeri e al format in presenza dell'ed. 2019. In ogni caso anche quest'anno alcuni studenti si sono distinti per il livello particolarmente alto facendosi notare dalle giurie e dagli sponsor della manifestazione.

Per l'edizione 2022 si è mantenuto il regolamento adottato nel 2021, caratterizzato da una suddivisione in tre stage, a eliminazione, e condiviso con la Formula Student Austria. 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

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



del Business Plan, della durata di 10 minuti, di cui fa parte anche uno specifico 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.

Questa formula in tre stage, adottata inizialmente per via delle restrizioni pandemiche, secondo i feedback raccolti già dallo scorso anno è stata apprezzata da subito dai team in gara, che hanno la possibilità di ottenere punti superando gli step 1 e 2 e mantenerli anche se poi, per qualche motivo, non si presentano allo step 3. Una formula vincente che è stata implementata anche in altre formula student in Europa e che la giuria del Business presentation event di FSAE Italy ha intenzione di sottoporre a qualche ulteriore miglioria per la prossima edizione.

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

I team finalisti nelle 4 classi di partecipazione non sono necessariamente le squadre che hanno mostrato la presentazione più accattivante o particolarmente innovativa, pesando molto nella valutazione anche la qualità del business plan presentato.

Nella classe 1C i team finalisti sono **Race UP Combustion** dell'Università degli Studi di Padova, **Centaurus Racing Team** della University of Thessaly e **Rennstall Esslingen** di UAS Esslingen.

Per quanto riguarda la Classe Driverless, i finalisti sono **E-Team Squadra Corse Driverless** dell'Università di Pisa, **Squadra Corse Polito Driverless** del Politecnico di Torino e **DTU - Self Driving Car Project** della Delhi Technological University.

Nella Classe 1E (vetture elettriche), il team **Race UP Electric** dell'Università degli Studi di Padova va in finale insieme a **Dynamis PRC** del Politecnico di Milano e al team **ARUSE** della University of Seville.

Nella Classe 3 (presentazione del solo progetto della vettura), in finale troviamo **AAM Driverless Racing Team** della Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport e University of Porto con il team **Formula Student FEUP**. 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 dieci commissioni formate da progettisti di livello - è il lavoro ingegneristico che sta dietro alla vettura.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



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, 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. Tra i team italiani, si è distinto il progetto del Politecnico di Milano, che non ha potuto puntare alla vittoria a causa di un problema dell'ultimo minuto sulla vettura.

Tra i finalisti della Classe 1C del Design event c'è **Rennstall Esslingen** di UAS Esslingen, un team ben organizzato, con un'ottima documentazione e con una vettura innovativa a livello di aerodinamica e di sistemi attivi per il controllo della sterzata e del powertrain. Completano il podio **Cerber Motorsport Bialystok** della University of Technology e **Race UP Combustion** dell'Università degli Studi di Padova, che hanno lavorato più sullo sviluppo di soluzioni già definite negli anni precedenti che sull'introduzione di novità tecniche rilevanti: il primo ha presentato uno sviluppo della macchina dell'anno passato, risolvendone i problemi, e con un nuovo pacchetto aerodinamico per migliorare l'afflusso ai radiatori; il secondo, che si è distinto per la scioltezza della presentazione ai giudici, ha sviluppato anch'esso la macchina dell'anno scorso, implementando l'uso di un banco prova sviluppato con l'università per poter validare i modelli di calcolo della vettura.

Tra i finalisti della Classe 1E, la **Squadra Corse PoliTO** del Politecnico di Torino ha dimostrato di avere una buona preparazione, gareggiando con una vettura ben costruita e facendo buone scelte tecniche anche se è migliorabile il livello della presentazione del lavoro svolto ai giudici. **E-Agle Trento Racing Team** dell'Università di Trento si è caratterizzato per un sistema di controllo del powertrain elettrico e di telemetria molto sofisticato, oltre che per la stampa in 3D dei componenti del telaio. **FS Team Tallinn** di Tallinn UT/UAS, infine, pur presentando una vettura senza particolari innovazioni, ha mostrato estrema cura dei dettagli e ottima organizzazione del lavoro del team.

Nella Classe 3, i finalisti sono **Formula Student FEUP** della University of Porto e **Firenze Race Team** dell'Università degli Studi di Firenze.

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, è raddoppiato il numero di team di questa categoria, che hanno mostrato un livello medio elevato, sia per le elettriche che per le endotermiche. Per quest'ultime, la scelta di un powertrain endotermico rappresenta una sfida in più in un veicolo autonomo.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



Passando ai finalisti, tutti hanno presentato sistemi simili a livello tecnologico, con differenze principalmente sui sensori. Il **FS Team Tallinn Driverless** di Tallinn UT/UAS ha avuto un approccio alternativo con l'integrazione di un sensore lidar sul sistema autonomo e di telecamere customizzate dal team per l'uso specifico a partire da quelle disponibili in commercio. Gli altri finalisti sono **Modena Racing Driverless** dell'Università di Modena e Reggio Emilia e la **Squadra Corse Polito Driverless** del Politecnico di Torino.

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. Il focus non è sul costo della vettura in quanto tale, ma sulla capacità del team di padroneggiare la "dimensione costo" fin dal suo nascere. La prova 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 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, 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, agglungamenti 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 è una giuria internazionalizzata, che comprende 4 Paesi stranieri di tre continenti diversi; per la prima volta, hanno partecipato un giudice indiano, due giudici croati e uno di origine brasiliana. Alcuni di questi provengono da esperienze in altre Formule SAE/Student, andando a costituire un valore aggiunto anche per l'evento italiano.

Anche quest'anno si è confermata la decisione di dare i feedback ai team direttamente dopo l'ispezione per massimizzare la qualità degli stessi.

Come già accaduto per la Formula SAE Italy dello scorso anno, molti team sono stati messi in difficoltà dalla pandemia, che ha causato un'interruzione nella trasmissione delle conoscenze da una generazione di team member all'altra. Alcune squadre che tradizionalmente presentavano lavori eccellenti hanno avuto un calo, anche se è emersa una forte determinazione a recuperare i livelli di un tempo: alcuni team si sono distinti per buoni lavori sulla costruzione del modello di costing, mentre altri hanno concentrato gli sforzi sul voler garantire la credibilità del sistema del costing stesso e dell'utilizzo che ne viene fatto a livello di costificazione della vettura.

Le performance migliori hanno riguardato sia team che hanno mostrato, nel corso degli ultimi anni, un percorso di crescita costante, sia alcuni team che "a sorpresa" hanno ottenuto un ottimo piazzamento.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



La rosa dei primi tre classificati della Classe 1C comprende: **Scuderia Tor Vergata** dell'Università di Roma Tor Vergata, **Centaurus Racing Team** della University of Thessaly e il team **Rennstall Esslingen** di UAS Esslingen. Nella Classe 1E sono in finale il team **UH Racing** della University of Hertfordshire, **AXLR8R Formula Racing** dell'Indian Institute Of Technology Delhi e **FS Team Tallinn** di Tallinn UT/UAS. Tra i finalisti della Classe 3, **Driverless Racing Team** della Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport, **Formula Student FEUP** dell'Università di Porto e **Firenze Race Team** dell'Università degli Studi di Firenze. Infine, nella Classe 1D, sono **Squadra Corse Polito Driverless** del Politecnico di Torino, **UniNa Corse** dell'Università degli Studi Federico II di Napoli e **Team Bath Racing Electric** della University of Bath, 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 (<https://www.formula-ata.it/>), dove è possibile trovare il programma completo (<https://www.formula-ata.it/official-schedule/>), l'elenco dei partecipanti (<https://www.formula-ata.it/registered-teams/>) e tutti i dettagli della manifestazione.

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

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



La filiera produttiva automotive in Italia

5.156 imprese

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

92,7 miliardi di Euro di fatturato, pari al 9,3% 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/>

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