



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 O S D E T R A B A J O

## INVESTIGACIÓN

(Colaboración externa, 2009)

# **Descripción del programa de intervención con encarcelados por delitos contra la seguridad vial**

Autor

Félix Herraiz Gonzalo

**Año 2010**

# **Descripción del programa de intervención con internos por delitos contra la seguridad vial**

Félix Herraiz Gonzalo (psicólogo del Centro Penitenciario de Hombres de Barcelona)

Noviembre 2009

El Centro de Estudios Jurídicos i Formació Especializada ha editado este informe respetando el texto original de los autores.

Las ideas y opiniones expresadas en la investigación son de responsabilidad exclusiva de los autores, y no se identifican necesariamente con las del Centro de estudios Jurídicos y Formación Especializada.

**Aviso legal**

Los contenidos de esta investigación están sujetos a una licencia de Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 2.5 España de Creative Commons, cuyo texto completo se encuentra disponible en: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/es/legalcode.ca>.

De esta manera, se permite copia, distribución y comunicación pública siempre que se cite al autor del texto y la fuente (Generalitat de Catalunya. Departamento de Justicia. Centro de Estudios Jurídicos y Formación Especializada), tal y como consta en la citación recomendada incluida en cada artículo. No se pueden realizar usos comerciales ni obras derivadas.

Resumen en castellano:

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

## **Resumen**

Como consecuencia de los cambios legislativos introducidos en el Código Penal y el aumento de la población penitenciaria por delitos contra la seguridad del tráfico, se ha elaborado e implementado el programa CONTE (Conducción Temeraria) en el Centro Penitenciario de Hombres de Barcelona. Desde su implementación en abril de 2008, 93 internos han participado en el programa en once ediciones. El programa tiene una duración de un mes, con 16 sesiones (cuatro por semana) de una hora y media cada una. Se describe el contenido y objetivo de las sesiones. Los internos que han participado han manifestado su satisfacción con el programa. En un futuro habría que implantar medidas para evaluar la eficacia de este tipo de programas.

## Introducción

Desde que, en el año 1980, se elaboró el primer Plan Nacional de Seguridad Vial, las estadísticas sobre los muertos en accidentes de circulación han sufrido variaciones. En el año 2004 se inició una tendencia descendente del número de víctimas mortales que se ha mantenido hasta el 2008. Sin embargo, la Fundación RACC constató en su estudio "Jóvenes y Conducción" (2005) que unos 1.400 jóvenes, de entre 15 y 29 años, murieron en accidentes de tráfico y que más de 8.000 resultaron heridos graves. Esta ha sido la primera causa de muerte entre los jóvenes.

Por otra parte, diversos estudios han establecido que el predominio de la conducción agresiva oscila entre el 20% y el 25% de los conductores (Galovski, T.E., Malta, L.S. y Blanchard, E.B., 2002).

Debido a esto, nuestros legisladores elaboraron y aprobaron la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modificaba la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial, lo que ha supuesto un endurecimiento de las penas y que, por la comisión de este tipo de delitos, hayan ingresado en prisión algunos individuos.

Según datos del Departamento de Justicia (2009), 445 internos han cometido algún delito contra la seguridad del tráfico, lo que representa un 5,4% de la población penitenciaria penada en Cataluña. Un 67% de las medidas penales alternativas (MPA) han sido por delitos de tráfico. Teniendo en cuenta las infracciones cometidas por la población encarcelada en aquella fecha, los datos sobre la tipología delictiva son los siguientes: conducción sin permiso (18), negativa a someterse a la prueba de alcoholemia (4), conducción bajo influencia de drogas y/o alcohol (28), conducción temeraria (88).

En Cataluña también se están llevando a cabo algunas experiencias con individuos que han cometido delitos contra la seguridad del tráfico, pero exclusivamente como medida alternativa.

Ante el aumento de sujetos que habían cometido delitos contra la seguridad vial e ingresado en prisión, como consecuencia del endurecimiento del Código Penal citado anteriormente, el Centro Penitenciario de Hombres de Barcelona se planteó la necesidad de diseñar y desarrollar un programa dirigido a este tipo de población. La idea era que, como la mayoría no tenían otro tipo de antecedentes, se requería algún tipo de intervención urgente para evitar una posible recaída en el futuro teniendo en cuenta algunas variables como la duración corta de la condena y la posibilidad de disfrutar de un régimen abierto.

## **Objetivos**

Se estableció como objetivo principal del programa de conducción temeraria (CONTE) prevenir que los internos participantes puedan cometer una conducción agresiva y/o temeraria en el futuro y, sobre todo, evitar daños a otras personas y a sí mismos dotándolos de estrategias para afrontar situaciones de riesgo relacionadas con la conducción.

Como objetivos específicos se consideraron: la asunción de responsabilidad en su conducción agresiva/temeraria, la adquisición de conocimientos sobre qué es la conducción agresiva/temeraria y cuáles son las conductas agresivas que practican cuando conducen, el aprendizaje e identificación de los factores de riesgo que podrían llevar a una conducción agresiva, la toma de conciencia de los daños (físicos, materiales, sociales, etc.) que podrían causarse a sí mismos o a otros, el conocimiento del significado de la empatía hacia las posibles víctimas que podrían causar o que hayan causado, el aumento del control emocional y el aprendizaje de estrategias para el manejo de las emociones en la conducción y, finalmente, la evaluación de la situación de cada uno de los participantes respecto a la alcoholemia y otras drogas tomando conciencia de esta problemática.

Muchos de estos contenidos se consideran básicos en el cambio de actitudes y conductas, y se incluyen en la mayoría de programas de tipologías específicas que se realizan en la cárcel.

## **Marco teórico y conceptual**

Curtis, K. y Meehan, G. (2003) realizaron una revisión de la literatura sobre conducción de riesgo y analizaron las características de los individuos jóvenes que habían cometido delitos contra la seguridad del tráfico, así como de los programas educativos que realizaron y la eficacia de los mismos. Muchos de estos programas fueron dirigidos a individuos que cometieron alguna infracción contra la seguridad vial y en cuyos casos intervinieron instancias judiciales. En la tabla 1 se puede apreciar cuáles fueron las estrategias utilizadas en algunos de los programas.

Los contenidos de los programas tratan sobre conocimientos, actitudes y conductas agresivas en la conducción y la combinación de todos o algunos de estos factores.

Tras examinar más de 70 estudios los autores concluyeron que los sujetos que habían participado en estos programas mostraban una tendencia a no reincidir.

Algunos datos que corroboran la eficacia de este tipo de programas son los siguientes: Finigan, M. (1995), en el programa "Traffic Violator School", encontró que los que habían hecho el nivel 1 del programa habían tenido un 12% menos de accidentes que el grupo control, que los que habían hecho un nivel 2 presentaban un 16% menos y que después de dos años la cifra bajaba hasta el 9%. En otro estudio sobre un programa desarrollado en California (2001) se observaba que los sujetos que no habían participado en "Don't Drink and Drive Program" tuvieron un 78% más de infracciones de tráfico por alcohol, un 23% más por infracciones comunes de circulación, un 40% más de

suspensiones del carnet de conducir y un 34% más de accidentes de tráfico. Wells. E. Bangert, R., McMillen, R. y Williams, M. (1995) descubrieron que las recaídas se reducían en un 8-9% en los sujetos que habían hecho tratamiento respecto a los que no lo habían hecho. Little, G.L., Robinson, K.D., y Burnette, K. D. (1992), después de dos años, observaron que en el grupo experimental se habían registrado un 10,4% de arrestos por conducir bajo los efectos del alcohol, mientras que en el grupo control la cifra había sido de un 15,6%. Finalmente, en otro estudio de Little, G., y Robinson, KD ("Treating Drunken Drivers with moral reconnection therapy", 1989) verificaron que hubo un 20% de nuevos arrestos en el grupo experimental, frente al 28% de grupo control.

Las conclusiones a las que llegaron Curtis, K. y Meehan, G. (2003) en la revisión de la literatura sobre los programas de tratamiento fueron las siguientes:

- La probabilidad de éxito del tratamiento disminuye cuando éste es más corto, sobre todo en los cambios de actitud y de conducta, aunque el conocimiento haya mejorado. En los tratamientos con una duración media, tras la evaluación, se observa una mejora en conocimientos, un poco menor en actitudes y una disminución en arrestos por conducción deteriorada en más de un 70% al año.
- Estos programas incluyen una serie de estrategias como role-playing, practica de conducción, visitas a escenarios de impacto, entrevistas, sesiones de discusión, terapia de grupo, modelado, ensayo, técnicas de modificación de conducta y películas y diapositivas.
- Estos programas son más efectivos cuando se trata de primeros delitos y no tanto con los que son reincidentes.
- Los participantes en grupos de tratamiento que han cometido un delito presentan menor conducta criminal, menos arrestos y menos recaídas entre los bebedores sociales que entre los que tienen más problemas de alcohol como conductores de alto riesgo.



- Después de 2 ó 3 años de haber finalizado el tratamiento hay evidencia descendente en las recaídas, aunque los programas más cortos tienen menor eficacia.
- Es objetivo prioritario en los programas de tratamiento que los participantes asuman su responsabilidad, para que entiendan que ésta es la principal causa de "su mala suerte".

## **Diseño de la investigación**

### **Materiales**

A los internos que participaban en el grupo CONTE (Conducción Temeraria) se les suministraba una serie de cuestionarios con el fin de recoger información psicosocial sobre ellos.

Los cuestionarios que debían rellenar eran los siguientes:

#### **1) Entrevista de datos sociopersonales y otras relativas a la conducción.**

Esta entrevista fue diseñada ad hoc para la obtención de datos como: edad, experiencia en la conducción, accidentes de los que fuera responsable, si en tales casos había habido daños, heridos o muertos, antecedentes y delitos actuales relacionados o no con conductas agresivas en la conducción, familiares con problemáticas de conducción agresiva y antecedentes psiquiátricos y psicológicos.

**2) Agresion Questionnaire (AQ)** (Gallardo, D., Krampen, U. García, C., Pérez, M., y Andrés, A., 2006). Es la adaptación española del "Aggression Questionnaire-Refined". Mide la agresividad en cuatro escalas, cada una con tres elementos: agresión física, agresión verbal, y rabia y hostilidad.

3) **TEST AUDIT (de dependencia alcohólica)**. (Babor, T.F., Higgins, J.C., Sanuders, J.B., y Monteiro, M.G., 1992), auspiciados por la Organización Mundial de la Salud han desarrollado y actualizado este test como método de *screening* que permita identificar a bebedores excesivos.

4) **Escala de impulsividad (BIS-10)** (Barratt, E.S., 1985; versión de Luengo, M.A., Carrillo de la Peña, M.T., y Otero, J.M., 1991). Se trata de una escala autoaplicada que mide tres tipos de impulsividad: la impulsividad motora, la impulsividad cognitiva y la improvisación/ausencia de planificación.

5) **Cuestionario de pensamiento de ira del conductor** (Deffenbacher, J.L., Petrillo, R.T., Lynch, R.S., Oettingen, E.R., y Swaim, R.C., 2003). Desarrollado para proporcionar un índice de cogniciones de ira relativas a la conducción, o sobre cómo piensa la persona cuando está airada y conduce su vehículo.

6) **Escala de ira al conducir** (Deffenbacher, J.L., Oettingen, E.R., y Lynch, R.S., 1994). Consta de 14 ítems que miden la propensión a enfadarse mientras se conduce.

7) **Inventario de expresión de la ira del conductor** (Deffenbacher J.L., Lynch, R.S., Oettingen, E.R., y Swaim, R.C., 2002). Se desarrolló para identificar las formas más comunes mediante las cuales las personas expresan su ira al conducir.

8) **NEO PI-R (Inventario de Personalidad NEO Revisado)** (Costa, P.T., y McCrae, R.R., 1999). Permite la evaluación de cinco factores principales: neuroticismo, extraversión, apertura, amabilidad y responsabilidad.

## **Sujetos**

El programa se ha dirigido a internos condenados por un delito contra la seguridad vial o que recientemente hubiesen tenido conductas relacionadas con la conducción agresiva. Fueron seleccionados gracias a la información recogida mediante la entrevista y otras fuentes de información adicional.

Se establecieron algunos criterios para la participación de los internos en el programa, como que fuesen susceptibles de clasificación en tercer grado, que hubieran cometido un delito contra la seguridad vial y que su condena fuese inferior a 12 meses. En casos de condenas superiores a 12 meses, el equipo de conducción temeraria podía valorar alguna incorporación al programa.

La intervención con los presos condenados por delitos contra la seguridad vial se inició en abril del año 2008, y desde esa fecha se han obtenido datos de 93 internos que han participado en 11 grupos.

## **Procedimiento**

Este programa dura un mes y se realizan unas 16 sesiones de una hora y media aproximadamente. Son cuatro sesiones por semana, dos por cada uno de los profesionales que intervienen: el psicólogo y el educador.

Los profesionales del departamento de ingresos, o en su defecto el psicólogo referente, derivan a los internos encarcelados por un delito contra la seguridad vial al psicólogo responsable del programa. Este los entrevista y hace una evaluación inicial sobre su idoneidad para participar en el programa. También se informa a los candidatos de las ventajas y desventajas de participar, así como de las principales características del programa.

**Tabla 1 - Revisión de los programas y contenidos con sujetos que han cometido infracciones contra la seguridad vial**

Nombre programa	Actitudes	Conducción agresiva	Asistencia a centros médicos y sanitarios de rehabilitación de víctimas de accidentes	Prevención de conductas de riesgo	Promoción de hábitos y seguridad	Consecuencias de la conducción insegura	Factores de riesgo como la velocidad	Alcohol y otras drogas	Otros
Canada Safety Council	X	X							Otros conductores
National Safety Council Driving Programs (2003)	X								
Governor's Highway Safety Bureau (2002)			X					X	
Traffic Offender's Program (Australia, 2003)*			X						
"Unintentional Injuries"				X	X				
Traffic Offenders Program (THINK FIRST, Missouri)*			X			X			
Houston's Harrys Contly (Texas)*			X				X	X	
Driver Training Associate (Florida) "Traffic violator School Course"*					X			X	Leyes de tráfico Conocimientos de las normas de tráfico

National Safety Council (Minnesota)		X		X	
Drinking Driver Program				X	
Driver Alcohol Education (Maryland)*					Motivación y responsabilidad
Reckless/Agressive Driving Education (Virginia)*				X	
Texas DWI Education Program *			X	X	Leyes de conducción
Basic DWI Education Program				X	
US National Commission against Drunk Driving (New Carolina) *	X			X	
The National Driver Improvement Scheme (NDIS) (United Kingdom)					Presión socials, influencia, cultura Causa de los accidentes Percepción de riesgo y control de este estrés y manejo del tiempo Efectos de la fatiga
West Germany "Drink/Drive offender"*				X	

Estos programas se han dirigido a individuos que habían cometido algún delito contra la seguridad del tráfico..

A aquellos internos que presentan una problemática concurrente, como desconocimiento de las normas de tráfico o alcoholismo, se les remite a otros programas disponibles en nuestro establecimiento para que los realicen de forma simultánea.

Sobre el contenido de las sesiones, hay ciertos aspectos que se repiten en el transcurso de las mismas, tanto al inicio como al final:

a) Inicio de la sesión

- Rueda de nombres: Para familiarizarnos con los nombres de los compañeros.
- Preguntamos a cada uno sobre su estado físico y emocional en ese momento y les recordamos que deben escribir sobre ello en la última hoja de su libreta, diferenciando entre emociones positivas y negativas. Se les hace ver la relación entre emociones y conducción agresiva.

Se pretende que el interno se dé cuenta de cuál es su estado emocional, responsabilizándose de sus emociones, detectando cuáles son las causas o situaciones que le provocan, y que adopte una actitud de confrontación con estos problemas para solucionarlos. Se les puede preguntar cuáles son las carencias que los hacen sentir así y qué podrían hacer para encontrarse mejor.

b) Final de la sesión

- Les preguntamos cómo ha ido la sesión, pidiéndoles que hagan un comentario, ya sea una palabra o una frase valorativa.

Por su parte el profesional lleva un registro diario donde anota cómo ha ido cada sesión.

A continuación se describe el contenido de las sesiones a cargo del psicólogo:

## Sesión 1: Presentación y normas básicas. Motivación para el tratamiento

- Se les da la bienvenida al programa CONTE (Conducción Temeraria).
- Se les pide a cada uno de los participantes que digan cuál es su nombre y que expliquen por qué están en prisión (conducta delictiva relacionada con el tráfico), así como qué esperan conseguir en el programa.
- A continuación, se explican las normas básicas.
  - 1) Importancia de la puntualidad y asistencia. Se les comenta cuáles serán los horarios de los grupos, que la asistencia será obligatoria y que no se permitirá más de un 20% de absentismo.

**Tabla 2. Contenidos (de las) sesiones a cargo del psicólogo**

<b>Sesión</b>	<b>Objetivos</b>
Sesión 2: Cambios en el Código Penal. Descripción (de la) conducta agresiva.	Análisis de los cambios en el Código Penal relacionados con los delitos de tráfico.  Concienciarse de cuáles son las conductas agresivas en la conducción.
Sesión 3: ABC Antecedentes, conducta agresiva en la conducción y sus consecuencias. Estrategias alternativas para solventarlas.	Analizar las causas y consecuencias de la conducta agresiva en la conducción.  Buscar estrategias para paliar los factores de riesgo que favorecen la conducta agresiva en la conducción.
Sesión 4: Responsabilizarse de la	Procurar la asunción de la

<p>conducta delictiva.</p>	<p>responsabilidad en los delitos contra el tráfico</p> <p>Explicación de los mecanismos de defensa para tomar conciencia de los que se utilizan habitualmente.</p>
<p>Sesión 5: Empatía con la víctima</p>	<p>Entender qué es la empatía.</p> <p>Identificar quiénes son las víctimas de los delitos contra la seguridad de tráfico.</p> <p>Conocer los daños causados (o que pueden causarse) a las víctimas de estos delitos.</p> <p>Conectar emocionalmente con víctimas, desde la propia experiencia o por personas próximas al interno.</p> <p>Tácticas para aumentar la empatía hacia los demás.</p>
<p>Sesión 6: Alcoholismo y drogas (I).</p>	<p>Dar información básica sobre las consecuencias del alcohol y las drogas en la conducción.</p> <p>Explicación de los conceptos: abstinencia, uso, trastorno por abuso y trastorno por dependencia del alcohol y las drogas</p> <p>Encaminar al interno hacia la toma de conciencia de su situación particular con las drogas y el alcohol.</p>
<p>Sesión 7: Alcoholismo y drogas (II).</p>	<p>Entender los procesos de cambio habituales en problemáticas con</p>



	<p>drogas y alcohol</p> <p>Ayudar al interno a situarse en qué fase o proceso de cambio se encuentran en relación con su problemática en drogas</p> <p>Informarles sobre los recursos intra y extra penitenciarios en la problemática con drogas.</p>
<p>Sesión 8: Vídeo “Comando Actualidad”.</p>	<p>Repaso de todos los conceptos aprendidos en el transcurso de la intervención a partir de la proyección de un reportaje sobre conducción agresiva.</p>

- 2) Se subraya la importancia de la participación de todos los miembros, explicándoles que se trata de un grupo de concienciación en el que se fomentará la interacción entre ellos.
  
  - 3) La confidencialidad y el respeto a los otros miembros del grupo se mantendrá siempre.
- Se les comenta qué resistencias hemos encontrado como profesionales trabajando esta problemática con los internos, destacándose las siguientes: sensación de injusticia (“no debería estar en la cárcel”), “no he hecho daño a nadie” (a menudo no se han producido víctimas) y problemas de adaptación ante reformas legales (dificultad de cambiar hábitos adquiridos en la conducción que hasta la actualidad no estaban sancionados o que recibían sanciones menores).
  
  - Se les entregan los cuestionarios que ya se han mencionado en el apartado de material. Se les informa que en el plazo de una semana tendrán que devolverlos cumplimentados al profesional. Además de estos cuestionarios

se obtiene el testimonio de sentencia relativo al delito contra la seguridad del tráfico, el informe del psicólogo y del criminólogo en la evaluación inicial y el resumen procesal-penal del interno.

- Se les indica el aula donde se hará la intervención, cuáles serán los profesionales asignados y los horarios de las sesiones.

Describimos en la tabla 2 los contenidos y objetivos de las sesiones, a partir de la segunda, a cargo del psicólogo.

## **Resultados**

Los participantes en el programa CONTE (Conducción Temeraria) han mostrado su satisfacción con el contenido del mismo, manifestando que este espacio les ha permitido compartir experiencias relacionadas con su forma de conducir y con las secuelas que éstas han tenido en su trayectoria vital.

Respecto a los contenidos de los programas no se ha realizado una evaluación pre y post tratamiento, por lo que no disponemos de datos cuantitativos.

Sin embargo, de la experiencia acumulada en las once ediciones de este programa hemos tenido oportunidad de extraer algunos resultados cualitativos:

- Al principio, los internos declaran un bajo número de conductas agresivas en la conducción durante su trayectoria vital, pero, a medida que adquieren un conocimiento sobre cuáles son, verbalizan de forma espontánea un mayor número. Sin embargo, algunos tienen cierta dificultad para identificarlas como agresivas y las califican de otra manera, como “peligrosas” o “sin agresividad” (por ejemplo: alcoholemias positivas en controles rutinarios sin haber cometido ninguna infracción de tráfico, hablar por teléfono, etc.).

- La mayoría de los internos muestran una asunción deficitaria de su responsabilidad en los hechos, determinada por la falta de concordancia entre el testimonio de sentencia y su relato sobre los hechos. Minimizan o justifican lo ocurrido, y en ocasiones acusan de comportamiento agresivo o "paranoico" a los cuerpos de la autoridad que intervinieron. Esta baja responsabilización también se manifiesta con frecuencia en el incumplimiento de las medidas establecidas previamente en el proceso penal o condena (por ejemplo: cambios de domicilio sin notificar, impago de las multas, absentismo en otras medidas, como la realización de actividades para la comunidad o los grupos de tratamiento).
- Como en la mayoría de los hechos delictivos no ha habido víctimas se hace difícil trabajar el desarrollo de la empatía. Algunos internos sí que declaran cierta empatía hacia posibles víctimas, pero cuando ésta se da es siempre a nivel cognitivo; no es sincera, sobre todo a nivel emocional. La empatía se manifiesta si aludimos a víctimas reales de su entorno afectivo o hablamos sobre las consecuencias que ha tenido en la familia su encarcelamiento. En relación al alcoholismo la mayoría de los participantes, aunque están presos por hechos relacionados con controles de alcoholemia positivos, no admiten su problemática y, por tanto, no ven la necesidad de someterse a un tratamiento. Además, manifiestan que cuando salgan de la cárcel continuarán con una "ingesta moderada".

## Conclusiones

En el transcurso de este programa se suministró a los participantes cuestionarios para evaluar asuntos relacionados con la conducción, datos socio-personales y rasgos de personalidad que en un futuro deberán permitir ajustar el contenido de estos programas a las necesidades de los internos. También se les ha derivado a otros programas específicos de educación vial, alcoholismo, etc., que podrían ser complementarios de la intervención.

En general han asegurado sentirse bien por participar en el programa. Así lo manifestaban en la evaluación verbal al concluir las sesiones y se hacía más notorio a medida que progresaban en el programa y aumentaba el grado de confianza con los profesionales y los compañeros. En el transcurso de las sesiones la participación de los internos ha aumentado, respetándose siempre el nivel de sinceridad y de compromiso con el programa.

A pesar de tales ventajas, los internos expresaron incertidumbre respecto a su situación de encarcelamiento y el sentimiento de injusticia que experimentaban por considerar que sus conductas no eran tan graves, ya que en la mayoría de los casos no hubo víctimas, previamente ya habían cometido hechos similares recibiendo sanciones menos severas, tenían su causa en cambios recientes en el Código Penal, y eran consecuencia de hábitos aprendidos en el pasado.

En relación con los cuestionarios específicos sobre conducción (pensamiento de la ira del conductor, escala de ira al conducir, inventario de expresión de la ira del conductor), entregados al inicio del programa con el objetivo de medir cómo se comportan, piensan y sienten mientras conducen para evaluar un posible cambio de actitud durante del programa, los resultados no han sido satisfactorios. Así se menciona en otro estudio sobre la evaluación del perfil psicológico de los internos que han participado en este programa (Herraiz, F., 2009). En consecuencia, se nos plantea la disyuntiva de utilizar estos cuestionarios específicos sobre conducción o aquellos que midan otros aspectos de una manera más global.

Una dificultad de los instrumentos específicos, como los cuestionarios que hemos utilizado en este programa, es que son fácilmente manipulables. Esto explica por qué las puntuaciones obtenidas quedan por debajo de la población normal en cuanto al número y frecuencia de situaciones, expresividad y pensamientos propios de rabia en la conducción, mientras que son superiores referidas a la expresión adaptada y los pensamientos constructivos relativos a la rabia. Por tanto, deberían contrastarse los cambios de actitud y conducta con otros instrumentos relacionados con los contenidos del programa, sobre todo en términos de responsabilidad, empatía hacia las víctimas y expectativas de beber en el exterior.

En cuanto a otras medidas objetivas no hemos utilizado indicadores directos (como la reincidencia) en este tipo de delito, pues requeriría la colaboración de la Dirección General de Servicios Penitenciarios y Rehabilitación u otras medidas indirectas; sobre todo los controles de alcoholemia de las operaciones retorno en casos en los que la conducción estaba relacionada con una ingesta abusiva de alcohol. Una vez que el interno finaliza el programa perdemos el contacto con él.

Una importante limitación que presenta este programa es su duración, ya que, como se mencionaba en el marco teórico y conceptual, aquellos programas de menor duración suelen ser menos eficaces (sobre todo en el cambio de actitud) y, por tanto, deberían aumentar su intensidad o ser complementados con un programa formativo en el medio abierto.

## Propuestas

Esta experiencia pionera desarrollada en nuestro centro penitenciario nos ha permitido reflexionar sobre la validez del programa de intervención y la búsqueda de algunas medidas que nos permitan mejorar su eficacia. Tales como:

1) Plantear la posibilidad de intervenir desde un medio abierto para evitar consecuencias negativas en la situación de encarcelamiento y facilitar al interno un estilo de vida normalizado, en contacto con la familia y cumpliendo con las responsabilidades laborales y con el compromiso de realizar tareas educativas o terapéuticas relacionadas con los delitos contra la seguridad vial durante su estancia en prisión.

2) Respecto a la evaluación del programa, deberían buscarse medidas para valorar su eficacia, entre las que se podrían incluir algunos instrumentos como los cuestionarios o indicadores que permiten observar el cambio de actitud y de comportamiento en los internos respecto a la conducción, estableciéndose una evaluación continua o, como mínimo, previa y posterior al tratamiento.

3) Adecuar el contenido del programa a lo que la literatura ha demostrado que tiene mayor eficacia y a las características del perfil de población. En el estudio de Herraiz, F. (2009) se ha observado cómo el control de la ira y la impulsividad, la asunción de responsabilidad del hecho delictivo y el tratamiento de la problemática de alcoholismo inciden en la conducción agresiva.

4) Otra sugerencia para el futuro sería estudiar la conveniencia de implantar dos tipos de programas: uno dirigido a los internos con delitos solamente contra la seguridad del tráfico, y otro para internos de perfil antisocial, que manifiestan conductas anti-normativas en diversos ámbitos.

## Referencias bibliográficas

- Barratt, E.S. (1985). Impulsiveness substrains: arousal and information processing. Dins Spence, J.T. e Itard, C.E. (eds): *Motivation, emotion and personality*, North Holland: Elsevier.
- California Association of Drinking Driver Treatment Programs – CADDTP (2001). Recuperado el 28 de octubre de 2009 desde <http://www.caddtp.org>.
- Costa, P.T., y McCrae, R.R. (1999). *Inventario de Personalidad Neo Revisado. Manual profesional*. Adaptación de A. Cordero, A. Pamos y N. Seisdedos. Madrid: TEA Ediciones.
- Curtis, K. y Meehan, G. (2003). Review of literature on remediation programs for At-Risk Drivers Educations society of BC. Recuperado el 28 de octubre de 2009, desde <http://www.justiceeducation.ca/themes/framework/documents/domeIrreraev.pdf>.
- Deffenbacher, J.L., Petrilli, R.T., Lynch, R.S., Oetting, E.R., y Swaim, R. C. (2003). The Driver's Angry Thoughts Questionnaire: A measure of angry cognitions when driving. *Cognitive Therapy and Research*, 27, 383-402.
- Deffenbacher J.L., Lynch, R.S., Oetting, E.R., y Swaim, R.C. (2002). The Driving Anger Expression Inventory: a mesure of how people express their anger on the road. *Behaviour Research and Therapy*, 40, 717-737.
- Deffenbacher, J.L., Oetting, E.R., y Lynch, R.S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74, 83-91.
- Departament de Justícia. L'execució penal a Catalunya. Programa de Mobilitat Segura, 22 de setembre de 2009. Recuperado el 28 de octubre de 2009, desde [http://www20.gencat.cat/docs/Sala%20de%20Premsa/Documents/Arxius/justicia\\_prensa.notaPremsa.56.dadesmobilitat1253621921891.pdf](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. Recuperado el 28 de octubre de 2009, desde [http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad\\_vial/estadistica/accidentes\\_30dias/anuario\\_estadistico/anuario\\_estadistico010.pdf](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. Recuperado el 28 de octubre de 2009, desde <http://www.drivers.com/cgi-bin/gocgi?type=ART&ic=000000418&static=1.htm>
- Fundación RACC / RACC Automóvil Club. Jóvenes y conducción: un derecho y una responsabilidad. Recuperado el 28 de octubre de 2009, desde [http://www.racc.es/pub/ficheros/adjuntos/adjuntos\\_informe\\_completo2\\_3\\_ok\\_jzq\\_e451c284.pdf](http://www.racc.es/pub/ficheros/adjuntos/adjuntos_informe_completo2_3_ok_jzq_e451c284.pdf).
- Galovski, T.E., Malta, L.S., y Blanchard, E. (2002). Theories of aggressive driving en Road Rage. Dins *Assessment and treatment of the angry, aggressive driver*. Washington, DC. American Psychological Association. Pàg. 27-44.
- Gallardo, D., Kramp, U., García, C., Pérez, M., y Andrés, A. (2006). Assessing aggressiveness quickly and efficiently: the Spanish adaptation of - Aggression Questionnaire-Refined version. *European Psychiatry*, 21, 487-494.
- Herraiz, F. (2009). Descripción del perfil psicológico dels interns empresonats per delictes contra la seguretat del trànsit. En prensa.
- Little, G.L. y Robinson, K.D. (1989). Treating drunk drivers with Moral Reconciliation Therapy: a one year recidivism report. *Psychological Reports*, 64, 960-962.
- Little, G.L., Robinson, K.D., y Burnette, K.D. (1992). Cognitive-behavioral treatment for offenders: the successful approach of Moral Reconciliation Therapy. *The IARCA Journal on Community Corrections*, September, 5-8.
- Luengo, M.A., Carrillo de la Peña, M.T., y 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, 657-667.

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