

F1: Il sistema assicurativo nei Gran Premi

Da anni la Formula Uno non viveva il dramma di una giornata come quella del Gran Premio del Giappone. In questi casi nascono subito le polemiche e parte la “caccia” alla ricerca di un responsabile. A livello legale a chi far risalire le responsabilità per quanto accaduto a Suzuka?

C'è chi ha subito chiamato in causa la direzione gara e quindi Charlie Whiting e la FIA, responsabilità a mio parere, da escludere, essendosi attenuto Whiting alle procedure previste in questo caso dal regolamento. Ma altri potrebbero essere chiamati a rispondere, in particolare gli organizzatori e la società proprietaria della gru che forniva il servizio in pista. Quando un Gran Premio prende le mosse, sin dal lunedì antecedente la gara e senza che un motore sia stato ancora acceso, “l'Evento” come definito dalla FIA, mette in moto una complessa macchina assicurativa a copertura delle singole responsabilità.

Assicurati sono gli organizzatori, i piloti, le squadre ma anche le società esterne che forniscono mezzi e personale di supporto all'organizzazione.

La prima copertura assicurativa che si rende necessaria è quella concernente la responsabilità civile nei confronti dei terzi. Per questa hanno una copertura assicurativa sia gli organizzatori che i team, i primi chiamati a rispondere se un incidente dovesse coinvolgere degli spettatori. La responsabilità degli organizzatori sarà invece in subordine a quella delle squadre, ma in questa ipotesi le responsabilità andranno valutate caso per caso, andrà valutato cioè se l'incidente sia dovuto ad una mancanza del pilota – coperto dalla R.C. del Team – della vettura o del circuito, ritornandosi in tale ultima ipotesi alla responsabilità degli organizzatori, responsabili di tutte le infrastrutture della pista. La responsabilità sarà invece esclusiva degli organizzatori per quanto accade fuori dalla pista, ad esempio se uno spettatore cade da un gradino di una tribuna, procurandosi delle lesioni, perché questo cede.

In un Gran premio avremo dunque:

- Per gli organizzatori: una R.C. verso terzi, dove per terzi dovranno intendersi gli spettatori, tutto il personale dei team che lavora nel paddock (ma solo per i danni provocati dalle infrastrutture della pista, perché per il resto agirà la polizza a copertura del personale stipulata dal team), così come il personale delle varie società chiamate a dare il proprio contributo nell'organizzazione dell'Evento;
- Per le società coinvolte suddette: una polizza per il personale ed una R.C. verso terzi per i mezzi utilizzati (nel caso di cui stiamo trattando ad esempio la gru per la rimozione delle vetture incidentate);
- Per i team: una R.C. verso terzi, una polizza per il personale, una polizza a copertura dei danni al materiale (non in corsa, per il quale non vi è possibile copertura assicurativa, ma ad esempio durante le operazioni di carico e scarico). Un fatto curioso che pochi conoscono è quello che prevede per i team una duplice copertura assicurativa R.C. verso terzi in caso di Gran Premi nel Nord America (Canada incluso) con la stipula di una polizza ad hoc con premi più alti, per le gare in questi paesi, in considerazione dei risarcimenti notevolmente più elevati ivi previsti.

Vi sono poi, ovviamente le assicurazioni dei piloti. Queste prevedono, come è normale in questo tipo di copertura assicurativa, risarcimenti diversi per la inabilità temporanea, per la invalidità permanente e per il caso morte.

La polizza potrà avere come contraente il team o la società che gestisce il pilota e come assicurato il pilota stesso, oppure essere stipulata direttamente dal pilota come contraente-assicurato. Tutto questo complesso sistema assicurativo entra in gioco con modalità diverse e con diversi passaggi a seconda dell'accertamento delle responsabilità. Per fare un esempio pratico, tornando con la memoria alla maledetta giornata del 1 maggio 1994 a Imola – oltre ai drammi di Roland

Ratzenberger, Ayrton Senna e all'incidente di Rubens Barrichello, – ci fu anche la perdita di una ruota alla ripartenza dal pit stop della Minardi di Alboreto. Quella gomma investì i meccanici della Lotus e della Ferrari; tra l'altro fu a seguito di quel episodio che fu introdotto il limite di velocità in pit lane. Ora, mentre i meccanici Lotus erano liberi professionisti con una copertura assicurativa fornita dal team per il personale, i meccanici Ferrari erano dipendenti e quindi i risarcimenti furono pagati dall'INAIL, la quale però successivamente esercitò il proprio diritto di rivalsa nei confronti degli organizzatori e del team, ultimo responsabile in tale fattispecie che quindi attivò la propria R.C. verso terzi. Questo a significare quanto complessa sia la macchina assicurativa e quanti passaggi di responsabilità possano venire in considerazione.

Per l'incidente di Jules Bianchi il 5 ottobre 2014 a Suzuka, esclusa la responsabilità della FIA per quanto sopradetto, rimarrebbe la concorrenza della responsabilità degli organizzatori e della società proprietaria della gru incriminata. La responsabilità degli organizzatori è però da escludersi, non avendo questi nessuna voce in capitolo, né sull'ingresso del mezzo di soccorso, né nella gestione delle bandiere gialle di pericolo, a meno di non voler configurare una responsabilità oggettiva degli stessi. Una azione nei confronti della società proprietaria della gru avrebbe anch'essa, a mio avviso, scarse possibilità di successo, non potendosi affermare una responsabilità, nemmeno per colpa lieve, del manovratore della gru, entrata in pista su richiesta della direzione gara ed in presenza delle bandiere gialle, con l'ulteriore esimente che, purtroppo, a quanto pare, Bianchi non stesse tenendo, in quel punto, un ritmo adeguato alla presenza delle bandiere gialle agitate che segnalavano la presenza di un pericolo grave. Anche in questo caso quindi l'assicurazione non sarebbe tenuta a rispondere.

In conclusione, per l'incidente di Bianchi, nonostante la particolarità del medesimo, l'unica assicurazione che ad una analisi dei fatti sembra entrare in gioco è quella per lesioni permanenti, avente come assicurato il pilota.