

9

Recomen- daciones

1 Necesidad de reforzar las pruebas psicofísicas para la obtención y renovación del carnet de conducir:

- **Facilitar a los centros una correcta formación profesional** y la tecnología adecuada para poder realizar pruebas de visión correctas a los potenciales conductores.
- **Realizar una revisión exhaustiva de la visión en los centros de reconocimiento**, teniendo en cuenta que a la hora de conducir, el 90% de la información que recibimos es a través de los ojos.
- **Exigir al conductor de tercera edad los mismos requisitos visuales que a aquel de menor edad.** Probablemente, gran parte de los conductores necesiten realizar revisiones antes de los cinco años previstos en la ley. Es imprescindible asegurar que su circulación en carretera es segura.
- Aumentar la agudeza binocular mínima para conducir a un valor de 0,6 en lugar del actual 0,5.
- Dado que esto no es posible, debido a exigencias europeas, será necesario que el examinador tome medidas de apoyo en aquellos conductores cuya agudeza visual sea muy reducida o visión límite. Hay que tener en cuenta que en conducción nocturna todo conductor tiende a miopizarse, por lo que puede ser que no tengan el mínimo visual requerido si conducen por la noche. **Es necesario que se haga uso de las restricciones ya contempladas en la ley para este tipo de conductores: reducir su conducción nocturna o limitar su velocidad.**

2 Inclusión de nuevos contenidos y pruebas referidos a la salud visual en las pruebas psicofísicas:

- **Establecer tres nuevos protocolos estandarizados** para poder especificar claramente:
 - La medida del **deslumbramiento** en los exámenes médicos.
 - La medición de la **sensibilidad al contraste**.
 - Extensión mínima del **campo visual**.
- **Incluir pruebas de medición de estereoa-gudeza visual.**

3 Exigencia de información a toda aquella persona que se someta a una cirugía refractiva:

- Gran parte de los operados de cirugía refractiva desconocen las consecuencias que la operación tiene a la hora de conducir. Será imprescindible que **el profesional sanitario explique que, tras la operación, la persona no podrá conducir en un mes** y, tras la renovación, tendrá que volver a realizar una revisión psicofísica al año. Es clave que, en caso de accidente, el conductor esté cubierto por su aseguradora.

4 Refuerzo de los controles visuales a personas con visión límite:

- A pesar de que la normativa permite que una persona conduzca con una agudeza visual de 0,1 en el ojo de menor visión, los expertos consideran que esto no puede ser considerado como la agudeza visual mínima requerida. Debería estudiarse a fondo este asunto.
 - Además, en muchos casos, no se examina con detalle el campo visual, cuando este se ve realmente mermado y puede ser la causa de los problemas a la hora de conducir. Es preciso introducir sistemas de medición del mismo.
- **Incluir sistemas de medición de la agudeza visual de cerca.** Dado el desarrollo de los vehículos, es imprescindible que el conductor no vea únicamente bien de lejos, para evitar distracciones al volante. Un conductor mayor de 50 años posiblemente necesitará usar progresivos para lograr una visión óptima de los indicadores del vehículo.
 - **Medición de la miopía nocturna** y establecer condiciones por las que se permita la circulación en esas condiciones.
 - **Ampliar las revisiones visuales a los operados para evitar que sea el propio paciente quien restrinja sus horarios de conducción.** Incluir pruebas más concretas sobre deslumbramiento, aberraciones cromáticas, visión nocturna, etc. Anteriormente, tras una operación se perdía el carnet de conducir por 6 meses. Ahora, es imprescindible que tras ese tiempo de postoperatorio del paciente, se asegure que cumple con las condiciones visuales mínimas para poder conducir con seguridad.
 - Escuchar las reclamaciones y las asociaciones de centros psicotónicos y sociedades oftalmológicas, que argumentan que **por la noche estos conductores estarían muy lejos del mínimo requerido para conducir con seguridad.**
 - Reforzar los requisitos impuestos a conductores profesionales, sus requisitos visuales deberían ser mayores que el de un conductor usuario.

Como conclusión general, cabe destacar que, a pesar de que, en ciertos aspectos, el estado de la salud visual de los conductores españoles ha podido mejorar, la situación actual en lo relativo a la visión sigue siendo bastante alarmante.

En primer lugar, porque **la ley es menos estricta que el propio conductor** y, en la mayoría de los casos, sigue siendo este quien reduce o restringe su conducción. Como hemos podido ver, **un 64% de los conductores de tercera edad ha dejado de conducir por decisión propia y por consejo de sus familias**. Asimismo, en el caso de visión límite o baja visión en uno de los ojos, son muchos de ellos los que pierden seguridad al volante y limitan o eliminan por completo su conducción. Por último, de los operados por cirugía refractiva, los datos muestran que, debido a la inseguridad e incomodidad que sienten al volante en condiciones de oscuridad, abandonan la conducción a ciertas horas. En muy pocos casos ha sido el facultativo o los examinadores quienes han puesto trabas a su licencia. Dato muy llamativo es que **el 99,5% de los conductores de más de 75 años que se presentaron a las pruebas para la renovación de su licencia en 2015 fueron considerados aptos**, aunque en algunos casos, con restricciones de velocidad.

En segundo lugar, **es la primera vez que un estudio logra mostrar la relación directa entre baja visión y accidentabilidad**. Acorde con estas pruebas, **aquellos con una agudeza inferior a 0,4 han sufrido tres veces más accidentes que el resto de la muestra**. De nuevo, se muestra cómo la visión es clave en la conducción y, dado que la ley es mucho más laxa de lo que el Gobierno de España desearía, deben reactivarse los sistemas de control o limitación de la conducción previstos en la ley. **Si queremos reducir la tasa de accidentes en nuestras carreteras, además de la mejora de las condiciones de los vehículos y de las carreteras, no podemos ignorar una de las partes fundamentales a la hora de conducir: el estado físico y mental del propio conductor**.

En tercer lugar, **es imprescindible la realización de campañas de sensibilización y concienciación en materia de salud visual para los conductores**. Del mismo modo que las autoridades han logra-

do reducir la accidentabilidad gracias a campañas de control de drogas y alcohol, uso del cinturón de seguridad, etc. llega el momento de hacer entender al conductor que su vida, en gran medida, depende de su visión, como una de las habilidades clave para enfrentarse con seguridad a la carretera. **Asociaciones como Visión y Vida ponen al servicio del Estado sus conocimientos, sus profesionales y sus herramientas** para lograr que, poco a poco, una persona que va a emprender un viaje ya no solo revise la presión y el estado de sus neumáticos, sino que sepa que debe realizarse un examen visual que garantice su bienestar.

Sabemos que, a la hora de conducir, **el conductor toma, de media, unas 15 decisiones por cada kilómetro recorrido**. Perder más tiempo del establecido para lograr descifrar una señal, recuperarse de un deslumbramiento o enfocar correctamente en distancias lejanas tras observar el cuadro de mandos del coche puede tener unas consecuencias trágicas.

A día de hoy, **existen numerosos equipamientos ópticos que ayudan a conservar una buena visión al volante**: el uso de gafas de sol, no solo en verano, sino en amaneceres y atardeceres; lentes progresivas, para aquellos conductores presbitas, lentes de contacto, etc. Es imprescindible que el conductor las conozca y comprenda la necesidad de utilizarlas. Asimismo, **los problemas económicos y la imposibilidad de renovarlos no pueden ser la causa de que una persona ponga en riesgo su salud y su vida**.

España va avanzando y podemos estar orgullosos de ser uno de los países de Europa con menos ratio de accidentabilidad; pero no por ello debemos quedarnos tranquilos: **cada fallecido en carretera es la punta de un iceberg, bajo la cual, de media, hay 10 heridos graves, 40 de menor gravedad y muchas familias rotas, con el coste social, económico y humanitario que ello conlleva**.

Tal y como reza el lema de la asociación Visión y Vida, **“al volante, tu visión es tu vida y la de los tuyos” y nunca fue más cierto que ahora**.