



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 perfil psicológico
de los encarcelados por delitos
contra la seguridad vial**

Autor
Félix Herraiz Gonzalo

Año 2010

Descripción del perfil psicológico de los internos encarcelados por delitos contra la seguridad del tráfico

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

Noviembre 2009

El Centro de Estudios Jurídicos i Formació Especializada ha editado esta investigación 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 elaboró e implementó el programa CONTE (Conducción Temeraria). Desde su inicio, 93 internos han participado en el programa y sobre estos se han recogido datos sociopersonales y otras específicas relacionadas con la conducción. Ante la ausencia de datos sobre sujetos encarcelados por delitos contra la seguridad vial, se planteó evaluar el perfil psicológico de estos. En relación a los datos sociopersonales cabe destacar que la franja de edad en la que se sitúa el mayor número de internos es entre los 30 y 40 años, y que un 50% de ellos presenta una problemática de alcoholismo. En cuanto a los rasgos de personalidad destacan un elevado neuroticismo, una baja responsabilidad y apertura, una puntuación elevada en agresividad física e impulsividad motora. La realización de este tipo de estudios podría favorecer el diseño de programas ajustados a las características sociopersonales de esta tipología de internos.

Introducción

El número de accidentes de tráfico –y en consecuencia de víctimas mortales en la carretera- se ha incrementado en los últimos años. Así, el año 2007 se produjeron 2.415 accidentes mortales, en los que 2.741 personas perdieron la vida y 1.150 sufrieron heridas graves. Por franjas de edad el segmento más afectado es el comprendido entre los 25 y los 45 años, el de máxima producción laboral. Los accidentes de circulación son la primera causa de muerte en la población española menor de 39 años.

Los accidentes de tráfico representan unos gastos enormes para nuestra sociedad. Se estima que en los países menos desarrollados representan un 1% del PNB, mientras que en los más desarrollados el coste se sitúa en el 2%, debido a un nivel superior de indemnizaciones y servicios.

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

Ante esta situación, nuestros legisladores elaboraron y aprobaron la Ley Orgánica 15/2007, del 30 de noviembre, por la que se modificaba la Ley Orgánica 10/1995, del 23 de noviembre.

El endurecimiento del Código Penal ha provocado que algunos de estos infractores hayan ingresado en prisión y, por tanto, que la institución penitenciaria se haya planteado la necesidad de evaluar este perfil específico de presos, lo que ayudaría en un futuro a planificar y diseñar una intervención ajustada a sus carencias personales.

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 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).

Existen diversas experiencias que han aplicado medidas alternativas a la prisión, en las que se recogieron datos psicosociales sobre los sujetos infractores. En su investigación, Gallardo, D., y Andrés, A. (2008), compararon un grupo de penados por delitos contra la seguridad de tráfico que no estaban en prisión con un grupo control. Concluyeron que no había diferencias significativas de personalidad entre ambos grupos, ni tampoco en el grupo de penados.

En el contexto penitenciario en nuestro país, que se diferencia de la muestra anterior en que al menos existe reincidencia en la comisión de una actividad delictiva (una o más de ellas por delitos contra la seguridad vial), no tenemos datos.

Objetivos

El objetivo planteado en esta investigación ha sido obtener un perfil psicológico de los sujetos encarcelados por delitos contra la seguridad vial. El conocimiento de estos datos podría facilitar un ajuste de la intervención psicológica en la cárcel con este colectivo.

Hipótesis

A partir de la bibliografía existente sobre conducción agresiva se han determinado como hipótesis que:

1) La mayor parte de los internos condenados por delitos contra la seguridad vial son jóvenes.

2) El número de trastornos psicopatológicos y, en concreto, de una problemática relacionada con el alcoholismo es elevado.

3) Con respecto a la población normal, los internos muestran mayor tendencia a la conducción agresiva y una expresividad emocional de rabia en la conducción; son poco flexibles, elucubran pensamientos que fomentan la rabia y se resisten al aprendizaje autoconstructivo.

Además, a nivel exploratorio se pretende obtener:

- Descripción de los rasgos de personalidad (sobre todo de impulsividad y agresividad) y del perfil de los internos condenados por delitos contra la seguridad vial.

Marco teórico y conceptual

Existen diversas teorías sobre la conducta agresiva en la conducción que intentan dar respuesta a los aspectos psicosociales que influyen en ella. En la tabla 1 se relacionan algunas de las teorías mencionadas por Galovski, T.E., Malta, L.S. y Blanca, E.B. (2002) y sus fundamentos.

Tabla 1. Teorías sobre la conducción agresiva

(Nombre) Teoría	Fundamento
Teoría de un mal ajuste social	«El hombre conduce como vive» Predominio significativo de un trastorno antisocial de personalidad.
Teoría de un mal ajuste	Pone el énfasis en los acontecimientos estresantes o la

personal	psicopatología, o en ambos.
Teoría de impulsos incontrolables	Expresión conductual impulsiva en violaciones y accidentes de tráfico.
Teoría psicopatológica	Mayor incidencia en sujetos con un trastorno de personalidad o alcoholismo diagnosticado. Asociación entre accidentes de tráfico, síntomas de personalidad antisocial y <i>borderline</i> , alcohol y problemas psicológicos con beligerancia, hostilidad o pobre tolerancia al estrés.
Teoría de una agresión general	Agresión, hostilidad, búsqueda de prestigio y competitividad son predictores de los accidentes de tráfico.
Teoría de impulsividad	Acompañada de una rabia elevada, la impulsividad se asocia a un incremento de los accidentes de tráfico.
Teoría del síndrome de conductas de riesgo	Delincuencia, alcohol, abuso de sustancias, promiscuidad y riesgos de maladaptación podrían manifestarse en la conducción agresiva y temeraria.
Teoría de la hipótesis de la frustración-agresión en la conducción agresiva	<p>La conducción agresiva es el resultado de la frustración o de una obstrucción como el tráfico.</p> <p>La conducción agresiva se produce cuando un disparador medioambiental interactúa con factores predisponentes (sensación de estrés, <i>arousal</i> psicológico, guiones cognitivos aprendidos y señales desinhibidoras). Otros factores contribuyentes son el aprendizaje observacional y una desensibilización.</p> <p>James y Nahl enfatizaron la influencia de normas culturales y la presión del grupo de iguales.</p>

Desde un marco teórico, han encontrado que en la conducción agresiva intervienen los siguientes elementos:

a) Normas culturales.

b) Características de personalidad: Se asocian con la conducción agresiva y aparecen en diversas culturas.

c) Edad y género: La investigación ha demostrado que los conductores jóvenes son los que manifiestan conductas más agresivas y conducción de mayor riesgo. En general, los hombres practican una conducción más agresiva y de riesgo.

d) Congestión de tráfico y tiempo de urgencia: Algunos estudios observan que las aglomeraciones de tráfico pueden incitar la conducción agresiva. Variables como el escenario, actitudes de otros conductores en la carretera y elementos mecánicos -como los semáforos- interactúan con la congestión y el tiempo de presión aumentando la conducta agresiva.

e) Factores adicionales. Otros factores que afectan a la conducción agresiva son: las limitaciones de tocar la bocina, el anonimato, la temperatura ambiente, la percepción de que otros conductores están distraídos, el confort del conductor y las normas locales de conducción.

Entre los factores de personalidad se han considerado los siguientes:

- Susceptibilidad a la conducción estresante. Los sentimientos subjetivos de estrés pueden contribuir a una conducción agresiva. Varios estudios han encontrado que los individuos con un alto nivel de estrés conducen más agresivamente, y que el tipo A tiene una tendencia a conducir violando las normas de tráfico, a mayor velocidad y de manera más agresiva.
- Deffenbacher encontró evidencias en su modelo de estado-rasgo de conducción con rabia que el rasgo de conducción rabiosa podía predecir situaciones de conducción agresiva. Aunque el rasgo de conducción con rabia contribuye a una conducción agresiva, no es necesariamente suficiente para informar de esta conducta.

- Conducta-cogniciones. Etiquetas peyorativas y pensamientos de venganza, persecución y agresión se correlacionan con conducción imprudente y agresiva. La predisposición a cometer violaciones también. Neighbors, C., Vietoris, N.A., y Knee, C.R. (2002) examinaron cómo las creencias sobre la autodeterminación contribuían a la conducta agresiva. Encontraron que la vulnerabilidad a presiones externas y a los ataques a la autoestima van íntimamente relacionados con infracciones de normas de tráfico y conducción agresiva, lo que es coherente con una sobre valoración de sus capacidades como conductores y la denigración que hacen de los demás.

Por otra parte, algunos autores han planteado tipologías de conductores, entre las que destacan:

- Larson, J.A. (1996) planteó perfiles tipo "el veloz", "el competitivo", "el pasivo-agresivo", "el narcisista" y "el vigilante".
- Maiuri, R. (1998), en el mismo estilo, habló de "el competidor territorial" y "el hostil competidor".
- Galovski, T.E., Malta, L.S. y Blanchard, E.B. (2002) afirman que sus análisis cuantitativos revelan dos estilos básicos de conducción maladaptativa:
 - a) Conductores que son agresivos, hostiles y opositores a otros conductores, a obstáculos del tránsito o las leyes de tráfico.
 - b) Conductores que son imprudentes, competitivos y siempre van a la búsqueda de nuevas sensaciones.

Diseño de la investigación

Materiales

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

Los cuestionarios que deben rellenar son:

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) Cuestionario de Agresividad (AQ) (Gallardo, D., Krampen, U. García, C., Pérez, M., y Andrés, A., 2006). Es la adaptación española del "Aggression Questionnaire-Refined". ". Consta de 12 ítems de tipo Likert, con cinco opciones de respuesta (nunca, casi nunca, algunas veces, casi siempre, siempre). 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., Saunders, 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. Identifica los hechos relacionados con la ingesta de alcohol durante el último año. Consta de 10 ítems con varias opciones de respuesta múltiple. Las 3 primeras se refieren a la cuantificación del consumo, de la 4 a la 6 en el comportamiento y actitud ante la bebida, y las dos últimas se relacionan con el consumo de alcohol. El rango

es de 0 a 40. El punto de corte está en una puntuación igual o superior a 8 y es indicadora de un consumo de alcohol de riesgo. Esta puntuación, representa en la validación hecha por Rubio (1998) una sensibilidad de un 80% y una especificidad de un 90%. Una alta puntuación en los ítems 1-3 sugiere un consumo peligroso, entre los ítems 4-6 una posible dependencia, y entre el 7 y 10 un consumo peligroso.

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 consta de 33 ítems, con 5 opciones de respuesta que puntúan de 0 a 4 (casi nunca/nunca/algunas veces/a veces sí/a veces no/bastantes veces/casi siempre/siempre). Mide tres tipos de impulsividad: la impulsividad motora, la impulsividad cognitiva y la improvisación/ausencia de planificación. La puntuación total se obtiene sumando las parciales obtenidas. No hay un punto de corte propuesto, aunque, desde la perspectiva clínica, tiene una mayor importancia el valor cuantitativo de la puntuación total. La fiabilidad en muestras españolas es de 0,56.

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. Consta de 65 ítems en el que se pide al sujeto que evalúe en una escala de 5 puntos (en el que 1=nunca y 5=continuamente) con qué frecuencia tiene un determinado pensamiento cuando está enfadado en situaciones relacionadas con la conducción. Está integrado por cinco escalas: pensamientos de prejuicio o incrédulo (21 ítems), pensamientos de etiqueta peyorativos y agresivos verbales (13 ítems), pensamientos de venganza y represalia (14 ítems), pensamientos de agresividad física (8 ítems) y pensamientos de auto instrucciones de afrontamiento (9 ítems). La fiabilidad α es de, 0,94 por pensamientos de prejuicio e incrédulo, 0,92 por pensamientos de etiqueta peyorativo/agresión verbal, 0,93 por pensamientos de venganza/represalia, 0,93 por pensamientos de agresión física y 0,83 para auto instrucciones de afrontamiento.

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. Cada uno de los ítems se puntúa en una escala de cinco puntos (1 = nunca, 5 = mucho) según la cantidad de ira experimentada cuando el sujeto se encuentra en la situación descrita. Se obtiene una puntuación única por la suma de las respuestas a los ítems. Este cuestionario tiene una fiabilidad α que va desde 0,80 hasta 0,93, y una fiabilidad test-retest en un periodo de diez semanas de 0,84.

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. Consta de 49 ítems en los que se le pide al sujeto que en una escala de cuatro puntos (en la que 1 = casi nunca y 4 = casi siempre) que señale la frecuencia y modo en que expresa la ira mientras conduce. El cuestionario mide cuatro maneras diferentes de expresar la ira al conducir. La puntuación total se obtiene de la suma de todos los ítems. Hay cuatro subescalas: expresión verbal agresiva, expresión física personal agresiva, uso del vehículo para expresar la ira, la expresión adaptativa/constructiva. La fiabilidad α de las escalas fue de 0,88-0,90 para la expresión verbal agresiva, de 0,80 a 0,84 para la expresión física personal agresiva, de 0,88 a 0,89 para el uso del vehículo para expresar la ira, de 0,89 a 0,90 para la expresión adaptativa/constructiva y de 0,90 para la expresión agresiva.

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. Consta de 240 elementos a los que el sujeto responde en una escala Likert de cinco opciones y permite la evaluación de cinco factores principales: neuroticismo, extraversión, apertura, amabilidad y responsabilidad. Cada factor se descompone en seis facetas y se obtienen 35 puntuaciones. Los índices α en la adaptación española son: 0,90 en neuroticismo; 0,84 en extraversión; 0,82 en apertura; 0,83 en amabilidad y 0,88 en responsabilidad.

Sujetos

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

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.

En la primera sesión se les entregan los cuestionarios y se les orienta sobre cómo rellenarlos. Deben devolverlos cumplimentados en el plazo de una semana, a excepción de la entrevista de datos sociopersonales y otras relativas a la conducción, que se rellenan en el transcurso de esta primera sesión.

Los datos obtenidos se someten al programa estadístico SPSS 12.0 (2003) para analizar los resultados.

Resultados

Sobre las características sociopersonales de los internos del Centro Penitenciario de Hombres de Barcelona que han participado en el programa, la edad media se sitúa en 37,3 y la franja en la que hay más infractores es entre los 30-40 años (Tabla 2).

La mayoría de los internos no tienen familiares que hayan manifestado conductas agresivas en la conducción.

Cabe destacar que aproximadamente un 25% habían recibido en algún momento tratamiento psiquiátrico, terapia psicológica o *counselling*. Además un 50% ha obtenido una puntuación superior a 8 en el cuestionario de *screening* de alcoholismo (AUDIT) y, por tanto, son susceptibles de padecer problemáticas relacionadas con el alcohol. En este porcentaje hay 28 (entre 8-15) con problemas de alcohol en nivel medio, 5 (entre 16-19) con problemas importantes con el alcohol y 8 (más de 20) con una posible dependencia.

Tabla 2. Datos socio-personales de los internos condenados por un delito contra la seguridad vial

Datos	Frecuencia
Edad (93)	M = 37,3 D.T. = 8,47
Franjas de edad:	
20-30 (años)	20
30-40 (años)	39
40-50 (años)	26
50-60 (años)	8
Antecedentes familiares de conducción agresiva (93)	
SÍ	6
NO	87
Antecedentes psicopatológicos (87)	20
SÍ	67
NO	
Prueba de screening de alcoholismo (AUDIT) (87)	
Puntuación igual o superior a 8	43 (49,4%)
Puntuación inferior a 8	44 (50,6%)

() * Número de sujetos analizados

En relación con situaciones o estados emocionales vinculados a la conducción agresiva, podemos observar que los factores ambientales y personales que causan mayor irritabilidad son: llegar tarde, el tráfico, sentirse enfermo y ver cómo circulan otros conductores (Tabla 3). La mayoría de conductores señalan

hasta tres situaciones que les hacen sentir rabia mientras conducen, y sólo un número relativamente bajo de ellos la atribuye a rasgos personales propios como la agresividad.

Respecto a las conductas agresivas frecuentes que los internos han reconocido destacan: tocar el claxon, insultos verbales encubiertos y poner las luces largas de forma inadecuada (Tabla 4). Cabe destacar que un 18,1% ha manifestado no haberse comportado nunca de forma agresiva al volante; un 20,2% dice haberlo hecho una vez, y un 20,2% dos veces. Sólo cinco sujetos confiesan más de 10 de las conductas agresivas consignadas en el cuestionario.

Tabla 3. Situaciones o estados emocionales relacionados con la conducción agresiva

Factores	Frecuencia (experimentada)
Tráfico	38
Otros conductores	35
Características personales	17
El tiempo	20
Sentirse enfermo	36
Estrés	32
Llegar tarde	41
La hora del día	17

En cuanto a su historial penal, 15 están encarcelados también por otros delitos, mientras que 77 no. De estos, 15,3 lo están por delitos comunes, 8 por violencia doméstica y 4 por delitos de violencia general.

En la Tabla 4 se consignan los delitos por los que están encarcelados.

También recalcamos que 53 internos han manifestado no haber sido los responsables directos de un accidente. 20 han sufrido uno y otros 20 dos. Un caso singular: un interno ha confesado hasta 14 accidentes de los que fue responsable.

En cuanto a las víctimas, 66 dicen no haber causado heridos, 21 protagonizaron un accidente con heridos y 6 con dos heridos.

El historial al volante se sitúa entre 0 y 456 meses, siendo la media de 197 meses (16 años y 1 mes).

Por lo que respecta a los antecedentes, subrayamos que un 70% los tiene por delitos de tráfico y un 35% por otros hechos delictivos no relacionados con la seguridad vial. En la Tabla 6 podemos ver los datos sobre los antecedentes delictivos. Cabe destacar que 7 internos habían tenido algún antecedente más, no relacionado con la conducción vial.

Tabla 4. Conductas agresivas en la conducción y su frecuencia

Conducta	Frecuencia
1. Conducir lentamente adrede con la intención de bloquear a otro vehículo.	13
2. Perseguir a otro vehículo.	12
3. Adelantar de manera inapropiada a otro vehículo (por la derecha).	13
4. Bloquear a otro conductor que quiere incorporarse a la vía.	11
5. No mantenerse en el carril correcto.	16
6. Tocar el claxon.	50
7. Poner las luces largas de forma inoportuna.	33
8. Poner luces largas deliberadamente cuando vas detrás de otro vehículo (manteniéndose muy cerca).	18
9. No indicar las maniobras de forma correcta.	17
10. Plantear una carrera o competir con otro vehículo (en un semáforo, en un peaje...).	17
11. Gestos obscenos.	19
12. Insultos verbales de forma velada.	40
13. Insultos verbales (y ostensibles).	12
14. Lanzar objetos.	5
15. Agredir físicamente.	3

Tabla 5. Tipología delictiva contra la seguridad vial por la que están encarcelados

Delitos (90)	Frecuencia y porcentaje
Conducir bajo influencia de bebidas alcohólicas	49 (54,4%)
I. con infrac. reg. con vehículo	1 (1,1%)
Conducir sin permiso de circulación	3 (3,3%)
Grave riesgo para la circulación	2 (2,2%)
Contra la seguridad del tráfico	22 (24,4%)
Homicidio imprudente	2 (2,2%)
Desobediencia a la autoridad	4 (4,4%)
Imprudencia temeraria	5 (5,6%)
Violación de condena	2 (2,2%)

Respecto a los inventarios relacionados con la conducción, según la tabla 7, cabe destacar que en el inventario de pensamientos del conductor, los internos participantes manifiestan utilizar más instrucciones para solucionar la situación que la población normal y que expresan la ira mientras conducen de una manera más adaptativa.

En la Tabla 8, por encima de otras características, sobresale la impulsividad motora, superior a la media en la población normal.

Tabla 6. Antecedentes delictivos

Antecedentes delictivos	Frecuencia y porcentaje
Contra la seguridad vial (63)	
Conducir bajo influencia de bebidas alcohólicas	38 (60,3%)
Conducir sin permiso de circulación	1 (1,6%)
Grave riesgo para la circulación	3 (4,8%)
Contra la seguridad del tráfico	2 (3,2%)
Imprudencia temeraria	1 (1,6%)
Violación de condena	5 (7,9%)
	13 (20,6%)
No relacionadas con la seguridad vial (36)	
DEVI	12 (33,3%)
VIDO	7 (19,4%)
Otras	17 (47,2%)

Tabla 7. Datos relacionados con situaciones, pensamientos y expresión de la ira en la conducción

Inventario	Puntuación media
Escala de la ira del conductor (76)	38,41 (46,19*)
Inventario de pensamientos de la ira del conductor (76)	
Pensamientos de juicio y de no creer	53,67 (54)
Etiqueta peyorativa y pensamientos de agresión verbal (PLVA)	26,50 (41,15)
Venganza y pensamientos de persecución (RR)	19,05 (29,55)
Pensamientos de agresión física (PA)	10,87 (15,08)
Autoinstrucciones para solucionar la situación (CSI)	24,76 (18,10)
Inventario de expresión de la ira (76)	
Expresión verbal agresión	20,42 (27,40)
Agresión física personal	11,16 (13,35)
Uso del vehículo para canalizar la rabia	15,12 (19,39)
Expresión positiva adaptativa/constructiva (de) rabia	41,01 (33,61)

* () Media en la población general

La agresión física y la impulsividad motora se dan con más intensidad que en la población normal. En relación con los rasgos de personalidad, evaluados mediante el NEO-PIR-R, destaca la puntuación elevada en la escala de neuroticismo (una desviación por encima) y la puntuación de las escalas de apertura y responsabilidad (una desviación por debajo).

Tabla 8. Características de personalidad de los internos

BIS (Escala de impulsividad de Barratt) (87)	
Impulsividad No planificación	22,30 (27,8*)
Impulsividad Motora	20,54 (15,79)
Impulsividad Cognitiva	23,30 (23,66)
Agression Questionnaire (68)	
	24,84
Agresión física	8,59 (4,64; 5,53**)
Agresión verbal	6,57 (7,58; 7,39)
Rabia	6,88 (6,14, 6,71)
Hostilidad	6,26 (5,65*, 7,50)
NEOPIR-R (87)	
Neuroticismo:	59,99
Extraversión:	46,24
Apertura:	41,53
Responsabilidad	42,14
Agradabilidad	44,00

* () Media en la población general

** (;) Media en la población general; media en la población penitenciaria

Conclusiones

Tras haber analizado los datos obtenidos con la población penitenciaria que ha participado en el programa CONTE (Conducción Temeraria) y en virtud de los objetivos e hipótesis establecidas en este estudio se puede afirmar:

- 1) La edad media de la población se ha situado en 37,3 años y la franja de más infractores es la de 30-40 años. Estos datos contradicen los resultados obtenidos por algunos autores (Burgess M., y Lindsey, T. 1997; Mason, J., Fitzpatrick, K., Seneca, D., y Davinroy, T., 1992; Pendleton, O., Hatfield, N., y Bremer, R., 1986; Harré, N., Brandt, T., y Dawes, M., 2000) según los cuales el número de accidentes decrece cuando mayor edad tiene el conductor y la franja en la que se registran mayor siniestralidad está entre los 20 y los 30 años.
- 2) Un 50% de la población alcanzaron una puntuación superior al punto de corte (8) establecido en el cuestionario de *screening* de alcoholismo (AUDIT) y, por tanto, son susceptibles de sufrir una problemática relacionada con el alcohol. Estos datos coinciden con los obtenidos en otros estudios (McMillen, N., y David, L., 1992) en los que se relaciona el consumo de alcohol con los accidentes y las infracciones de tráfico. Una cuarta parte de los internos estuvieron alguna vez bajo tratamiento psiquiátrico o psicológico, algunos como consecuencia de consumo de sustancias tóxicas y alcohol.
- 3) Un 50% de los delitos contra la seguridad vial están relacionados con la ingesta excesiva de alcohol (por prueba de alcoholemia positiva o por negativa a someterse a la misma). Por lo tanto se puede concluir que el alcoholismo es un factor relevante, que debe considerarse al tratar esta tipología delictiva.
- 4) Los internos de nuestro centro penitenciario han obtenido una puntuación elevada en la escala de neuroticismo, mientras que en las escalas de apertura y responsabilidad las cifras han sido bajas. En cuanto a los rasgos de personalidad característicos de la población intervenida medidos por el NEO-PIR-R los resultados son confusos. Algunos autores no han encontrado

diferencias significativas en las escalas de agradabilidad, conciencia y neuroticismo (Miles, D.E, 2003; Pestonjee, D.M., 1980; Zuckerman, M., y Delaware, U., 2000), mientras que otros autores sí han apuntado que existe relación entre la conducción agresiva y algunas variables de personalidad: Britt, T.W. (2006) describió una relación entre responsabilidad, agradabilidad y extroversión con la conducción agresiva. Dahlen, E.R. y White, R.P. (2006) señalaron que una falta de apertura hacía prever un riesgo en la conducción, que una falta de agradabilidad originaba pérdida del control del vehículo, que la estabilidad emocional aumentaba la conducción agresiva, y que la extraversión y la falta de responsabilidad se relacionaban con el riesgo y la pérdida de control. Lajunen, T. (2001) reseñó cómo la extraversión tenía una relación positiva con el número de fatalidades en el tráfico mientras que el neuroticismo correlacionaba de forma negativa. Y, por último, Cellar, D.F., y De Paul, U. (2000) encontraron una correlación negativa y significativa entre la responsabilidad y el hecho de tener un accidente.

5) Respecto a los cuestionarios de impulsividad y agresividad, los internos han obtenido una puntuación elevada en la escala de agresión física y en la de rabia y en la impulsividad motora, respectivamente. Estos datos coinciden con los resultados obtenidos por Britt, T.W. (2006) que afirma que medidas disposicionales de agresividad y rabia predicen conducta agresiva y rabia en situaciones provocadoras. La impulsividad también ha sido relacionada con la conducción agresiva y la trasgresión de normas (Dahlen, E.R., 2005; Owsley, C., 2003; Ryb, G.E., Dishinger, P.C., Kufera, J.A., y Read, K.M., 2006).

6) La mayoría de los conductores reconocen hasta tres factores que les aíran mientras conducen, y la mitad de los internos afirman no haber sufrido accidentes de tráfico.

7) Cabe destacar que un 18,1% ha manifestado no haberse comportado nunca de forma agresiva al volante; un 20,2% dice haberlo hecho una vez, y un 20,2% dos veces. Sólo cinco sujetos confiesan más de 10 de las conductas agresivas consignadas en el cuestionario.

8) Los participantes reconocieron menor número de conductas agresivas que la población general y que cuando se encuentran en situaciones que les producen enfado al volante utilizan más autoinstrucciones para solucionar la situación (CSI) que la población normal y expresan la ira de una manera más adaptativa. Estos datos no coinciden con los datos obtenidos por Dahlen, E.R. (2005) según el cual el “Driving Anger Scale” es un buen predictor de la conducta insegura, ni tampoco con Deffenbacher, J.L., Gail S.W., y Lynch, R.S. (2004), que afirman que el “Cuestionario de pensamiento de ira del conductor” y el Inventario de expresión de la ira del conductor” ofrecen información predictiva sobre los conductores.

9) Los datos de los tres últimos apartados indican que hay un número elevado de conductores que presumen de ser buenos conductores. Una posible explicación a esto sería la obviedad de las preguntas y los cuestionarios y el empeño de los presos por dar una buena imagen en su situación de encarcelamiento. También habría que evaluar si son capaces de discernir qué es la conducción agresiva y cuál es el grado de responsabilidad que asumen en los hechos delictivos que se les imputan.

10) Un 35% de los sujetos encarcelados por delitos contra la seguridad del tráfico también lo están (o lo estuvieron antes) por otros delitos.

Propuestas

En primer lugar habría que decir que los datos aportados en este estudio son una primera visión sobre el perfil psicológico de los internos condenados por delitos contra la seguridad de tráfico, que la muestra aumenta a medida que nuevos participantes se van incorporando al programa y que queda pendiente la evaluación estadística inferencial de estos datos.

Una limitación de este estudio es que fue concebido por necesidad de un tratamiento, sin disponer de evaluación previa sobre las carencias personales de los internos que estaban encarcelados por conducción agresiva. A pesar de ello nos planteamos el reto de obtener más datos para mejorar la intervención en el futuro.

En la necesidad de identificar estas necesidades y carencias que presentan los internos nos proponemos:

1) Recabar datos de otros internos que no participaron en la terapia como grupo control, de manera que el hecho de participar en el tratamiento no interfiera en los resultados.

2) Buscar otras medidas e instrumentos de evaluación alternativos, sobre todo a los cuestionarios relacionados con la conducción (situaciones que generan rabia en la conducción, expresión de los sentimientos de ira y pensamientos durante la conducción), pues los internos desvirtúan los resultados al dar respuestas que favorecen sus intereses.

3) Buscar instrumentos de evaluación que predigan la reincidencia en este tipo de delitos.

4) Estudiar la posibilidad de discriminar entre diversos tipos de población, separando aquellos que sólo han cometido delitos de conducción de aquellos

que también han cometido otros tipos de delitos y que presentan un perfil antisocial.

5) Este estudio sugiere que algunas de las estrategias de intervención deberían tener presentes la problemática de alcoholemia, la asunción de responsabilidad y técnicas de control de la ira y la impulsividad.

Referencias bibliográficas

- Babor, T.F., Higgins-Biddle, J.C., Saunders, J. B. y Monteiro, M.G. (1992). AUDIT (The Alcohol Use Disorders Identification Test) World Health Organization.
- Barratt, E.S. (1985). Impulsiveness subtraits: arousal and information processing. En Spence, J.T. y Itard, C.E. (eds): *Motivation, emotion and personality*. North Holland. Elsevier.
- Burgess, M. y Lindsey, T. (1997). Alcohol involvement in Fatal Traffic Accidents 1995. Technical Report DOT HS 808-547. National Highway Traffic Safety Administration. US Department of Transportation, Washington, D.C.
- Britt, T.W. (2006). Attributions and personality as predictors of the road rage response; *British Journal of Social Psychology*, Vol 45 (1), Mar, 127-147.
- Cellar, D.F. y De Paul, U. (2000). The five-factor model, conscientiousness, and driving accident involvement. *Journal of Personality*, Vol 64 (3), Sep, 593-618.
- Costa, P.T. y McCrae, R.R. (1999). *Inventario de Personalidad Neo Revisado. Manual profesional*. Adaptación de A. Cordero, A. Pamos & N. Seisdedos. Madrid, TEA Ediciones.
- Dhalen, E.R. y White, R.P. (2006). The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences*, 41, 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), Mar, 341-348.
- Deffenbacher, J.L., Gail, S. W. y 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), 87-99.

- 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 Inventor: 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, a 22 de septiembre de 2009. Recuperado el 28 de octubre de 2009, desde http://www20.gencat.cat/docs/Sala%20de%20Premsa/Documents/Arxius/justicia_premsa.notaPremsa.56.dadesmobilitat1253621921891.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 versión. *European Psychiatry*, 21, 487-494.
- Gallardo, D. y 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. Recuperado el 28 de octubre de 2009, desde <http://www20.gencat.cat/docs/Justicia/Documents/ARXIUS/SC-3-161-09.pdf>.

- Harré, N., Brandt, T. y Dawe, M. (2000). The development of risky driving in adolescence. *Journal of Adolescent Research*, 15, 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), Dec, 2001, 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. 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.
- Maiuro, R. (1998). Rage on the road. Recuperado el 28 de octubre de 2009, desde <http://www.icbc.com/library/recovery/volume9/number2/rageontheroad/index.html>.
- Mason, J., Fitzpatrick, K., Seneca, D. y 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*. US Department of Transportation, Washington, D.C.
- McMillen, D.L. (1992). Alcohol, personality traits, and high risk driving: A comparison of young, drinking driver groups. *Addictive Behaviors*, Vol 17 (6), Nov-Dec, 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), Jun, 147-161.
- Neighbors, C., Vietor, N.A. y Knee C.R. (2002). A motivation model of driving anger and aggression. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 28, 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, 353-359.
- Pendleton, O, Hatfield, N. y 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), Sep, 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, 11-14.
 - Ryb, G.E., Dischinger, P.C., Kufera, J.A. y Read K.M. (2006). Risk perception and impulsivity: Association with risky behaviors and substance abuse disorders. *Accident Analysis and Prevention*, May; 38 (3), 567-573.
 - SPSS. (2003). SPSS Base 12.0 Manual de Usuario. Chicago.
 - Zuckerman, M. y Delaware, U. (2000). Personality and risk-taking: Common biosocial factors. *Journal of Personality*, Vol 68 (6), Dec. Special issue: Personality processes and problem behavior, 999-1029.