

COMUNICACIÓN ORAL

FUNCIÓN VISUAL Y CALIDAD VISUAL

ID: 1455



Viernes, 13
de abril



09:40 h a 09:50 h



Sala
N-106

Conducción nocturna: calidad visual, comportamientos y actitudes en conductores de distintas edades

➤ **Autores:** [Sonia Ortiz Peregrina¹](#), [Carolina Ortiz Herrera¹](#), [Carlos Salas Hita¹](#), [Luis Jiménez del Barco Jaldo¹](#), [Rosario González Anera¹](#)

¹⁾ *Universidad de Granada*

JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS

El objetivo de este trabajo fue investigar la percepción subjetiva que tienen conductores de distintas edades de su visión nocturna, comparándola con datos objetivos de conducción y calidad visual. Por otra parte, se estudió si estos resultados tienen relación con comportamientos de riesgo al volante.

MATERIAL Y MÉTODO

Se examinaron 50 sujetos divididos en dos grupos de edad; 18-35 años y mayores de 50 años. Todos respondieron a un cuestionario de visión nocturna y conducción de 17 ítems. Además, fue administrado un cuestionario basado en el "Driver Behavior Questionnaire" (DBQ), con 30 ítems divididos en 4 sub-escalas. Se evaluó también de forma objetiva la habilidad para conducir mediante un simulador, así como la calidad visual.

RESULTADOS

El grupo joven obtuvo una puntuación total en el cuestionario de visión nocturna y conducción

significativamente más alta ($p < 0,05$), reflejando mayor dificultad para conducir de noche. Así, un 60% de los jóvenes indicó tener algún grado de dificultad en 6 ítems o más frente a un 30% en el grupo de mayores. Alrededor de un 80% de los jóvenes percibían deslumbramiento y halos en visión nocturna debido a las luces de otros vehículos frente a un 40% de los mayores ($p < 0,05$). A pesar de esto, el DBQ mostró más incidencia de actitudes de riesgo en los jóvenes, con diferencias significativas principalmente en la sub-escala de infracciones ordinarias. Ejemplo de ello es que los jóvenes indicaron utilizar el móvil mientras conducen con mayor frecuencia que los mayores ($p = 0,001$). Sin embargo, aunque los jóvenes valoraron subjetivamente peor su calidad de visión nocturna durante la conducción, los resultados objetivos mostraron un aumento significativo del índice objetivo de scattering intraocular (OSI) ($0,38 \pm 0,17$ vs. $0,94 \pm 0,44$), más sensibilidad al deslumbramiento ($0,34 \pm 0,13$ vs. $0,50 \pm 0,25$) y mayor índice de alteración visual (VDI), y por tanto, mayor influencia de halos ($0,19 \pm 0,07$ vs. $0,37 \pm 0,26$) en los conductores de edad avanzada ($p < 0,05$). Del mismo modo, este grupo mostró un peor control lateral del vehículo en el carril, con una desviación estándar

dar de la posición lateral (SDLP) significativamente mayor que la de los jóvenes ($0,64 \pm 0,11$ m vs. $0,55 \pm 0,09$ m).

CONCLUSIONES

Los conductores jóvenes mostraron una peor percepción subjetiva de su visión nocturna durante la conducción, debido a una mayor exigencia visual o a la menor experiencia. Sin embargo, los resultados objetivos reflejaron que los conduc-

tores de edad avanzada tenían menos habilidad para conducir, mostrando peor control lateral del vehículo. Por otra parte, los jóvenes cometían más infracciones ordinarias asociadas con conductas de riesgo. Por tanto, consideramos importante concienciar a los conductores jóvenes de los riesgos de ciertas actitudes al volante e informar a los más mayores de los cambios visuales asociados a la edad, que podrían afectar a la capacidad para conducir de forma segura, dado que no parecen ser conscientes de ello.

ORGANIZA:



ÓPTICOS
OPTOMETRISTAS
Consejo General

AVALA:



Sociedad Española de
OPTOMETRÍA

COLABORA:



FUNDACIÓN
SALUD VISUAL
DESARROLLO OPTOMÉTRICO Y AUDIOLÓGICO

COLABORACIÓN ESPECIAL:

