



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 perfil psicològic
dels interns empresonats
per delictes
contra la seguretat del trànsit**

Autor

Félix Herraiz Gonzalo

Any 2010

**Descripció del perfil psicològic
dels interns empresonats per
delictes
contra la seguretat del trànsit**

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 la 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>

Índex

Resum.....	4
Introducció.....	5
Objectius.....	6
Hipòtesis.....	6
Marc teòric i conceptual.....	7
Disseny de la recerca.....	10
Materials.....	10
Subjectes.....	13
Procediment.....	13
Resultats.....	13
Conclusions.....	20
Propostes.....	23
Referències bibliogràfiques.....	24

Resum

Com a conseqüència dels canvis legislatius introduïts en el Codi penal i de l'augment de la població penitenciària per delictes contra la seguretat del trànsit, es va elaborar i implementar el programa CONTE (Conducció Temerària). Des que es va iniciar aquest programa, hi han participat 93 interns, dels quals s'han recollit dades sociopersonals i altres d'específiques relacionades amb la conducció. Davant l'absència de dades sobre subjectes empresonats per delictes contra la seguretat vial, es va plantejar avaluar-ne el perfil psicològic. En relació amb les dades sociopersonals, cal destacar que la franja d'edat en la qual se situa la majoria d'interns és entre els 30 i els 40 anys, i un 50% presenta una problemàtica d'alcoholisme. Pel que fa als trets de personalitat, destaquen un elevat neuroticisme, una baixa responsabilitat i obertura, i una puntuació elevada en l'agressivitat física i en la impulsivitat motora. Aquest tipus d'estudis podrien afavorir el disseny de programes ajustats a les característiques sociopersonals d'aquesta tipologia d'interns.

Introducció

El nombre de morts i d'accidents de trànsit ha incrementat en els últims anys. Així, l'any 2007 hi va haver 2.415 accidents mortals, en els quals van morir 2.741 persones i 1.150 van patir ferides greus. Per franges d'edat, el segment més afectat és el comprés entre els 25 i els 45 anys, període en el qual es dona la màxima producció laboral. Els accidents de circulació són la primera causa de mort de la població espanyola de menys de 39 anys.

Els accidents de trànsit representen una despesa enorme per a la nostra societat. S'ha estimat que en els països menys desenvolupats aquests accidents representen un 1% del PNB, mentre que en els països més desenvolupats el cost se situa en el 2% del PNB, per un nivell superior d'indemnitzacions i serveis.

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

L'enduriment del Codi penal ha fet que alguns d'aquests infractors hagin ingressat a la presó i, per tant, que la institució penitenciària s'hagi plantejat la necessitat d'avaluar les seves mancances personals, la qual cosa ajudaria en un futur a planificar i dissenyar una intervenció ajustada a aquesta població.

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 aquell moment, si tenim en compte el tipus i el nombre d'infraccions comeses, les dades sobre la tipologia delictiva són les 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).

Respecte als subjectes infractors que han comès delictes contra la seguretat vial, hi ha diverses experiències fetes pel que fa a l'aplicació de les mesures alternatives a la presó, en les quals s'han recollit dades psicosocials. Gallardo, D. i Andrés, A. (2008) en una investigació feta amb un grup de penats per delictes contra la seguretat del trànsit, però que no estaven a presó, i comparant-los amb un grup de control, van concloure que no hi havia diferències significatives pel que fa al perfil de personalitat entre tots dos grups, ni tampoc en el grup de penats. En el context penitenciari, que es diferencia de la mostra anterior perquè els subjectes han estat reincidents com a mínim per la comissió d'una activitat delictiva relacionada amb la seguretat vial, no tenim dades al nostre país.

Objectius

L'objectiu que s'ha plantejat en aquesta investigació ha estat obtenir un perfil psicològic dels interns empresonats per delictes contra la seguretat vial. El coneixement d'aquestes dades podria facilitar un ajustament de la intervenció psicològica en aquest col·lectiu a la presó.

Hipòtesis

A partir de la bibliografia que hi ha sobre la conducció agressiva, s'han establert les hipòtesis següents:

- 1) La majoria dels interns condemnats per delictes contra la seguretat vial són joves.
- 2) Són presents un alt nombre de trastorns psicopatològics i, especialment, una problemàtica relacionada amb l'alcoholisme.

3) Els interns mostren un nombre més elevat de situacions evocadores d'una conducció agressiva, d'una expressivitat emocional de ràbia en la conducció i menys adaptativa i, finalment, de pensaments que fomenten la ràbia i que són menys autoconstructius en comparació amb la població normal.

A més, en l'exploració hem establert obtenir dades sobre:

- La descripció dels trets de personalitat i, sobretot, de la impulsivitat i l'agressivitat, i del perfil delictiu dels interns condemnats per delictes contra la seguretat vial.

Marc teòric i conceptual

A través del temps s'han generat teories sobre la conducció agressiva, les quals han intentat donar una resposta als aspectes psicosocials que influeixen en la conducta agressiva en la conducció. En la taula 1 es pot veure algunes de les teories esmentades per Galovski, T.E.; Malta, L.S. i Blanca, E.B. (2002) i els seus fonaments.

Taula 1. Teories sobre la conducció agressiva

Nom de la teoria	Fonament
Teoria d'un mal ajustament social	"L'home condueix tal com viu". Prevalença significativa d'un trastorn antisocial de personalitat.
Teoria d'un mal ajustament personal	Fa èmfasi en els esdeveniments estressants, la psicopatologia o tots dos.
Teoria de la manca de control dels impulsos	Expressió de la impulsivitat en violacions i accidents de trànsit.
Teoria psicopatològica	Més incidència en subjectes diagnosticats amb un trastorn de personalitat o alcoholisme. Associació entre accidents de trànsit, símptomes de personalitat antisocial i límit, alcohol i problemes psicològics amb bel·ligerància, hostilitat o poca tolerància a l'estrès.
Teoria d'una agressió general	L'agressió, l'hostilitat, la recerca de prestigi i la competitivitat són predictors dels accidents de trànsit.
Teoria d'impulsivitat	La impulsivitat acompanyada d'una ràbia elevada s'associa a un increment dels accidents de trànsit.

Teoria de la síndrome de conductes de risc	La delinqüència, l'alcohol i l'abús de substàncies, la promiscuïtat i prendre riscos maladaptatius es podrien manifestar en la conducció agressiva i temerària.
Teoria de la hipòtesi de la frustració – agressió en la conducció agressiva	<p>La conducció agressiva és el resultat de la frustració o d'una obstrucció com el trànsit.</p> <p>La conducció agressiva es produeix quan un disparador mediambiental interactua amb factors predisponents (sensació d'estrès, excitació psicològica, guions cognitius apresos i senyals desinhibidores). Altres factors contribuents són l'aprenentatge observacional i una dessensibilització.</p> <p>James i Nahl van emfatitzar la influència de normes culturals i la pressió del grup d'iguals.</p>

Des d'un marc atèoric, s'han trobat que els elements següents intervenen en la conducció agressiva dels individus:

- a) Normes culturals
- b) Característiques de personalitat: S'associen amb la conducció agressiva i apareixen en diverses cultures.
- c) Edat i gènere: La investigació ha mostrat que els joves conductors són els que es comprometen en les conductes més agressives i en la conducció de més risc. Els homes conductors exhibeixen més conducció agressiva i de risc.
- d) Congestió de trànsit i temps d'urgència: Alguns estudis han trobat que la congestió de trànsit contribueix a una conducció agressiva. Variables com l'escenari, conductes d'altres conductors a la carretera i aspectes mecànics com els semàfors interactuen amb la congestió i el temps de pressió per augmentar la conducta agressiva.
- e) Factors addicionals. Altres factors que indueixen a la conducció agressiva són les limitacions en tocar la botzina, l'anonimat, la temperatura ambient, la percepció d'altres conductors com a distrets, el confort del conductor i les normes locals de conducció.

Entre els factors de personalitat s'han considerat els següents:

- Susceptibilitat a la conducció estressant. Els sentiments subjectius d'estrès poden contribuir a una conducció agressiva. Diversos estudis han trobat que els individus amb un alt nivell d'estrès condueixen més agressivament, i que el tipus A té una tendència a conduir violant les normes de trànsit, a més velocitat i de manera més agressiva.
- Deffenbacher va trobar evidències en el seu model d'estat –tret de conducció amb ràbia- que el tret de conducció rabiosa podia predir situacions de conducció agressiva. Encara que el tret de conducció amb ràbia contribueix a una conducció agressiva, no és necessàriament suficient per informar d'aquesta conducta.
- Conducta/cognicions. Les etiquetes pejoratives i els pensaments de venjança, persecució i agressió correlacionen amb la conducció imprudent i agressiva. Actituds positives envers el fet de cometre violacions també han correlacionat amb una conducció imprudent. Neighbors, C.; Vietor, N.A. i Knee, C.R. (2002) van examinar com les creences sobre l'autodeterminació contribuïen a la conducta agressiva. Van trobar que la vulnerabilitat a pressions externes i la sensibilitat als atacs percebuts a l'autoestima correlacionaven de manera significativa amb autoinformes sobre la violació de normes de trànsit i conducció agressiva, la qual cosa és consistent amb una sobrevaloració de les seves capacitats com a conductors i la denigració que fan dels altres.

Per altra banda, alguns autors han establert tipologies en els conductors, entre les quals destaquen:

- Larsons, J..A. (1996) va establir una tipologia que inclou "el veloç", "el competitiu", "el passiu-agressiu", "el narcisista" i "el vigilant".
- Maiuro, R. (1998) va establir perfils similars que inclouen "el competidor territorial" i "l'hostil competidor".
- Galovski, T.E.; Malta, L.S. i Blanchard, E.B. (2002) informen que les anàlisis quantitatives han revelat dos tipus bàsics d'estils de conducció maladaptativa:

- a) Conductors que són agressius, hostils i antagonistes d'altres conductors als impediments del trànsit o a les lleis de trànsit.
- b) Conductors que són imprudents, competitius i cercadors de sensacions per naturalesa.

Disseny de la recerca

Materials

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

Els qüestionaris que han d'emplenar són:

- 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 hi havia hagut danys, ferits o morts; antecedents delictius i actuals relacionats o no amb la conducció i la pena imposada; autopercepció com a conductor agressiu; factors que fan que condueixi amb ràbia o irritabilitat, antecedents de 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 a l'espanyol de l'"Aggression Questionnaire-Refined". Consta de 12 ítems de tipus Likert, amb 5 opcions de resposta (mai, gairebé mai, algunes vegades, gairebé sempre, sempre). El qüestionari està organitzat en 4 escales, cadascuna amb 3 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 permet identificar bevedors excessius. Identifica els fets relacionats amb la ingesta d'alcohol durant l'últim any. Consta de 10 ítems amb diverses opcions de resposta múltiple. Les 3 primeres fan referència a la quantificació del consum; de la 4 a la 6, al comportament i a l'actitud davant la beguda, i les dues últimes es relacionen amb el consum d'alcohol. El rang és de 0 a 40. El punt de tall està en una puntuació igual o superior a 8, la qual és indicadora d'un consum d'alcohol de risc. Aquesta puntuació representa en la validació feta per Rubio (1998) una sensibilitat d'un 80% i una especificitat d'un 90%. Una alta puntuació en els ítems 1 a 3 suggereix un consum de risc; entre els ítems 4 a 6, una possible dependència, i entre el 7 i el 10, un consum perillós.

4) **Escala d'impulsivitat** (Barratt, 1985; versió espanyola de Luengo, M.A.; Carrillo de la Peña, M.T. i Otero, J.M. (1991). Es tracta d'una escala autoaplicada que consta de 33 ítems, amb 5 opcions de resposta que puntuen de 0 a 4 (gairebé mai/mai, algunes vegades, de vegades sí/de vegades no; bastantes vegades, gairebé sempre/sempre). Mesura tres tipus d'impulsivitat: la impulsivitat motora, la impulsivitat cognitiva i la improvisació/absència de planificació. La puntuació total s'obté sumant les puntuacions obtingudes. No hi ha un punt de tall proposat, encara que des de la perspectiva clínica, té més importància el valor quantitatiu de la puntuació total. La fiabilitat en mostres espanyoles és de 0,56.

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 d'un individu mentre condueix el seu vehicle. Consta de 65 ítems, en els quals es demana al subjecte que avaluï en una escala de 5 punts (1 = mai, 5 = contínuament) amb quina freqüència té un determinat pensament quan està enfadat en situacions relacionades amb la conducció. Està integrat per cinc escales: pensaments de prejudici o incrèdul (21 ítems), pensaments d'etiqueta pejorativa i agressió verbals (13 ítems), pensaments de venjança i represàlia (14 ítems), pensaments d'agressivitat física (8 ítems) i pensaments d'autoinstruccions d'afrontament (9 ítems). La fiabilitat α és de 0,94 per pensaments de prejudici i incrèdul; 0,92 per

pensaments d'etiqueta pejorativa i agressió verbal; 0,93 per pensaments de venjança/represàlia; 0,93 per pensaments d'agressió física, i 0,83 per autoinstruccions d'afrontament.

6) **Escala d'ira quan es condueix** (Deffenbacher, J.L.; Oetting, E.R. i Lynch, R.S., 1994). Consta de 14 ítems que donen una mesura de la propensió a enfadar-se mentre es condueix. Cadascun dels ítems es puntua en una escala de cinc punts (1 = mai, 5 = molt) segons la quantitat d'ira experimentada quan el subjecte es troba en la situació descrita. S'obté una puntuació única per a la suma de les respostes als ítems. Aquest qüestionari té una fiabilitat α que va de 0,80 a 0,93 i una fiabilitat test-retest en un període de deu setmanes de 0,84.

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. Consta de 49 ítems, en els quals es demana al subjecte que, en una escala de quatre punts (1= gairebé mai; 4 = gairebé sempre), assenyali la freqüència i la manera amb què expressa la ira mentre condueix. El qüestionari mesura quatre maneres diferents d'expressar la ira en conduir. La puntuació total és la suma de les puntuacions dels ítems. Hi ha quatre subescales: expressió verbal agressiva, expressió física personal agressiva, ús del vehicle per expressar la ira, i expressió adaptativa/constructiva. La fiabilitat α de les escales va de 0,88 a 0,90 per l'expressió verbal agressiva; de 0,80 a 0,84 per l'expressió física personal agressiva; de 0,88 a 0,89 per l'ús del vehicle per expressar la ira; de 0,89 a 0,90 per l'expressió adaptativa/constructiva, i de 0,90 per l'expressió agressiva.

8) **NEO PI-R (inventari de personalitat NEO revisat)** (Costa, P.T. i McCrae, R.R., 1999). Consta de 240 elements als quals el subjecte respon en una escala Likert de 5 opcions i permet l'avaluació de 5 factors principals: neuroticisme, extraversió, obertura, amabilitat i responsabilitat. Cada factor es descompon en 6 facetes, i s'obtenen 35 puntuacions. Els índex α en l'adaptació espanyola són: 0,90 en neuroticisme, 0,84 en extraversió, 0,82 en obertura, 0,83 en amabilitat i 0,88 en responsabilitat.

Subjectes

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 edicions de l'estudi.

Procediment

Els professionals del departament d'ingressos i, en absència d'aquests, el psicòleg referent, deriven els interns que han ingressat per un delicte contra la seguretat vial al psicòleg responsable del programa, el qual els entrevista i fa una avaluació inicial per considerar 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.

En la primera sessió se'ls lliura els qüestionaris i se'ls dona instruccions sobre com s'han d'emplenar i han de retornar en el termini d'una setmana. Únicament l'entrevista de dades sociopersonals i altres relatives a la conducció s'emplena en el transcurs d'aquesta primera sessió.

Les dades obtingudes han estat sotmeses al programa estadístic SPSS 12.0 (2003) per analitzar-ne els resultats.

Resultats

Pel que fa a les característiques sociopersonals de la població penitenciària que ha ingressat al Centre Penitenciari d'Homes de Barcelona i que ha participat en el programa, tal com mostra la taula 2, s'ha observat que l'edat mitjana dels subjectes se situa en 37,3 anys i que la franja d'edat en la qual hi ha més infractors és entre els 30 i els 40 anys.

La majoria dels interns no tenen altres familiars que hagin comès conductes agressives relacionades amb la conducció.

En relació amb el tractament psiquiàtric, cal destacar que aproximadament un 25% han rebut en algun moment algun tipus de tractament psiquiàtric, teràpia

psicològica o aconsellament. Cal destacar que un 50% de la població ha tingut una puntuació superior a 8 en el qüestionari de cribatge d'alcoholisme (AUDIT) i, per tant, són susceptibles de tenir una problemàtica relacionada amb l'alcohol. Dins d'aquest percentatge n'hi ha 28 (amb una puntuació entre 8 i 15) amb problemes amb l'alcohol en un nivell mitjà, 5 (amb una puntuació entre 16 i 19) amb problemes importants amb l'alcohol, i 8 (amb una puntuació de més de 20) amb una possible dependència envers l'alcohol.

Taula 2. Dades sociopersonals dels interns condemnats per un delicte contra la seguretat vial

Dades	Freqüència
Edat (93)	M = 37,3 D.T. = 8,47
Franges d'edat:	
Entre 20 i 30:	20
30 i 40:	39
40 i 50:	26
50 i 60:	8
Antecedents familiars de conducció agressiva (93)	
SÍ	6
NO	87
Antecedents psicopatològics (87)	
SÍ	20
NO	67
Prova de cribatge d'alcoholisme (AUDIT) (87)	
Puntuació igual o superior a 8	43 (49,4%)
Puntuació inferior a 8	44 (50,6%)

(*) Nombre de subjectes analitzats

En relació amb situacions o estats emocionals relacionats amb la conducció agressiva, en la taula 3 podem observar que els factors ambientals i personals que més causen irritabilitat són el fet d'arribar tard, el trànsit, sentir-se malalt i veure com circulen altres conductors. La majoria de conductors presenten tres

o menys situacions que els fan sentir ràbia mentre condueixen, i un nombre relativament baix ho atribueixen a trets personals propis com la ràbia o l'agressivitat.

Respecte a les conductes agressives que els interns reconeixen haver comès amb més freqüència destaca, tal com assenyala la taula 4, tocar la botzina, insults verbals encoberts i posar llums llargues de manera inadequada. Cal destacar que un 18,1% ha manifestat que no ha comès cap conducta agressiva en la conducció en la seva trajectòria, un 20,2% n'ha comès una i un 20,2% n'ha comès dues. Només cinc subjectes diuen haver comès més de 10 conductes agressives de la mostra de conductes agressives que se'ls ha lliurat.

Taula 3. Situacions o estats emocionals relacionats amb la conducció agressiva

Factors	Freqüència experimentada
Trànsit	38
Altres conductors	35
Característiques personals	17
El temps	20
Sentir-se malalt	36
Estrès	32
Arribar tard	41
L'hora del dia	17

Pel que fa al seu historial delictiu, 15 subjectes tenen altres conductes delictives per les quals estan empresonats, mentre que 77 no en tenen. D'aquests 15, 3 són per delictes comuns, 8 per violència domèstica i 4 per delictes de violència general.

En relació amb el fet delictiu relacionat amb la conducció, en la taula 4 es pot observar el delicte pel qual estan empresonats.

En relació amb la conducta en la conducció, cal destacar que 53 interns han manifestat que no han tingut cap accident del qual hagin estat responsables, 20 han tingut un accident i 20 han tingut dos accidents. Un cas singular ha estat un intern que ha verbalitzat 14 accidents dels quals ha estat responsable.

Sobre els ferits i els morts, 66 han manifestat que no han causat ferits, 21 han tingut un accident amb un ferit i 6 amb dos ferits.

El temps que fa que aquests interns condueixen se situa entre 0 i 456 mesos, i la mitjana ha estat de 197 mesos (16 anys i 1 mes).

Pel que fa als antecedents delictius, cal destacar que un 70% havia tingut algun altre antecedent per delictes de trànsit i un 35% havien tingut antecedents per altres fets delictius no relacionats amb el trànsit. En la taula 6 podem veure les dades sobre els antecedents delictius. Cal destacar que 7 interns tenien algun antecedent més, no relacionat amb la conducció vial.

Taula 4. Conductes agressives comeses en la conducció i freqüència

Conducta	Freqüència
1. Conduir lentament a propòsit amb la intenció de bloquejar un altre vehicle.	13
2. Perseguir un altre vehicle.	12
3. Avançar d'una manera inapropiada un altre vehicle (avançar-lo per la dreta).	13
4. Bloquejar un altre conductor que es vol incorporar.	11
5. No mantenir-se en el carril correcte.	16
6. Tocar la botzina.	50
7. Posar llums llargues de manera inadequada.	33
8. Deliberadament, posar llums llargues quan es va darrera d'un altre vehicle (i mantenir-s'hi molt a prop).	18
9. No senyalitzar de manera correcta.	17
10. Fer una cursa o competir amb un altre vehicle (en un semàfor, en un peatge...).	17
11. Fer gestos obscens.	19
12. Proferir insults verbals encoberts.	40
13. Proferir insults verbals (de manera oberta).	12
14. Llançar objectes.	5
15. Dur a terme assalts físics.	3

Taula 5. Tipologia delictiva contra la seguretat vial per la qual estan empresonats

Fet delictiu (90)	Freqüència i percentatge
Sota influència de begudes alcohòliques	49 (54,4%)
I. amb infrac. reg. amb vehicle	1 (1,1%)
Conducció sense permís	3 (3,3%)
Risc greu per circular	2 (2,2%)
Contra la seguretat del trànsit	22 (24,4%)
Homicidi imprudent	2 (2,2%)
Desobediència a l'autoritat	4 (4,4%)
Imprudència temerària	5 (5,6%)
Trencament de condemna	2 (2,2%)

Respecte als inventaris relacionats amb la conducció, segons la taula 7, cal destacar que en l'inventari de pensaments del conductor, els interns participants manifesten fer servir més instruccions per solucionar la situació (CSI) que la població normal i que expressen la ira mentre condueixen d'una manera més adaptativa.

En la taula 8, en relació amb les característiques relacionades amb la impulsivitat, sobresurt la impulsivitat motora, que en aquests interns ha resultat ser més gran que en la mitjana en la població normal.

Taula 6. Antecedents delictius

Antecedents delictius	Freqüència i percentatge
Contra la seguretat vial (63)	
Sota influència de begudes alcohòliques	38 (60,3%)
Conducció sense permís	1 (1,6%)
Risc greu per circular	3 (4,8%)
Contra la seguretat del trànsit	2 (3,2%)
Imprudència temerària	1 (1,6%)
Trencament de condemna	5 (7,9%)
	13 (20,6%)
No relacionats amb la seguretat vial (36)	
DEVI	12 (33,3%)
VIDO	7 (19,4%)
Altres	17 (47,2%)

Taula 7. Dades relacionades amb les situacions, els pensaments i l'expressió de la ira en la conducció

Inventari	Puntuació mitjana
Escala de la ira del conductor (76)	38,41 (46,19*)
Inventari de pensaments de la ira del conductor (76)	
Pensaments de judici i de no creure	53,67 (54)
Etiqueta pejorativa i pensaments d'agressió verbal (PLVA)	26,50 (41,15)
Venjança i pensaments de persecució (RR)	19,05 (29,55)
Pensaments d'agressió física (PA)	10,87 (15,08)
Autoinstruccions per solucionar la situació (CSI)	24,76 (18,10)
Inventari d'expressió de la ira (76)	
Expressió verbal de l'agressió	20,42 (27,40)
Agressió física personal	11,16 (13,35)
Ús del vehicle per expressar la ràbia	15,12 (19,39)
Adaptativa/constructiva expressió positiva ràbia	41,01 (33,61)

(*) Mitjana en la població general.

L'agressió física i la impulsivitat motora es donen amb més intensitat que en la població normal. En relació amb els trets de personalitat, avaluats mitjançant el NEO-PIR-R, destaca la puntuació elevada en l'escala de neuroticisme (una desviació per sobre) i la puntuació de les escales d'obertura i responsabilitat (una desviació per sota).

Taula 8. Característiques de personalitat dels interns

BIS (escala d'impulsivitat de Barratt) (87)	
Impulsivitat no planificació	22,30 (27,8*)
Impulsivitat motora	20,54 (15,79)
Impulsivitat cognitiva	23,30 (23,66)
Qüestionari d'agressivitat (68)	24,84
Agressió física	8,59 (4,64; 5,53**)
Agressió verbal	6,57 (7,58; 7,39)
Ràbia	6,88 (6,14, 6,71)
Hostilitat	6,26 (5,65*, 7,50)

NEOPIR-R (87)

Neuroticisme	59,99
Extraversió	46,24
Obertura	41,53
Responsabilitat	42,14
Agradabilitat	44,00

(*) Mitjana en la població general.

(**) Mitjana en la població general; mitjana en població penitenciària.

Conclusions

Després d'haver analitzat les dades obtingudes amb la població penitenciària que ha participat en el programa CONTE (Conducció Temerària) i en relació amb els objectius i les hipòtesis establerts en aquest estudi, es pot afirmar el següent:

1) L'edat mitjana de la població estudiada s'ha situat en 37,3 anys, i la franja d'edat en la qual hi ha hagut més infractors ha estat entre els 30 i els 40 anys. Aquestes dades contradiuen els resultats obtinguts per alguns autors (Burgess M. i Lindsey, T., 1997. Mason, J.; Fitzpatrick, K.; Seneca, D. i Davinroy, T., 1992. Pendleton, O.; Hatfield, N. i Bremer, R., 1986. Harré, N.; Brandt, T. i Dawe, M., 2000) segons els quals el nombre d'accidents decreix quan s'incrementa l'edat del conductor i la franja d'edat en la qual es donen més accidents és entre els 20 i els 30 anys.

2) Un 50% de la població havia tingut una puntuació superior al punt de tall (8) establert en el qüestionari de cribatge d'alcoholisme (AUDIT) i, per tant, són susceptibles de tenir un problema relacionat amb l'alcohol. Aquestes dades coincideixen amb les dades obtingudes en altres estudis (McMillen, N. i David, L., 1992) en els quals es relaciona un consum més elevat d'alcohol amb el nombre d'accidents i la violació de les lleis de trànsit. Una quarta part dels interns han estat alguna vegada sota tractament psiquiàtric o psicològic, i alguns d'aquests tractaments han estat relacionats amb el consum de substàncies tòxiques i alcohol.

3) Un 50% dels delictes contra la seguretat vial estan relacionats amb una ingesta excessiva alcohòlica (prova d'alcoholèmia positiva o negativa en sotmetre's a la prova). Per tant, es pot concloure que l'alcoholisme és un factor rellevant que cal tenir en compte en el tractament d'aquesta tipologia delictiva.

4) Els interns del nostre establiment han obtingut una puntuació elevada en l'escala de neuroticisme i una puntuació baixa en les escales d'obertura i de responsabilitat. En relació amb els trets de personalitat característics de la població que ha comès una conducció agressiva mesurats pel NEO-PIR-R, els

resultats són confosos. Alguns autors no han trobat diferències significatives (Miles, D. E., 2003; Pestonjee, D. M., 1980; Zuckerman, M. i Delaware, U., 2000) en les escales d'agradabilitat, consciència i neuroticisme, mentre que altres autors sí que han observat una relació entre la conducció agressiva i algunes variables de personalitat, com Britt, T. W. (2006), que va descriure una relació entre responsabilitat, agradabilitat i extraversió amb la conducció agressiva. Dahlen, E.R. i White, R.P. (2006) van assenyalar que una manca d'obertura feia preveure un risc en la conducció i una manca d'agradabilitat, una pèrdua del control del vehicle; que l'estabilitat emocional augmentava la conducció agressiva; i que l'extraversió i una manca de responsabilitat es relacionaven amb el risc i la pèrdua de control. Lajunen, T. (2001) va ressenyar com l'extraversió tenia una relació positiva amb el nombre de fatalitats en el trànsit mentre que el neuroticisme hi correlacionava de manera negativa. I, finalment, Cellar, D. F. i De Paul, U. (2000), van trobar una correlació negativa i significant entre la responsabilitat i el fet de tenir un accident.

5) Respecte als qüestionaris d'agressivitat i impulsivitat, els subjectes estudiats han obtingut una puntuació elevada en l'escala d'agressió física i ràbia, i en l'impulsivitat motora, respectivament. Aquestes dades coincideixen amb els resultats obtinguts per Britt, T. W. (2006), el qual afirma que mesures disposicionals d'agressivitat i ràbia prediuen una conducta agressiva i ràbia en situacions provocadores. La impulsivitat també ha estat relacionada amb una conducció agressiva i amb la violació de normes (Dahlen, E. R., 2005. Owsley, C., 2003; Ryb, G.E.; Dishinger, P.C.; Kufera, J. A. i Read, K.M., 2006).

6) La majoria dels conductors assenyalen haver comès tres o menys situacions que els fan sentir ràbia mentre condueixen, i la meitat dels interns afirmen no haver tingut accidents de trànsit.

7) Cal destacar que un 18,1% dels entrevistats han manifestat que no han comès cap conducta agressiva en la conducció en la seva trajectòria; un 20,2% n'ha comès una, i un 20,2% n'ha comès dues. Només cinc subjectes diuen haver comès més de deu conductes agressives de la mostra de conductes que se'ls havia lliurat.

8) Els interns participants manifesten un nombre més baix de conductes agressives que la població general, i quan es troben en situacions de conducció que els produeixen enuig fan servir més autoinstruccions per solucionar la situació (CSI) que la població normal i expressen la ira d'una manera més adaptativa. Aquestes dades no coincideixen amb les dades obtingudes per Dahlen, E. R. (2005), segons el qual el Driving Anger Scale és un bon predictor de la conducta insegura, ni amb les de Deffenbacher, J. L.; Gail S.W. i Lynch, R.S. (2004), que afirmen que el Qüestionari de pensament d'ira del conductor i l'Inventari d'expressió de la ira del conductor donen informació predictiva sobre els conductors.

9) Les dades dels tres últims apartats indiquen que hi ha un nombre elevat de conductors que tenen una bona autoimatge sobre la seva conducció. Una possible explicació d'aquests resultats seria l'obvietat de les preguntes i els qüestionaris i la necessitat de donar una bona imatge en la seva situació d'empresonament. També caldria avaluar si tenen coneixement de què és la conducció agressiva i quina és la responsabilitat que assumeixen en els fets delictius.

10) Un 35% dels subjectes empresonats per delictes contra la seguretat del trànsit estan o havien estat condemnats per altres delictes.

Propostes

Primer de tot, caldria dir que les dades aportades en aquest estudi són una primera visió sobre el perfil psicològic dels interns que són a la presó i que estan condemnats per delictes contra la seguretat del trànsit; que la mostra augmenta a mesura que els interns es van incorporant al programa, i que queda per fer una avaluació estadística inferencial d'aquestes dades.

Una limitació d'aquest estudi és que va ser concebut a partir de la necessitat de tractament, sense una avaluació prèvia sobre les mancances personals dels interns que estaven empresonats per una conducció agressiva. Malgrat aquesta situació, ha estat un repte obtenir informació que ens permetés obtenir dades per millorar la intervenció en el futur.

En la recerca d'aquestes necessitats i mancances que presenten aquests interns ens hem plantejat el següent:

- 1) Obtenir dades d'interns que no participessin en la teràpia, com a grup de control, de manera que el fet de participar en el tractament no interfereixi en els resultats.
- 2) Buscar altres mesures i instruments d'avaluació, sobretot pel que fa als qüestionaris relacionats amb la conducció (situacions que generen ràbia en la conducció, expressió dels sentiments d'ira i pensaments durant la conducció) que fan que freqüentment els interns donin una resposta afavoridora als seus interessos.
- 3) Buscar instruments d'avaluació que prediguin la reincidència en aquest tipus de delictes en el futur.
- 4) Analitzar la possibilitat de discriminar diversos tipus de població, sobretot entre els subjectes que només han comès delictes de conducció i els que també han comès altres tipus de delictes i que presenten un perfil antisocial.
- 5) Aquest estudi apunta que algunes de les estratègies d'intervenció haurien d'estar relacionades amb la problemàtica de l'alcoholèmia, l'assumpció de responsabilitat i tècniques de control de la ira i la impulsivitat.

Referències bibliogràfiques

- Babor, T.F.; Higgins-Biddle, J.C.; Sanuders, J. B.; Monteiro, M.G. (1992). *AUDIT (The Alcohol Use Disorders Identifiatiion Test)*. Organització Mundial de la Salut.
- Barratt, E.S. (1985). "Impulsiveness subtraits: arousal and information processing". Dins de: Spence. J.T.; Itard, C.E. (eds). *Motivation, emotion adn personality*. North Holland: Elsevier.
- Burgess, M.; Lindsey, T. (1997). *Alcohol involvement in Fatal Traffic Accidents 1995. Technical Report DOT HS 808-547*. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration. US Department of Transportation.
- Britt, T. W. (2006). "Attributions and personality as predictors of the road rage response". *British Journal of Social Psychology*, vol. 45 (1), març. Pàg. 127-147.
- Cellar, D.F.; De Paul, U. (2000). "The five-factor model, conscientiousness, and driving accident involvement". *Journal of Personality*, vol. 64 (3), setembre. Pàg. 593-618.
- 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.
- Dhalen, E.R.; White, R.P. (2006). "The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving". *Personality and Individual Differences*, 41. Pàg. 903-915.
- Dahlen, E. R. (2005). "Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving". *Accident Analysis and Prevention*, vol -37 (2), març. Pàg. 341-348.
- Deffenbacher, J.L.; Gail, S. W.; Lynch, R.S. (2004). "Evaluation of two new scales assessing driving anger: The driving anger expression inventory and the Driver's angry thoughts questionnaire". *Journal of Psychopathology and Behavioral Assessment*, vol. 26 (2). Pàg. 87-99.

- 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].
- 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.
- Gallardo, D.; Andrés, P. (2008). *Perfil d'un grup de penats per delictes contra la seguretat del trànsit. Document de treball*. Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada. [Recuperat el 28 d'octubre de 2009, des de <http://www20.gencat.cat/docs/Justicia/Documents/ARXIUS/SC-3-161-09.pdf>].
- Harré, N.; Brandt, T.; Dawe, M. (2000). "The development of risky driving in adolescence". *Journal of Adolescent Research*, 15. Pàg. 352-367.
- Lajunen, T. (2001). "Personality and accident liability: Are extraversion, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational

- fatalities?". *Personality and Individual Differences*, vol. 31(8), desembre 2001. pàg. 1365-1373.
- Larson, J.A. (1996). "Steering clear of highway madness: A driver's guide to curbing stress and strain". Wilsonville, OR: BookPartners.
 - 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.
 - Maiuro, R. (1998). *Rage on the road*. [Recuperat el 28 d'octubre de 2009, des de <http://www.icbc.com/library/recovery/volume9/number2/rageontheroad/index.html>].
 - Mason, J.; Fitzpatrick, K.; Seneca, D.; Davinroy, T. (1992). *Traffic Safety Facts 1992: A compilation of Motor Vehicle Crash Data from the Fatal Accident reporting System and the General Estimates System*. Washington, DC: US Department of Transportation.
 - McMillen, D. L. (1992). "Alcohol, personality traits, and high risk driving: A comparison of young, drinking driver groups". *Addictive Behaviors*, vol. 17 (6), novembre-desembre. Pàg. 525-532.
 - Miles, D.E. (2003). "Aggressive driving behaviors: are there psychological and attitudinal predictors?". *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 6 (2), juny. Pàg. 147-161.
 - Neighbors, C.; Vietor, N.A.; Knee C.R. (2002). "A motivation model of driving anger and aggression". *Personality and Social Psychology Bulletin*, 28. Pàg. 342-335.
 - Owsley, C. (2003). "Impact of impulsiveness, venturesomeness and empathy on driving by older adults". *Journal of Safety Research*, vol 34 (4), Win, Special issue: Senior Transportation Safety and Mobility. Pàg. 353-359.

- Pendleton, O.; Hatfield, N.; Bremer, R. (1986). *Alcohol Involvement in Texas Driver Fatalities: Accident Reports Versus Blood Alcohol Concentration*. Transportation Research Board 1068.
- Pestonjee, D.M. (1980). "Neuroticism-extraversion as correlates of accident occurrence". *Accident Analysis & Prevention*, vol. 12 (3), setembre. Pàg. 201-204.
- Rubio, G. (1998). "Validación de la prueba para la identificación de trastornos por el uso de alcohol (AUDIT) en atención primaria". *Revista Clínica Española*, 198. Pàg. 11-14.
- Ryb, G.E.; Dischinger, P.C.; Kufera, J.A.; Read K.M. (2006). "Risk perception and impulsivity: Association with risky behaviors and substance abuse disorders". *Accident Analysis and Prevention*, vol. 38 (3), maig. Pàg. 567-573.
- SPSS. (2003). *SPSS Base 12.0 Manual de Usuario*. Chicago.
- Zuckerman, M.; Delaware, U. (2000). "Personality and risk-taking: Common biosocial factors". *Journal of Personality*, vol. 68 (6), Dec. Special issue: Personality processes and problem behavior. Pàg. 999-1029.