Comunicato stampa

FORMULA SAE ITALY: CON LA CERIMONIA DI CHIUSURA DEGLI EVENTI STATICI, PREMIATI IERI I VINCITORI DEL BUSINESS PLAN PRESENTATION, ENGINEERING DESIGN DISCIPLINE E COST & MANUFACTURING DISCIPLINE NELLE 4 CLASSI DI PARTECIPAZIONE

Varano de' Melegari, 6 settembre 2026 – Si sono conclusi ieri, con la cerimonia di premiazione delle 20.30, gli **eventi statici di Formula SAE Italy**, che vedono coinvolti i team di tutte le classi di partecipazione (1CV, vetture a combustione; 1EV, vetture elettriche; 1DV, vetture driverless e Classe 3, progetto della vettura senza prototipo) nelle prove della Business Plan Presentation, Engineering Design Discipline e Cost & Manufacturing Discipline.

Da quest'anno, infatti, si è deciso di dedicare alle prove statiche una cerimonia a sé, per dare maggiore evidenza all'effort degli studenti anche da questo punto di vista.

Nella **Business plan presentation**, gli studenti in gara sono chiamati a simulare la presentazione di un progetto in qualche modo legato al loro prototipo di vettura – ma non strettamente all'ambito veicolare – in modo tangibile o intangibile, quindi comprendendo anche il know-how maturato durante la progettazione. I team espongono, quindi, un piano di business e cercano di convincere il pubblico a investire nel loro progetto. 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.

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

Quest'anno, come novità, è stata modificata la modalità delle finali, introducendo una finale unica aperta a tutte le categorie di partecipazione, con 5 finalisti. Questo ha permesso di ampliare la rosa dei team candidabili per la finale e di avere i migliori team a competere per il premio di miglior business plan assoluto dell'evento.

In riferimento alla classe 1CV, la tradizione italiana del motore a combustione interna è stata rappresentata in finale, affiancata anche da layer tutto sommato inaspettati quali un team egiziano e un team indonesiano. Primo classificato **Race Up Team Hybrid** dell'Università degli Studi di Padova, secondo classificato **Bimasakti Racing Team,** dell'Universitas Gadjah Mada e terzo classificato **Arab Academy Motors** dell'Arab Academy for Science, Technology & Maritime Transport.

Nella classe 1EV hanno guadagnato il podio due nazioni che rappresentano la storia europea dell'innovazione nell'automotive. Al primo posto troviamo infatti **Unical Reparto Corse**

dell' Università della Calabria, al secondo **Rennstall Esslingen** dell'Esslingen University of Applied Sciences e al terzo **RaceUP Electric Padova,** dell'Università degli Studi di Padova.

Per quanto riguarda la Classe Driverless (1DV), in testa alla classifica si è posizionato il team **Squadra Corse PoliTO** del Politecnico di Torino, seguito da **Unibo Motorsport Electric** di Alma Mater Studiorum - Università di Bologna in seconda posizione e da **UniNa Corse - Squadra Corse Federico II** dell'Università Federico II di Napoli in terza posizione.

Nella Classe 3 (presentazione del solo progetto della vettura) il primo premio è stato assegnato al team **Arab Academy Motors** dell'Arab Academy for Science, Technology & Maritime Transport, mentre al secondo e al terzo posto si sono classificati rispettivamente **stv-scuderia tor vergata** dell'Università degli studi di Roma Tor Vergata e **Apex Corse** dell'Università degli Studi di Palermo.

Il vincitore assoluto della Business Plan Presentation è il team **Unical Reparto Corse** dell' Università della Calabria.

Passando all'**Engineering Design discipline**, 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 undici commissioni (6 per la Classe 1EV, 2 per la Classe 1CV e 3 per la Classe 1DV) formate da progettisti di livello – è il lavoro ingegneristico che sta dietro alla vettura.

Le categorie di valutazione sono: Overall Vehicle, Vehicle Dynamics, Aerodynamics, Powertrain, Chassis, Driver Interface e Low Voltage/Data Acquisition.

Grande attenzione è riservata alle finali: dopo il confronto diretto dei giudici con gli studenti nei pit, 3 team della Classe 1CV e 3 team della Classe 1EV 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.

Anche in quest'edizione dell'Engineering Design discipline, si rileva che la collocazione della manifestazione a fine stagione consente di avere team ad un buon livello di preparazione, confermando la spinta verso l'innovazione e lo sviluppo delle tecnologie di frontiera, come la guida autonoma e il ricorso a materiali sostenibili e leggeri. La tecnologia elettrica continua ad essere la tecnologia dominante per i progetti più innovativi in gara, con un livello sia qualitativo che tecnico mediamente elevato.

Continua a crescere anche il numero di team che si dedicano alla realizzazione di vetture a guida autonoma, con un'evidente crescita delle prestazioni.

E’ percepibile, inoltre, il livellamento della reportistica grazie all’ingresso, nella maggior parte dei team, dell’utilizzo dell’intelligenza artificiale generativa, intelligenza artificiale impiegata, in alcuni casi, anche per valutare la scelta delle soluzioni tecniche migliori.

In testa alla Classe 1CV **Race Up Team Hybrid** dell’Università degli Studi di Padova, al secondo posto il team **BlueStreamline** della Transilvania University of Brasov e al terzo posto il team **FS RTU** della Riga Technical University.

Nella classe 1EV è in vetta alla classifica **Joanneum Racing Graz** di UAS Graz, mentre **Rennstall Esslingen** di Esslingen University of Applied Sciences conquista la seconda posizione e **eForce Prague Formula** della Czech Technical University di Praga la terza.

Nella Classe 3, si classifica al primo posto **Arab Academy Motors** della Arab Academy for Science, Technology & Maritime Transport, mentre al secondo troviamo **TGU RACING** della Turkish-German University e al terzo **Poliba Corse**, del Politecnico di Bari.

Nella Classe 1DV, il punteggio dell’Engineering Design Discipline 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.

Quest’anno, l’incremento del numero di team con una vettura a guida autonoma ha fatto sì che per la prima volta si costituissero 3 commissioni dedicate all’interno della giuria Design. Se questo trend proseguirà anche nei prossimi anni, si potrà valuterà l’eventuale introduzione delle Design finals anche per questa categoria di partecipazione. Nel complesso, si è assistito ad un avanzamento del livello dei prototipi presentati rispetto agli anni precedenti, con alcune soluzioni più orientate all’innovazione e altre più orientate alla robustezza. Apprezzati per il contributo di innovazione i team italiani, che hanno fatto emergere quanto fermento ci sia in questo specifico ambito. Nuove le vetture dei team di Torino e Padova, di buon livello e con un ottimo lavoro di impostazione. Nonostante alcune vetture non complete, la competizione si è rivelata sfidante anche per i team che non hanno avuto modo di presentarsi in ordine di gara. Degna di nota la partecipazione in doppia classe: nonostante la difficoltà aggiuntiva, diversi team hanno presentato lavori eccellenti sia in ambito driverless che non.

Ad aggiudicarsi il primo premio è stato il team **eForce Prague Formula** della Czech Technical University di Praga, seguito al secondo posto da **StarkStrom Augsburg e.V.** della Technische Hochschule Augsburg e al terzo dal team **CURE** della Duale Hochschule Baden Württemberg Mannheim.

Infine, la **Cost & manufacturing Discipline** (che vale 100 punti su 1.000 complessivi), si concentra sull’analisi dei Cost report, basati sui processi di costificazione delle singole vetture. Molto

interessante la prova di "real case scenario", che pone una challenge su un argomento di fantasia, correlato alla vettura che il team ha prodotto, al fine di valutare con un approccio interdisciplinare le competenze tecnico-economiche della squadra. Il tema, differenziato tra vetture con pilota e driverless, quest'anno ha affrontato una tematica molto attuale, focalizzandosi sulla necessità di adattare le vetture ad una temperatura molto più elevata di quella normalmente considerata a causa del riscaldamento globale.

Nel complesso, il livello dei partecipanti si è dimostrato buono: ragazzi preparati ed empatici, che hanno saputo distinguersi per una spiccata capacità di lavorare in squadra, unita a rapidità di risposta, flessibilità e creatività. Diverse università, anche italiane, hanno partecipato per la prima volta, accomunate da un grande desiderio di imparare, la mentalità giusta per chi comincia.

La prova del Cost & Manufacturing 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. Quest'anno la prova di "cost understandig" è stata dedicata ai temi dell'impronta carbonica – che ha visto un accresciuto impegno da parte delle squadre a calcolare con gli strumenti a propria disposizione l'impatto delle materie prime e dei processi di produzione, invece di affidarsi a numeri disponibili in rete - e dell'allocazione delle risorse in funzione degli obiettivi che il team si dà. Anche per il cost understanding le domande sono state differenziate per i team driverless.

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, con rappresentanti provenienti da Germania, Turchia, Francia, Messico.

La Cost & Manufacturing Discipline della Classe 1CV vede al primo posto **Nova Racing Team** di UPC Vilanova, seguito, al secondo posto, da **Race Up Team Hybrid** dell'Università degli Studi di Padova e al terzo, da **Arab Academy Motors** dell'Università Arab Academy for Science, Technology & Maritime Transport.

Nella Classe 1EV si è aggiudicato la prima posizione il team **Squadra Corse PoliTO** del Politecnico di Torino, seguito, al secondo posto, da **FSB Racing Team** dell'University of Zagreb e, al terzo, da **Rennstall Esslingen** dell'Esslingen University of Applied Sciences.

Per la Classe 1DV: primo classificato **Dynamics e.V.** di OTH Regensburg, seguito da **Unibo Motorsport Electric** di Alma Mater Studiorum - Università di Bologna e **eForce Prague Formula** della Czech Technical University in Prague al secondo e al terzo posto rispettivamente.

Infine, nella Classe 3 trionfa **Arab Academy Motors** di Arab Academy for Science, Technology & Maritime Transport, mentre in seconda posizione troviamo **ScuderiAQ** dell'Università degli Studi Dell'Aquila e in terza posizione **Poliba Corse** del Politecnico di Bari.

In accordo con la v**ocazione educational** della Formula SAE Italy, è stata molto partecipata la sessione dei feedback ai ragazzi sugli static events – tenutasi ieri dalle 9.30 alle 12.45 – in cui le commissioni dei giudici che hanno valutato i vari team hanno avuto un colloquio individuale con coloro che ne hanno fatto richiesta, allo scopo di fornire spunti di miglioramento che, anno dopo anno, i team hanno mostrato di saper recepire e introdurre nelle proposte della competizione successiva.

In chiusura, segnaliamo le novità che hanno contrassegnato il **Track Show** di venerdì 4 settembre in pista. Riunite per la parata d'apertura, hanno corso insieme a 10 vetture storiche con equipaggi ASI giovani e ASI Solidale - Classica & Accessibile del Club piacentino di Castell'Arquato, la Lancia Flaminia GT Touring esposta all'evento da ASI e guidata da Ottavio e Gianni Tonti, la Dallara Stradale e la Ferrari 275 GTB messe a disposizione dalle rispettive aziende - che hanno successivamente fatto provare agli studenti l'esperienza dell'hotlap con driver – oltre ad una Maserati GT2 Stradale, a due Alfa Romeo Giulia GTA e ad un'Alfa Romeo Giulia GTAm, guidata dal pilota di drifting italiano Federico Sceriffo.

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.

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

https://x.com/ANFIA_it

www.linkedin.com/company/anfia-it

La filiera produttiva automotive in Italia

5.451 imprese
273.000 addetti (diretti e indiretti), il 7,3% degli occupati del settore manifatturiero italiano
113,3 miliardi di Euro di fatturato, pari al 9% del fatturato della manifattura in Italia e al 5,8% del PIL italiano
83 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 – Engineering Design Discipline, Business Plan Presentation e Cost & Manufacturing Discipline – 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 8 edizioni presso l'Autodromo "R. Paletti" di Varano de' Melegari (Parma).

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

Canali social di Formula SAE Italy:

@FormulaSAEItaly
x.com/FormulaSAEItaly

Formula SAE Italy
@formulasaeitaly

Formula SAE Italy
facebook.com/FormulaSAEItaly

FSAEItaly