



Modifiche agli articoli 115 e 119 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di accertamento dei requisiti per la guida di veicoli da parte di coloro che hanno superato l'ottantesimo anno di età

A.C. 2597

Dossier n° 565 - Schede di lettura
16 febbraio 2026

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2597
Titolo:	Modifiche agli articoli 115 e 119 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di accertamento dei requisiti per la guida di veicoli da parte di coloro che hanno superato l'ottantesimo anno di età
Iniziativa:	Parlamentare
Primo firmatario:	Barbagallo
Numero di articoli:	1
Date:	
presentazione:	15 settembre 2025
assegnazione:	10 febbraio 2026
Commissione competente :	IX Trasporti
Sede:	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, V Bilancio e Tesoro, XII Affari sociali, XIV Politiche UE e Commissione parlamentare per le questioni regionali

Contenuto

La proposta di legge in esame si compone di **un articolo unico**, che novella gli articoli **115** e **119** del **Codice della strada** (di cui al d.lgs. n. [285 del 1992](#)) al fine di introdurre un **sistema rafforzato** di verifica dell'idoneità alla **guida per i conducenti ultraottantenni** per incrementare la sicurezza stradale.

A tale riguardo, si ricorda che la **direttiva UE n. [2025/2205](#)**, nel rinnovare la disciplina europea in materia di patenti di guida, consente di **ridurre i periodi di validità amministrativa** delle patenti per i titolari che abbiano compiuto **65 anni di età** al fine di incrementare i controlli medici o l'applicazione di altre misure, tra cui i corsi di aggiornamento (per maggiori approfondimenti, v. *sub. par. "Compatibilità con la normativa dell'Unione europea"*).

Nel dettaglio, l'articolo 1, comma 1, **lettera a)**, inserisce il **comma 2-bis** all'articolo 115 del citato Codice, rubricato "Requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione di animali", il quale stabilisce che chi ha compiuto **80 anni di età** può **continuare** a condurre ciclomotori e veicoli, per i quali è richiesta la patente delle categorie A, B, C ed E, qualora **consegua**:

1) uno specifico **attestato rilasciato dalla commissione medica locale** (di cui al comma 4 dell'articolo 119), a seguito di **visita medica specialistica biennale**, con **oneri a carico del richiedente**, volta ad accertare la persistenza dei requisiti fisici e psichici prescritti mediante esami e test neurologici di verifica sui riflessi, sulle capacità cognitive e sulla percezione spaziale;

2) l'idoneità alla **prova pratica di guida**.

Si rammenta che il **requisito** di uno **specifico attestato** per la guida da parte dei conducenti ultraottantenni era stato introdotto nell'articolo 115 del Codice della strada dall'articolo 16, comma 1, lettera c), della legge n. [120 del 2010](#), recante "Disposizioni in materia di sicurezza stradale". Successivamente, nell'ambito del **recepimento delle direttive** 2006/126/CE e 2009/113/CE concernenti la **patente di guida** e del conseguente riordino della materia, il decreto legislativo n. [59 del 2011](#) (art. 2, comma 1, lett. b)) ha **abrogato** il comma 2-bis del medesimo art. 115, ritenendo la disciplina più correttamente riconducibile alle disposizioni sul **rinnovo di validità della patente** (art. 126 C.d.S.). L'efficacia dell'abrogazione, inizialmente prevista dal 19 gennaio 2013, è stata poi **anticipata** al 10 febbraio 2012 dall'articolo 11, comma 1, lettera a), del decreto-legge n. [5 del 2012](#), convertito dalla legge n. 35 del 2012, recante disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo. Contestualmente, per i conducenti ultraottantenni è stato eliminato l'obbligo di accertamento presso la Commissione medica locale, prevedendo quale

condizione sufficiente l'accertamento biennale secondo le modalità ordinarie di cui all'articolo 119, comma 2, C.d.S. (per maggiori dettagli v. *sub*).

Si ricorda altresì che, ai sensi dell'articolo 121 del Codice della strada, l'idoneità tecnica necessaria per il rilascio della patente di guida si consegue superando una prova di controllo delle cognizioni (esame teorico) e una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti, quest'ultima costituente la c.d. prova pratica di guida. Le modalità di tali esami sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Restano **fermi i limiti di età**, previsti dal comma 2, per la **conduzione dei veicoli a motore** e, in particolare:

a) **65 anni** per la guida di **autotreni e autoarticolati con massa complessiva a pieno carico superiore a 20 t**. Tale limite può essere elevato, **di anno in anno**, fino a **68 anni**, a condizione che il conducente consegua uno specifico **attestato**, relativo ai **requisiti fisici e psichici**, rilasciato a seguito di **visita medica specialistica annuale**, con **oneri a carico del richiedente**;

b) **60 anni** per la guida di **autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati e autosnodati** adibiti al **trasporto di persone**. Tale limite può essere elevato, **di anno in anno**, fino a **68 anni**, a condizione che il conducente consegua uno specifico **attestato** relativo ai **requisiti fisici e psichici**, rilasciato a seguito di **visita medica specialistica annuale**, con **oneri a carico del richiedente**.

L'articolo 1, comma 1, **lettera b)**, inserisce la **lettera b-bis)** nel comma 4 dell'articolo 119, rubricato "Requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida", al fine di ricomprendere tra i casi in cui l'**accertamento dei requisiti** psichici e fisici è effettuato da **commissioni mediche locali** anche quello di coloro che abbiano superato gli **80 anni di età**.

Si ricorda che, ai sensi del citato comma 4 dell'articolo 119, l'accertamento dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente è effettuato da **commissioni mediche locali**, costituite dai competenti organi regionali ovvero dalle province autonome di Trento e di Bolzano, nei riguardi di **specifiche categorie di utenti della strada**, tra cui, ad esempio, soggetti mutilati e minorati fisici o affetti da diabete. In via generale, invece, tale accertamento è effettuato dall'**ufficio dell'unità sanitaria locale** territorialmente competente, cui sono attribuite funzioni in materia medico-legale, ai sensi del comma 2 dell'articolo 119.

Collegamento con lavori legislativi in corso

Si segnala che è in corso d'esame presso l'8ª Commissione permanente del Senato – Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica – in sede referente, l'**A.S. 1826**, recante la "**proroga del termine per l'esercizio della delega prevista dall'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**".

Il provvedimento, approvato in prima lettura dalla Camera dei deputati il 3 marzo 2026 (A.C. 2713-A), **differisce** da dodici a **diciotto mesi** dalla data di entrata in vigore della legge n. 177 del 2024 il **termine per l'adozione dei decreti legislativi delegati** – con conseguente scadenza al **14 giugno 2026** – e, a seguito di modifiche introdotte nel corso dell'esame alla Camera, precisa che la delega può essere esercitata "anche mediante la redazione di un nuovo codice", superando così una prospettiva limitata al mero riordino del decreto legislativo n. 285 del 1992.

A tale riguardo, si ricorda che la legge n. 177 del 2024, recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285", è entrata in vigore il 14 dicembre 2024 e ha introdotto un complesso insieme di modifiche volto a fronteggiare il persistere di elevati livelli di incidentalità stradale. L'articolo 35 della medesima legge delega il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni per rivedere e riordinare la legislazione vigente concernente la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale, recata dal codice della strada, apportandovi le modifiche necessarie in conformità ai principi e criteri direttivi indicati dal medesimo articolo e introducendo le necessarie disposizioni transitorie.

In tale quadro, l'articolato dell'A.C. 2597 si presta a un **potenziale innesto nel perimetro applicativo della delega di cui all'articolo 35 della legge n. 177 del 2024**. Sotto il profilo del coordinamento sistematico, le disposizioni in esame incidono su materie già ricomprese nell'oggetto della delega, in particolare dall'**articolo 35, comma 3, lettera aa)**, concernente la **razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi alla guida dei veicoli**, con semplificazione delle procedure e coordinamento delle competenze dei vari soggetti intervenienti; vengono inoltre in rilievo la **lettera bb)**, relativa al **riordino** e alla **semplificazione** della disciplina sulla **conferma di validità della patente di guida per i conducenti** affetti, tra l'altro, da **patologie neurologiche**, e la **lettera cc)**, concernente il **riordino** e la **semplificazione** della composizione delle **commissioni mediche locali**, alle quali il provvedimento in esame demanda l'accertamento dell'idoneità dei conducenti ultraottantenni.

In ogni caso, l'innesto richiederebbe un attento coordinamento procedurale. Mentre la scelta di fondo – la reintroduzione di una verifica rafforzata dell'idoneità per gli ultraottantenni, affidata alla commissione medica locale e integrata dalla prova pratica di guida – attiene al livello dei decreti legislativi delegati di cui al comma 1, i profili tecnico-applicativi, quali le modalità della visita medica specialistica biennale, degli esami e test neurologici di verifica e della prova pratica, potrebbero essere ricondotti, nei limiti consentiti dalla

legge di delega, agli strumenti attuativi previsti dall'articolo 35, in particolare ai regolamenti di delegificazione di cui al comma 4 e ai decreti ministeriali recanti istruzioni tecniche attuative previsti dal comma 7. Sotto distinto profilo, la materia dovrà essere altresì coordinata con il recepimento della direttiva (UE) 2025/2205 in materia di patente di guida, oggetto dell'apposito paragrafo del presente *dossier* dedicato alla compatibilità con la normativa dell'Unione europea (v. *infra*).

Resterebbe peraltro impregiudicata la valutazione, rimessa alle Camere, in ordine all'opportunità di una autonoma e anticipata approvazione dell'A.C. 2597, ove si reputi prevalente l'esigenza di un immediato rafforzamento dei controlli di idoneità alla guida dei conducenti ultraottantenni, a tutela della sicurezza stradale, rispetto a quella di una compiuta sistemazione organica nell'ambito del nuovo codice.

La medesima esigenza di coordinamento si pone anche con riguardo agli altri progetti di legge di modifica del Codice della strada all'esame della IX Commissione Trasporti della Camera, e in particolare:

- A.C. 1522, recante "Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, concernenti l'introduzione della conoscenza delle tecniche di primo soccorso e di utilizzazione dei defibrillatori semiautomatici e automatici tra i requisiti per il conseguimento della patente di guida", materia riconducibile alla razionalizzazione dei titoli abilitativi alla guida e dell'attività formativa di cui all'articolo 35, comma 3, lettera aa), che richiama espressamente, tra l'altro, l'attività di primo soccorso;
- A.C. 2201, recante "Modifica all'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore in circolazione", ambito contemplato dall'articolo 35, comma 3, lettere u) e v), nonché, per i profili tecnici, dal comma 4, lettera f);
- A.C. 2489, recante "Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di identificazione e circolazione dei velocipedi e di sicurezza dei ciclisti", ambito riconducibile all'articolo 35, comma 3, lettere i) e l), concernenti la disciplina della circolazione dei velocipedi, l'identificazione dei veicoli di micromobilità e la tutela dell'utenza vulnerabile della strada.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il provvedimento appare prevalentemente riconducibile alla **competenza legislativa esclusiva dello Stato**, in quanto attiene alla materia della sicurezza stradale, riconducibile ai profili dell'ordine pubblico e della sicurezza. Secondo la consolidata giurisprudenza della Corte costituzionale, infatti, la disciplina della circolazione stradale rientra nell'ambito della competenza esclusiva statale di cui all'articolo 117, secondo comma, lettera h), della Costituzione, concernente per l'appunto la materia "ordine pubblico e sicurezza, ad esclusione della polizia amministrativa locale" (Corte costituzionale, sentenze n. 77 del 2013, n. 223 del 2010 e n. 428 del 2004).

Compatibilità con la normativa dell'Unione europea

Il provvedimento interviene in una materia oggetto di armonizzazione eurounitaria, attualmente interessata da una significativa revisione normativa. Il quadro di riferimento è oggi costituito, in prospettiva, dalla **direttiva (UE) 2025/2205**, adottata il 22 ottobre 2025 nell'ambito della strategia europea "[Vision Zero](#)", volta all'azzeramento delle vittime della strada entro il 2050, e pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea del 5 novembre 2025.

La direttiva fissa al 26 novembre 2028 il termine generale per il recepimento da parte degli Stati membri e prevede l'applicazione delle relative disposizioni a decorrere dal 26 novembre 2029. Dalla medesima data saranno abrogati la direttiva 2006/126/CE e il regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione.

Fino al 26 novembre 2029, il vincolo eurounitario direttamente operante resta pertanto rappresentato dalla **direttiva 2006/126/CE**, recepita nell'ordinamento nazionale con il **decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59**. La direttiva (UE) 2025/2205, pur essendo già in vigore, non è invece ancora applicabile in assenza del relativo recepimento. Essa assume tuttavia rilievo sotto il profilo dell'obbligo di astensione gravante sugli Stati membri durante il periodo di trasposizione. Secondo la consolidata giurisprudenza della Corte di giustizia, infatti, in tale periodo gli Stati membri sono tenuti ad astenersi dall'adottare disposizioni idonee a compromettere gravemente il risultato prescritto dalla direttiva.

Sotto questo profilo, l'A.C. 2597, nella misura in cui si orienta verso un rafforzamento dei controlli di idoneità alla guida, appare coerente con la finalità di sicurezza stradale perseguita dal legislatore europeo, nonché con gli spazi di maggiore rigore riconosciuti agli Stati membri dalla disciplina eurounitaria.

Con specifico riferimento all'introduzione di una **visita medica specialistica biennale con test neurologici**, rileva l'articolo 11, paragrafo 8, della direttiva (UE) 2025/2205, che, conformemente al considerando n. 33, consente agli Stati membri di prevedere standard di idoneità più rigorosi rispetto al livello minimo armonizzato. La disposizione permette infatti agli Stati membri di esigere, al momento del rilascio o di ogni rinnovo della patente, il rispetto di norme di idoneità più severe.

Inoltre, l'**articolo 10, paragrafo 2**, della medesima direttiva **autorizza gli Stati membri a ridurre i periodi di validità amministrativa delle patenti di guida** per i titolari residenti nel loro territorio che abbiano compiuto **sessantacinque anni di età**, al fine di rendere più frequenti i controlli medici, le autovalutazioni mediche o l'applicazione di altre misure specifiche, tra cui i corsi di aggiornamento. Tale riduzione può operare **soltanto al momento del rinnovo della patente**.

La disciplina eurounitaria riconosce dunque la legittimità di una sorveglianza sanitaria più intensa in funzione dell'età, purché essa sia sorretta da criteri oggettivi e sia finalizzata alla sicurezza stradale. Tale impostazione trova conferma anche nel considerando n. 36, il quale, richiamando il quadro normativo già vigente, evidenzia che la durata generale della validità della patente può essere ridotta sulla base di fattori oggettivi aventi un collegamento generale con le condizioni fisiche e mentali medie dei conducenti, tra cui l'età.

Una distinta valutazione richiede, invece, la previsione dell'**obbligo**, per i conducenti ultraottantenni, **di superare una prova pratica** quale condizione per continuare a guidare.

La disciplina eurounitaria distingue il momento del **rilascio** della patente, subordinato al superamento di una prova di capacità e comportamento e di una prova teorica, oltre che al rispetto delle norme minime di idoneità fisica e mentale, dal momento del **rinnovo**, che è invece subordinato al perdurante rispetto delle norme minime di idoneità fisica e mentale e al requisito della residenza.

In particolare, l'**articolo 10, paragrafi 1, lettera a), e 3**, della direttiva, unitamente all'**allegato II**, relativo alla prova di capacità e comportamento e alla prova teorica, e all'**allegato III**, concernente le norme minime in materia di idoneità fisica e mentale, conferma che la **prova di competenza** è configurata come **requisito per il primo conseguimento della patente** e **non** anche per il suo **rinnovo periodico**. Quest'ultimo risulta infatti strutturato come verifica della permanenza dell'idoneità fisica e mentale, non come accertamento periodico della competenza alla guida.

L'imposizione agli ultraottantenni del superamento di una prova pratica come condizione per proseguire la guida introdurrebbe pertanto un **requisito ulteriore** rispetto al regime europeo del rinnovo. Tale previsione andrebbe dunque valutata alla luce dell'articolo 10, paragrafo 4, che, ai fini del rilascio della patente, fa salva l'applicazione di condizioni nazionali diverse da quelle previste dalla direttiva, nonché della più generale facoltà riconosciuta agli Stati membri di introdurre misure più rigorose per ragioni di sicurezza stradale.

La differenza di trattamento fondata sull'età deve inoltre essere esaminata alla luce dell'articolo 21 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, che vieta ogni discriminazione, anche in ragione dell'età. Tale divieto non preclude, in assoluto, l'introduzione di distinzioni fondate su criteri oggettivi, purché esse siano giustificate da una finalità legittima e risultino proporzionate rispetto all'obiettivo perseguito.

In questa prospettiva, la direttiva (UE) 2025/2205 riconosce espressamente l'età quale fattore obiettivo rilevante, ammettendo che la durata della validità della patente possa essere ridotta sulla base di fattori collegati alle condizioni fisiche e mentali medie dei conducenti. Al tempo stesso pone però una garanzia sostanziale, richiedendo che la valutazione dell'idoneità sia fondata su criteri specifici e su risultati oggettivi e che le eventuali decisioni di annullamento, revoca, sospensione o limitazione della patente siano adottate su base individuale e non si traducano in discriminazioni, in particolare fondate sull'età (considerando n. 26).