



Àmbit social i criminològic

CENTRE D'ESTUDIS JURÍDICS
I FORMACIÓ ESPECIALITZADA

Ausiàs March, 40
08010 Barcelona
TEL. 93 207 31 14
FAX: 93 207 67 47



Generalitat de Catalunya
Departament de Justícia

D O C U M E N T S D E T R E B A L L

INVESTIGACIÓ

(Col·laboració externa, 2009)

Descripció del programa d'intervenció amb interns per delictes contra la seguretat vial

Autor

Félix Herraiz Gonzalo

Any 2010

Descripció
del programa d'intervenció
amb interns per
delictes contra la seguretat vial

Félix Herraiz Gonzalo

(psicòleg del Centre Penitenciari d'Homes de Barcelona)

Novembre 2009

Les idees i opinions expressades en la recerca són de responsabilitat exclusiva dels autors, i no s'identifiquen necessàriament amb les del Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada.

Avis legal

Els continguts d'aquesta investigació estan subjectes a una llicència de Reconeixement-NoComercial-SenseObraDerivada 2.5 Espanya de Creative Commons, el text complet de la qual es troba disponible a <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/es/legalcode.ca>. Així, doncs, se'n permet còpia, distribució i comunicació pública sempre que se citi l'autor del text i la font (Generalitat de Catalunya. Departament de Justícia. Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada), tal com consta en la citació recomanada inclosa a cada article. No se'n poden fer usos comercials ni obres derivades.

Resum en català:

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/es/deed.ca>

Resum

Com a conseqüència dels canvis legislatius introduïts en el Codi penal i l'augment de la població penitenciària per delictes contra la seguretat de trànsit, s'ha elaborat i implementat el programa CONTE (Conducció Temerària) al Centre Penitenciari d'Homes de Barcelona. Des que es va implementar a l'abril de 2008, 93 interns han participat en el programa en onze edicions. El programa té una durada d'un mes, amb 16 sessions, quatre sessions setmanals d'una hora i mitja cadascuna. Es descriu el contingut i l'objectiu de les sessions. Els interns que hi han participat han manifestat la seva satisfacció amb el programa. En un futur caldria establir mesures per avaluar l'eficàcia d'aquest tipus de programes.

Introducció

Des que l'any 1980 es va elaborar el primer Pla nacional de la seguretat vial, hi ha hagut una variabilitat en les estadístiques sobre els morts en accidents de circulació. A partir de l'any 2004 s'ha iniciat una tendència descendent del nombre de víctimes mortals, que s'ha mantingut fins l'any 2008. Malgrat això, en la recerca "Joves i conducció", que va dur a terme la Fundació RACC (2005) van trobar que uns 1.400 joves, entre els 15 i els 29 anys, van morir en accidents de trànsit i més de 8.000 van resultar ferits greus. Aquesta ha estat la primera causa de mort entre els joves.

Per altra banda, diversos estudis han establert que la prevalença de la conducció agressiva oscil·la entre el 20% i el 25% dels conductors (Galovski, T.E.; Malta, L.S. i Blanchard, E.B., 2002).

Davant d'aquesta situació, els nostres legisladors van elaborar i aprovar la Llei orgànica 15/2007, de 30 de novembre, per la qual es modificava la Llei Orgànica 10/1995, de 23 de novembre, del Codi penal en matèria de seguretat vial, la qual cosa ha suposat un enduriment de les penes i que hagin ingressat a la presó alguns individus per la comissió d'aquest tipus de delictes.

Segons dades del Departament de Justícia (2009), 445 interns han comès algun delictes contra la seguretat del trànsit, la qual cosa representa un 5,4% de la població penitenciària penada a Catalunya, i un 67% de les mesures penals alternatives (MPA) han estat per delictes de trànsit. De la població empresonada en aquella data, si tenim en compte les infraccions comeses, les dades sobre la tipologia delictiva són els següents: conducció sense permís (18), negativa a sotmetre's a la prova d'alcoholèmia (4), conducció sota la influència de drogues i/o alcohol (28) i conducció temerària (88).

A Catalunya també s'estan desenvolupant algunes experiències amb individus que han comès delictes contra la seguretat del trànsit, però únicament com a mesura alternativa.

Davant de l'augment de subjectes que havien comès delictes contra la seguretat vial i que han ingressat a la presó, com a conseqüència de

l'enduriment del Codi penal esmentat anteriorment, el Centre Penitenciari d'Homes de Barcelona es va plantejar la necessitat de dissenyar i desenvolupar un programa adreçat a aquest tipus població, amb la idea que la majoria d'aquests no tenien altres tipus d'antecedents i que calia fer algun tipus d'intervenció urgent per evitar una recaiguda en el futur, tenint en compte algunes variables, com la durada curta de la condemna i la possibilitat de gaudir d'un règim de vida obert.

Objectius

Es va establir com a objectiu principal del programa de conducció temerària (CONTE) prevenir que en el futur els interns participants puguin cometre una conducció agressiva i/o temerària i, sobretot, prevenir que ocasionin danys a altres persones i a si mateixos, dotant-los d'estratègies per afrontar situacions de risc relacionades amb la conducció.

Com a objectius específics, es van establir l'assumpció de responsabilitats en la seva conducció agressiva/temerària; l'adquisició de coneixements de què és la conducció agressiva/temerària i quines són les conductes agressives que fan en la conducció; l'aprenentatge i la identificació dels factors de risc que els podrien portar a una conducció agressiva; la presa de consciència dels danys que podrien causar a si mateixos o als altres (físics, materials, socials, etc.); el coneixement del significat de l'empatia envers les possibles víctimes que podrien causar o que hagin causat; l'augment del control emocional i l'aprenentatge d'estratègies pel maneig de les emocions en la conducció, i finalment, l'avaluació de la situació de cada un dels participants envers l'alcoholèmia i altres drogues i adonar-se d'aquesta problemàtica.

Molts d'aquests continguts es consideren bàsics en el canvi d'actituds i de conductes i s'inclouen en la majoria de programes de tipologies específiques que es duen a terme a la presó.

Marc teòric i conceptual

Curtis, K. i Meehan, G. (2003) van fer una revisió de la literatura que tractava la conducció de risc i van analitzar les característiques dels individus joves que havien comès delictes contra la seguretat del trànsit, els programes educatius que van seguir i l'efectivitat d'aquests programes. Molts d'aquests programes han estat adreçats a individus que han comès alguna infracció contra la seguretat vial i en els quals han intervingut instàncies judicials. En la taula 1, es pot apreciar quines han estat les estratègies que han fet servir alguns dels programes.

Els continguts dels programes tracten els coneixements, les actituds i les conductes agressives en la conducció, i la combinació de tots o d'alguns d'aquests aspectes.

Aquests autors, després d'haver examinat dades de més de setanta estudis, van concloure que els subjectes que havien participat en aquests programes mostraven una tendència a no reincidir.

Algunes dades que han confirmat l'eficàcia d'aquests tipus de programes són les següents: Finigan, M. (1995) en el programa Traffic Violator School va trobar que els que havien fet el nivell 1 del programa havien tingut un 12% menys d'accidents que el grup control, i els que havien finalitzat el nivell 2 n'havien tingut un 16% menys i després de dos anys el decreixement era d'un 9%. En un altre estudi sobre un programa desenvolupat a Califòrnia (2001) s'informava que els subjectes que no havien participat en el programa Don't Drink and Drive Program van cometre un 78% més de violacions de trànsit a causa de l'alcohol, un 23% més de violacions quan circulaven, un 40% més de suspensions del carnet de conduir i un 34% més d'accidents de trànsit. Wells. E. Bangert, R.; McMillen, R. i Williams, M. (1995) van trobar que les recaigudes es reduïen en un 8-9% en subjectes que havien fet tractament respecte dels que no n'havien fet. Little, G.L.; Robinson, K.D. i Burnette, K. D. (1992), després de dos anys, van observar que un 10,4% del grup experimental havia tingut arrestos per conduir sota els efectes de l'alcohol davant d'un 15,6% en el grup de control i, finalment, en un altre estudi dels dos primers autors anteriors,

Little, G. i Robinson, K.D. (1989) en el programa Treating Drunk Drivers with moral reconnection therapy van verificar que hi ha haver un 20% de nous arrestos en el grup experimental davant del 28% del grup control.

Les conclusions a les quals van arribar Curtis, K. i Meehan, G. (2003) en la revisió de la literatura sobre els programes de tractament són les següents:

- La probabilitat del tractament disminueix quan el tractament és més curt, sobretot en el canvi d'actitud i en el canvi de conducta, encara que el coneixement hagi millorat. En els tractaments amb una durada mitjana, després de l'avaluació hi ha hagut una millora en coneixements, més suau en actituds, i una reducció en arrestos per conducció deteriorada en més d'un 70% a l'any.
- Aquests programes inclouen una sèrie d'estratègies com ara jocs de rol, pràctica de conducció, visites a llocs d'impacte, entrevistes, sessions de discussió, teràpia de grup, modelatge, assaig, tècniques de modificació de conducta i films i diapositives.
- Aquests programes són més efectius quan es tracta del primer delictes del subjecte que quan el subjecte és reincident.
- Els participants en grups de tractament que han comès un delictes presenten menys conducta criminal, menys arrestos i menys recaigudes entre els bevedors socials que entre els que tenen més problemes d'alcohol dins dels conductors d'alt risc.
- Després de dos o tres anys d'haver finalitzat el tractament hi ha evidència d'una reducció de recaigudes, encara que els programes més curts tenen menys eficàcia.
- Que els subjectes assumeixin la seva responsabilitat és un objectiu important dels programes de tractament, i també ho és que entenguin que l'alcohol és la principal causa de la seva "mala sort".

Disseny de la recerca

Materials

Als interns que participaven en el grup CONTE (Conducció Temerària) se'ls subministrava una sèrie de qüestionaris amb la finalitat de recollir informació psicosocial.

Els qüestionaris que havien d'emplenar eren els següents:

1) **Entrevista de dades sociopersonals i altres dades relatives a la conducció:** Aquesta entrevista ha estat construïda *ad hoc* per obtenir algunes dades, com ara edat, experiència en la conducció, accidents que havia patit dels quals era responsable i si havia hagut danys, ferits o morts; antecedents delictius i actuals relacionats o no amb conductes agressives en la conducció; presència de familiars amb problemes relacionats amb la conducció agressiva; i antecedents psiquiàtrics i psicològics.

2) **Qüestionari d'agressivitat (AQ)**, de Gallardo, D.; Kramp, U.; Garcia, C.; Pérez, M. i Andrés, A. (2006), que és una adaptació espanyola de l'“Aggression Questionnaire-Refined”. Mesura l'agressivitat en quatre escales, cadascuna amb tres ítems: agressió física, agressió verbal, ràbia i hostilitat.

3) **TEST AUDIT (de dependència alcohòlica)**. Babor, T.F.; Higgins, J.C.; Sanuders, J. B. i Monteiro, M.G. (1992), amb el suport de l'Organització Mundial de la Salut, han desenvolupat i actualitzat aquest test com a mètode de cribatge que permetés identificar bevedors excessius.

4) **Escala d'impulsivitat (BIS-10)** (Barratt, E.S., 1985. Versió de Luengo, M. A.; Carrillo de la Peña, M.T. i Otero, J.M., 1991). Es tracta d'una escala autoaplicada que mesura tres tipus d'impulsivitat: la impulsivitat motora, la impulsivitat cognitiva i la improvisació/absència de planificació.

5) **Qüestionari de pensament d'ira del conductor** (Deffenbacher, J.L.; Petrilli, R.T.; Lynch, R.S.; Oetting, E.R. i Swaim, R.C., 2003). S'ha desenvolupat per

proporcionar un índex de cognicions d'ira relatives a la conducció i avalua què pensa la persona quan sent ira i condueix el seu vehicle.

6) **Escala d'ira quan es condueix** (Deffenbacher, J.L.; Oetting, E.R. i Lynch, R.S., 1994). Consta de catorze ítems que donen una mesura de la propensió a enfadar-se mentre es condueix.

7) **Inventari d'expressió de la ira del conductor** (Deffenbacher J.L.; Lynch, R.S.; Oetting, E.R. i Swaim, R.C., 2002). Es va desenvolupar per identificar les maneres més comunes mitjançant les quals les persones expressen la seva ira en conduir.

8) **NEO PI-R (inventari de personalitat NEO revisat)** (Costa, P.T. i McCrae, R.R., 1999). Permet l'avaluació de cinc factors principals: neuroticisme, extraversió, obertura, amabilitat i responsabilitat.

Subjectes

El programa s'ha adreçat a interns penats per un delicte contra la seguretat vial o que recentment havien tingut alguna conducta relacionada amb la conducció agressiva, a través de la informació recollida mitjançant l'entrevista i altres fonts d'informació addicional.

Pel que fa a la incorporació d'aquests subjectes, s'han establert alguns criteris de participació en el programa, com ara que siguin susceptibles de classificació a tercer grau, que hagin comès un delicte contra la seguretat vial i que la seva condemna sigui inferior als 12 mesos. En els casos de condemnes superiors a 12 mesos, l'equip de conducció temerària podria valorar la seva incorporació al programa.

A l'abril de l'any 2008 es va iniciar la intervenció amb els interns condemnats per delictes contra la seguretat vial, i des d'aquella data s'han obtingut dades de 93 interns que han participat en 11 grups.

Procediment

Aquest programa té una durada d'un mes, amb unes 16 sessions. Cada setmana tenen lloc quatre sessions, d'una hora i mitja cadascuna aproximadament, dues amb cada un dels professionals que intervenen, el psicòleg i l'educador.

Els professionals del departament d'ingressos i, en absència d'aquests, el psicòleg referent, deriven els interns empresonats per un delictes contra la seguretat vial al psicòleg responsable del programa, el qual els entrevista i fa una avaluació inicial sobre la seva idoneïtat per participar en el programa, i els informa dels avantatges i desavantatges de participar-hi i també de les característiques principals del programa.

Taula 1. Revisió dels programes i continguts desenvolupats amb subjectes que han comès infraccions contra la seguretat vial

Nom programa	Actituds	Conducció agressiva	Assistència a centres mèdics i sanitaris de rehabilitació víctimes d'accidents	Prevenició conductes de risc	Promoció hàbits seguretat	Conseqüències conducció insegura	Factors de risc (ex. velocitat)	Alcohol i altres drogues	Altres
Canada Safety Council	X	X							Altres conductors
National Safety Council Driving Programs (2003)	X								
Governor's Highway Safety Bureau (2002)			X					X	
Traffic Offender's Program (Austràlia, 2003)*			X						
"Unintentional Injuries"				X	X				
Traffic Offenders Program (THINK FIRST, Missouri)*			X			X			
Houston's Harris County (Texas)*			X				X	X	
Driver Training Associate (Florida)									Lleis de trànsit
"Traffic violator School Course"					X			X	Coneixement normes trànsit

National Safety Council (Minnesota)		X		X	
Drinking Driver Program				X	
Driver Alcohol Education (Maryland)*					Motivació i responsabilitat
Reckless/Agressive Driving Education (Virginia)*				X	
Texas DWI Education Program *			X	X	Lleis de conducció
Basic DWI Education Program				X	
US National Commission against Drunk Driving (New Carolina) *	X			X	
The National Driver Improvement Scheme (NDIS) (United Kingdom)					Pressió social, influència cultura Causa dels accidents Percepció de risc i control d'aquest estrés i maneig del temps Efectes fatiga
West Germany "Drink/Drive offender"*				X	

Aquests programes han estat adreçats a individus que havien comès algun delictes contra la seguretat del trànsit.

Als interns que presenten una problemàtica concurrent, com una manca de coneixement de les normes de trànsit o un problema d'alcoholisme, se'ls remet simultàniament a altres programes disponibles en el nostre establiment.

Pel que fa al contingut de les sessions, hi ha alguns aspectes que es repeteixen en el transcurs de les sessions, a l'inici i final:

a) Inici de les sessions

- Roda de noms: Per familiaritzar-nos amb els noms dels companys.
- Demanar l'estat físic i emocional de cada membre en aquell moment i recordar-los que ho hauran d'escriure en l'últim full de la seva llibreta, diferenciant les emocions positives i les negatives. Se'ls fa veure la relació que hi ha entre les emocions i la conducció agressiva.

Es pretén que l'intern s'adoni de quin és el seu estat emocional, que es responsabilitzi d'aquestes emocions i s'adoni de quines són les causes o les situacions que el provoquen, i adopti una actitud d'afrontament per solucionar aquests problemes. Se'ls pot demanar què és el que els fa sentir així i què podrien fer per trobar-se millor.

b) Final de la sessió

- Preguntar com ha anat la sessió i demanar-los que en facin una valoració amb un comentari que pot ser des d'una paraula fins a una frase.

Per altra banda, en totes les sessions el professional emplena un registre diari sobre com ha anat la sessió

A continuació, es descriu el contingut de les sessions posteriors desenvolupades pel psicòleg:

Sessió 1: Presentació i normes bàsiques. Motivació envers el tractament

- Se'ls dona la benvinguda al programa CONTE (Conducció Temerària).

- Es demana a cada participant que digui el seu nom i expliqui per quin motiu és a la presó (conducta delictiva relacionada amb els delictes de trànsit) i també què espera aconseguir en el programa.
- A continuació, s'expliquen les normes bàsiques.
 - 1) Importància en la puntualitat i l'assistència. Se'ls comenta quins seran els horaris dels grups, que l'assistència serà obligatòria i que no es permetrà més d'un 20% d'inassistència.

Taula 2. Continguts sessions desenvolupades pel psicòleg

Sessió	Objectius
Sessió 2: Canvis en el Codi penal Descripció conducta agressiva	Analitzar els canvis en el Codi penal relacionats amb els delictes de trànsit. Prendre consciència de quines són les conductes agressives en la conducció.
Sessió 3: ABC antecedents, conducta agressiva de conducció i conseqüències. Estratègies de solució alternatives	Analitzar quins són els antecedents i conseqüents que mantenen la conducta agressiva en la conducció. Cercar estratègies d'afrontament adaptatives davant factors de risc que afavoreixen la conducta agressiva en la conducció.
Sessió 4: Responsabilització de la conducta delictiva	Afavorir l'assumpció de la responsabilitat en els delictes contra el trànsit. Conèixer els mecanismes de defensa i prendre consciència dels que fa servir habitualment.
Sessió 5: Empatia envers la víctima	Entendre quin és el concepte d'empatia Identificar quines són les víctimes dels delictes contra la seguretat del trànsit Conèixer els danys causats i que es podrien causar a les víctimes d'un delicte contra el trànsit. Contactar emocionalment amb les víctimes dels delictes des de la pròpia experiència o amb persones pròximes a l'intern. Donar estratègies per augmentar l'empatia envers els altres.
Sessió 6: Alcoholisme i drogues (I)	Donar informació bàsica sobre les conseqüències de l'alcohol i les drogues en la conducció. Conèixer els conceptes d'abstinència, ús,

	<p>trastorn per abús i trastorn per dependència de l'alcohol i les drogues.</p> <p>Afavorir la presa de consciència de la seva situació envers les drogues i l'alcohol.</p>
Sessió 7: Alcoholisme i drogues (II)	<p>Entendre els processos de canvi que es donen en la problemàtica amb les drogues i l'alcohol.</p> <p>Ajudar l'intern a situar-se en quina fase o procés de canvi es troben en relació amb la seva problemàtica amb les drogues.</p> <p>Conèixer els recursos intrapenitenciaris i extrapenitenciaris en la problemàtica amb les drogues.</p>
Sessió 8: Vídeo Comando Actualidad	<p>Repasar els diversos conceptes apresos en el transcurs de la intervenció a partir de la projecció d'un reportatge sobre conducció agressiva.</p>

- 2) S'assenyala la importància de la participació dels membres del grup, dient que es tracta d'un grup de conscienciació, en el qual es fomentarà la interacció entre els membres.
 - 3) Cal mantenir la confidencialitat dels altres membres del grup i el respecte envers els altres membres del grup.
- Se'ls comenta quines dificultats ens hem trobat com a professionals que hem treballat amb aquesta problemàtica en relació amb els interns, i es destaca: sentiment d'injustícia (no hauria d'estar a la presó), no he fet mal a ningú (sovint no hi ha una víctima) i dificultat de canvi (canvis legals recents i hàbits adquirits en la conducció que fins a l'actualitat no estaven sancionats o rebien menys sancions i que són difícils de canviar).
 - Se'ls dona els qüestionaris per emplenar que ja s'han esmentat en l'apartat de material. Se'ls indica que en el termini d'una setmana els hauran de lliurar al professional. A més d'aquests qüestionaris, s'obté el testimoni de sentència relatiu al delicte contra la seguretat en el trànsit, l'informe del psicòleg i del criminòleg en la classificació inicial i el full del resum processal-penal de l'intern.

- Se'ls informa de l'aula on es fa la intervenció, amb quins professionals i els horaris de les sessions.

A partir de la segona sessió, se segueixen els continguts i els objectius de les sessions posteriors desenvolupades pel psicòleg, tal com es descriu en la taula 2.

Resultats

Els participants en el programa CONTE (Conducció temerària) han mostrat la seva satisfacció amb el contingut del programa, i han manifestat que els ha permès disposar d'un espai on podien compartir experiències relacionades amb la seva conducció i amb les conseqüències que ha tingut en la seva trajectòria vital.

Respecte als continguts del programa, no s'ha fet una avaluació pre i posttractament, per la qual cosa no disposem de dades quantitatives.

Malgrat això, amb l'experiència acumulada al llarg d'onze edicions del programa, hem tingut l'oportunitat d'observar alguns resultats qualitius.

- Els interns, inicialment, verbalitzen de manera espontània un baix nombre de conductes agressives en la conducció en la seva trajectòria vital, però a mesura que adquireixen un coneixement sobre quines són aquestes conductes n'augmenta el nombre. No obstant això, alguns tenen dificultats per classificar aquestes conductes d'agressives i les qualifiquen d'una altra manera, com a perilloses o sense agressivitat (per exemple, alcoholèmies positives en un control rutinari sense haver comès cap infracció de trànsit, parlar per telèfon, etc.).
- La majoria dels interns mostren una responsabilització deficitària sobre els fets comesos, mesurada en la manca de concordança entre el testimoni de sentència i el seu relat sobre els fets. Presenten una minimització i una justificació dels fets i en algunes ocasions, responsabilitzen els cossos de l'autoritat d'un comportament agressiu o "paranoic". Aquesta baixa responsabilització també es mostra freqüentment en l'incompliment de les mesures establertes prèviament en el procés penal o la condemna (per exemple, canvis de domicili sense notificar, manca de pagament de les multes, no assistència a altres mesures com ara activitats comunitàries o grups de tractament).
- Com que en la majoria dels fets delictius no hi ha hagut víctimes, es fa difícil treballar el desenvolupament de l'empatia. Alguns interns sí que

manifesten una empatia envers possibles víctimes, però quan aquesta es dóna, sempre és cognitiva. No s'observa una empatia sencera, sobretot emocional. L'empatia es fa més evident quan parlem sobre les víctimes que hi ha hagut en el seu entorn familiar o sobre les conseqüències que ha tingut en la seva família el seu empresonament. En relació amb l'alcoholisme, la majoria dels participants, encara que estan empresonats per fets relacionats amb controls d'alcoholèmia positius, no accepten que tenen un problema ni, per tant, la necessitat de fer un tractament, i manifesten que quan surtin de la presó continuaran amb una "ingesta moderada".

Conclusions

En el transcurs d'aquest programa, s'ha subministrat als participants qüestionaris per avaluar qüestions relacionades amb la conducció, dades sociopersonals i trets de personalitat, que en un futur hauran de permetre ajustar el contingut d'aquests programes a les necessitats dels interns. També, se'ls ha derivat a altres programes específics, com programes d'educació vial, programes d'alcoholisme, etc., i que podrien ser un complement en la intervenció.

En general, han manifestat el seu benestar per participar en el programa i ho han expressat en l'avaluació verbal que es feia en concloure les sessions. Aquest benestar s'ha fet més evident a mesura que progressaven en el programa i augmentava el grau de confiança en els professionals i companys. En el transcurs de les sessions, la participació dels interns ha augmentat, i s'ha respectat sempre el nivell de sinceritat i de compromís amb el programa.

Malgrat aquest progrés, els interns han manifestat una incertesa sobre la seva situació d'empresonament i el sentiment d'injustícia que experimenten, perquè consideren que els fets que havien comès no eren tan greus, ja que en la majoria dels casos no hi havia hagut víctimes. Es tractava de conductes que prèviament ja havien realitzat i per les quals havien rebut sancions menys severes. Les noves condemnes havien estat determinades pel canvi en el Codi penal, i les conductes delictives formaven part dels hàbits apresos en el passat.

En relació amb els qüestionaris específicament relacionats amb la conducció que s'ha lliurat als participants a l'inici del programa amb l'objectiu de mesurar com es comporten, pensen i senten quan condueixen i que podrien permetre avaluar un canvi d'actitud des de l'inici fins al final del programa (qüestionari de pensament de l'ira del conductor, escala d'ira en conduir, inventari d'expressió de la ira del conductor), els resultats no han estat satisfactoris, tal com s'esmenta en un altre estudi sobre l'avaluació del perfil psicològic dels interns que han participat en aquest programa (Herraiz, F., 2009). En aquestes circumstàncies ens trobem en la disjuntiva de fer servir qüestionaris específics i

relacionats amb la conducció o altres que mesurin aspectes d'una manera més global.

Una dificultat dels instruments específics, com els qüestionaris que hem fet servir en aquest programa, és que són fàcilment manipulables. Així, segons els resultats obtinguts en aquest programa, les puntuacions obtingudes han estat per sota de la població normal quant al nombre i a la freqüència de situacions, expressivitat i pensaments propis d'una ràbia en la conducció, i per sobre de la població normal quant a l'expressió adaptada i als pensaments constructius relatius a la ràbia. Per tant, caldria contrastar el canvi actitudinal i conductual amb altres instruments relacionats amb els continguts del programa, sobretot pel que fa a la responsabilitat, l'empatia envers les víctimes i les expectatives de beure a l'exterior.

Sobre altres mesures objectives, no hem fet servir indicadors directes com la reincidència en aquest tipus de delicte, la qual cosa requeriria la col·laboració de la Direcció General de Serveis Penitenciaris i Rehabilitació, ni altres mesures indirectes, sobretot en els casos en què la conducció ha estat relacionada amb una ingesta abusiva d'alcohol, com els controls d'alcoholèmia al retorn de sortides a l'exterior. Una vegada que l'intern ha finalitzat el programa perdem el contacte amb ell.

Una limitació important que presenta aquest programa és la durada, ja que, tal com s'esmentava en el marc teòric i conceptual, els programes que tenen menys durada acostumen a ser menys eficaços, sobretot pel canvi d'actitud, i, per tant, caldria complementar-los amb un programa formatiu en el medi obert o augmentar-ne la intensitat.

Propostes

Aquesta experiència pionera desenvolupada en el nostre centre penitenciari ens ha permès reflexionar sobre la validesa del programa d'intervenció i sobre la recerca d'algunes mesures que ens permetin millorar-ne l'eficàcia, com ara:

1) Plantejament de la possibilitat d'intervenir des d'un medi obert, per evitar les conseqüències negatives de la situació d'empresonament i facilitar un estil de vida normalitzat, en contacte amb la família i complint amb les responsabilitats laborals i amb el compromís de dur a terme tasques educatives o terapèutiques relacionades amb els delictes contra la seguretat vial durant l'estada a la presó.

2) Respecte a l'avaluació del programa, caldria trobar mesures per avaluar-ne l'eficàcia, entre els quals es podria incloure alguns instruments com els qüestionaris o els indicadors que permeten avaluar el canvi d'actitud i de comportament dels interns en la conducció, establint-se una avaluació contínua, o almenys, pre i posttractament.

3) Adequar el contingut del programa a allò que la literatura ha mostrat que té més eficàcia i a les característiques del perfil de població. En l'estudi d'Herraiz, F. (2009) s'ha observat, com el control de la ira i la impulsivitat, la responsabilització del fet delictiu i el tractament del problema de l'alcoholisme incideixen en la conducció agressiva.

4) Un altre suggeriment per al futur també seria estudiar la conveniència d'establir dos tipus de programes, un adreçat als interns que presenten únicament delictes contra la seguretat del trànsit i un altre adreçat a interns que presenten un perfil antisocial, amb presència de conductes antinormatives en diversos àmbits.

Referències bibliogràfiques

- Barratt, E.S. (1985). "Impulsiveness subtraits: arousal and information processing". Dins de: Spence. J.T.; Itard, C.E. (eds). *Motivation, emotion and personality*. North Holland: Elsevier.
- *California Association of Drinking Driver Treatment Programs – CADDTP* (2001). [Recuperat el 28 d'octubre de 2009, des de <http://www.caddtp.org>].
- Costa, P.T.; McCrae, R.R. (1999). *Inventario de Personalidad Neo Revisado. Manual profesional*. Adaptació d'A. Cordero, A. Pamos i N. Seisdedos. Madrid: TEA Ediciones.
- Curtis, K.; Meehan, G. (2003). *Review of literature on remediation programs for At-Risk Drivers Educations society of BC*. [Recuperat el 28 d'octubre de 2009, des de <http://www.justiceeducation.ca/themes/framework/documents/domeireraev.pdf>].
- Deffenbacher, J. L.; Petrilli, R. T.; Lynch, R. S.; Oetting, E. R.; Swaim, R. C. (2003). "The Driver's Angry Thoughts Questionnaire: A measure of angry cognitions when driving". *Cognitive Therapy and Research*, 27. Pàg. 383-402.
- Deffenbacher J.L.; Lynch, R.S.; Oetting, E.R.; Swaim, R.C. (2002). "The Driving Anger Expression Inventor: a mesure of how people express their anger on the road". *Behaviour Research and Therapy*, 40. Pàg. 717-737.
- Deffenbacher, J. L.; Oetting, E. R.; Lynch, R. S. (1994). "Development of a driving anger scale". *Psychological Reports*, 74. Pàg. 83-91.
- Departament de Justícia. *L'execució penal a Catalunya. Programa de Mobilitat Segura, 22 de setembre de 2009*. [Recuperat el 28 d'octubre de 2009, des de http://www20.gencat.cat/docs/Sala%20de%20Premsa/Documents/Arxius/justicia_prensa.notaPremsa.56.dadesmobilitat1253621921891.pdf Dirección General de Tráfico. (2008). *Anuario Estadístico de Accidentes 2008*.

[Recuperat el 28 d'octubre de 2009, des de http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/estadistica/accidentes_30dias/anuario_estadistico/anuario_estadistico010.pdf].

- Finigan, M. (1995). *Traffic Violator School Research Report*. [Recuperat el 28 d'octubre de 2009, des de <http://www.drivers.com/cgi-bin/gog.cgi?type=ART&ic=000000418&static=1.htm>].
- Fundació RACC Real Automóvil Club. *Jóvenes y conducción: un derecho y una responsabilidad*. [Recuperat el 28 d'octubre de 2009, des de http://www.racc.es/pub/ficheros/adjuntos/adjuntos_informe_completo2_3_ok_jzq_e451c284.pdf].
- Galovski, T.E.; Malta, L.S.; Blanchard, E. (2002). "Theories of aggressive driving en Road Rage". Dins de: *Assessment and treatment of the angry, aggressive driver*. Washington, DC: American Psychological Association. Pàg. 27-44.
- Gallardo, D.; Kramp, U.; Garcia, C.; Pérez, M.; Andrés, A. (2006). "Assessing aggressiveness quickly and efficiently: the Spanish adaptation of - Aggression Questionnaire-Refined versión". *European Psychiatry*, 21. Pàg. 487-494.
- Herraiz, F. (2009). "Descripció del perfil psicològic dels interns empresonats per delictes contra la seguretat del trànsit". En premsa.
- Little, G.L.; Robinson, K. D. (1989). "Treating drunk drivers with Moral Reconciliation Therapy: a one year recidivism report". *Psychological Reports*, 64. Pàg. 960-962.
- Little, G.L.; Robinson, K.D.; Burnette, K. D. (1992). "Cognitive-behavioral treatment for offenders: the successful approach of Moral Reconciliation Therapy". *The IARCA Journal on Community Corrections*, setembre. Pàg. 5-8.
- Luengo, M.A.; Carrillo de la Peña, M.T.; Otero, J.M. (1991). "The components of impulsiveness: A comparison of the 1.7 impulsiveness

Questionnaire and the Barratt Impulsiveness Scale". *Personality and Individual Differences*, 12. Pàg. 657-667.

- Wells, E.; Bangert, R.; McMillen, R.; Williams, M. (1995). "Final Results From a Meta-Analysis of Remedial Interventions with DUI Offenders". *Addiction*, 9. Pàg. 907-926.