

Anexo de resultados

Accidentalidad vial: efectos de la calidad del sueño en el funcionamiento ejecutivo de conductores de transporte público urbano

En el presente estudio se realizó el proceso de recolección de los datos de la muestra, a conveniencia de 50 conductores de servicio de transporte público urbano pertenecientes a la empresa Costrasana de Medellín.

Descripción de las características sociodemográficas, antecedentes neurológicos y psiquiátricos personales y familiares de la población.

Descripción de características sociodemográficas						
			Tipo caso			Total
			Alta siniestralidad	Media siniestralidad	Baja siniestralidad	
Estrato socioeconómico	1	Recuento	0	1	1	2
		% dentro de tipo caso	0,0%	5,0%	6,7%	4,0%
	2	Recuento	11	11	9	31
		% dentro de tipo caso	73,3%	55,0%	60,0%	62,0%
	3	Recuento	4	7	5	16
		% dentro de tipo caso	26,7%	35,0%	33,3%	32,0%
	4	Recuento	0	1	0	1
		% dentro de tipo caso	0,0%	5,0%	0,0%	2,0%
Total	Recuento	15	20	15	50	
	% dentro de tipo caso	100%	100%	100%	100%	

En relación al estrato socioeconómico se identifica que el personal de estrato 2 presenta mayor cantidad de datos relevantes en la siniestralidad así: baja siniestralidad 11 siniestros; alta siniestralidad 9 siniestros.

Tabla cruzada · Datos sociodemográficos cruzados con la siniestralidad y experiencia en el oficio						
			Tipo caso			Total
			Alta siniestralidad	Media siniestralidad	Baja siniestralidad	
Experiencia en el oficio	NO	Recuento	14	20	15	49
		% dentro de tipo caso	93,3%	100,0%	100,0%	98,0%
	SÍ	Recuento	1	0	0	1
		% dentro de tipo caso	6,7%	0,0%	0,0%	2,0%
Total	Recuento	15	20	15	50	
	% dentro de tipo caso	100%	100%	100%	100%	

En relación a la experiencia en el oficio, hay mayor siniestralidad entre los conductores inexpertos, esta situación hace que tengan mayor frecuencia en accidentes de tránsito como tal.

Datos de lateralidad					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	Diestro	48	96,0	96,0	96,0
	Zurdo	2	4,0	4,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

En este dato se identificó que el 96% de los conductores evaluados son diestros y solo el 4% es zurdo.

Raza					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Mestizo	46	92,0	92,0	92,0
	Blanco	1	2,0	2,0	94,0
	Afrocolombiano	2	4,0	4,0	98,0
	Indígena	1	2,0	2,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

En relación a la raza, se evidencia que el 92% de la población de los conductores se percibe como ciudadano de raza mestiza.

Estrato socioeconómico					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	1	2	4,0	4,0	4,0
	2	31	62,0	62,0	66,0
	3	16	32,0	32,0	98,0
	4	1	2,0	2,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Existe mayor prevalencia de población en el estrato socioeconómico 2, con el 62% de los conductores.

Estado civil					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Soltero	2	4,0	4,0	4,0
	Casado	26	52,0	52,0	56,0
	Separado	20	40,0	40,0	96,0
	Divorciado	2	4,0	4,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

El 52% de los conductores se encuentra casado, le sigue el 40% que se encuentra separado. Este segundo tipo de estado civil genera condiciones de obligatoriedad laboral.

Número de personas que dependen económicamente				
Válidos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
0	2	4,0	4,0	4,0
1	6	12,0	12,0	16,0
2	16	32,0	32,0	48,0
3	13	26,0	26,0	74,0
4	8	16,0	16,0	90,0
5	4	8,0	8,0	98,0
6	1	2,0	2,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

El 58% de los encuestados reporta que entre 2 y 3 personas dependen de sus ingresos. Este es el nivel más común de obligatoriedad laboral según este criterio.

Escolaridad					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	0	1	2,0	2,0	2,0
	Primaria incompleta	4	8,0	8,0	10,0
	Primaria completa	15	30,0	30,0	40,0
	Bachillerato incompleto	15	30,0	30,0	70,0
	Bachillerato completo	15	30,0	30,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

El 2% de la población es analfabeta, el 90% ha accedido a la educación escolarizada entre primaria y bachillerato.

Turno de trabajo					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Diurno	10	20,0	20,0	20,0
	Mixto	16	32,0	32,0	48,0
	Noche	24	48,0	48,0	96,0
	Total	50	100,0	100,0	100,0

Sobresale el número de conductores que realiza trabajos de noche (48% es decir 24 personas). El 32% (16) realiza trabajos mixtos, es decir, en el día y en la noche, combinando ambas jornadas de trabajo.

Ingreso económico último mes				
Válidos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
1 SMLV	13	26,0	26,0	26,0
2 SMLV	37	74,0	74,0	74,0
Total	50	100,0	100,0	

El 74% (37) de los conductores devenga dos salarios mínimos colombianos. El 26% (13) devenga un salario mínimo mensual.

La pareja devenga algún salario				
Válidos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
NO	31	62,0	62,0	62,0
SÍ	19	38,0	38,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

El 62% de las parejas de los conductores no labora, esto corresponde a 31 personas.

Siniestros de tránsito en el último año					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	NO	36	72,0	72,0	72,0
	SÍ	14	28,0	28,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

El 72% de los conductores no ha presentado accidentalidad en el último año.

# siniestros en el último año					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	0	29	58,0	58,0	58,0
	1,0	19	38,0	38,0	96,0
	2,0	2	4,0	4,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

El 38% (19) de los conductores ha tenido accidentes en el último año.

Cuántos de los siniestros han dejado personas lesionadas					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	0	23	46,0	46,0	46,0
	1,0	15	30,0	30,0	76,0
	2,0	8	16,0	16,0	92,0
	3,0	2	4,0	4,0	96,0
	4,0	1	2,0	2,0	98,0
	7,0	1	2,0	2,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

En relación al número de siniestros que ha presentado cada conductor, se encuentra que 30% (15) conductores han generado y reportado accidentes con personas lesionadas en la vía; 16% (8) han tenido 2 accidentes en donde se han generado lesiones y; 4%, (1) relaciona a un conductor involucrado en 3 accidentes con lesiones.

Cuántos de los siniestros han dejado personas fallecidas					
Fallecidos		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	0	43	86,0	86,0	86,0
	1,0	4	8,0	8,0	94,0
	2,0	2	4,0	4,0	98,0
	90,0	1	2,0	2,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Un 8% (4) de los conductores ha tenido un accidente con personas fallecidas; el 4% (2) de los conductores ha tenido 2 accidentes con personas fallecidas.

Ha reportado los siniestros que ha presentado a la empresa					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	NO	4	8,0	8,0	8,0
	SÍ	46	92,0	92,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Frente al nivel de sub-registro que se puede presentar en la siniestralidad vehicular de la población de conductores estudiada, se encuentra que el 8% (4) no reportó el accidente de tránsito a la empresa o a las autoridades de tránsito.

Tipo de vehículo que ha conducido					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Taxi	2	4,0	4,0	4,0
	Busetón	40	80,0	80,0	84,0
	Bus	8	16,0	16,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

El tipo de vehículo que presenta mayor prevalencia son los buses. El 80% (40) ha manejado busetones; el 16% (8) ha manejado bus. Se denominan así respectivamente, según el Ministerio de Transporte, por su capacidad transportadora.

Percepción de su estado de salud					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	0	1	2,0	2,0	2,0
	Bueno	43	86,0	86,0	88,0
	Regular	6	12,0	12,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Frente a las exigencias laborales y el nivel de bienestar de los conductores el 86% (43) manifiesta que su estado de salud es bueno; no obstante, el 12% (6) manifiesta que su estado de salud es regular.

Usualmente consume tinto en las mañanas antes de ingerir su primer comida					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	0	26	52,0	52,0	52,0
	1,0	24	48,0	48,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Con relación a los hábitos de vida de los conductores, el 48% (24) consume café de manera habitual durante su actividad laboral en la mañana o en la tarde.

Número de días que labora a la semana					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	3,0	2	4,0	4,0	4,0
	4,0	3	6,0	6,0	10,0
	5,0	16	32,0	32,0	42,0
	6,0	29	58,0	58,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

La tendencia de trabajo de los conductores semanalmente se presenta de la siguiente forma: el 58% (29) conductores labora 6 días a la semana, el 32% (16) 5 días a la semana y el 6% (3) 4 días a la semana.

Recibió capacitación antes de iniciar su trabajo					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	NO	6	12,0	12,0	12,0
	SÍ	44	88,0	88,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

El 88% (44) tuvo capacitación antes de iniciar su trabajo como conductor, el 12% (6) no.

Usted recibió capacitación para manejar vehículos					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	NO	15	30,0	30,0	30,0
	SÍ	35	70,0	70,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

El 70% (35) tuvo capacitación para manejar los vehículos específicos de la empresa, es decir, vehículos de transporte público; el 30% (15) no recibió ninguna instrucción previa.

Recibió capacitación para obtener la licencia					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	No	18	36,0	36,0	36,0
	SÍ	32	64,0	64,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

El 36% (18) de los conductores no recibió capacitación para obtener licencia de conducción.

Recibió capacitación para re categorizar la licencia					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	0	32	64,0	64,0	64,0
	1,0	18	36,0	36,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

El 64% (32) no recibió capacitación para re-categorizar la licencia de tránsito.

Usted ha pagado a un tramitador para obtener su licencia de conducción					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	NO	48	96,0	96,0	96,0
	SÍ	2	4,0	4,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Con relación al trámite previo a la obtención de la licencia, el 96% (48) no pagó tramitador para adquirirla.

Patrón de hábitos de descanso y el cronotipo asociado a la calidad del sueño

Informe cronotipo cruzado con siniestralidad					
Equivalente		Total de siniestros externos en el año 2010	Total de siniestros externos en año 2016	Total siniestros internos en el año 2010	Total siniestros internos en el año 2016
Somnolencia diurna de leve severidad	Media	0,3333	0,3333	0,6667	0,5000
	N	6	6	6	6
	Desv. típ.	0,51640	0,51640	1,21106	0,54772
Somnolencia diurna normal	Media	1,2045	0,5000	0,8864	0,3864
	N	44	44	44	44
	Desv. típ.	3,05439	1,84895	1,20495	0,61817
Total	Media	1,1000	0,4800	0,8600	0,4000
	N	50	50	50	50
	Desv. típ.	2,88026	1,74075	1,19540	0,60609

De la tendencia relacionada entre el cronotipo y la siniestralidad vehicular tanto del 2010 como del 2016, se puede concluir que, de los 50 casos estudiados, 44 conductores presentan somnolencia diurna normal y 6 presentan somnolencia diurna de leve severidad.

Total de siniestros externos e internos en los años 2010 y 2016 MALAMPATI					
MALAMPATI		Total de siniestros externos en el año 2010	Total de siniestros externos en año 2016	Total siniestros internos en el año 2010	Total siniestros internos en el año 2016
MALAMPATI	Media	1,1111	0,5833	0,8889	0,1667
	N	36	36	36	36
	Desv. típ.	2,79569	2,03365	1,25988	0,56061
Normal	Media	1,0714	0,2143	0,7857	1,0000
	N	14	14	14	14
	Desv. típ.	3,19770	0,42582	1,05090	00000
Total	Media	1,1000	0,4800	0,8600	0,4000
	N	50	50	50	50
	Desv. típ.	2,88026	1,74075	1,19540	0,60609

De los 50 conductores de la muestra se puede inferir lo siguiente: al cruzar la variable de quienes presentan Malampati con riesgo III y IV con la siniestralidad, se encuentra que 36 conductores han tenido accidentalidad; en cambio, los conductores que no tienen condiciones de riesgo por Malampati han tenido 14 siniestros.

Total de siniestros externos e internos en los años 2010 y 2016 VAR00012					
VAR00012		Total de siniestros externos en el año 2010	Total de siniestros externos en año 2016	Total siniestros internos en el año 2010	Total siniestros internos en el año 2016
OBESO	Media	0,6154	0,3077	1,0000	0,4615
	N	13	13	13	13
	Desv. típ.	1,19293	0,63043	1,73205	0,51887
PESO NORMAL	Media	0,2857	0,0000	0,5714	0,2857
	N	7	7	7	7
	Desv. típ.	0,48795	0,0000	0,53452	0,48795
SOBREPESO	Media	1,5000	0,6667	0,8667	0,4000
	N	30	30	30	30
	Desv. típ.	3,59837	2,20240	1,04166	0,67466
Total	Media	1,1000	0,4800	0,8600	0,4000
	N	50	50	50	50
	Desv. típ.	2,88026	1,74075	1,19540	0,60609

Entre 13 conductores que son obesos y 30 que presentan sobrepeso hay un total de 43 accidentes internos y externos.

Grado de propensión al sueño y el Índice de la calidad del sueño con los sub-ítems de calidad subjetiva del sueño, latencia, duración, eficiencia, perturbación, uso de medicación hipnótica y la disfunción diurna de los conductores

Total de siniestros internos en el año 2016 *Equivalente Epworth			
Total de siniestros internos en el año 2016			
Equivalente Epworth	Media	N	Desv. típ.
Somnolencia diurna de leve severidad	0,500	6	0,5477
Somnolencia diurna normal	0,386	44	0,6182
Total	0,400	50	0,6061

44 Conductores presentan somnolencia diurna y 6 conductores presentan somnolencia diurna de leve severidad.

Total de siniestros internos en el año 2016 y su desempeño en la escala de Pittsburgh			
Total de siniestros internos en el año 2016			
Pittsburgh	Media	N	Desv. típ.
Mal dormir	0,425	40	0,6360
Normal	0,300	10	0,4830
Total	0,400	50	0,6061

Los conductores que duermen mal sufrieron 40 siniestros internos en el 2016; en cambio, los conductores que duermen bien presentaron 10 siniestros internos en el parqueadero de la empresa.

Total de siniestros internos en el año 2016 calificación H.S

Total de siniestros internos en el año 2016			
CALIFICACION H.S	Media	N	Desv. típ.
Mala higiene del sueño	0,600	5	0,5477
Normal	0,378	45	0,6138
Total	0,400	50	0,6061

Frente a la calidad de higiene del sueño 45 conductores reportaron dormir normal, 5 conductores presentaron mala higiene del sueño.

Somnolencia y siniestralidad

Equivalente		Total de siniestros externos en el año 2010	Total de siniestros externos en año 2016	Total siniestros internos en el año 2010	Total siniestros internos en el año 2016
Somnolencia diurna de leve severidad	Media	0,3333	0,3333	0,6667	0,5000
	N	6	6	6	6
	Desv. típ.	0,51640	0,51640	1,21106	0,54772
Somnolencia diurna normal	Media	1,2045	0,5000	0,8864	0,3864
	N	44	44	44	44
	Desv. típ.	3,05439	1,84895	1,20495	0,61817
Total	Media	1,1000	0,4800	0,8600	0,4000
	N	50	50	50	50
	Desv. típ.	2,88026	1,74075	1,19540	0,60609

Los conductores que presentaron somnolencia diurna normal tuvieron 44 accidentes; 6 conductores que tuvieron accidentes manifestaron somnolencia diurna de leve severidad.

Con relación al consumo de medicamentos identificado en la recolección de datos y antecedentes de salud, se evidenció que 36% (18) tiene antecedentes de consumo por algún tipo de indicación médica o por tratamiento metabólico.

Cambios de las funciones ejecutivas, la atención y la memoria de los conductores que laboran en transporte público y que podrían estar alteradas por la exposición a la de privación del sueño

Estadísticos descriptivos STROOP					
	N	Mínimo	Máximo	Media	Desv. típ.
Palabra directa	50	45,00	114,00	88,3000	16,21067
*Palabra típica	50	20,00	54,00	<u>40,5800</u>	8,12175
Color directa	50	36,00	90,00	62,9000	12,35735
Color típica	50	22,00	58,00	39,3600	8,17602
PC Directa	50	20,00	49,00	36,1200	7,36966
PC. Típica	50	26,00	54,00	41,5200	7,30178
**PC"	50	21,00	49,00	<u>36,6000</u>	6,55588
INTERE	50	-23,00	17,00	-0,4800	8,53621
N válido (según lista)	50				

* De los 50 conductores, las puntuaciones típicas se encuentran en el parámetro de la media, con una tendencia por debajo de la desviación estándar, sin embargo, los datos con relación a siniestralidad no evidencian que la somnolencia afecte esta función cognitiva.

** En el caso de PC" la tendencia esta por debajo de lo esperado, en este caso el control de la interferencia que se está ejerciendo no es el mejor.

Estadísticos descriptivos WISCONSIN					
	N	Mínimo	Máximo	Media	Desv. típ.
Centil errores totales	48	1,00	87,00	17,7917	18,95791
Centil % errores perseverativos totales	48	1,00	86,00	<u>22,1875</u>	20,56713
Centil errores perseverativos	48	-1,00	99,00	35,4583	33,17392
Centil % errores perseverativos	48	-1,00	99,00	<u>43,6875</u>	37,38424
Centil errores no perseverativos	48	-21,00	91,00	14,0833	19,46719
Centil % errores no perseverativos	48	-21,00	96,00	<u>18,1042</u>	22,12944
Centil % de respuestas conceptual	48	-1,00	82,00	<u>20,2500</u>	19,50068
N válido (según lista)	48				

En la presente tabla estadística se puede notar que hay 2 datos perdidos dado que solo aparecen 48 y son 50 en total de la muestra.

Centil Errores Totales WISCONSIN					
Centiles		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	<= 1,0	3	1,9	6,3	6,3
	2,0 - 14,0	26	16,4	54,2	60,4
	15,0 - 27,0	11	6,9	22,9	83,3
	28,0 - 40,0	3	1,9	6,3	89,6
	41,0 - 53,0	2	1,3	4,2	93,8
	67,0 - 79,0	2	1,3	4,2	97,9
	80,0+	1	0,6	2,1	100,0
	Total	48	30,2	100,0	
Perdidos	Sistema	111	69,8		
Total		159	100,0		

En los datos registrados con relación a errores totales se evidencia que 26 conductores presentan resultados por debajo de 16, situación que evidencia la condición sana de esta habilidad; sin embargo, 11 conductores presentan mayor nivel de errores, lo que se visualiza como fallas en la prueba.

Centil errores perseverativos WISCONSIN					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	<= 1	1	0,6	2,1	2,1
	2 - 15	18	11,3	37,5	39,6
	16 - 29	9	5,7	18,8	58,3
	30 - 43	3	1,9	6,3	64,6
	44 - 57	3	1,9	6,3	70,8
	58 - 71	4	2,5	8,3	79,2
	72 - 85	4	2,5	8,3	87,5
	86+	6	3,8	12,5	100,0
	Total	48	30,2	100,0	
Perdidos	Sistema	111	69,8		
Total		159	100,0		

Los errores perseverativos en este caso se encuentran cercanos a la media (16-17); a excepción de 30 sujetos que presentaron resultados por encima de la media (16-17), con mejor desempeño en su flexibilidad cognitiva.

Centil errores no perseverativos					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	<= 1	6	3,8	12,5	12,5
	2 - 14	28	17,6	58,3	70,8
	15 - 27	6	3,8	12,5	83,3
	28 - 40	4	2,5	8,3	91,7
	41 - 53	1	0,6	2,1	93,8
	54 - 66	2	1,3	4,2	97,9
	80+	1	0,6	2,1	100,0
	Total	48	30,2	100,0	
Perdidos	Sistema	111	69,8		
Total		159	100,0		

28 Sujetos obtuvieron 14 resultados correctos, lo que los ubica en un nivel de desempeño adecuado con relación al nivel de flexibilidad cognitiva.

Centil % de respuestas conceptual WISCONSIN					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	<= 1,0	5	3,1	10,4	10,4
	2,0 - 13,0	18	11,3	37,5	47,9
	14,0 - 25,0	10	6,3	20,8	68,8
	26,0 - 37,0	9	5,7	18,8	87,5
	38,0 - 49,0	2	1,3	4,2	91,7
	50,0 - 61,0	1	0,6	2,1	93,8
	62,0 - 73,0	2	1,3	4,2	97,9
	74,0+	1	0,6	2,1	100,0
	Total	48	30,2	100,0	
Perdidos	Sistema	111	69,8		
Total		159	100,0		

46 Respuestas de nivel conceptual están por debajo de lo esperado $M = (65-67)$, 3 están en la media normal en cuanto a la capacidad de razonamiento abstracto.

Centros de los conglomerados finales		
	Conglomerado	
	1	2
CENTIL ERRORES TOTALES	31,4	10,3
CENTIL % ERRORES TOTALES	38,4	13,3
CENTIL ERRORES PERSEVERATIVOS	74	14
CENTIL % ERRORES PERSEVERATIVOS	90	18
CENTIL ERRORES NO PERSEVERATIVOS	14	16
CENTIL % ERRORES NO PERSEVERATIVOS	15	21
CENTIL % DE RESPUESTAS CONCEPTUAL	35,1	12,2
Total de siniestros externos en el año 2010	1,12	0,77
Total de siniestros externos en año 2016	1,18	0,13
Total siniestros internos en el año 2010	0,82	0,90
Total siniestros internos en el año 2016	0,53	0,32

Los sujetos que presentan mayor porcentaje de errores perseverativos tienden a generar más accidentes, en este caso, en el 2016 se encontró un promedio de 1,18 en accidentalidad por sujeto.

Número de casos en cada conglomerado		
Conglomerado	1	17,000
	2	31,000
Válidos		48,000
Perdidos		111,000

En el análisis de conglomerados multivariado se identifican dos grupos: uno con 17 individuos y otro con 31 sujetos. Hay más individuos en el grupo 2 (el de 31 personas) que presentan un menor nivel de accidentalidad.

Centiles exactitud y riqueza de memoria					
Centil		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	<= 1	4	8,0	8,0	8,0
	2 - 16	2	4,0	4,0	12,0
	17 - 31	4	8,0	8,0	20,0
	32 - 46	1	2,0	2,0	22,0
	47 - 61	3	6,0	6,0	28,0
	62 - 76	9	18,0	18,0	46,0
	77 - 91	11	22,0	22,0	68,0
	92+	16	32,0	32,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

M= 21.48 DT= 27.02 DT=15.94

Resultados de las funciones ejecutivas y la calidad del sueño, asociación con la siniestralidad de los conductores de servicio de transporte público

Usualmente consume tinto en las mañanas antes de ingerir su primer comida		Centil % de respuestas conceptual
NO	Media	21,8800
	N	25
	Desv. típ.	21,61273
Sí	Media	18,4783
	N	23
	Desv. típ.	17,22015
Total	Media	20,2500
	N	48
	Desv. típ.	19,50068

Los conductores que no consumen café tienen mejor desempeño y alcanzan porcentajes más altos en sus respuestas conceptuales.

Tabla cruzada recibió capacitación y Wisconsin				
Recibió capacitación antes de iniciar su trabajo		Centil errores totales	Centil % errores totales	Centil errores perseverativos
No	Media	18,0000	22,8333	25,3333
	N	6	6	6
	Desv. típ.	14,64240	17,48619	26,83778
SI	Media	17,7619	22,0952	36,9048
	N	42	42	42
	Desv. típ.	19,64292	21,15542	34,00847
Total	Media	17,7917	22,1875	35,4583
	N	48	48	48
	Desv. típ.	18,95791	20,56713	33,17392

Al cruzar datos de formación con Wisconsin se obtienen los siguientes resultados: 6 conductores tienen un mayor promedio de errores perseverativos (36.9048 en el centil), estos NO recibieron capacitación.

Tabla Cruzada Pittsburgh y Wisconsin					
PITTSBURGH		Centil errores totales	Centil % errores totales	Centil errores perseverativos	Centil % errores perseverativos
Mal dormir	Media	19,5789	23,5526	40,9737	50,3684
	N	38	38	38	38
	Desv. típ.	20,40751	21,25991	34,40811	38,12031
Normal	Media	11,0000	17,0000	14,5000	18,3000
	N	10	10	10	10
	Desv. típ.	10,00000	17,69495	16,22926	20,48875
Total	Media	17,7917	22,1875	35,4583	43,6875
	N	48	48	48	48
	Desv. típ.	18,95791	20,56713	33,17392	37,38424

Fueron 38 los conductores que presentaron mal dormir y, en relación al porcentaje de errores perseverativos, exhiben una tendencia a generar errores en este dominio del test de Wisconsin.

Tabla Cruzada de Epworth y Wisconsin					
Epworth		Centil errores totales	Centil % errores totales	Centil errores perseverativos	Centil % errores perseverativos
Somnolencia diurna de leve severidad	Media	8,1667	15,1667	43,6667	52,1667
	N	6	6	6	6
	Desv. típ.	10,45785	15,90493	39,15950	43,18063
Somnolencia diurna normal	Media	19,1667	23,1905	34,2857	42,4762
	N	42	42	42	42
	Desv. típ.	19,57464	21,11437	32,60801	36,91469
Total	Media	17,7917	22,1875	35,4583	43,6875
	N	48	48	48	48
	Desv. típ.	18,95791	20,56713	33,17392	37,38424

En este caso, los conductores que presentan somnolencia diurna de leve severidad (6) presentan mayor porcentaje de errores perseverativos que aquellos conductores que presentaron somnolencia diurna normal (44).

Tabla Cruzada H.S. – Wisconsin					
Calificación H.S		Centil errores totales	Centil % errores totales	Centil errores perseverativos	Centil % errores perseverativos
Mala higiene del sueño	Media	10,6000	18,2000	36,4000	56,8000
	N	5	5	5	5
	Desv. típ.	9,55510	14,02498	22,88668	34,85255
Normal	Media	18,6279	22,6512	35,3488	42,1628
	N	43	43	43	43
	Desv. típ.	19,66266	21,27248	34,37322	37,75480
Total	Media	17,7917	22,1875	35,4583	43,6875
	N	48	48	48	48
	Desv. típ.	18,95791	20,56713	33,17392	37,38424

Se encontró mayor porcentaje de errores perseverativos entre los 5 conductores que presentaron mala higiene del sueño.

	Pittsburgh-	Evocación rey
Mal dormir	22	M= 40-1
Siniestros VH	81	Bajo desempeño