

CURSOS MONOGRAFICOS

CONDUCCIÓN Y VISIÓN. EL ÓPTICO-OPTOMETRISTA PARA UNA MEJORA EN LA SEGURIDAD VISUAL



Alfredo Holgueras Lopez.
PhD, óptico-optometrista



OBJETIVO GENERAL:

Poner en valor la importancia de unas adecuadas capacidades visuales para una conducción segura, todo ello en base a la evidencia científica disponible en la actualidad. En él se repasarán los aspectos más importantes en cuanto a la evaluación de la función visual y los efectos de su deterioro con relación a las habilidades al volante, así como la importancia del óptico-optometrista para detectar y tratar de compensar ese detrimento de la función visual, mejorando la seguridad vial de la población.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Concienciar a cerca de los parámetros visuales más importantes para la conducción.
- Alertar sobre la repercusión de los defectos visuales en la seguridad al volante.
- Conocer las oportunidades del óptico-optometrista para la mejora de la función visual durante la conducción.

RESUMEN:

En las últimas décadas ha habido un aumento significativo en la investigación centrada en la relación entre visión y conducción, surgido principalmente por la falta de base de evidencia para determinar los estándares de visión para una conducción segura, y por una comprensión limitada sobre cómo diferentes afecciones oculares y alteraciones visuales afectan al rendimiento de la capacidad de conducción y la seguridad vial.

En esta creciente literatura hay una serie de conceptos básicos que han de ser dominados con claridad por los profesionales al cuidado de la salud visual, para poder así asesorar a los pacientes sobre el cumplimiento de los requisitos visuales necesarios para conducir y que disfruten de una conducción placentera.

Entre estos conceptos básicos es ineludible conocer que el método tradicionalmente empleado para evaluar la visión en la obtención y renovación de la licencia de conducir —la medida de la agudeza visual— no es por sí solo un buen predictor de la capacidad para detectar elementos en la carretera durante la noche.



CURSOS MONOGRAFICOS

Incluso durante el día su relación está en entredicho porque la agudeza visual fotópica clásica sobrestima la capacidad visual. En este sentido, estudios previos han demostrado que la sensibilidad al contraste parece ser el mejor predictor para evaluar la seguridad al volante. Otros estudios han sugerido también que medidas de la función visual en condiciones de bajo contraste o condiciones de iluminación mesópicas son necesarias para una correcta evaluación de las condiciones visuales necesarias para la conducción.

Otro de los conceptos básicos, a cerca del que un importante conjunto de investigaciones se ha centrado durante varias décadas, es sobre cómo los diferentes tipos de alteración visual afectan la capacidad de conducción y la seguridad, y sobre cómo los pacientes autorregulan su actividad al volante:

- Es bien conocido que los *errores de refracción* suponen una limitación en la conducción. Así pues, el aumento del desenfoque refractivo y la hora del día -especialmente la noche- tienen efectos significativos en el rendimiento al conducir. Del mismo modo, se ha demostrado que la simple corrección de niveles bajos a moderados de astigmatismo tiene efectos positivos en el rendimiento durante conducción. Las investigaciones enfatizan la importancia de una corrección refractiva precisa y actualizada incluso de niveles bajos de error refractivo, especialmente al conducir de noche.
- Los sujetos con *cataratas* normalmente autorregulan su actividad: conducen distancias más cortas y con menos frecuencia y evitan situaciones de incómodas de conducción, como conducir bajo la lluvia, en hora punta o de noche. Además, a pesar de limitar su exposición al volante, tienen 2,5 veces más de posibilidades de sufrir un accidente que conductores de la misma edad sin cataratas.
- En la *degeneración macular asociada a la edad*, la pérdida de la función visual central tiene importantes

consecuencias para la conducción, haciendo que se eviten situaciones menos seguras como la noche, áreas desconocidas u horas punta. Conductores con un estado avanzado de la patología autorregulan y restringen su conducción, aunque muestran mayores tiempos de frenado, velocidades más lentas y más invasiones de carril.

- Los pacientes con *retinopatía diabética* presentan dificultades para conducir, especialmente de noche. Además, en un seguimiento de 10 años, la conducción fue la actividad más afectada en pacientes con retinopatía diabética.
- El *glaucoma* se cita como una de las principales razones por las que las personas dejan de conducir, con evidencia de que en pacientes con glaucoma bilateral es casi tres veces más probable que aquellos sin glaucoma. El glaucoma se ha asociado con una serie de dificultades en la conducción, principalmente problemas para mantenerse en el carril, trazar curvas y anticiparse a situaciones. También se relaciona con dificultades en la detección de obstáculos periféricos y ante situaciones inesperadas.

Además, es fundamental apreciar que conducir de noche es una de las situaciones más desafiantes para la mayoría de las personas, debido a que la exigencia visual es mucho mayor. De hecho, aproximadamente uno de cada tres adultos mayores reporta dificultades relacionadas con la visión para conducir de noche, y entre un 20% y un 50% restringe o deja de conducir de noche, siendo el deslumbramiento, halos y destellos los problemas visuales más comunes que los conductores mayores reportan durante la noche.

Por tanto, la indicación de una simple corrección de la ametropía, así como el asesoramiento sobre las medidas a tomar en aquellas personas con patologías que comprometen la visión, son conocimientos que el óptico-optometrista ha de manejar para una mejora asistencial a los pacientes.

ORGANIZA:



AVALA:



COLABORA:



PARTNER
PREFERENTE

