

LE SANZIONI ACCESSORIE SUI VEICOLI: PROBLEMI APPLICATIVI PER LE FORZE DI POLIZIA STRADALE.

Emiliano BEZZON (1)

Il sistema sanzionatorio del codice della strada italiano è schematicamente enunciato nell'articolo 210 del codice della strada.

Dalla lettura della norma sopra riportata, possiamo chiaramente dedurre che le sanzioni accessorie, quando previste in aggiunta alla sanzione pecuniaria (cosiddetta principale), si applicano "di diritto", cioè automaticamente, necessariamente, senza alcun margine di discrezionalità per chiunque o, ancora meglio, senza che si debba verificare la sussistenza di altri elementi oltre alla previsione di legge ed alla corrispondenza tra la fattispecie astrattamente prevista e ciò che realmente si è accertato come avvenuto.

Le sanzioni accessorie sono essenzialmente di tre tipi:

- 1) sanzioni relative ad obblighi di compiere una determinata attività, o di sospenderla o, ancora, di cessarla; più brevemente potremmo dire obblighi di "facere" o "non facere";
- 2) sanzioni concernenti i documenti di circolazione e la patente di guida, che possono concretizzarsi nel ritiro, nella sospensione temporanea, nella revoca;
- 3) sanzioni concernenti il veicolo, a loro volta facilmente individuabili nella rimozione (o blocco), nel fermo e nella confisca.

Ai fini della nostra trattazione, ci occuperemo più dettagliatamente delle ultime, per tre ragioni essenziali:

innanzitutto perché sono quelle di maggior impatto per i proprietari dei veicoli, per la frequenza di applicazione (rimozioni o blocchi) e per la gravità (confisca); poi perché sono le sanzioni più recentemente interessate da provvedimenti legislativi di riforma e, infine, perché sono quelle materialmente e concretamente più problematiche in termini operativi.

Più in generale, occorre premettere che l'operatore di polizia stradale incontra essenzialmente tre grandi categorie di difficoltà nell'applicare nuove norme a contenuto sanzionatorio, nei primi periodi successivi all'entrata in vigore:

- difficoltà cognitive ed interpretative
- difficoltà relazionali
- difficoltà organizzative e logistiche

(1) Vice Comandante della Polizia Municipale di Milano.

Le prime nascono dalla necessità di conoscere con congruo anticipo le modifiche o novità legislative per poterle studiare, approfondire, comprendere e convertire in capacità operative; in tale contesto, la disponibilità della gazzetta ufficiale “on line” è sicuramente una risorsa, ma non per tutti e, comunque, non esaustiva.

Le seconde nascono nel momento in cui si trova faccia a faccia con il contravventore, fermato per un controllo o coinvolto in un sinistro, nei confronti del quale l'applicazione di nuove sanzioni pecuniarie, ma ancor più di quelle accessorie – siano esse relative a documenti o veicoli – suscita le reazioni più disparate, riconducibili ad un'ampia gamma di comportamenti, che vanno dal disappunto, alla violenta aggressione fisica, anche con l'uso dello stesso veicolo a motore (tentativo di investimento).

Le terze derivano dalla perenne scarsità delle risorse finanziarie, umane e strumentali o, per lo meno, dalla inadeguatezza delle stesse rispetto all'ambizioso e pienamente condivisibile obiettivo di tutelare la sicurezza della circolazione, con la quale bisogna rapportarsi trovandosi ad applicare norme (o indirizzi interpretativi ministeriali e/o giurisprudenziali) che richiedono adeguamenti delle procedure informatiche, della modulistica, delle dotazioni strumentali, delle dotazioni logistiche quali i depositi per i veicoli.

Una significativa riforma delle sanzioni accessorie è sicuramente quella intervenuta nel 2003, con l'entrata in vigore del D.L. 27 giugno 2003 n. 151, convertito con modificazioni nella legge 1 agosto 2003 n. 214 e, ancora, con il D.L. 30 settembre 2003 n. 269, convertito in legge 24 novembre 2003 n. 326. Con queste norme sono stati quasi completamente riscritti gli articoli 213 e 214 del Codice della Strada ed è stato inserito il nuovo articolo 214 bis.

Il nuovo articolo 213 rimodella la sanzione accessoria della confisca e, ovviamente anche la misura cautelare del sequestro, che costituisce l'azione concreta di polizia in attesa della pronuncia dell'autorità prefettizia in ordine alla confisca, secondo criteri di chiara ispirazione economico finanziaria; la nuova procedura è infatti finalizzata ad evitare il più possibile il ricovero dei veicoli nei depositi pubblici, costituenti fonte di notevoli esborsi per l'erario, introducendo l'obbligo per il proprietario e/o conducente di custodire il veicolo in luogo sottoposto a pubblico passaggio, provvedendo al trasporto, dal luogo dell'accertata violazione, in condizioni di sicurezza per la circolazione stradale.

La tutela dei veicoli sequestrati e, cioè la cessazione della loro circolazione, sarebbe garantita dal trattenimento della carta di circolazione presso gli uffici dell'organo di polizia che ha accertato la violazione nonché dall'apposizione di un apposito sigillo, consistente in un'etichetta adesiva, le cui caratteristiche e modalità di applicazione sono state definite con apposito decreto ministeriale.

Per dar forza all'obbligo di assumere in custodia il veicolo da parte dei soggetti solidalmente obbligati, sono state anche introdotte per ognuno, in caso di rifiuto, la sanzione pecuniaria di € 1549,00 e la sanzione accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi.

Quest'ultimo punto merita particolare attenzione, perché il legislatore – forse inconsapevolmente – ha introdotto due elementi di forte novità nel sistema sanzionatorio della circolazione stradale:

- il primo consiste nel fatto che può applicare la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida a prescindere da una condotta di guida, come nel caso del proprietario, non conducente, che sia chiamato ad assumersi la custodia del veicolo da sottoporre a confisca e si rifiuti di farlo;
- il secondo sta nel fatto che per arrivare all'applicazione coattiva di una sanzione accessoria su veicolo si applichi un'ulteriore sanzione accessoria sul documento di guida.

Procedimento del tutto analogo si applica anche nel caso di fermo del veicolo, con una differenza solo nella sanzione pecuniaria per chi si rifiuti di assumerne la custodia temporanea, che passa da € 1.549,00 ad € 656,00.

Nella realtà delle cose, la nuova procedura di custodia dei veicoli finalizzata, come detto sopra, a contenere le spese di custodia, responsabilizzando proprietari e conducenti nominati custodi, ha introdotto, in capo a questi ultimi, obblighi con possibili riflessi anche di natura penale: la circolazione del veicolo sottoposto a fermo o sequestro domiciliari non sarà più solo un problema di natura amministrativa, perché potrà integrare una violazione dei sigilli e degli obblighi di custodia delle cose sottoposte a sequestro, come peraltro chiaramente enunciato dal nuovo comma 8 dell'articolo 214 del codice della strada.

Chiunque voglia prendersi la briga di andarsi a leggere gli articoli 213, 214 e 214 bis del codice della strada, potrà rendersi immediatamente conto delle tre grandi categorie di difficoltà che abbiamo premesso:

- difficoltà a leggere e comprendere una norma articolata e complessa nella descrizione della nuova procedura;
- difficoltà relazionale nell'imporre all'utenza obblighi e sanzioni così pesanti e senza precedenti;
- difficoltà organizzative nel gestire applicazione e rimozione dei sigilli, verbalizzazione delle nuove procedure e quant'altro necessario.

Con tutto questo ci si è trovati a fare i conti, ancora una volta, dal 22 al 23 agosto 2005, essendo la prima data quella della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale e, la seconda, quella dell'entrata in vigore della legge 17.8.2005 n. 168. Ecco, quindi, un altro esempio, di come l'enunciato giuridico impatta concretamente l'operatività di polizia su strada.

Se pensiamo alle criticità in fase di cognizione ed interpretazione della norma di legge, dobbiamo innanzitutto, constatare come la polizia stradale in Italia (intesa ovviamente come funzione o attività e non come specialità della Polizia di Stato) non sia fatta solo di grandi comandi organizzati ed informati, ma anche di piccole stazioni di carabinieri, piccoli o piccolissimi comandi di polizia locale e tante altre realtà meno note (forse quasi nessuno saprebbe elencare tutti gli organi di polizia stradale se non andando a leggersi l'art. 12 del codice della strada, dove ci si imbatte in una folta schiera, composta anche, tra gli ultimi arrivati, dal Corpo Forestale dello Stato, dalla Polizia Provinciale, dalla Polizia Penitenziaria, ai tecnici ANAS e via discorrendo), che mille incombenze hanno

da svolgere e che, comunque, non hanno sempre la materiale capacità e possibilità di conoscere tutte le nuove disposizioni di legge approvate e pubblicate.

L'assenza di piena e corretta informazione da parte degli organi di polizia ha un primo effetto aberrante: la disomogeneità nell'applicazione delle sanzioni: sia nel senso di mancata applicazione di nuove sanzioni, sia nel senso della non corretta applicazione o della sopravvivenza di vecchie sanzioni superate o sostituite.

Il codice della strada, in particolare, come abbiamo appena potuto constatare, è stato protagonista di ripetuti interventi di modifica negli ultimi anni, a volte contenuti in provvedimenti legislativi afferenti a materie alquanto distanti dalla circolazione stradale, che quasi sempre sono costruiti con la tecnica legislativa della sostituzione o aggiunta di incisi e periodi al testo pre-vigente; in particolare, negli anni più recenti, le più importanti modifiche della disciplina della circolazione stradale sono contenute nella legislazione economica e/o finanziaria. Più in generale l'utilizzo di tale tecnica di novellazione legislativa aumenta in termini esponenziali le difficoltà di lettura ed interpretazione, costringendo spesso il destinatario prioritario della norma all'auto produzione di un testo coordinato, con le conseguenti immaginabili possibilità di errore.

Nel caso dell'ultimo provvedimento legislativo in esame, le difficoltà sono derivate anche dalla circostanza dell'entrata in vigore nel pieno del mese d'agosto e, oltretutto, nel giorno successivo alla pubblicazione in gazzetta ufficiale, come previsto per le leggi di conversione dei decreti legge.

Orientando ora la nostra attenzione verso le criticità derivanti dalle implicazioni relazionali con l'utenza, appare immediatamente evidente come l'accettazione di una sanzione più o meno pesante da parte del cittadino, passa necessariamente attraverso la condivisione della norma e della sua "ratio"; la condivisione di un precetto non può che nascere dalla comprensione dello stesso; la comprensione di una disposizione di legge non può che nascere dalla sua piena conoscenza.

Ne consegue necessariamente che una norma di legge non può essere accettata senza essere conosciuta.

Gli strumenti di conoscenza a disposizione del cittadino sono tanti ma, purtroppo, efficaci soprattutto per categorie particolari di utenti, di quelli, cioè, che per necessità professionale, fanno dell'aggiornamento legislativo un presupposto imprescindibile, un'abitudine periodica, se non quotidiana; la generalità dei cittadini, invece, conosce le leggi solo attraverso la comunicazione di massa.

Il codice della strada riguarda la totalità dei cittadini: ogni modifica sostanziale, come è sicuramente quella che prevede la confisca di un bene in caso di infrazione, deve "passare" attraverso i mezzi di comunicazione di massa, pena l'assoluta ignoranza della norma e, in definitiva, la sua non accettazione, da cui possono nascere contenziosi anche aspri.

Le nuove disposizioni relative alla circolazione su due ruote hanno da subito suscitato clamore, per la loro asprezza oltre che per l'assoluta assenza di analoghi precedenti nel nostro ordinamento; per questa ragione, da parte di

molti è stata indirizzata agli organi di polizia stradale la richiesta di soprassedere per un certo periodo (non determinato e nemmeno determinabile) dall'applicazione della confisca dei veicoli a due ruote: se ciò, da un lato, positivamente denota la consapevolezza della necessità di una maggiore e più efficace comunicazione, dall'altro, purtroppo, fa emergere l'ennesimo tentativo di improprio trasferimento di responsabilità su chi è chiamato ad applicare (e far applicare) la norma, assumendo costantemente la piena responsabilità dei propri comportamenti attivi ed omissivi, anche in sede penale.

In ultima analisi, tutto ciò che poteva essere fatto per tempo, nei modi di legge e nelle opportune sedi, troppo spesso si chiede venga fatto, in emergenza e di fatto "contra legem", dagli operatori di polizia.

Oltre che conosciuta, come abbiamo già avuto modo di dire, la norma deve anche essere compresa.

Proviamo ora solo per un attimo a metterci nei panni di un ciclomotorista, anche particolarmente attento: dallo scorso 23 agosto 2005, ci troviamo ad essere puniti con la perdita definitiva di disponibilità del nostro mezzo di svago, studio o lavoro (perchè in questo si traduce, in ultima analisi, l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della confisca), ad esempio, perchè trasportiamo un passeggero. Sempre nei panni di un ciclomotorista, retrocedendo nel tempo fino al non lontano 2003, ci saremmo sentiti dire che sarebbe stato possibile trasportare un passeggero a condizione di avere un veicolo adeguato; la stessa cosa si trova, infatti, scritta nell'art. 170 del codice della strada, dove poi si fa rimando a provvedimenti regolamentari da emanare. Il nostro è rimasto uno dei pochissimi paesi dell'Unione Europea dove il trasporto del passeggero sul motorino continua d essere vietato; ma il problema più serio non è questo, le difficoltà maggiori non nascono dalla inadeguatezza della legge, quanto piuttosto, dalla inadeguatezza – per non dire totale assenza – della comunicazione "erga omnes" dei reali contenuti della legge.

A distanza di due anni dalla citata modifica dell'articolo 170 del codice della strada, il comune utente della strada si aspetterebbe, infatti, che tutto sia a posto, che i previsti regolamenti siano stati scritti ed emanati e che, in definitiva, si possa trasportare un passeggero sul ciclomotore che così come è costruito, allestito e venduto, consente peraltro un comodo alloggiamento di una seconda persona (per non parlare delle micro car!).

E, invece, ciò che doveva essere ampiamente consentito è rimasto vietato e, per di più, non solo punito con una sanzione pecuniaria, poi con un fermo di trenta giorni, ma ora – definitivamente - con la confisca del veicolo: come stupirsi del disorientamento, presto trasformatosi in protesta?

La comprensione di una norma è anche facilitata dalla sua ri-comprensione in un complesso di norme equilibrato ed omogeneo: il ragionamento di fondo sta nella più facile percezione di una punizione come equa, se riscontrabile anche come conseguenza di altri comportamenti altrettanto o maggiormente gravi e lesivi di interessi meritevoli di tutela.

Una rapida e sommaria lettura del codice della strada ci porta a trovare ben poche ipotesi di confisca del mezzo utilizzato per compiere l'infrazione e, di converso, moltissimi comportamenti ben più gravi – anche solo dal punto di

vista della sicurezza della circolazione – puniti molto più lievemente. Tutto questo genera sensazioni e percezioni di iniquità, che non solo non agevolano il rispetto della norma ma, anzi, potrebbero anche stimolare a violarla.

Tralasciando di entrare nel dibattito – pur interessantissimo – tra chi ritiene utile l'inasprimento sanzionatorio e quanti altri, invece, propendono maggiormente per l'effettività della applicazione delle sanzioni, emerge chiaramente la necessità che la sanzione sia comunque:

- proporzionata alla condotta in violazione di legge (cioè all'interesse tutelato)
- omogenea e coordinata al contesto normativo di riferimento

Questa è la regione di fondo per cui ogni processo di revisione anche parziale di un testo legge a forte connotazione precettiva e sanzionatoria, non può assolutamente prescindere da un lavoro di ribilanciamento complessivo del sistema normativo di riferimento.

L'ultima delle criticità emergenti in sede di applicazione di una nuova norma è alimentata dalla complessità degli interventi, anche di tipo organizzativo, necessari alla piena operatività della stessa. La modifica di una norma a contenuto sanzionatorio spesso richiede anche adeguamenti della modulistica: è avvenuto con l'introduzione della patente a punti, laddove era necessario indicare espressamente sul verbale la prevista decurtazione, avviene anche ora con l'introduzione della confisca, poiché sul verbale andranno indicati il luogo di custodia e la facoltà di ottenere il veicolo in affidamento dal 31 giorno successivo al sequestro, se già non è intervenuta la confisca.

E' pur vero che sul sommario processo verbale possono essere aggiunte tutte le integrazioni necessarie, anche scritte "a mano" dall'agente operante e poi sottoscritte dal contravventore, ma è altrettanto vero che il verbale prestampato agevola il lavoro sulla strada e riduce al minimo gli indici di errore.

L'adeguamento e la stampa dei verbali costituiscono un costo non irrilevante, così come sono significativi i costi di addestramento del personale e di adeguamento delle tecnologie e delle procedure, siano esse informatizzate o meno.

Come abbiamo già detto, circa due anni or sono, gli articoli 213 e 214 del codice della strada, disciplinanti il sequestro ed il fermo dei veicoli, sono stati completamente stravolti, attraverso una modifica legislativa chiaramente orientata al contenimento dei costi gravanti sull'erario per la prolungata custodia di veicoli presso i depositi privati convenzionati.

Tale nuovo assetto normativo ha fatto storcere il naso ad alcuni, perché fortemente orientato al contenimento dei costi e poco alla tutela della sicurezza della circolazione, lasciando nella quasi completa disponibilità del proprietario il veicolo "fermato o sequestrato"; se si è proceduto all'applicazione di una sanzione amministrativa accessoria su un veicolo, ci si trova necessariamente e ineluttabilmente di fronte ad una violazione di una norma di codice che, come tale, ed in ossequio ai principi enunciati nel primo articolo del codice della strada, trae origine e ragione essenzialmente nella tutela della "sicurezza delle persone nella circolazione stradale"; non può che apparire evidente che la

sanzione accessoria sul veicolo ha la sola ed esclusiva finalità di impedire che lo stesso venga usato in termini di circolazione dinamica; resta ora solo da domandarsi se tale finalità trovi maggiori garanzie in un'azione di sottrazione fisica e materiale della disponibilità del veicolo all'utilizzatore e/o proprietario, o, di converso, in una limitazione formale e documentale, come quella attualmente vigente e, sicuramente, economicamente più conveniente.

La novità più consistente fu, comunque, quella introdotta dal nuovo art. 214 bis, con la previsione del custode acquirente, presso il quale depositare il veicoli non affidati a proprietari e conducenti, con facoltà per i primi di procedere alla successiva vendita, finalizzata al recupero delle spese di custodia; il custode acquirente deve essere individuato attraverso procedure previste dall'art. 214 bis del codice della strada, sfocianti in una convenzione con il Ministero dell'Interno e l'Agenzia del Demanio.

Quale sia l'attuale "stato dell'arte di tale procedura" non ci è dato sapere; la circolare Ministero degli Interni n. 300/A/1/44285/101/3/30/90 del 7 settembre 2005, un po' laconicamente dice che in attesa di individuazione dei custodi, ci si deve rifare alle disposizioni già emanate con D.P.R. 571/82 che istituiva gli albi prefettizi dei depositi autorizzati. Di certo le polizie locali delle grandi città possono quasi sempre contare su depositerie civiche, ben altra è la difficoltà per i restanti organi di polizia stradale, che come abbiamo visto sopra, sono in costante aumento e diversificazione.

Ma ora la legge 168/2005 ha, nuovamente, a distanza di soli due anni, ribaltato la prospettiva operativa, prevedendo – solo per i veicoli a due ruote – necessariamente l'immissione in deposito in caso di sequestro finalizzato alla confisca, cancellando definitivamente anche le ipotesi di fermo cosiddetto domiciliare; in definitiva, ogni sanzione accessoria riguardante il veicolo a due ruote deve ora necessariamente concretarsi nella rimozione d immissione del veicolo nei depositi individuati ai sensi dell'art. 214 bis.

Per tutte le altre categorie di veicoli a motore, invece, resta ferma la disciplina precedente, che impone al proprietario di prendersi in custodia il veicolo.

Anche da questo punto di vista, la disomogeneità nell'applicazione delle nuove disposizioni entrate in vigore lo scorso 23 agosto, contribuisce a creare disorientamento, incertezza, quasi necessariamente destinati a sfociare in contenziosi più o meno aspri.

Per sintetizzare: le sanzioni accessorie sui veicoli (ad eccezione della rimozione) fino al 2003 prevedevano necessariamente l'immissione in depositi pubblici, dal 2003 prevedevano obbligatoriamente l'affidamento in custodia al contravventore, pena sanzioni pesantissime, dal 2005 – solo per i veicoli a due ruote – si è tornati all'obbligo di ricovero in pubblico deposito.

Avviandoci a concludere, resta da esaminare la nuova fattispecie introdotta della confisca del veicolo a due ruote utilizzato, non per commettere una delle violazioni previste dagli articoli 169 commi 2 e 7, 170 e 171 del codice della strada, di natura esclusivamente amministrativa, ma per commettere un reato.

La fattispecie allarga gli orizzonti di applicazione della confisca verso confini che, paradossalmente, potrebbero ricomprendere quasi tutto il campionario della legislazione penale sostanziale.

L'espressione dell'art. 213 comma 2sexies "*è sempre disposta la confisca in tutti i casi in cui un ciclomotore o un motoveicolo sia stato adoperato ... per commettere un reato*" commesso indifferentemente da detentore maggiorenne o minorenni, non fa alcuna distinzione tra delitti e contravvenzioni, ne, tanto meno, attribuisce rilevanza all'elemento psicologico del reato.

Ciò significa che, oltre ai reati più eclatanti e gravi, cui subito si è portati a pensare - quali le rapine o gli scippi - la norma si applica anche alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti, così come nel caso di incidente mortale o con feriti (che integrano le fattispecie di omicidio o lesioni colpose).

Bene ha fatto la già citata circolare ministeriale del 7 settembre 2005 a specificare che, nei reati perseguibili a querela di parte, la stessa costituisce presupposto essenziale anche per l'effettuazione del sequestro finalizzato alla confisca, atteso che quest'ultima costituisce sanzione amministrativa, irrogabile dall'autorità giudiziaria a seguito di sentenza di condanna.

In realtà sullo stesso veicolo potrebbero concorrere più ipotesi di sequestro, amministrativo e penale, ad esempio ai fini della confisca ex art. 213 del codice della strada ed a fini probatori: sarà opportuno tenere distinte le procedure, di modo che il sopravveniente dissequestro per cessate esigenze probatorie non infici la procedura di confisca.

Ancora, potrebbe verificarsi la concorrenza di un procedimento amministrativo ed uno penale, con due differenti provvedimenti di sequestro finalizzati alla confisca, ad esempio quando sia accertata la conduzione di un motociclo in stato di ebbrezza alcolica e con il casco non allacciato, con violazione, rispettivamente degli articoli 186 e 171 del codice della strada.

In questo caso, l'applicabilità della norma contenuta nell'art. 221 del codice della strada, appare alquanto dubbia; secondo l'articolo dianzi citato, il giudice penale competente per il reato è competente anche a decidere sulla violazione amministrativa, applicandone le sanzioni pecuniarie ed accessorie previste, quando "l'esistenza di un reato dipenda dall'accertamento di una violazione amministrativa". L'esempio più semplice - e comunque realistico - è quello delle lesioni od omicidio colposo derivanti dalla violazione di una delle norme di comportamento del codice della strada, quali l'obbligo di precedenza o l'attraverso di incrocio con le lanterne semaforiche proiettanti luce rossa. La fattispecie disciplinata dall'art. 221, prevedendo l'unificazione di procedure amministrative e penali concorrenti, in un unico procedimento innanzi al giudice penale, determina una significativa semplificazione dell'attività burocratica ed istruttoria, demandata agli organi di polizia stradale, eliminando alla radice possibili duplicazioni o sovrapposizioni procedurali.

Difficile è, però, stando all'esempio di cui sopra, intravedere un rapporto causa/effetto tra la violazione amministrativa "mancato uso del casco" ed il reato "guida in stato di ebbrezza", per cui l'articolo 221 del codice della strada, difficilmente troverà applicazione negli ambiti comportamentali rientranti nella previsione della legge 168/2005: questo significa che si instaureranno due separati procedimenti - l'uno amministrativo e l'altro penale - con tempi di trattazione e definizione presumibilmente molto differenti, per cui gli operatori

di polizia stradale dovranno - nei fatti – duplicare l'attività burocratica per ogni veicolo.

Infine, occorre tener presente che anche l'irrogazione della sanzione accessoria della confisca è ricorribile, insieme alla sanzione pecuniaria principale, innanzi al Prefetto ed opponibile innanzi al Giudice di Pace (così come l'eventuale ordinanza prefettizia di rigetto del ricorso amministrativo), e addirittura fino alla suprema Corte di Cassazione. Ciò, in definitiva, significa che, se il proprietario non ha ritenuto di avvalersi della possibilità dell'affidamento in custodia domiciliare del veicolo dopo il trentunesimo giorno dall'accertamento della violazione o dalla commissione del reato, le spese di trasporto e custodia in luogo convenzionato saranno a suo carico unicamente ed esclusivamente in caso di soccombenza nel ricorso e/o nel giudizio di opposizione; di converso, in caso di accoglimento del ricorso, le spese della custodia protrattasi presumibilmente per anni – tanto quanto può durare un ricorso sviluppato in tutti i possibili gradi ed ambiti, resteranno a carico della pubblica amministrazione: peccato che solo due anni fa il legislatore aveva fatto di tutto per contenere le spese erariali connesse alla custodia dei veicoli nei depositi.