



# **LE GIORNATE DI POLIZIA LOCALE E SICUREZZA URBANA**

**CONVEGNO E MOSTRA ESPOSITIVA INTERNAZIONALE  
DI TECNOLOGIE, SOLUZIONI E SERVIZI**

**41° EDIZIONE - 15-16-17 settembre 2022**

## **COMPETIZIONI SPORTIVE SU STRADA E ATTIVITÀ DI POLIZIA**

ANDREA GIRELLA

### **SESSIONE**

**CS1 -POLIZIA AMMINISTRATIVA: FIERE, SAGRE, FESTE E COMPETIZIONI  
SPORTIVE**

**17/09/2022 – 9.30 - 13.00**

# COMPETIZIONI SPORTIVE SU STRADA E ATTIVITÀ DI POLIZIA

Disciplina, verifiche preliminari, attività sanzionatoria

di Andrea Girella

La normativa del Codice della strada (CDS) sulle competizioni sportive è articolata nel distinguere i casi di gare propriamente sportive - autorizzate o meno - da quelle clandestine, prevedendo anche la possibile compresenza del fenomeno delle scommesse.

Questo perché il legislatore ha preso atto, nel tempo, della pericolosità del fenomeno; anche i media nazionali tendono ad occuparsi dell'aspetto più illecito di tali competizioni, sempre più spesso promosso, sostenuto e veicolato su social e dalla rete internet in genere oltre che rafforzato dal fenomeno del cd. *tuning*, ovvero quel filone di tendenza in prevalenza giovanile teso alla trasformazione estetica e al potenziamento di autovetture, spesso di serie.

Per «**competizione sportiva**» su strade/aree pubbliche si intende comunemente uno *spettacolo*, ovvero un *pubblico intrattenimento*, sia di velocità che di abilità, che comporta lo svolgersi di una *gara* (intesa come competizione) tra due o più concorrenti (o squadre), impegnati a superarsi vicendevolmente e in cui non è possibile individuare a priori il vincitore.

Essa richiede l'esistenza di una organizzazione (o di un vero e proprio comitato promotore) e di una preparazione ben precisa (regolamento di gara, percorso fissato, ecc.); deve, inoltre, essere previsto un punto di partenza e uno di arrivo, debitamente individuati e segnalati sul percorso.

Le competizioni sportive su strada che il CDS regola riguardano:

- le competizioni (autorizzate) su strada
- le competizioni non autorizzate
- le competizioni in velocità (non autorizzate) con veicoli a motore.

Il CDS disciplina (art. 9 e ss.) le competizioni sportive che si svolgono sulle strade ed aree indicate dall'art. 2, co. 1, CDS.

Per poter qualificare un'area come strada si fa riferimento alla destinazione della stessa, e non alla sua proprietà, che sia pubblica o privata: ciò che rileva è se l'area sia destinata all'utilizzo o meno di un numero indefinito e indifferenziato di utenti. Ne deriva che è l'uso pubblico a qualificare una strada come pubblica.

Le competizioni sportive su strada che il CDS regola riguardano sia le gare organizzate (art. 9) effettuate con **veicoli**, con **animali** o con la partecipazione di **atleti** che le competizioni in velocità non autorizzate con veicoli a motore (art. 9-bis).

Sono escluse dall'art. 9 CDS:

- le manifestazioni non aventi carattere agonistico (ad oggi ancora disciplinate dal TULPS e dal suo Regolamento d'esecuzione);
- le competizioni che si svolgono in autodromi, piste chiuse di proprietà privata o percorsi in fuoristrada;
- le manifestazioni amatoriali di regolarità che si sviluppano lungo percorsi di limitata lunghezza, appositamente attrezzati per misurare l'abilità dei concorrenti, con velocità di percorrenza limitata.

Le competizioni sportive su strada sono **vietate** in quanto sono proiettate ad utilizzare in maniera atipica le arterie destinate all'ordinaria circolazione delle persone e dei veicoli.

Per rimuovere tale divieto è necessaria una preventiva **autorizzazione** (art. 9, co. 1, CDS), la quale deve essere richiesta dai cd. promotori.

È «promotore» chi:

- progetta
- indice
- propone
- favorisce
- dà inizio o impulso
- promuove
- organizza la manifestazione,
- vi collabora alla realizzazione pratica e al buon esito, partecipando alla fase preparatoria della stessa.

I promotori devono conseguire con congruo anticipo rispetto all'effettuazione della gara le autorizzazioni (almeno quindici giorni prima della manifestazione per quelle di competenza del Sindaco e almeno trenta giorni prima per le altre).

Per tutte le competizioni sportive su strada l'autorizzazione:

- può essere concessa previo **nulla osta** dell'**ente proprietario** della strada;
- è subordinata alla stipula, da parte dei promotori, di un **contratto di assicurazione** per la responsabilità civile.

Per tutte le competizioni motoristiche l'autorizzazione è subordinata:

- al rispetto delle norme tecnico-sportive e di sicurezza vigenti;
- all'esito favorevole del **collaudo** del percorso di gara e delle attrezzature relative.

Posto che uno dei presupposti dell'art. 9-bis CDS consiste nella mancanza di autorizzazione alla competizione di cui all'art. 9 CDS, l'assenza di autorizzazione è tale sia quando non è stata preventivamente richiesta che qualora sia stata negata per qualsiasi motivo, seppur richiesta.

Le competizioni non autorizzate sono disciplinate dall'art. 9 CDS, se sportive, e dall'art. 9-bis CDS se in velocità con veicoli a motore.

Il D.Lgs. 15 gennaio 2002, n. 9 ha inserito al co. 8-bis dell'art. 9 CDS una specifica fattispecie diretta a sanzionare le competizioni clandestine di velocità come illecito contravvenzionale.

L'anno successivo il D.L. 27 giugno 2003, n. 151 (convertito con la L. 1 agosto 2003, n. 214) ha rinnovato la disciplina delle corse clandestine sostituendo le fattispecie contravvenzionali con figure delittuose e inserendole nel CDS agli artt. 9-bis e 9-ter aventi ad oggetto l'organizzazione di competizioni non autorizzate di velocità con veicolo a motore e la partecipazione alle stesse (art. 9-bis CDS) nonché la partecipazione a gare di velocità non organizzate (art. 9-ter CDS).

Il CDS impone ai conducenti l'espresso **divieto di gareggiare in velocità** (cioè quando gli stessi fanno a gara tra loro per raggiungere un certo luogo prefissato o per sorpassarsi a vicenda allo scopo di dimostrare la propria superiorità); tale comportamento non è da considerarsi competizione sportiva su strada ai sensi dell'art. 9 CDS e i conducenti che lo pongono in essere sono sanzionati a norma dell'art. 9-ter CDS, quando si tratta di veicoli a motore, e dell'art. 141, co. 5, CDS, nel caso di altri veicoli.

Avendo già accennato alla definizione di **«competizione sportiva»**, essa è perfezionata dalla locuzione **«di velocità»** e ricomprende sia le corse 'in linea' (cioè nelle quali i piloti partono contemporaneamente al segnale dato dallo starter) che quelle a 'cronometro' (in cui viene premiato il miglior tempo realizzato da ciascuno e misurato sulla stessa distanza).

Il requisito della **«organizzazione»** la distingue dall'ipotesi delittuosa di cui all'art. 9-ter CDS che disciplina gare estemporanee anch'esse connotate da antagonismo.

La condizione necessaria per la sussistenza del delitto, inoltre, è l'utilizzo di **«veicoli a motore»** nella cui ampia categoria sono compresi gli autoveicoli, i motocicli e i ciclomotori. Per i veicoli a motore, vds. art. 47 CDS (*Classificazione dei veicoli*).

Il **bene giuridico** tutelato è da identificarsi nella **incolumità pubblica** in quanto descrive una condotta dalle potenzialità offensive tali da ledere un numero indeterminato di persone, non individuabili preventivamente e non necessariamente circoscritto ai soli partecipanti alla competizione.

La definizione del bene «**incolumità pubblica**» muove tradizionalmente dall'apprezzamento dell'**aspetto pubblicistico** che - almeno nominalmente - lo distingue dai beni «vita» e «incolumità *individuale*» che concernono figure criminose collocate tra i reati contro «la persona».

L'**incolumità pubblica** consiste nella «**sicurezza collettiva**», nel complesso delle condizioni necessarie e indispensabili alla esplicitazione primaria della convivenza sociale.

Quindi, per «**pubblica incolumità**» deve intendersi il complesso delle condizioni garantite dall'ordinamento e necessarie per la sicurezza della vita, dell'integrità personale e della salute, come beni di tutti e di ciascuno, indipendentemente dal loro riferimento a determinate persone.

Ciò porta a classificare tale reato come di **pericolo astratto**, categoria attraverso cui il legislatore in via preventiva tipizza **condotte** le quali sono altamente probabili - secondo dettami di esperienza - che **producano un pregiudizio** non indifferente per la collettività (noto come principio della *diffusività dell'offesa*).

L'attuale normativa sulle gare in velocità su strada con veicoli a motore delinea cinque **condotte** tipiche di realizzazione del reato:

- **organizzare**, anche senza una specifica distribuzione di compiti, ovvero coordinare l'evento (ad esempio individuando il circuito, allestendo i mezzi per la contesa e contattando i possibili contendenti, o premurandosi di far disporre al di fuori del percorso delle «staffette», deputate ad avvisare via cellulare dell'eventuale arrivo delle forze dell'ordine);
- **promuovere**, ovvero manifestare l'intenzione (in maniera seria ed apprezzabile) di organizzare la contesa illecita (condotta che potrebbe sovrapporsi con quella dell'organizzatore);
- **dirigere**, ovvero presiedere la competizione, amministrarla e impartendone le regole per lo svolgimento della stessa;
- **agevolare**, ovvero prestare in qualsiasi modo la propria opera, anche al solo fine di facilitare o rendere possibile lo svolgimento della gara.

Il concetto è ampio: in questo senso agevola la gara chi accetta di fare da 'palo' o colui che vigila gli accessi al luogo ove si svolge la corsa per impedire (o segnalare) l'ingresso (o comunque di immettersi inconsapevolmente nel bel mezzo delle corse) di estranei. Vi rientra anche il proprietario del veicolo quando sia diverso dalla persona del pilota, nell'ipotesi in cui costui, affidi volutamente il veicolo al partecipante allo scopo di competere in velocità a *quella* gara;

- **prendere parte** alla competizione non autorizzata.

Dato che la norma fa riferimento a «coloro che hanno *preso parte*», ricomprendendo i **piloti** e **chiunque** partecipi (compreso colui che rileva i tempi di percorrenza tramite cronometro), incluso il passeggero consapevole della gara (cioè colui che qualora si trovi coinvolto involontariamente nella medesima (avendo ad es. solamente accettato un semplice passaggio dal conducente): su di lui grava un onere positivo di 'dissociazione', scendendo dal veicolo (ove questo fosse possibile senza pericolo per la propria incolumità), ovvero avvisando (ad esempio con cellulare) gli operatori di polizia.

Non potrà essere chiamato a rispondere l'utente della strada che, ignaro della gara che si sta svolgendo, si trovi nel bel mezzo della gara, anche se faccia ostruzione o eventualmente si avventuri in un sorpasso contrario alle regole del CDS (magari aumentando la velocità) solo perché irritato dalla manovra spericolata e impropria di altro conducente o in quanto non si è reso conto di ciò che sta accadendo.

Il reato è integrato anche da una sola delle condotte elencate.

La fattispecie prevista dall'art. 9-bis CDS è caratterizzata dal **dolo generico**, ovvero la coscienza e volontà della condotta e la consapevolezza del carattere organizzato ma non autorizzato della competizione sportiva di velocità con veicoli a motore.

Pertanto - come già visto - il soggetto che prenda parte inconsapevolmente ad una gara organizzata, credendo invece di intavolare soltanto una sfida personale con altro conducente in realtà partecipante alla competizione sportiva organizzata, risponderà della figura meno grave prevista dall'art. 9-ter.

Considerato che non è ritenuta sufficiente ad integrare la fattispecie delittuosa la mera esibizione di abilità, la condotta penalmente rilevante di tale competizione sportiva deve essere connotata dall'antagonismo che muove i partecipanti e, nel contempo, possedere l'elemento basilare della **velocità**.

Le condotte tipizzate che consentono di realizzare il reato in commento permettono di individuare i **soggetti attivi** che possono ipoteticamente intervenire nelle varie fasi della competizione - e cioè, colui che **organizza**, che **promuove**, che **dirige**, che comunque **agevola**, e chiunque **prende parte** alla competizione.

Il reato è integrato anche da una sola delle attività sopra descritte.

Il co. 3 dell'art. 9-bis CDS disciplina due **aggravanti speciali** ad effetto speciale (cioè che comportano un aumento di pena in misura superiore a un terzo, diversamente da quanto previsto per le fattispecie aggravanti comuni) innalzando le pene indicate ai commi 1 e 2.

Tale innalzamento è collegato all'ipotesi che le manifestazioni agonistiche siano organizzate 'al fine di lucro' o 'al fine di esercitare o consentire scommesse clandestine'<sup>1</sup> ovvero che partecipino alla competizione 'minori di anni 18'.

Il delitto previsto dall'art. 9-bis CDS va coordinato con la figura del 'divieto di gareggiare in velocità', quale regola comportamentale a carattere generale e che vale per qualsiasi conducente, di cui all'illecito amministrativo previsto dall'art. 141, co. 5, CDS, senza specificazione di ulteriori requisiti.

Tale illecito amministrativo, e la conseguente sanzione, è applicabile in ogni situazione in cui non si ravvisi di integrare la fattispecie di cui agli artt. 9-bis e 9-ter CDS (e sempre nelle sfide tra veicoli non a motore).

L'art. 9-bis, co.2, CDS prevede come ipotesi aggravate la morte o lesioni personali per una o più persone quali conseguenze della competizione, punendole con la pena rispettivamente della reclusione da 6 a 12 anni e da 3 a 6 anni.

In tutti i casi di violazione alle norme stradali da cui derivino 'danni alle persone' in caso di condanna il giudice penale applica anche le sanzioni amministrative accessorie.

Il CDS nella parte dedicata agli illeciti e alle relative sanzioni (Titolo VI) disciplina l'applicazione delle **sanzioni amministrative accessorie**.

Esse possono essere affiancate sia ad illeciti amministrativi e sanzioni pecuniarie che ad illeciti di natura penale e sanzioni criminali.

La **patente** è sempre **revocata** se dallo svolgimento della competizione sono derivate lesioni personali gravi o gravissime o la morte di una o più persone.

La misura della revoca, quando irrogata a titolo di sanzione amministrativa accessoria a reato, viene disposta in sentenza dal giudice ed eseguita dal Prefetto.

---

<sup>1</sup> Il delitto si consuma con la sola effettuazione della scommessa ovvero con la promessa o la dazione di denaro (o anche altra utilità) purché collegata allo svolgimento e/o all'esito della competizione clandestina. Lo scommettitore può essere 'chiunque'. Essendo l'art. 9-bis, co. 4, CDS norma speciale rispetto all'art. 4 della L. n. 401/1989, all'integrarsi della fattispecie sarà applicata la previsione del CDS. Per la Corte di Cassazione (III sez. pen., sent. n. 24862 del 25-06-2021), il reato di cui all'art. 4, comma 4 bis, della legge 13 dicembre 1989, n. 401 (*svolgimento di attività organizzata per la accettazione e raccolta anche per via telefonica e telematica di scommesse o per favorire tali condotte*) risulta integrato da *qualsiasi* attività, comunque organizzata, attraverso la quale si eserciti, in assenza di concessione, autorizzazione o licenza ai sensi dell'art. 88 R. D. 18 giugno 1931, n. 773 (TULPS), una funzione intermediatrice in favore di un gestore di scommesse (Sez. U, 23271 del 26/04/2004; in motivazione, Sez. 3, n. 35067 del 12/04/2016).

La cronaca giudiziaria (ormai trasbordata anche nei film) ci conferma che spesso l'organizzazione delle competizioni non autorizzate è connessa a circuiti di **scommesse**, anch'esse clandestine.

Più volte gli operatori di polizia hanno scoperto dei veri e propri campionati 'sommersi' costituiti da gironi ad eliminazione e finali disputate nelle grandi città italiane.

A chiusura del sistema di contrasto al fenomeno delle competizioni clandestine, e con il fine di prevenire condotte di guida comunque pericolose per la circolazione stradale, è stata introdotta un'ulteriore disposizione con il D.L. 27 giugno 2003, n. 151 (convertito con la L. 1 agosto 2003, n. 214): l'art. 9-ter CDS.

Quest'ultima norma tratta le sfide automobilistiche estemporanee sorte tra i conducenti durante la circolazione stradale, quindi senza alcuna preventiva organizzazione.

Trattasi dell'evoluzione di quella prima forma di criminalizzazione del 'gareggiare in velocità' adottata dal D.Lgs. 15 gennaio 2002, n. 9 che all'art. 8 sanzionava l'organizzazione e partecipazione a gare in velocità non autorizzate con veicoli a motore come contravvenzione (punita con l'arresto da 1 a 8 mesi e con l'ammenda da 500 a 5 mila euro - art. 9, co. 8-bis, CDS), nonché, al di fuori dei casi rientranti nella figura precedente, la gara in velocità (con l'arresto da 1 a 8 mesi e l'ammenda da 516 a 5164 euro - art. 141, co. 9, CDS).

Le competizioni clandestine erano state dapprima sanzionate come illecito amministrativo dall'art. 141, co. 5, CDS.

La L. n. 214/2003 ha, poi, inserito nel CDS gli artt. 9-*bis* CDS (in tema di organizzazione di competizioni non autorizzate di velocità con veicolo a motore e la partecipazione alle stesse) e 9-*ter* CDS (sulla partecipazione a gare/sfide di velocità improvvisate tra conducenti impegnati nella normale circolazione stradale).

Appare evidente come già dalla riforma del 2002, l'idea ispiratrice del legislatore sia stata quella di apprestare una tutela preventiva ulteriore (e penale, atteso l'allarme sociale riconosciuto al fenomeno) rispetto alla mera incriminazione della condotta di guida temeraria, atteso.

Il **bene giuridico** tutelato è da identificarsi nella **incolumità pubblica**, come già sopra descritto e a cui si rinvia.

La nuova normativa sulle gare in velocità su strada con veicoli a motore delinea una sola **condotta** tipica di realizzazione del reato: **gareggiare** in velocità con veicoli a motore fuori dai casi previsti dall'art. 9-bis CDS.

La configurazione della condotta, per come espressa al co. 1 dell'art. 9-ter CDS, delinea il reato (anche) in assenza di un previo accordo organizzativo fra i partecipanti.

Infatti, è sufficiente anche la semplice intesa tacita tra conducenti (che potrebbero anche non conoscersi) per dare vita ad una gara in velocità, anche solo per un breve tratto di strada.

Ne deriva che in questo contesto, il concetto di *gara* si concreta nei:

- comportamenti di guida non giustificati (ad esempio, sorpassi azzardati o manovre atte a ostacolare gli altri partecipanti);

- atteggiamenti provocatori (come nel caso di irrisioni nei confronti di altro conducente fermo ad un semaforo per indurlo a gareggiare),

ognuno realizzato con manovre pericolose, le quali rendono manifesta la volontà del soggetto agente di primeggiare sugli altri.

Invece, alla luce di queste considerazioni, ne consegue che nel comportamento di **gareggiare non** potrà essere ricompreso colui che:

- ignaro della gara che si sta svolgendo, si trovi nel bel mezzo della contesa;

- non rendendosi conto di ciò che sta accadendo, ma irritato dalla manovra spericolata e impropria di altro conducente, faccia ostruzione o eventualmente si avventuri in un sorpasso contrario alle regole del CDS (magari aumentando la velocità).

In questi casi, ove configurabili, il soggetto agente risponderà solo delle specifiche violazioni al CDS poste in essere.

L'attuale disposizione fa riferimento a «chiunque gareggia», termine con cui si ricomprendono sia i **piloti** che **chiunque partecipi**, compreso il **passaggero** che, sapendo della gara/sfida (cioè colui che qualora si trovi coinvolto involontariamente nella medesima

(avendo ad es. solamente accettato un semplice passaggio dal conducente): su di lui grava un onere positivo di 'dissociazione', scendendo dal veicolo (ove questo fosse possibile senza pericolo per la propria incolumità), ovvero avvisando (ad esempio con cellulare) gli operatori di polizia.

Non potrà essere chiamato a rispondere l'utente della strada che, ignaro della gara che si sta svolgendo, si trovi nel bel mezzo della gara, anche se faccia ostruzione o eventualmente si avventuri in un sorpasso contrario alle regole del CDS (magari aumentando la velocità) solo perché irritato dalla manovra spericolata e impropria di altro conducente o in quanto non si è reso conto di ciò che sta accadendo.

Considerato che non è ritenuta sufficiente ad integrare la fattispecie delittuosa la mera esibizione di abilità, la condotta penalmente rilevante di tale gara/sfida deve essere connotata dall'antagonismo che muove i partecipanti e, nel contempo, possedere l'elemento basilare della **velocità**.

La fattispecie prevista dall'art. 9-ter CDS è caratterizzata dal **dolo generico**, ovvero la coscienza e volontà della condotta e la consapevolezza in capo a ciascun partecipante del competere in una sfida personale con altro conducente.

Non è infatti, possibile gareggiare da soli: rimane **necessaria la presenza** di minima di due soggetti, e che entrambi siano in competizione tra loro e consapevoli di questo.

La condizione necessaria per la sussistenza del delitto, inoltre, è l'utilizzo di «**veicoli a motore**» nella cui ampia categoria sono compresi gli autoveicoli, i motocicli e i ciclomotori.

In questo contesto, il concetto di **gara** si concreta nei:

a) comportamenti di guida non giustificati (ad esempio, sorpassi azzardati o manovre atte a ostacolare gli altri partecipanti);

b) atteggiamenti provocatori (come nel caso di irrisioni nei confronti di altro conducente fermo ad un semaforo per indurlo a gareggiare),

ognuno realizzato con manovre pericolose, le quali rendono manifesta la volontà del soggetto agente di primeggiare sugli altri.

Invece, alla luce di queste considerazioni, ne consegue che nel comportamento di **gareggiare non** potrà essere ricompreso colui che:

- ignaro della gara che si sta svolgendo, si trovi nel bel mezzo della contesa;

- non rendendosi conto di ciò che sta accadendo, ma irritato dalla manovra spericolata e impropria di altro conducente, faccia ostruzione o eventualmente si avventuri in un sorpasso contrario alle regole del CDS (magari aumentando la velocità).

In questi casi, ove configurabili, il soggetto agente risponderà solo delle specifiche violazioni al CDS poste in essere.

Non potrà essere chiamato a rispondere l'utente della strada che, ignaro della gara che si sta svolgendo, si trovi nel bel mezzo della gara, anche se faccia ostruzione o eventualmente si avventuri in un sorpasso contrario alle regole del CDS (magari aumentando la velocità) solo perché irritato dalla manovra spericolata e impropria di altro conducente o in quanto non si è reso conto di ciò che sta accadendo.

Con l'espressione "fuori dai casi previsti dall'articolo 9-bis" il legislatore ha voluto indicare tutte le contese di velocità ingaggiate su strada con veicoli a motore, **al di fuori dei casi di competizione clandestine organizzate**.

Pur essendo un delitto di pura condotta, per cui il reato si configura per il solo fatto di porre in essere la condotta relativa alla fattispecie vietata, gli elementi che caratterizzano la fattispecie dell'art. 9-ter CDS sono:

- la mancanza di autorizzazione alla competizione di cui all'art. 9 CDS;

- il ricorso alla "**velocità**" sprigionata da 'veicoli a motore'.

Il mancato impiego di veicoli a motore rientra nell'ambito dell'illecito amministrativo sanzionato dall'attuale art. 141, co. 9, CDS

Secondo alcuni Autori, l'organizzazione di gare clandestine con veicoli a motore ma non connotate dal requisito della velocità è da ricondurre nell'ambito dell'art. 9, co. 8, CDS.

La condotta tipizzata al co. 1 che realizza il reato in commento permette di individuare i **soggetti attivi** che possono ipoteticamente intervenire nella competizione, e cioè chiunque **gareggia** in velocità con veicoli a motore.

Con tale termine sembra potersi intendere i soli partecipanti ovvero i conducenti dei veicoli direttamente impegnati nella competizione, fermo il possibile concorso nel reato da parte di chi comunque istighi l'autore della condotta tipizzata o ne rafforzi il proposito criminale (ad esempio prestandosi quale navigatore o restando a bordo del veicolo).

L'art. 9-ter, co.2, CDS prevede come ipotesi aggravate la morte o lesioni personali per una o più persone quali conseguenze della competizione, punendole con la pena della reclusione.

La dottrina ritiene, tenuto conto della *ratio* ispiratrice della riforma del 2003 di cui si è fatto cenno in premessa di capitolo, che si tratti di un reato autonomo (nello specifico, aggravato dall'evento rispetto a una fattispecie di base di pericolo) e non di una aggravante ad effetto speciale ex art. 63, co. 3, c.p.

Il delitto previsto dall'art. 9-ter CDS va coordinato con la figura del 'divieto di gareggiare in velocità', quale regola comportamentale a carattere generale e che vale per qualsiasi conducente, di cui all'illecito amministrativo dall'art. 141, co. 5, CDS, senza specificazione di ulteriori requisiti.

Tale illecito amministrativo, e la conseguente sanzione, è applicabile in ogni situazione in cui non si ravvisi di integrare la fattispecie di cui agli artt. 9-bis e 9-ter CDS (e sempre nelle sfide tra veicoli non a motore).

L'art. 9-ter, co.2, CDS prevede come ipotesi aggravate la morte o lesioni personali per una o più persone quali conseguenze della competizione, punendole con la pena della reclusione.

La dottrina ritiene, tenuto conto della *ratio* ispiratrice della riforma del 2003 di cui si è fatto cenno in premessa di capitolo, che si tratti di un reato autonomo (nello specifico, aggravato dall'evento rispetto a una fattispecie di base di pericolo) e non di una aggravante ad effetto speciale ex art. 63, co. 3, c.p.