



Europa prevé que los diagnósticos de ELA suban un 40% en 25 años

La Esclerosis Lateral Amiotrófica (ELA), enfermedad de la que ayer se conmemoraba su Día Internacional, afecta en España a unas 4.500 personas y cada año se registra un número similar de nuevos casos y fallecimientos, en torno al millar, según datos de la Sociedad Española de Neurología.

La ELA constituye la tercera enfermedad neurodegenerativa más frecuente, tras el Alzheimer y el párkinson. La edad me-

dia de inicio se sitúa entre los 60 y los 69 años, aunque puede presentarse en un amplio rango de edades. «La media de supervivencia tras el diagnóstico se sitúa entre los 2 y los 5 años, aunque el 20% de los pacientes supera los 5 años», señala el doctor Francisco Javier Rodríguez de Rivera, coordinador del Grupo de Estudio de Enfermedades Neuromusculares de la Sociedad Española de Neurología. Según el especialis-



Una paciente con ELA es tratada en el Hospital de Bellvitge. EP

ta, las proyecciones epidemiológicas estiman un incremento superior al 40% del número de personas afectadas en Europa en los próximos 25 años, «impulsado principalmente por el envejecimiento poblacional». Por este motivo, el experto llama a impulsar la investigación y a apostar por las unidades especializadas para «anticiparse al previsible aumento de la carga asistencial».

La ELA es una enfermedad neurodegenerativa con una alta letalidad y una rápida evolución clínica y, actualmente, el coste medio estimado por paciente supera los 50.000 euros anuales, asociado tanto a la progresión de la discapacidad

como a la necesidad de recursos asistenciales continuados para los pacientes.

Precisamente la pasada semana, el consorcio SEED-ALS hizo balance de su primer año de actividad, en el que ha logrado avances en la creación de una infraestructura nacional para el estudio de la ELA. El proyecto ha reclutado ya a 628 pacientes y ha iniciado su seguimiento longitudinal. Impulsado por el Instituto de Salud Carlos III a través del Centro de Investigación Biomédica en Red, cuenta con 3,9 millones de euros de financiación y reúne a 27 grupos de investigación de 13 comunidades autónomas. ●

SÉNIORS AL VOLANTE**Casi dos millones
de conductores
españoles tienen
más de 75 años**

PÁGINA 40 _____



> 22 de junio de 2026 a las 5:39

LA MOVILIDAD DE LOS MAYORES

Los seniors al volante aumentan un 63% en la última década y alcanzan una cifra récord. Su tasa de siniestralidad es la más baja, a pesar de que entre el 4,6% y el 19,4% pueden presentar algún grado de deterioro cognitivo.

Casi dos millones de conductores en España tienen más de 75 años

ROBERTO BÉCARES
Madrid

Julia Rodrigo, maestra madrileña jubilada, tiene 74 años, lleva más de 52 conduciendo y dice que se ve perfecta para seguir haciéndolo unos años más. Eso sí, con cuidado. «Veo bien, pero por la noche tengo un poco de miopía nocturna. Las señales de tráfico las veo borrosas y las luces con destellos», relata la exdocente, que coge el coche solo lo necesario.

Julia es uno de los casi dos millones de ciudadanos de España de más de 74 años (1,9 millones) que siguen al volante. Es una cifra récord. Hace 10 años, según los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), eran 1,2 millones, lo que supone un aumento del 63% hasta la cifra actual. Llama la atención el ascenso de las mujeres conductoras: de 155.799 (en 2015) a 434.090. Es decir, casi el triple.

Dejar el volante

Mientras la esperanza de vida alcanza una cifra récord (84,01 años) y el cuidado personal está más extendido en busca de una mayor longevidad, dejar el volante cuando se alcanza una determinada edad es algo que cada vez cuesta más. Según el estudio de la Fundación Mapfre Cese de conducción de personas mayores, la edad media para despedirse del coche propio es de 75 años, aunque un 45% lo hace de manera involuntaria, forzados por su médico o su familia.

La pregunta que inunda el debate es si estamos ante un sector de conductores en los que se puede confiar. «En la sociedad persiste una percepción vinculada a estereotipos que no siempre se corresponden con la realidad. Los datos de siniestralidad muestran que las personas mayores no presentan las mayores tasas de accidentes», defiende Jesús Norberto Fernández, presidente de la Plataforma de Mayores y Pensionistas.

Los datos de la DGT le dan la

LAS PERSONAS MAYORES AL VOLANTE

Datos de 2024. Fuente: DGT

CONDUCTORES IMPLICADOS EN SINIESTROS VIALES CON VÍCTIMAS
Por mil personas conductoras censadas, según grupos de edad. 2024

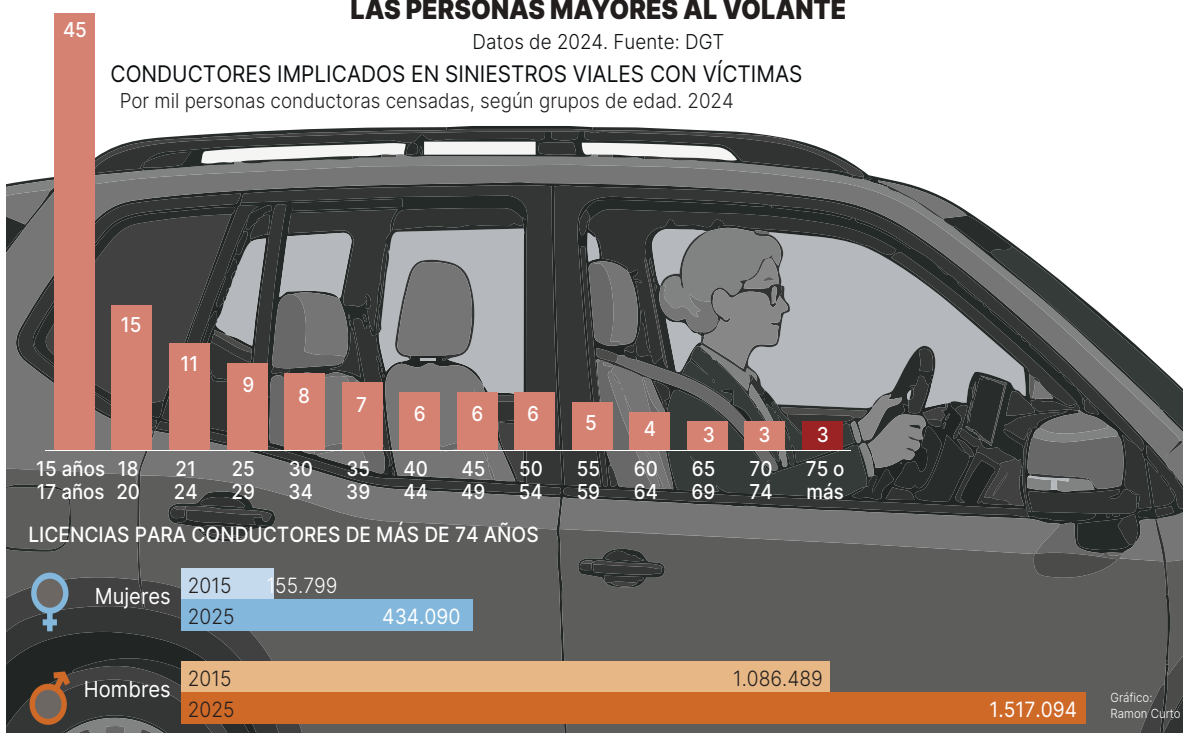


Gráfico: Ramon Curto

razón. Según el último informe de siniestralidad vial en España, con datos de 2024, el colectivo de mayores de 75 años, junto con el grupo de 65 a 70 y de 70 a 74, es el que tiene la menor tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por cada mil conductores censados: un total de 3.

Es decir, los seniors tienen 15 veces menos accidentes que la franja más joven y justo la mitad que la cohorte de entre 40 y 44 años (seis conductores implicados por cada mil). Esto se debe, según Fernández, a que muchos conductores adaptan progresivamente sus hábitos de conducción. Es decir, evitan condiciones adversas, son más prudentes y planifican mejor sus desplazamientos, lo que contribuye a mitigar riesgos.

Aunque sufren menos accidentes, cuando los tienen las consecuencias son mucho más graves. Los motivos son su pro-

pia fragilidad física y el hecho de tener coches más antiguos. Según las estadísticas oficiales, la tasa de fallecidos en accidentes de carretera por millón de habitantes es de 34,4 en menores de 65 años y de 47,8 en mayores de esa edad.

En España, seguir conduciendo no depende de la edad, sino de las capacidades y aptitudes que tenga el conductor cuando realiza su examen psicotécnico. A partir de los 65 años, el periodo de vigencia del permiso pasa de

La prudencia hace que la siniestralidad de los automovilistas baje con la edad

diez a cinco años. Y, cuando se cumplen 80, el carnet tiene una duración máxima de dos años.

El reconocimiento médico es el mismo para todas las edades. Si se detecta una enfermedad o deficiencia que si bien, de momento, no impide la renovación pero puede agravarse, el periodo de validez del permiso puede ser menor o se pueden establecer limitaciones, como ocurre en la actualidad con 70.000 conductores seniors: un radio acotado, conducir solo de día o a menor velocidad.

Adaptación de la movilidad

«Hay que adaptar la movilidad a las capacidades reales de cada persona. La buena política pública no expulsa al mayor de la carretera, sino que protege simultáneamente su seguridad, su autonomía y su salud vial», defiende José Ignacio Lijarcio, presidente de la Fundación para la Seguridad Vial (Fesvial). Los ex-

pertos insisten en que hay que prestar atención a los síntomas del deterioro cognitivo. «A partir de los 75 años, la prevalencia del deterioro cognitivo se duplica cada cinco años», advierte Isabel Sala, investigadora del Servicio de Neurología y de la Unidad de Memoria del Hospital de la Santa Creu y Sant Pau de Barcelona, y autora del informe de Mapfre junto con Jesús Monclús, director de Seguridad Vial y Prevención de Fundación Mapfre. Su estudio expone otro dato que preocupa: el 30% de los pacientes con demencia siguen conduciendo un año después de recomendarles que lo dejen.

Según indica la Sociedad Española de Neurología, un 4% de los hombres conductores mayores de 75 años presenta demencia, y entre el 4,6% y el 19,4% de los conductores activos en ese rango de edad podrían presentar algún grado de deterioro cognitivo. ■



LA MOVILIDAD DE LOS MAYORES

Los seniors al volante aumenta un 63% en la última década y alcanzan una cifra récord. Su tasa de siniestralidad es la más baja, a pesar de que entre el 4,6% y el 19,4% pueden presentar algún grado de deterioro cognitivo.

Casi dos millones de conductores en España tienen más de 75 años

ROBERTO BÉCARES
 Madrid

Julia Rodrigo, maestra madrileña jubilada, tiene 74 años, lleva más de 52 conduciendo y dice que se ve perfecta para seguir haciéndolo unos años más. Eso sí, con cuidado. «Veo bien, pero por la noche tengo un poco de miopía nocturna. Las señales de tráfico las veo borrosas y las luces con destellos», relata la exdocente, que colege el coche solo lo necesario.

Julia es uno de los casi dos millones de ciudadanos de España de más de 74 años (1,9 millones) que siguen al volante. Es una cifra récord. Hace 10 años, según los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), eran 1,2 millones, lo que supone un aumento del 63% hasta la cifra actual. Llama la atención el ascenso de las mujeres conductoras: de 55.799 (en 2015) a 434.090. Es decir, casi el triple.

Dejar el volante

Mientras la esperanza de vida alcanza una cifra récord (84,01 años) y el cuidado personal está más extendido en busca de una mayor longevidad, dejar el volante cuando se alcanza una determinada edad es algo que cada vez cuesta más. Según el estudio de la Fundación Mapfre Cese de conducción de personas mayores, la edad media para despedirse del coche propio es de 75 años, aunque un 45% lo hace de manera involuntaria, forzados por su médico o su familia.

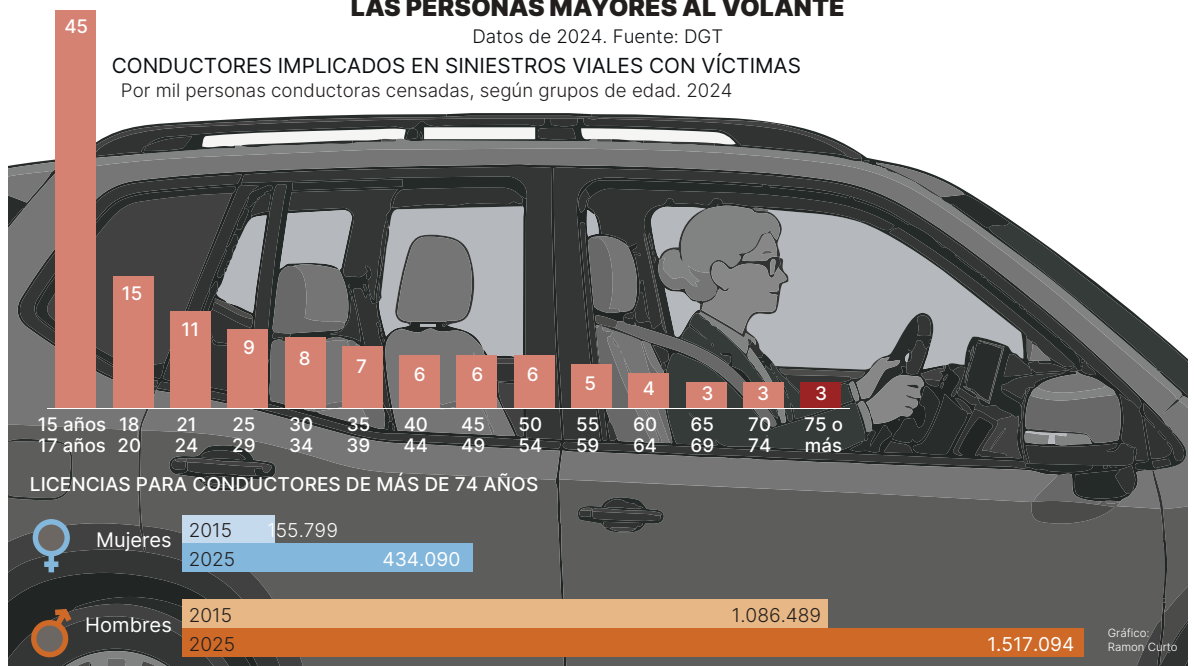
La pregunta que inunda el debate es si estamos ante un sector de conductores en los que se puede confiar. «En la sociedad persiste una percepción vinculada a estereotipos que no siempre se corresponden con la realidad. Los datos de siniestralidad muestran que las personas mayores no presentan las mayores tasas de accidentes», defiende Jesús Norberto Fernández, presidente de la Plataforma de Mayores y Pensionistas.

Los datos de la DGT le dan la razón. Según el último informe de siniestralidad vial en España, con

LAS PERSONAS MAYORES AL VOLANTE

Datos de 2024. Fuente: DGT

CONDUCTORES IMPLICADOS EN SINIESTROS VIALES CON VÍCTIMAS
 Por mil personas conductoras censadas, según grupos de edad. 2024



La prudencia hace que la siniestralidad de los automovilistas baje con la edad

Un 45% de ellos abandona la conducción forzado por su médico o la familia

datos de 2024, el colectivo de mayores de 75 años, junto con el grupo de 65 a 70 y de 70 a 74, es el que tiene la menor tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por cada mil conductores censados: un total de 3.

Es decir, los seniors tienen 15 veces menos accidentes que la franja más joven y justo la mitad que la cohorte de entre 40 y 44 años (seis conductores implicados por cada mil). Esto se debe, según Fernández, a que muchos conductores adaptan progresivamente sus hábitos de conducción. Es decir, evitan condiciones adversas, son más prudentes y planifican mejor sus desplazamientos, lo que contribuye a mitigar riesgos.

Aunque sufren menos accidentes, cuando los tienen las consecuencias son mucho más graves. Los motivos son su propia fragilidad física y el hecho de tener coches más antiguos. Según las estadísticas oficiales, la tasa de fallecidos en accidentes de carretera por millón de habitantes es de 34,4 en menores de 65 años y de

47,8 en mayores de esa edad.

En España, seguir conduciendo no depende de la edad, sino de las capacidades y aptitudes que tenga el conductor cuando realiza su examen psicotécnico. A partir de los 65 años, el periodo de vigencia del permiso pasa de diez a cinco años. Y, cuando se cumplen 80, el carnet tiene una duración máxima de dos años.

El reconocimiento médico es el mismo para todas las edades. Si se detecta una enfermedad o deficiencia que si bien, de momento, no impide la renovación pero puede agravarse, el periodo de validez del permiso puede ser menor o se pueden establecer limitaciones, como ocurre en la actualidad con 70.000 conductores seniors: un radio acotado, conducir solo de día o a menor velocidad.

«Hay que adaptar la movilidad a las capacidades reales de cada persona. La buena política pública no expulsa al mayor de la carretera, sino que protege simultáneamente su seguridad, su autonomía y su salud vial», defiende José Ignacio Lijarcio, presidente

de la Fundación para la Seguridad Vial (Fesvial). Los expertos insisten en que hay que prestar atención a los síntomas del deterioro cognitivo.

Conductores con demencia

«A partir de los 75 años, la prevalencia del deterioro cognitivo se duplica cada cinco años», advierte Isabel Sala, investigadora del Servicio de Neurología y de la Unidad de Memoria del Hospital de la Santa Creu y Sant Pau de Barcelona, y autora del informe de Mapfre junto con Jesús Monclús, director de Seguridad Vial y Prevención de Fundación Mapfre. Su estudio expone otro dato que preocupa: el 30% de los pacientes con demencia siguen conduciendo un año después de recomendarles que lo dejen.

Según la Sociedad Española de Neurología, un 4% de los hombres conductores mayores de 75 años presenta demencia, y entre el 4,6% y el 19,4% de los conductores activos en ese rango de edad podrían presentar algún grado de deterioro cognitivo. ■

> 22 de junio de 2026 a las 4:10

SÉNIORS AL VOLANTE

Casi 2 millones de conductores españoles tienen más de 75 años

PERSONAS | P. 26 Y 27

> 22 de junio de 2026 a las 4:10

LA MOVILIDAD DE LOS MAYORES

Los seniors al volante aumenta un 63% en la última década y alcanzan una cifra récord. Su tasa de siniestralidad es la más baja, a pesar de que entre el 4,6% y el 19,4% pueden presentar algún grado de deterioro cognitivo.

Casi dos millones de conductores en España tienen más de 75 años

ROBERTO BÉCARES
 Madrid

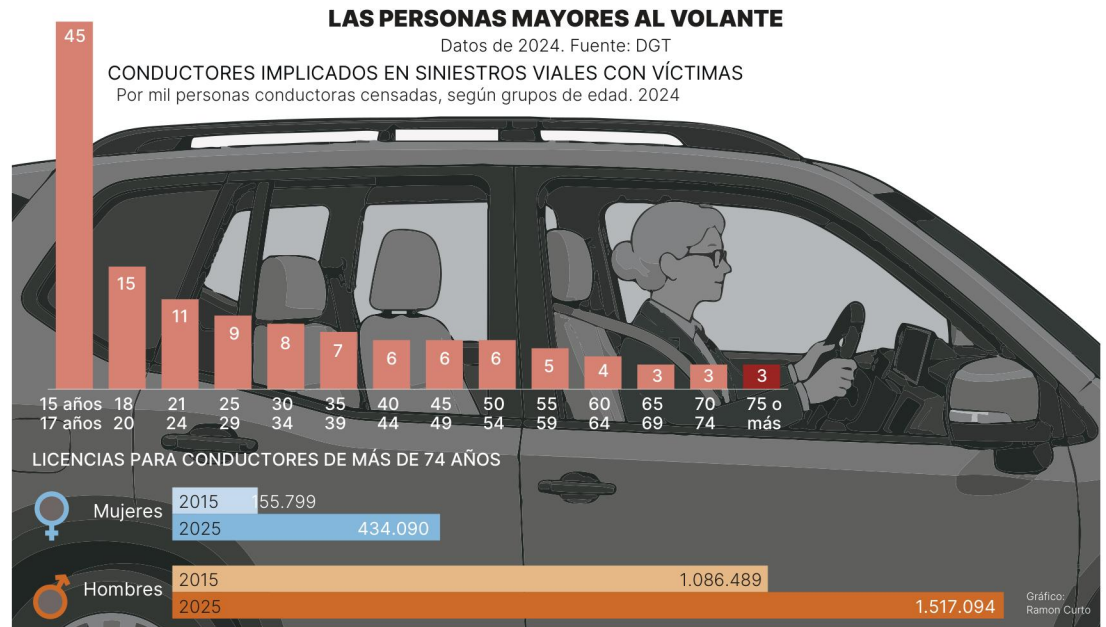
Julia Rodrigo, maestra madrileña jubilada, tiene 74 años, lleva más de 52 conduciendo y dice que se ve perfecta para seguir haciéndolo unos años más. Eso sí, con cuidado. «Veo bien, pero por la noche tengo un poco de miopía nocturna. Las señales de tráfico las veo borrosas y las luces con destellos», relata la exdocente, que coge el coche solo lo necesario.

Julia es uno de los casi dos millones de ciudadanos de España de más de 74 años (1,9 millones) que siguen al volante. Es una cifra récord. Hace 10 años, según los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), eran 1,2 millones, lo que supone un aumento del 63% hasta la cifra actual. Llama la atención el ascenso de las mujeres conductoras: de 155.799 (en 2015) a 434.090. Es decir, casi el triple.

Dejar el volante

Mientras la esperanza de vida alcanza una cifra récord (84,01 años) y el cuidado personal está más extendido en busca de una mayor longevidad, dejar el volante cuando se alcanza una determinada edad es algo que cada vez cuesta más. Según el estudio de la Fundación Mapfre *Cese de conducción de personas mayores*, la edad media para despedirse del coche propio es de 75 años, aunque un 45% lo hace de manera involuntaria, forzados por su médico o su familia.

La pregunta que inunda el debate es si estamos ante un sector



de conductores en los que se puede confiar. «En la sociedad persiste una percepción vinculada a estereotipos que no siempre se corresponden con la realidad. Los datos de siniestralidad muestran que las personas mayores no presentan las mayores tasas de accidentes», defiende Jesús Norberto Fernández, presidente de la Plataforma de Mayores y Pensionistas.

Los datos de la DGT le dan la razón. Según el último informe de siniestralidad vial en España, con datos de 2024, el colectivo de ma-

La prudencia hace que la siniestralidad de los automovilistas baje con la edad

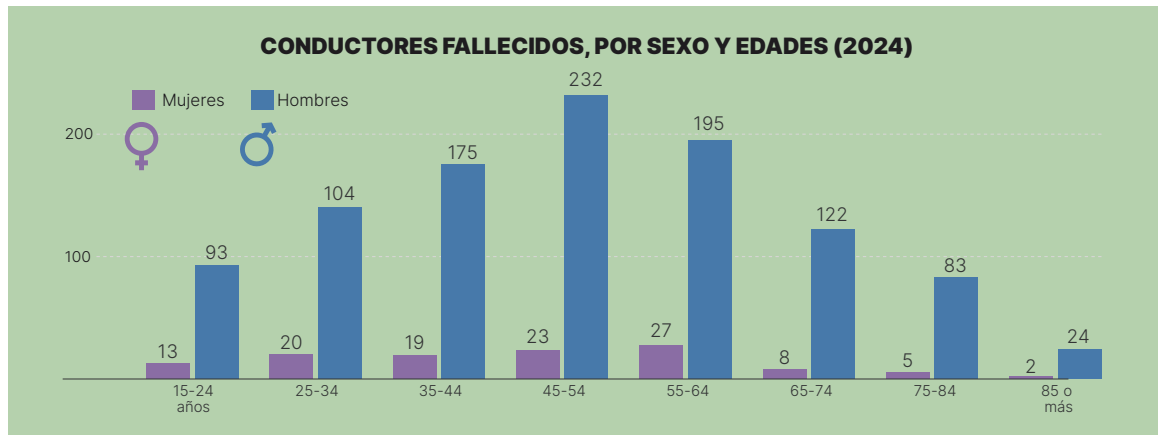
yores de 75 años, junto con el grupo de 65 a 70 y de 70 a 74, es el que tiene la menor tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por cada mil conductores censados: un total de 3.

Es decir, los seniors tienen 15 veces menos accidentes que la franja más joven y justo la mitad que la cohorte de entre 40 y 44 años (seis conductores implicados por cada mil). Esto se debe, según Fernández, a que muchos conductores adaptan progresivamente sus hábitos de conducción. Es de-

cir, evitan condiciones adversas, son más prudentes y planifican mejor sus desplazamientos, lo que contribuye a mitigar riesgos.

Aunque sufren menos accidentes, cuando los tienen las consecuencias son mucho más graves. Los motivos son su propia fragilidad física y el hecho de tener coches más antiguos. Según las estadísticas oficiales, la tasa de fallecidos en accidentes de carretera por millón de habitantes es de 34,4 en menores de 65 años y de 47,8 en mayores de esa edad.

> 22 de junio de 2026 a las 4:10



En España, seguir conduciendo no depende de la edad, sino de las capacidades y aptitudes que tenga el conductor cuando realiza su examen psicotécnico. A partir de los 65 años, el periodo de vigencia del permiso pasa de diez a cinco años. Y, cuando se cumplen 80, el carnet tiene una duración máxima de dos años.

El reconocimiento médico es el mismo para todas las edades. Si se detecta una enfermedad o deficiencia que si bien, de momento, no impide la renovación pero puede agravarse, el periodo de validez del permiso puede ser menor o se pueden establecer limitaciones, como ocurre en la actualidad con 70.000 conductores sénior: un radio acotado, conducir solo de día o a menor velocidad.

«Hay que adaptar la movilidad a las capacidades reales de cada persona. La buena política pública no expulsa al mayor de la carretera, sino que protege simultáneamente su seguridad, su autonomía y su salud vial», defiende José Ignacio Lijarcio, presidente de la Fundación para la Seguridad Vial (Fesvial). Los expertos insisten en que hay que prestar atención a los síntomas del deterioro cognitivo.

Conductores con demencia

«A partir de los 75 años, la prevalencia del deterioro cognitivo se duplica cada cinco años», advierte Isabel Sala, investigadora del Servicio de Neurología y de la Unidad de Memoria del Hospital de la Santa Creu y Sant Pau de Barcelona, y autora del informe de Mapfre junto con Jesús Monclús, director de Seguridad Vial y Prevención de Fundación Mapfre. Su estudio expone otro dato que preocupa: el 30% de los pacientes con demencia siguen conduciendo un año después de recomendarles que lo dejen.

Según la Sociedad Española de Neurología, un 4% de los hombres conductores mayores de 75 años presenta demencia, y entre el 4,6% y el 19,4% de los conductores activos en ese rango de edad podrían presentar algún grado de deterioro cognitivo. ■

> 23 de junio de 2026 a las 4:41

La movilidad de los mayores

Los seniors al volante aumentan un 63% en la última década. Su tasa de siniestralidad es más baja, pese a que entre el 4,6% y el 19,4% pueden presentar algún grado de deterioro cognitivo.

Casi dos millones de conductores en España tienen **más de 75 años**

ROBERTO BÉCARES
Madrid

Julia Rodrigo, maestra madrileña jubilada, 74 años, lleva más de 52 conduciendo y dice que se ve perfecta para seguir haciéndolo unos años más. Eso sí, con cuidado. «Ahora veo bien, sobre todo de día, pero por la noche tengo un poco de miopía nocturna. Las señales de tráfico las veo borrosas y las luces con destellos, por eso evito la noche», relata la exdocente, que coge el coche solo lo necesario. «En el transporte público, sobre todo en determinadas horas, se va perfecto», explica.

Julia es uno de los casi dos millones de ciudadanos de España de más de 74 años (1,9 millones) que siguen al volante. Es una cifra récord. Hace 10 años, según los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), eran 1,2 millones, lo que supone un aumento del 63% hasta la cifra actual. Llama la atención el ascenso de las mujeres conductoras: de 155.799 (en 2015) a 434.090. Es decir, casi el triple. Mientras la esperanza de vida alcanza una cifra récord (84,01 años) y el cuidado personal está más extendido en busca de una mayor longevidad, dejar el volante cuando se alcanza una determinada edad es algo que cada vez cuesta más. Según el estudio de la Fundación Mapfre *Cese de conducción de personas mayores*, la edad media para despedirse del coche propio es de 75 años, aunque un 45% lo hace «involuntariamente», forzado por su médico o su familia.

A mayor edad, más riesgo

La pregunta que inunda el debate es si estamos ante un sector de conductores en los que se puede confiar. «En la sociedad persiste una percepción muy extendida que asocia edad avanzada con mayor riesgo al volante. Está vinculada a estereotipos que no siempre se corresponden con la realidad. Los datos de siniestralidad muestran que las personas mayores no presentan las mayores tasas de accidentes», defiende Jesús Norberto Fernández, presidente de la Plataforma de Mayores y Pensionis-



El jubilado Ramón Ventureira conduce, la semana pasada, en Madrid.

tas, que lleva tiempo haciendo incidencia ante la DGT para evitar que se caiga en el edadismo.

Los datos de la DGT le dan la razón. Según el último informe de siniestralidad vial en España, con datos de 2024, el colectivo de mayores de 75 años, junto con el grupo de 65 a 70 y de 70 a 74, es el que tiene la menor tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por cada mil conductores censados: un total de tres. La mayor tasa se registra entre la población más joven: entre los de 15 y 17 años (45), 18-20 (15) y 21-24 (11).

Es decir, los seniors tienen 15 veces menos accidentes que la franja más joven y justo la mitad que la cohorte de entre 40 y 44 años (seis conductores implicados por cada mil). Esto se debe, según Fernández, a que muchos conductores adaptan progresivamente sus hábitos de conducción. Es decir, evitan condiciones adversas, son más prudentes y planifican mejor sus desplazamientos, lo que contribuye a mitigar riesgos.

A partir de los 65 años el periodo de vigencia del permiso pasa de diez a cinco años

La prudencia hace que la siniestralidad de los automovilistas baje con la edad

Aunque sufren menos accidentes, cuando los tienen las consecuencias son mucho más graves. Los motivos son su propia fragilidad física y el hecho de tener coches más antiguos. Según las estadísticas oficiales, la tasa de fallecidos en accidentes de carretera por millón de habitantes es de 34,4 en

menores de 65 años y de 47,8 en mayores de esa edad.

En España, seguir conduciendo no depende de la edad, sino de las capacidades y aptitudes que tenga el conductor cuando realiza su examen psicotécnico en un centro autorizado, donde se evalúan su capacidad visual y auditiva, reflejos y estado de salud general. A partir de los 65 años, el periodo de vigencia del permiso pasa de diez a cinco años. Y, cuando se cumplen 80, el carnet tiene una duración máxima de dos años.

El reconocimiento médico es el mismo para todas las edades. Si se detecta una enfermedad o deficiencia que, si bien de momento no impide la renovación pero puede agravarse, el periodo de validez del permiso puede ser menor o se pueden establecer limitaciones, como ocurre ahora con 70.000 conductores seniors que tienen algunas limitaciones: un radio acotado, conducir solo de día o a menor velocidad de la establecida. «Hay que adaptar la movilidad a

las capacidades de cada persona. La buena política pública no expulsa al mayor de la carretera, sino que protege simultáneamente su seguridad, su autonomía y su salud vial», defiende José Ignacio Lijarcio, presidente de la Fundación para la Seguridad Vial (Fesvial).

Los expertos insisten en que hay que prestar atención a los síntomas del deterioro cognitivo —muchas veces poco reconocibles en los exámenes que se hacen en los centros homologados—, «como problemas de memoria, orientación, lenguaje o atención» que, durante la conducción, provocan problemas de atención y confusión en el uso de los pedales o dificultad para mantenerse en el carril. «A partir de los 75 años, la prevalencia del deterioro cognitivo se duplica cada cinco años», advierte Isabel Sala, investigadora del Servicio de Neurología y de la Unidad de Memoria del Hospital de la Santa Creu y Sant Pau de Barcelona, y autora del informe de Mapfre junto con Jesús Monclús, director de Seguridad Vial y Prevención de Fundación Mapfre, en un artículo en la revista de la DGT. Su estudio expone otro dato que preocupa: el 30% de los pacientes con demencia siguen conduciendo después de recomendarles que lo dejen.

Deterioro cognitivo

Elaborado por la Sociedad Española de Neurología en colaboración con la DGT, el manual sobre neurología y conducción calcula que un 4% de los hombres conductores mayores de 75 años presenta demencia, y que entre el 4,6% y el 19,4% de los conductores activos en ese rango de edad podrían presentar algún grado de deterioro cognitivo. Desde Fesvial se aboga por someter a estos automovilistas a una evaluación sanitaria más completa que englobe visión nocturna, sensibilidad al contraste, campo visual, atención dividida, velocidad de procesamiento, consumo de fármacos y enfermedades neurodegenerativas incipientes. «Si debemos retirar el carnet hay que establecer un protocolo de abandono donde la familia participe y no sea un hecho repentino y traumático para el conductor», avisa Lijarcio.

«España tiene un sistema de reconocimientos médicos de vanguardia», subraya Monclús, que precisa que podrían incorporarse nuevos tests para la detección del deterioro cognitivo. En cualquier caso, su principal recomendación es «ser honestos» a la hora de informar al médico de patologías, consumo de medicamentos o preocupaciones. Otra propuesta interesante, concluye, es la valoración por parte de un examinador o profesor de autoescuela para validar las condiciones psicotécnicas con tráfico real. ■



La movilidad de los mayores

Los seniors al volante aumentan un 63% en la última década. Su tasa de siniestralidad es más baja, pese a que entre el 4,6% y el 19,4% pueden presentar algún grado de deterioro cognitivo.

Casi dos millones de conductores en España tienen más de 75 años

ROBERTO BÉCARES
Madrid

Julia Rodrigo, maestra madrileña jubilada, 74 años, lleva más de 52 conduciendo y dice que se ve perfecta para seguir haciéndolo unos años más. Eso sí, con cuidado. «Ahora veo bien, sobre todo de día, pero por la noche tengo un poco de miopía nocturna. Las señales de tráfico las veo borrosas y las luces con destellos, por eso evito la noche», relata la exdocente, que coge el coche solo lo necesario. «En el transporte público, sobre todo en determinadas horas, se va perfecto», explica.

Julia es uno de los casi dos millones de ciudadanos de España de más de 74 años (1,9 millones) que siguen al volante. Es una cifra récord. Hace 10 años, según los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), eran 1,2 millones, lo que supone un aumento del 63% hasta la cifra actual. Llama la atención el ascenso de las mujeres conductoras: de 155.799 (en 2015) a 434.090. Es decir, casi el triple. Mientras la esperanza de vida alcanza una cifra récord (84,01 años) y el cuidado personal está más extendido en busca de una mayor longevidad, dejar el volante cuando se alcanza una determinada edad es algo que cada vez cuesta más. Según el estudio de la Fundación Mapfre *Cese de conducción de personas mayores*, la edad media para despedirse del coche propio es de 75 años, aunque un 45% lo hace «involuntariamente», forzado por su médico o su familia.

A mayor edad, más riesgo

La pregunta que inunda el debate es si estamos ante un sector de conductores en los que se puede confiar. «En la sociedad persiste una percepción muy extendida que asocia edad avanzada con mayor riesgo al volante. Está vinculada a estereotipos que no siempre se corresponden con la realidad. Los datos de siniestralidad muestran que las personas mayores no presentan las mayores tasas de accidentes», defiende Jesús Norberto Fernández, presidente de la Plataforma de Mayores y Pensionis-



El jubilado Ramón Ventureira conduce, la semana pasada, en Madrid.

tas, que lleva tiempo haciendo incidencia ante la DGT para evitar que se caiga en el edadismo.

Los datos de la DGT le dan la razón. Según el último informe de siniestralidad vial en España, con datos de 2024, el colectivo de mayores de 75 años, junto con el grupo de 65 a 70 y de 70 a 74, es el que tiene la menor tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por cada mil conductores censados: un total de tres. La mayor tasa se registra entre la población más joven: entre los de 15 y 17 años (45), 18-20 (15) y 21-24 (11).

Es decir, los seniors tienen 15 veces menos accidentes que la franja más joven y justo la mitad que la cohorte de entre 40 y 44 años (seis conductores implicados por cada mil). Esto se debe, según Fernández, a que muchos conductores adaptan progresivamente sus hábitos de conducción. Es decir, evitan condiciones adversas, son más prudentes y planifican mejor sus desplazamientos, lo que contribuye a mitigar riesgos.

A partir de los 65 años el periodo de vigencia del permiso pasa de diez a cinco años

La prudencia hace que la siniestralidad de los automovilistas baje con la edad

Aunque sufren menos accidentes, cuando los tienen las consecuencias son mucho más graves. Los motivos son su propia fragilidad física y el hecho de tener coches más antiguos. Según las estadísticas oficiales, la tasa de fallecidos en accidentes de carretera por millón de habitantes es de 34,4 en

menores de 65 años y de 47,8 en mayores de esa edad.

En España, seguir conduciendo no depende de la edad, sino de las capacidades y aptitudes que tenga el conductor cuando realiza su examen psicotécnico en un centro autorizado, donde se evalúan su capacidad visual y auditiva, reflejos y estado de salud general. A partir de los 65 años, el periodo de vigencia del permiso pasa de diez a cinco años. Y, cuando se cumplen 80, el carnet tiene una duración máxima de dos años.

El reconocimiento médico es el mismo para todas las edades. Si se detecta una enfermedad o deficiencia que, si bien de momento no impide la renovación pero puede agravarse, el periodo de validez del permiso puede ser menor o se pueden establecer limitaciones, como ocurre ahora con 70.000 conductores seniors que tienen algunas limitaciones: un radio acotado, conducir solo de día o a menor velocidad de la establecida. «Hay que adaptar la movilidad a

las capacidades de cada persona. La buena política pública no expulsa al mayor de la carretera, sino que protege simultáneamente su seguridad, su autonomía y su salud vial», defiende José Ignacio Lijarcio, presidente de la Fundación para la Seguridad Vial (Fesvial).

Los expertos insisten en que hay que prestar atención a los síntomas del deterioro cognitivo —muchas veces poco reconocibles en los exámenes que se hacen en los centros homologados—, «como problemas de memoria, orientación, lenguaje o atención» que, durante la conducción, provocan problemas de atención y confusión en el uso de los pedales o dificultad para mantenerse en el carril. «A partir de los 75 años, la prevalencia del deterioro cognitivo se duplica cada cinco años», advierte Isabel Sala, investigadora del Servicio de Neurología y de la Unidad de Memoria del Hospital de la Santa Creu y Sant Pau de Barcelona, y autora del informe de Mapfre junto con Jesús Monclús, director de Seguridad Vial y Prevención de Fundación Mapfre, en un artículo en la revista de la DGT. Su estudio expone otro dato que preocupa: el 30% de los pacientes con demencia siguen conduciendo después de recomendarles que lo dejen.

Deterioro cognitivo

Elaborado por la Sociedad Española de Neurología en colaboración con la DGT, el manual sobre neurología y conducción calcula que un 4% de los hombres conductores mayores de 75 años presenta demencia, y que entre el 4,6% y el 19,4% de los conductores activos en ese rango de edad podrían presentar algún grado de deterioro cognitivo. Desde Fesvial se aboga por someter a estos automovilistas a una evaluación sanitaria más completa que englobe visión nocturna, sensibilidad al contraste, campo visual, atención dividida, velocidad de procesamiento, consumo de fármacos y enfermedades neurodegenerativas incipientes. «Si debemos retirar el carnet hay que establecer un protocolo de abandono donde la familia participe y no sea un hecho repentino y traumático para el conductor», avisa Lijarcio.

«España tiene un sistema de reconocimientos médicos de vanguardia», subraya Monclús, que precisa que podrían incorporarse nuevos tests para la detección del deterioro cognitivo. En cualquier caso, su principal recomendación es «ser honestos» a la hora de informar al médico de patologías, consumo de medicamentos o preocupaciones. Otra propuesta interesante, concluye, es la valoración por parte de un examinador o profesor de autoescuela para validar las condiciones psicotécnicas con tráfico real. ■

El coste medio por paciente supera los 50.000 euros anuales por las necesidades asistenciales

Los casos de ELA aumentarán en Europa un 40% en 25 años

AGENCIAS
MADRID

Las proyecciones epidemiológicas estiman que el número de personas afectadas por esclerosis lateral amiotrófica (ELA) crecerá más de un 40% en Europa durante los próximos 25 años debido al envejecimiento poblacional, según advierte el coordinador del Grupo de Estudio de Enfermedades Neuromusculares de la Sociedad Española de Neurología (SEN), Francisco Javier Rodríguez de Rivera.

Con motivo del Día Internacional de la ELA el pasado domingo, la SEN recordó que en España conviven con esta enfermedad entre 4.000 y 4.500 personas. Cada año se diagnostican entre 900 y 1.000 nuevos casos, una cifra similar a la de los fallecimientos registrados por esta patología. La ELA es una enfermedad neurodegenerativa que provoca la destrucción progresiva de las neuronas motoras responsables del movimiento voluntario. Como consecuencia, los pacientes pierden gradualmente capacidades como caminar, hablar, tragar o respirar, evolucionando hacia una discapacidad severa y una dependencia funcional casi total.

La edad media de inicio se sitúa entre los 60 y los 69 años. En el 70% de los casos, los primeros síntomas aparecen en las extremidades con pérdida de fuerza y debilidad progresiva, mientras que el 30% restante debuta con alteraciones del habla y la deglución. La supervivencia media tras el diagnóstico oscila entre dos y cinco años, aunque alrededor del 20% de los pacientes supera los cinco años de evolución y un 10% vive más de una década. Además, el diagnóstico suele retrasarse entre 12 y 16 meses desde la aparición de los primeros síntomas.

IMPACTO ECONÓMICO

El impacto económico también es elevado. El coste medio por paciente supera los 50.000 euros anuales debido a las necesidades asistenciales derivadas de la progresión de la enfermedad. Ante el previsible aumento de casos, la SEN reclama la extensión de las unidades multidisciplinarias de enfermedades neuromusculares a todos los hospitales de referencia y una implantación homogénea en el Sistema Nacional de Salud. Estas unidades mejoran la coordinación asisten-



Tercera edición de la Carrera Madrid con la ELA el pasado 14 de junio.

AYUNTAMIENTO DE MADRID

cial, agilizan el diagnóstico, optimizan recursos y contribuyen a aumentar la supervivencia y la calidad de vida de los pacientes.

REORGANIZAR SU VIDA

Las principales líneas de investigación se centran en terapias génicas y de ARN para formas hereditarias, el estudio de la inflamación y la búsqueda de biomarcadores para lograr diagnósticos más precoces. Recientemente, España ha autorizado una terapia dirigida a pacientes con mutaciones en el gen SOD1, el primer tratamiento orientado a un mecanismo molecular específico de la ELA en más de tres décadas.

EL ENVEJECIMIENTO POBLACIONAL EN EUROPA Y EL RIESGO DE SUFRIR ELA PLANTEA RETOS SANITARIOS, ECONÓMICOS E INVESTIGATIVOS

Aunque la mayoría de los casos son esporádicos y sin antecedentes familiares conocidos, entre un 5% y un 10% tienen un origen hereditario asociado a mutaciones genéticas identificables.

La complejidad de la enfermedad no se limita a la pérdida progresiva de la movilidad, también implica importantes necesidades

de apoyo sanitario, social y psicológico tanto para los pacientes como para sus cuidadores. A medida que la enfermedad avanza, suelen requerirse dispositivos de asistencia respiratoria, ayudas técnicas para la movilidad y sistemas de comunicación adaptados. Esta situación genera una elevada carga emocional, que en muchos casos, los familiares deben reorganizar por completo su vida cotidiana para atender las necesidades del afectado.

Por ello, los especialistas insisten en la importancia de garantizar una atención integral a los pacientes y reforzar la disponibilidad de recursos sociosanitarios. ■

La movilidad de los mayores

Los séniores al volante aumentan un 63% en la última década y alcanzan una cifra récord. Su tasa de siniestralidad es la más baja, a pesar de que entre el 4,6% y el 19,4% pueden presentar algún grado de deterioro cognitivo

Casi dos millones de **conductores** en España tienen más de 75 años

ROBERTO BÉCARES
Madrid

Julia Rodrigo, maestra madrileña jubilada, tiene 74 años, lleva más de 52 conduciendo y dice que se ve perfecta para seguir haciéndolo unos años más. Eso sí, con cuidado. «Veo bien, pero por la noche tengo un poco de miopía nocturna. Las señales de tráfico las veo borrosas y las luces con destellos», relata la exdocente, que coge el coche solo lo necesario.

Julia es uno de los casi dos millones de ciudadanos de España de más de 74 años (1,9 millones) que siguen al volante. Es una cifra récord. Hace 10 años, según los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), eran 1,2 millones, lo que supone un aumento del 63% hasta la cifra actual. Llama la atención el ascenso de las mujeres conductoras: de 155.799 (en 2015) a 434.090. Es decir, casi el triple.

Dejar el volante

Mientras la esperanza de vida alcanza una cifra récord (84,01 años) y el cuidado personal está más extendido en busca de una mayor longevidad, dejar el volante cuando se alcanza una determinada edad es algo que cada vez cuesta más. Según el estudio de la Fundación Mapfre *Cese de conducción de personas mayores*, la edad media para despedirse del coche propio es de 75 años, aunque un 45% lo hace de manera involuntaria, forzados por su médico o su familia.

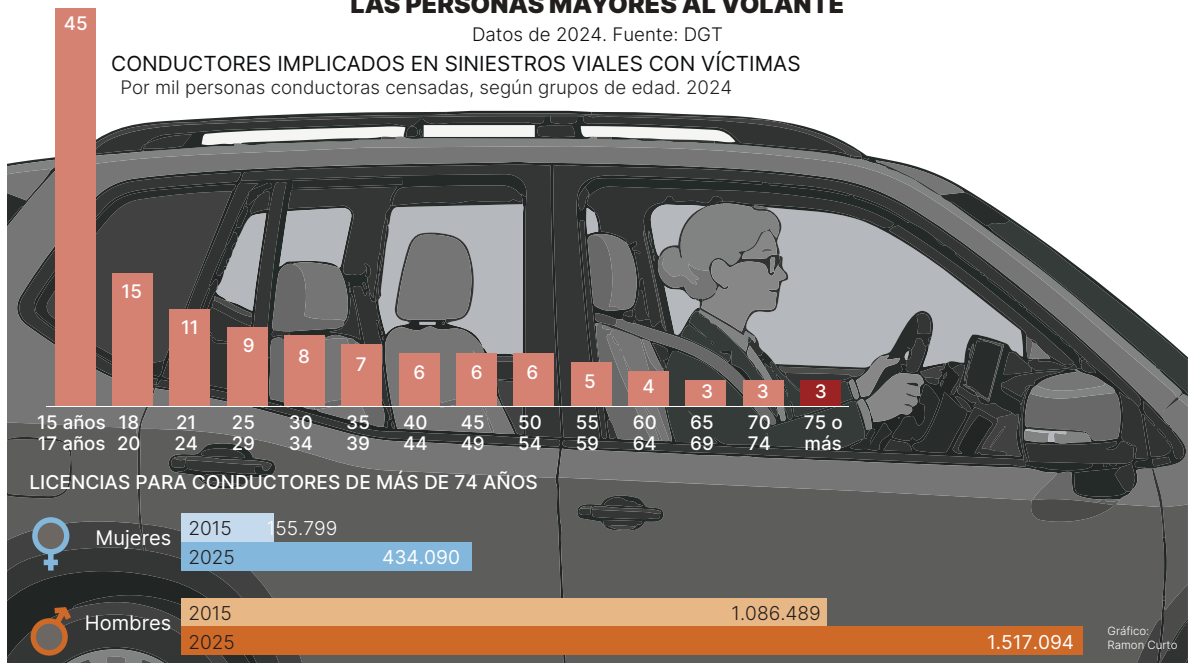
La pregunta que inunda el debate es si estamos ante un sector de conductores en los que se puede confiar. «En la sociedad persiste una percepción vinculada a estereotipos que no siempre se corresponden con la realidad. Los datos de siniestralidad muestran que las personas mayores no presentan las mayores tasas de accidentes», defiende Jesús Norberto Fernández, presidente de la Plataforma de Mayores y Pensionistas.

Los datos de la DGT le dan la razón. Según el último informe de siniestralidad vial en España, con

LAS PERSONAS MAYORES AL VOLANTE

Datos de 2024. Fuente: DGT

CONDUCTORES IMPLICADOS EN SINIESTROS VIALES CON VÍCTIMAS
Por mil personas conductoras censadas, según grupos de edad. 2024



La prudencia hace que la siniestralidad de los automovilistas baje con la edad

Un 45% de ellos abandona la conducción forzado por su médico o la familia

datos de 2024, el colectivo de mayores de 75 años, junto con el grupo de 65 a 70 y de 70 a 74, es el que tiene la menor tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por cada mil conductores censados: un total de tres.

Es decir, los séniores tienen 15 veces menos accidentes que la franja más joven y justo la mitad que la cohorte de entre 40 y 44 años (seis conductores implicados por cada mil). Esto se debe, según Fernández, a que muchos conductores adaptan progresivamente sus hábitos de conducción. Es decir, evitan condiciones adversas, son más prudentes y planifican mejor sus desplazamientos, lo que contribuye a mitigar posibles riesgos.

Aunque sufren menos accidentes, cuando los tienen las consecuencias son mucho más graves. Los motivos son su propia fragilidad física y el hecho de tener coches más antiguos. Según las estadísticas oficiales, la tasa de fallecidos en accidentes de carretera por millón de habitantes es de 34,4 en menores de 65 años y de

47,8 en mayores de esa edad.

En España, seguir conduciendo no depende de la edad, sino de las capacidades y aptitudes que tenga el conductor cuando realiza su examen psicotécnico. A partir de los 65 años, el periodo de vigencia del permiso pasa de diez a cinco años. Y, cuando se cumplen 80, el carnet tiene una duración máxima de dos años.

El reconocimiento médico es el mismo para todas las edades. Si se detecta una enfermedad o deficiencia que si bien, de momento, no impide la renovación pero puede agravarse, el periodo de validez del permiso puede ser menor o se pueden establecer limitaciones, como ocurre en la actualidad con 70.000 conductores séniores: un radio acotado, conducir solo de día o a menor velocidad.

«Hay que adaptar la movilidad a las capacidades reales de cada persona. La buena política pública no expulsa al mayor de la carretera, sino que protege simultáneamente su seguridad, su autonomía y su salud vial», defiende José Ignacio Lijarcio, pre-

sidente de la Fundación para la Seguridad Vial (Fesvial). Los expertos insisten en que hay que prestar atención a los síntomas del deterioro cognitivo.

Conductores con demencia

«A partir de los 75 años, la prevalencia del deterioro cognitivo se duplica cada cinco años», advierte Isabel Sala, investigadora del Servicio de Neurología y de la Unidad de Memoria del Hospital de la Santa Creu y Sant Pau de Barcelona, y autora del informe de Mapfre junto con Jesús Monclús, director de Seguridad Vial y Prevención de Fundación Mapfre. Su estudio expone otro dato que preocupa: el 30% de los pacientes con demencia siguen conduciendo un año después de recomendarles que lo dejen.

Según la Sociedad Española de Neurología, un 4% de los hombres conductores mayores de 75 años presenta demencia, y entre el 4,6% y el 19,4% de los conductores activos en ese rango de edad podrían presentar algún grado de deterioro cognitivo. ■



Neurólogos alertan de los efectos que conlleva el consumo de droga

Ingerir sustancias tóxicas puede provocar daños graves, sobre todo en los jóvenes

HUESCA.- Con motivo del Día Mundial contra la Droga, que se celebra cada 26 de junio, la Sociedad Española de Neurología (SEN) recuerda que el consumo de drogas continúa representando una amenaza importante para la salud cerebral, especialmente entre la población más joven. De este modo, según la 'Encuesta poblacional sobre hábitos cerebrosaludables de la población española' impulsada por la SEN, los jóvenes españoles de entre 18 y 34 años son el grupo que registra una mayor frecuencia de consumo reciente de drogas: más de un 15,5 % consumió algún tipo de droga ilegal en el último año.

En términos globales, el estudio de la SEN apunta a que un 7 % de la población española reconoce haber consumido alguna sustancia re-

cientemente (al 15,5 % de los jóvenes se suma el 9,5 % de las personas de entre 35 y 59 años y el 4,5 % de los mayores de 60 años) y también pone de manifiesto diferencias relevantes por sexo: mientras que el 83,9 % de las mujeres asegura no haber consumido nunca drogas, este porcentaje desciende hasta el 71,7 % entre los hombres, que además registran mayores porcentajes en todas las categorías de consumo reciente, incluyendo los últimos días, semanas o meses.

La SEN ya ha alertado sobre el aumento que se ha producido en los últimos años de los casos de ictus en personas jóvenes: se ha demostrado una relación directa entre consumo de drogas y riesgo de ictus y son numerosos los estudios los que apuntan a que una proporción relevante de los pacientes jóvenes que sufren un ictus reconoce haber consumido drogas. Además, el consumo de drogas también puede provocar daños neurológicos a largo plazo. ● D.A.

PUBLICACIÓN: La Región
PAÍS: ESP
TIPO: Print
AVE: €18537.60
AUDIENCIA: 55000

AUTOR: Francisco J. Gil. /
PÁGINA: 1,2,3
SUPERFICIE: 239.00 %



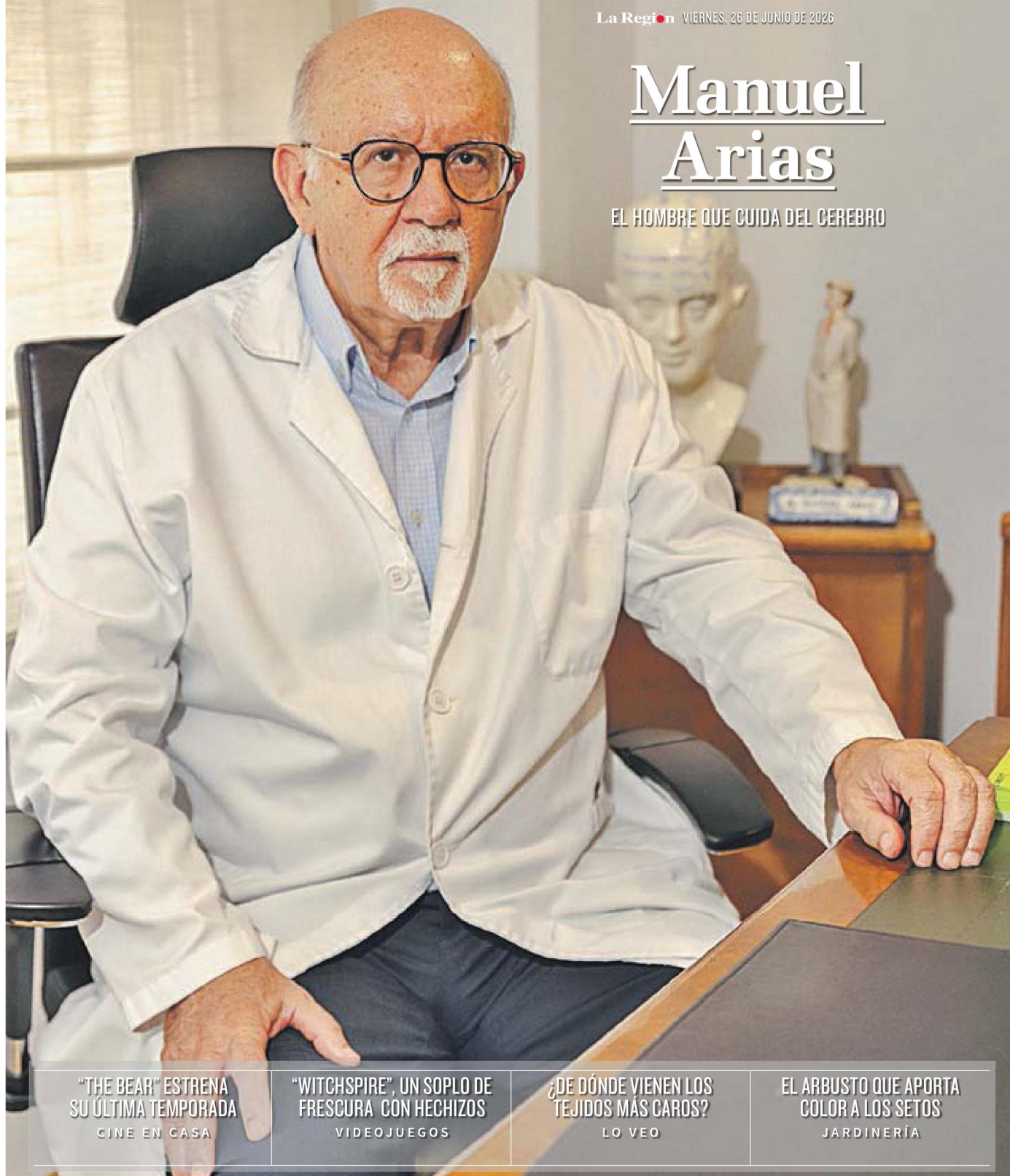
> 26 de junio de 2026 a las 0:54

LA REVISTA

La Región VIERNES, 26 DE JUNIO DE 2026

Manuel Arias

EL HOMBRE QUE CUIDA DEL CEREBRO



"THE BEAR" ESTRENA
SU ÚLTIMA TEMPORADA
CINE EN CASA

"WITCHSPIRE", UN SOPLO DE
FRESCURA CON HECHIZOS
VIDEOJUEGOS

¿DE DÓNDE VIENEN LOS
TEJIDOS MÁS CAROS?
LO VEO

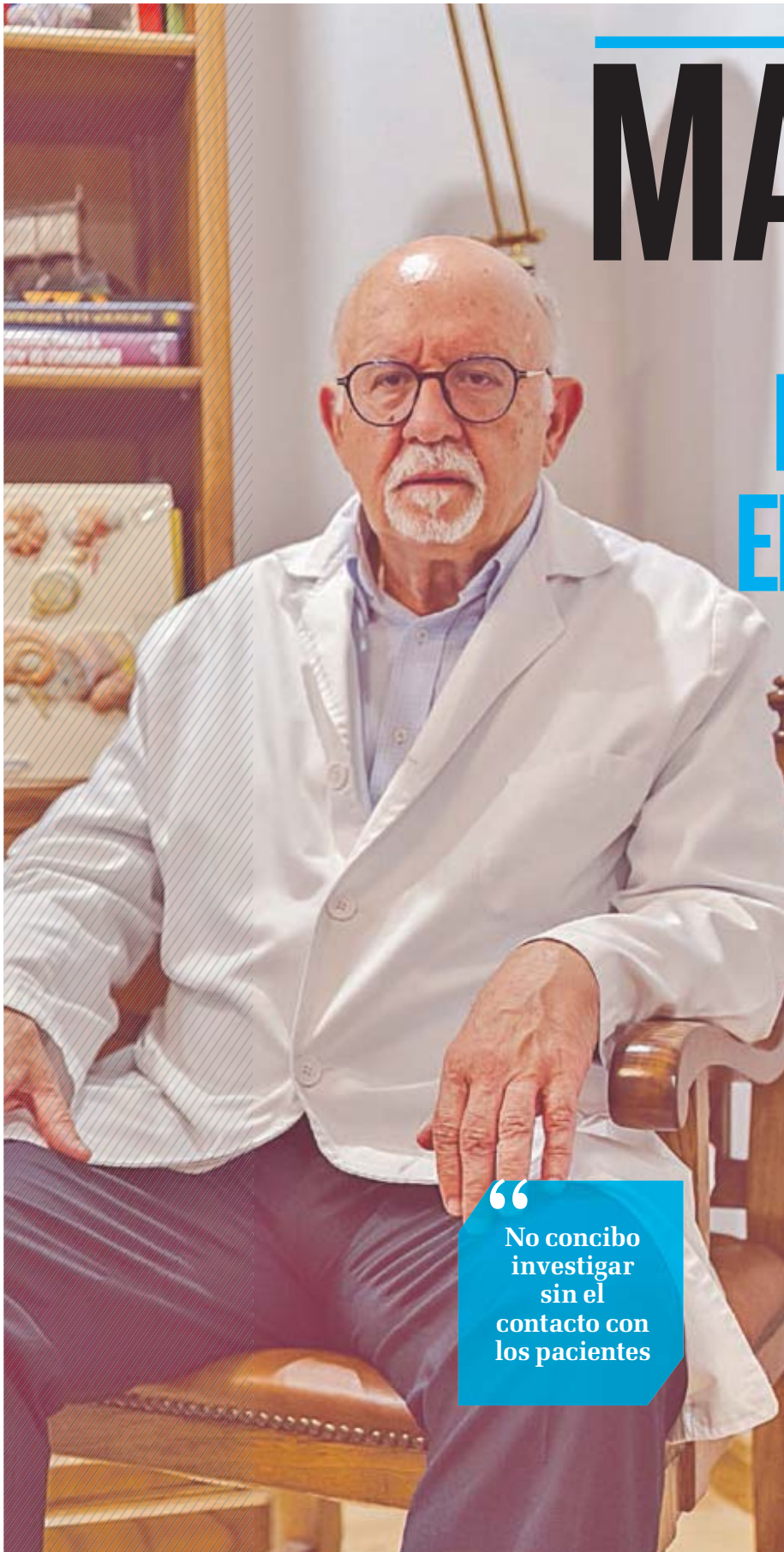
EL ARBUSTO QUE APORTA
COLOR A LOS SETOS
JARDINERÍA

PUBLICACIÓN: La Región
PAÍS: ESP
TIPO: Print
AVE: €18537.60
AUDIENCIA: 55000

AUTOR: Francisco J. Gil. /
PÁGINA: 1,2,3
SUPERFICIE: 239.00 %



> 26 de junio de 2026 a las 0:54



MANUEL

EL CEREBRO EN EL CENTRO

Gracias a la neurología, el cerebro es cada vez más asequible.

Manuel Arias lleva 46 años consagrado a su investigación y a la atención de sus pacientes

TEXTO: Francisco J. Gil. // FOTO: Alan Pérez

“
No concibo investigar sin el contacto con los pacientes

Desde A Pena, la aldea de la parroquia de Santa María de Cenlle en la que nació Manuel Arias Gómez (Cenlle, 1954) se tiene una de las mejores panorámicas de los meandros de un Miño que cuando él era niño todavía discurría libre de presas y embalses. La Sociedad Española de Neurología lo acaba de hacer miembro de honor, una distinción que se suma a otras acumuladas a lo largo de una dilatada y fructífera trayectoria como neurólogo tanto en el plano clínico, como en el de la investigación, dos facetas que no concibe la una sin la otra y gracias a la combinación de ambas realizó importantes descubrimientos como la ataxia SCA36, a la que puso el nombre Ataxia da Costa da Morte. Científico, médico y humanista, comparte la neurología con otra de sus pasiones, la música.

¿ES USTED MÉDICO POR VOCACIÓN?

Nunca creí mucho en la vocación, que significa que oyes una llamada. Siempre digo, un poco en broma, que los que oyen voces son los esquizofrénicos. Lo cierto es que después de los estudios primarios en Cenlle, fui a estudiar al Seminario Menor de Ourense. Allí además aprendí a tocar el piano y música y cuando dejé el seminario y me fui a hacer COU al instituto de A Ponte, empecé a tocar en una orquesta de Allariz. Actuábamos por toda cuanta fiesta había. Y cuando llegó el momento de matricularse en la universidad yo estaba actuando en Asturias así que dos amigos se ocuparon

> 26 de junio de 2026 a las 0:54

ENTREVISTAMOS A

ARIAS

de la matrícula. Y decidieron matricularnos a los tres en Medicina, porque había una residencia de estudiantes muy cerca y, además se habían dado cuenta de que era una carrera que estaba de moda. Y tanto, como que éramos mil doscientos para matricularnos. Y fue una promoción extraordinaria. Con políticos como Santalices, Pachi Vázquez, Carlos Príncipe, pero también había artistas y médicos extraordinarios.

¿POR QUÉ SE DECANTÓ POR LA NEUROLOGÍA?

Al principio barajaba la posibilidad de dedicarme a la psiquiatría, porque tiene esa faceta humanística que más se asemejaba a mi formación anterior en el seminario. La filosofía, la psicología, el psicoanálisis... Pero decidí escoger la especialidad hermana, que es la neurología, porque era más científica, sobre todo antes, y es la especialidad que cuida del cerebro. Así que hice el Mir.

Y FUE UNO DE LOS MEJORES DE ESPAÑA EN AQUELLA CONVOCATORIA, SACANDO EL NÚMERO 12. BUENO, YA HABÍA SIDO PREMIO EXTRAORDINARIO DE FIN DE CARRERA.

Casualmente los dos premios extraordinarios de aquella promoción éramos de Ourense. María José Fernández Seara, que era hija de un médico muy famoso de Digestivo en la ciudad, y yo. Pero sí. Es cierto, tuve una muy buena puntuación por lo que podía elegir dónde quería hacer la especialidad. Pero como estaba con el Grupo de Música de Cámara de la Universidad de Santiago y quería seguir, decidí elegir una plaza en Santiago.

LA MÚSICA ESTÁ PRESENTE EN TODA SU VIDA. PRIMERO LA ORQUESTA QUE IBA POR LAS FIESTAS RURALES, LUEGO EL GRUPO DE CÁMARA...

GO EL GRUPO DE CÁMARA...

Seguí con la orquesta hasta tercero de carrera. Además de que me gusta mucho, también fue complemento económico importante. Recuerdo que iba a dormir a una pensión al lado de la estación, para coger temprano el Rías Altas y regresar a Santiago, porque siempre teníamos actuaciones los domingos y yo tenía que estar en clase el lunes por la mañana. Y como nos movíamos mucho, Recuerdo ir a tocar a Foz, tal como estaban entonces las carreteras, te puedes imaginar. Pero, en fin lo normal era Lalín, Vilatuxe, Rodeiro, O Irixo, O Carballiño... Luego me pasé a la música antigua con el Grupo de Cámara de la Universidad de Santiago y actuamos por universidades de todo el mundo y grabamos seis discos. Fue un éxito, ganamos dos premios nacionales del disco, el Premio de la Crítica de Galicia. Y estuve dos años en Milladoiro, sustituyendo a un compañero mío del seminario que es de Albarellos de Montereiro mientras estaba él haciendo la mili y grabé con ello uno de sus discos "O berro seco". Casualidades de la vida, o berro seco es una tradición ancestral de Borneiro, una parroquia de Cabana de Bergantiños, a la que años después volvería para atender los primeros pacientes detectados con la Ataxia da Costa da Morte.

AUNQUE HA HECHO IMPORTANTES TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN, NUNCA RENUNCIÓ A SU CONTACTO CON LOS PACIENTES, AL ASPECTO MÁS CLÍNICO.

Es muy importante el contacto con los pacientes. Y, además, no sé si porque soy de aldea, siento una gran empatía por ellos, les escucho, les entiendo. Yo no concebía la investigación sin el contacto con los pacientes. Y de hecho habría sido imposible sacar adelante

te aquel proyecto de investigación que dio lugar al descubrimiento de la Ataxia SCA36, a la que puse el nombre de Ataxia da Costa da Morte porque los primeros casos los detectamos en pacientes de esa zona, sin esa parte clínica que me llevó a ver los primeros casos en la década de 1990. Casualmente, al otro lado del mundo, en Japón, se publicaba casi al mismo tiempo que nuestro estudio, otro de un grupo de investigación que la denominaría Ataxia del Río Asida y en ambos casos es la misma ataxia la SCA36, que es su denominación internacional.

¿HA AVANZADO MUCHO LA NEUROLOGÍA? ¿SABEMOS MÁS DEL CEREBRO Y DE SUS ENFERMEDADES?

Muchísimo. En los cuarenta y seis años que llevo ejerciendo ha habido avances muy notables en todos los aspectos. Cuando empecé a trabajar en el Hospital Provincial de Santiago, estrené el primer equipo de resonancia magnética en un centro público en España. Tanto en los elementos para la realización de pruebas, como el arsenal terapéutico, la investigación y el conocimiento de nuevas terapias. Los cambios han sido enormes.

¿TAMBIÉN HAY MÁS ENFERMEDADES, QUIZÁS POR PROLONGARSE MÁS LA ESPERANZA DE VIDA?

Vemos que cada vez hay más personas que llegan a centenarias y Ourense, en ese sentido, es una provincia con una alta tasa de longevidad. Pero, claro, personas mayores que tengan la cognición normal, la motilidad normal y que puedan desempeñar todas las actividades básicas e instrumentales de la vida diaria, eso ya es otra cosa. Con la edad también afloran enfermedades.

¿ES USTED OPTIMISTA RESPECTO A

AUNQUE SE HA JUBILADO DE SU PUESTO EN EL SERVICIO DE NEUROLOGÍA DEL COMPLEJO HOSPITALARIO DE SANTIAGO, MANUEL ARIAS SIGUE EJERCENDO EN SU CONSULTA. LE AVALA UNA LARGA Y FRUCTÍFERA TRAYECTORIA TANTO EN EL PLANO CLÍNICO COMO EN EL INVESTIGADOR, CON UNA NUTRIDA BIBLIOGRAFÍA QUE RECOGE SUS TRABAJOS A LO LARGO DE MÁS DE CUATRO DÉCADAS, POR NO HABLAR DE LOS DISCOS QUE DEJAN TESTIMONIO DE SU OTRA PASIÓN, LA MÚSICA.



La música ha estado siempre presente en mi vida

ENFERMEDADES COMO EL ALZHEIMER O EL PÁRKINSON?

De hecho, ya se ha mejorado mucho. En el párkinson con las intervenciones y en el alzhéimer ha habido recientemente un descubrimiento de que a través de unos anticuerpos se puede limpiar el cerebro, por decirlo muy llanamente.

¿LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL AYUDA EN ESTE CAMPO?

Todo avance ayuda, pero también complica, hasta el punto de que exige mayor especialización en áreas concretas. Sin embargo, no podemos obviar un elemento fundamental, algo que está en la neurología desde el siglo XIX que es el método clínico neurológico.