

Els conductors amb mala visió tenen tres vegades més accidents que la resta de conductors, segons un estudi de la FOOT

Director, Tuesday 04 April 2017 - 17:13:09

·Un de cada quatre conductors condueix amb agudesa visual binocular inferior al límit exigít al conductor professional (0,8) i pot ser degut al fet que no porten la graduació actualitzada. L'agudesa normal és 1.

·Set milions de conductors (27,2%) tenen, almenys, una deficiència visual que afecta la conducció.

·600.000 de persones a Espanya es posen al volant amb una agudesa inferior a la obligada per la llei (0,5).

Aquestes són tres de les conclusions més rellevants presentades avui, 4 d'abril, per l'associació d'utilitat pública Visión y Vida al Congrés dels Diputats, a Madrid. El seu informe, El estado de la salud visual de los conductores en España, 2017, realitzat per la Facultat d'Òptica i Optometria de Terrassa de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) i finançat per la mateixa associació, amb la col·laboració FEDAO i Correus Express, actualitza les dades de la primera edició de l'informe, presentat el 2011, en què es va concloure que prop de sis milions de conductors a Espanya circulaven amb problemes visuals i, d'aquests, un milió ni tan sols hauria de conduir.

Aurora Torrents, investigadora de la UPC i vicedegana de la Facultat d'Òptica i Optometria de Terrassa (FOOT), i directora de l'estudi, ha destacat que aquest informe demostra, per primera vegada a Espanya, que existeix una relació directa entre la mala visió i l'accidentalitat: els conductors amb mala visió (0,4 d'agudesa visual, per sota del mínim legal) tenen tres vegades més accidents que la resta de conductors. Avui dia, a les carreteres de l'Estat hi ha 600.000 conductors que estarien circulant amb una agudesa visual inferior a la requerida per llei, és a dir, a 0,5.

A més, 6,5 milions de conductors es posen al volant amb una agudesa visual inferior a 0,8, que és l'exigida al conductor professional. La literatura científica estableix que gairebé tota la població fins als 65 anys hauria d'arribar al 100% (agudesa visual = 1) amb la correcció adequada.

Avui dia, el 27,2% de les persones conductores —uns set milions— tenen, almenys, una deficiència visual que afecta la conducció. Si tenim en compte que el 90% de la informació que rebem per a la presa de decisions és a través dels ulls i que, a la carretera, prenem unes 15 decisions per cada quilòmetre recorregut, un problema visual no resolt pot posar en risc la vida del conductor.

Per tot això, amb les dades obtingudes d'aquest informe, Visión y Vida reclama a les autoritats:

-Reforç de les proves psicofísiques als centres de reconeixement, de manera que es realitzin revisions visuals completes a totes les persones examinades.

-Exigència de les mateixes aptituds psicofísiques a les persones examinades majors de 65 anys que als joves. Cal destacar que el

Radio Star Terrassa 100.5 Fm --- La Cultural de Terrassa

<http://radiostarterrassa.com/news.php?item.5011>

Pàgina 2/2

99,5 de les persones majors de 75 anys que es van sotmetre a proves de renovació del carnet van ser considerades aptes, segons la Direcció General de Trànsit. Solen ser elles i les seves famílies (64%) les que decideixen deixar la conducció pel fet de no sentir-se segures. Avui dia, les persones conductores estan obligades a sotmetre's a revisió cada cin anys, per la qual cosa qualsevol canvi en les seves condicions pot passar desapercebut.

-Reforç i promoció de protocols estandarditzats en les proves d'enlluernament, sensibilitat al contrast i extensió del camp visual. Promoció de l'obligatorietat de realització de les proves de mesurament d'agudesa visual de prop, miopia nocturna i estereoagudesa perquè sempre siguin realitzades en els centres examinadors. Així mateix, establiment d'uns requisits mínims per ser considerat apte en aquests barems

-Explicació i difusió de les conseqüències derivades d'una operació de cirurgia refractiva. No sempre s'informa correctament a la persona operada de cirurgia. En moltes ocasions, no saben que, després de l'operació, perdran la seva llicència durant un mes. Després d'això, hauran de tornar a fer la revisió i llavors serà el seu oftalmòleg qui els haurà de donar l'alta. Des de llavors, la vigència de la seva llicència nom és d'un any de durada.

-Reforç dels requisits visuals als conductors professionals i a aquelles persones amb visió límit (agudesa visual=0,1). Tenint en compte que de nit la visió de la majoria dels conductors es torna més miop, en molts casos aquelles persones amb una visió límit no serien considerades aptes si fossin revisades en simulacions de conducció nocturna (escotòpica).

L'any 2015 es va modificar el Reglament General de Conductors, a causa d'imposicions europees, establint una norma molt més laxa que la vigent a Espanya, que permet, per exemple, que una persona sigui considerada apta amb 0,5 i 0,1 d'agudesa visual en el seu millor i pitjor ull, quan abans era 0,8 i 0,5 respectivament. Així mateix, les revisions obligatòries als conductors majors de 65 anys han de realitzar-se cada cinc anys i no cada dos, com marcava la llei. Finalment, un altre dels canvis més importants és que després d'una operació de cirurgia refractiva, el conductor perd la seva llicència de conduir per un període d'un mes, en comptes dels sis mesos previs.

Per tot això, i tenint en compte que en moltes ocasions és el mateix conductor qui s'imposa límits o restriccions a l'hora de conduir, Salvador Alsina, president de Visió y Vida, ha acabat la seva participació en l'acte reclamant a les autoritats la seva implicació i posada en marxa de campanyes de sensibilització i conscienciació en matèria de salut visual. Sota el lema La teva visió és la teva vida i la dels teus, l'associació desitja fer arribar informació útil i efectiva al conductor, i ensenyar-li que, a més de revisar l'estat dels neumàtics, és imprescindible que periòdicament examini l'estat de la seva visió, per evitar accidents derivats d'una mala visió.

Per exemple, una persona conductora de més de 55 anys necessita vuit vegades més temps per recuperar-se d'un enlluernament que una de jove, i una de 45 anys, quatre vegades més llum que una de jove per poder distingir el contingut dels senyals. Per això, quan un conductor rebutja utilitzar les seves ulleres de sol (nom és el 16% dels conductors les utilitzen) o que porti unes ulleres amb una graduació sense actualitzar, pot tenir conseqüències tràgiques