



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

Producció pròpia 2011

Programes de tractament i característiques dels interns penitenciaris ingressats per delictes de trànsit a Catalunya

Autors

Ed Hilterman, Roger Mancho Fora, M. Victòria
Trasovares Navarrete, Griselda Baldris Catafau,
Yolanda Muñoz Fernández

Any 2012

**Programes de tractament i
característiques dels interns
penitenciaris ingressats per delictes
de trànsit a Catalunya**

Novembre del 2011

Avis legal

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

Resum en català:

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

Aquest informe és el resultat de la col·laboració entre els autors i el Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada del Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya, que és el responsable de l'estudi.

Autors:

Ed Hilterman, Roger Mancho Fora, Maria Victòria Trasovares Navarrete (Justa Mesura SLP, Consultoria & Investigació Aplicada)

Griselda Baldris Catafau, Yolanda Muñoz Fernández (Direcció General de Serveis Penitenciaris, Subdirecció General de Programes de Rehabilitació i Sanitat)

© 2011 Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada

En aquesta investigació han participat:

Justa Mesura SLP

Ed Hilterman

Roger Mancho Fora

Maria Victoria Trasovares Navarrete

Departament de Justícia

Griselda Baldris Catafau

Yolanda Muñoz Fernández

Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada

Oriol Arronis Camps

Marta Blanch Serentill

Alèxia Cañamares Sanz

Agraïments

Volem donar les gràcies a tots aquells que han fet possible aquest treball.

Serveis Penitenciaris de Catalunya:

Merce Azpiazu Artigas, pedagoga del Centre Penitenciari Obert 1 Barcelona
Imma Bach, cap de programes d'educació social del CP Brians 2

Misericòrdia Benavent, subdirectora de tractament del CP Tarragona

Xavier Botanch, educador social CPHB, coordinador del grup de la Comunitat de pràctiques que va elaborar el Programa de mobilitat segura als Centres penitenciaris

Teresa Colom, psicòloga del CP Girona

Félix Herráiz, psicòleg del CPHB

Francisco Lisa, subdirector de tractament del CP Figueres

Estrella Llorente, psicòloga del CP Brians 1

Gemma López, cap de programes de l'àrea de violència del CP Lledoners

Joaquim López, coordinador d'equips multidisciplinaris del CP Quatre Camins

Aurora Morell, subdirectora de tractament del CP Ponent

Mireia Bes, tècnica de l'Àrea de Planificació i Projectes Estratègics i el Servei d'Informàtica del Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya

Hospital Clínic:

Miquel Monràs, psicòleg

Universitat Autònoma de Barcelona:

Sebastià Sánchez Marin, professor de l'equip de la Càtedra de Formació i Educació Viàries

Asunción Muriel, cap de l'àrea de formació de la Secretaria General d'Institucions Penitenciàries, Ministeri de l'Interior, Govern d'Espanya

Jeanne Picart, vicepresidenta de la Delegació de Galícia de l'Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidentes de Tráfico, STOP ACCIDENTES.

Índex

1. Introducció	9
2. Metodologia	13
2.1 Recollida de dades en relació amb l'assoliment dels objectius	13
2.2 La recollida d'informació en els quatre països europeus, Espanya i Catalunya	14
2.3 Característiques sociodemogràfiques i penitenciàries de la mostra d'interns amb delictes relacionats amb el trànsit.	16
2.4 Recollida de dades per a la comparació de dos grups d'interns i un grup de MPA....	17
2.4.1. Reclutament dels participants.....	17
2.4.2. Els qüestionaris per mesurar els aspectes psicològics	20
2.4.3. Els qüestionaris per mesurar els aspectes de trànsit.....	24
2.4.4. Anàlisi de dades.....	27
3. Els delictes contra la seguretat viària: polítiques nacionals i internacionals	29
3.1. Situació en quatre països europeus	30
3.1.1. El principi Risc-Necessitat-Responsivitat	31
3.1.2. Holanda.....	35
3.1.3. Alemanya	37
3.1.4. Suècia	37
3.1.5. Regne Unit.....	38
3.1.6. Els programes específics per a delictes contra la seguretat viària executats a la comunitat.....	41
3.2 Polítiques penitenciàries a escala nacional	45
3.2.1. Regulació dels delictes contra la seguretat del trànsit	45
3.2.2. Polítiques penitenciàries respecte als delictes contra la seguretat del trànsit i intervenció en els centres penitenciaris.....	48
3.3. Polítiques públiques en matèria de seguretat viària a Catalunya.....	53
3.3.1. Pla de Seguretat Viària 2008-2010.....	53
3.3.2. Política penitenciària en matèria d'intervenció	55
4. Les característiques dels interns amb delictes relacionat amb la seguretat viària	65
4.1. Dades sociodemogràfiques	65
4.2. Característiques generals penals i penitenciàries	69
4.2.1. Nombre de delictes.....	71
4.2.2. Versatilitat	75
4.2.3. Temps de les penes de presó.....	78
4.2.4. Tipus de delictes de trànsit actual	80
4.2.5. Delictes de trànsit anteriors	81
4.2.6. Ingressos a la presó.....	82
4.2.7. Classificació.....	83
4.2.8. Programes.....	85

4.2.9. <i>Mesures penals alternatives</i>	87
4.3. Diferències entre variables	88
4.3.1. <i>Diferències segons nacionalitat</i>	88
4.3.2. <i>Diferències segons tipus de cas</i>	91
4.3.3. <i>Diferències en els delictes de trànsit segons l'edat</i>	92
4.4. Aspectes rellevants	94
5. Comparació entre els interns per delictes de trànsit, interns per altres delictes i infractors de trànsit que han complert un programa formatiu de seguretat viària	96
5.1 Característiques sociodemogràfiques	97
5.2. Dades relacionades amb el permís de conduir	100
5.3 Dades psicològiques	103
5.3.1 <i>Dades psicològiques dels dos grups d'interns</i>	103
5.3.2. <i>Dades psicològiques dels tres grups de penats</i>	105
5.4. Comparació de l'estil de conducció	108
5.5 Relació entre l'estil de conducció i les dades psicològiques per als tres grups	112
5.5.1 <i>El grup MPA</i>	112
5.5.2 <i>Grup trànsit</i>	113
5.5.3 <i>Grup no-trànsit</i>	114
5.6 Relació entre l'estil de conducció i les dades psicològiques per als dos grups d'interns	114
5.6.1 <i>Grup trànsit</i>	115
5.6.2 <i>Grup no-trànsit</i>	117
6. Discussió i conclusions finals	118
Recomanacions	124
ANNEX Capítol 3	127
ANNEX Capítol 4	132
ANNEX Capítol 5	135
Bibliografia	137

1. Introducció

Aquesta recerca és fruit de la col·laboració entre el Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada, els serveis de Medi Obert i Serveis Socials i de Rehabilitació de la Subdirecció General de Programes de Rehabilitació i Sanitat del Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya i Justa Mesura, Consultoria & Investigació Aplicada.

La seva finalitat és aportar una informació estructurada sobre les persones que estan ingressades a la presó per delictes relacionats amb la seguretat viària tant pel que fa a les característiques dels infractors com dels programes i les intervencions específiques que se'ls apliquen, per tal que aquesta informació pugui contribuir a millorar l'aplicació de les intervencions que porten a terme els serveis penitenciaris amb aquest tipus d'infractors. Els objectius generals de la present investigació són tres:

1. Descriure el tractament que es duu a terme a escala penitenciària dels infractors de trànsit, tot posant en relació aquestes actuacions en l'àmbit català i espanyol amb quatre països europeus més.
2. Identificar les principals característiques sociodemogràfiques, personals i penitenciàries d'una mostra d'interns amb algun delicte relacionat amb la seguretat viària.
3. Identificar les possibles diferències entre les característiques psicològiques, les característiques sociodemogràfiques i personals i l'estil de conducció d'una mostra d'interns amb algun delicte relacionat amb la seguretat viària i un grup de control, format per interns per altres delictes. Aquest objectiu també inclou la comparació amb els resultats d'una recerca prèvia amb persones que havien complert una mesura penal alternativa.

A continuació es desenvolupa cada un dels tres objectius generals i les accions dutes a terme.

Objectiu 1

El primer objectiu es refereix als diferents programes formatius específics per a la delinqüència contra la seguretat viària que es porten a terme a Catalunya i a Espanya i també en quatre països europeus. S'han mantingut contactes amb persones clau del Regne Unit, Alemanya, Suècia i Holanda per tal d'obtenir informació sobre les respectives polítiques penitenciàries davant els delictes de trànsit. El primer objectiu general es divideix en tres objectius específics:

- a) Conèixer a escala internacional quines són les polítiques penitenciàries desenvolupades envers aquest tipus de delictes i els programes i/o les bones pràctiques que es duen a terme dins dels centres penitenciaris.
- b) Conèixer en l'àmbit de l'estat espanyol (excloent-ne Catalunya, que es descriu al següent objectiu general) si hi ha polítiques penitenciàries desenvolupades envers aquest tipus de delictes i els programes i/o les bones pràctiques que es duen a terme dins dels centres penitenciaris.
- c) Fer un recull en l'àmbit nacional català de tot el que es fa als centres penitenciaris en forma d'actuacions, programes i activitats. Fer un recull de professionals i informants clau que, per la seva experiència, preparació o especificitat en el treball amb aquest tipus de delictes, aporten un plus de qualitat al disseny d'aquests programes específics.

Per portar a terme els tres objectius específics es va dissenyar un qüestionari semiestructurat del qual es van elaborar tres versions, en català, en castellà i en anglès, segons si anava adreçat a informants clau de Catalunya, Espanya o d'algun dels països europeus. Aquest qüestionari va ser enviat per correu electrònic als informants clau i retornat per la mateixa via una vegada finalitzat.

La informació recollida en el qüestionari, sobretot de caràcter qualitatiu, es va complementar amb dades estadístiques extretes de fonts de dades oficials, com l'Eurostat, l'Instituto Nacional de Estadística (INE) o l'Institut Demogràfic i Estadístic de Catalunya (IDESCAT). A més, també s'ha portat a terme un ampli recull i una anàlisi documental per desenvolupar els punts segon i tercer de

l'apartat. Aquesta part finalitza amb una explicació de les polítiques penitenciàries respecte a les infraccions relacionades amb la seguretat viària a Espanya i Catalunya.

Objectiu 2

Per portar a terme el segon objectiu general s'identifiquen les característiques d'aquelles persones que ingressen a la presó per haver comès delictes de trànsit. Els interns ingressats a les presons per delictes contra la seguretat viària no conformen un grup de persones homogènies. En uns casos es tracta de persones que cometen una gran quantitat de delictes, mentre que en altres casos n'han comès molt pocs. Una altra diferència pot ser que en uns casos hagin comès un sol fet delictiu contra la seguretat viària, però en altres casos, els delictes de trànsit són només un dels tipus de delictes que consten en els seus expedients.

Per portar a terme el segon objectiu es va realitzar un buidatge de la informació recollida a les bases de dades d'Execució del Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya. La mostra va consistir en 415 persones internades en centres penitenciaris de Catalunya entre els mesos de gener i octubre de l'any 2010. A la primera part d'aquest capítol es presenten les dades sociodemogràfiques bàsiques de les persones que formen part de la mostra, com ara la distribució per sexe, edat o nacionalitat. També hi ha informació sobre la residència i el nivell d'estudis.

Una vegada presentades les dades més generals, l'informe aborda l'anàlisi de les dades penals i penitenciàries. En aquesta segona part, es presenten les dades sobre el nombre i tipus de delictes, la durada de les mesures imposades, el temps passat a la presó i la classificació penitenciària, entre d'altres. Així mateix, s'hi han inclòs també dades sobre mesures penals alternatives (d'ara endavant MPA) que són també objecte d'anàlisi a l'apartat corresponent.

Objectiu 3

Per assolir el tercer objectiu general es presenten les dades de l'estudi que es va dur a terme amb una mostra de 177 interns ingressats a les presons de Catalunya. D'aquests, 96 ho estaven per un delictes de trànsit (grup

experimental) i els 81 restants, per delictes no relacionats amb el trànsit (grup de control). A més de la comparació entre els 96 interns ingressats a la presó per delictes contra la seguretat viària i els interns per altres delictes, es duu a terme també una comparació amb un grup d'infractors de trànsit que havien realitzat programes formatius de seguretat viària com a mesura penal alternativa (MPA). Aquest últim grup consisteix en 220 persones i van ser objecte d'un estudi previ (Trasovares i Hilterman, 2010).

La finalitat última de l'estudi és caracteritzar i establir possibles diferències (en dades sociodemogràfiques, relatives al permís de conduir, psicològiques i relacionades amb l'estil de conducció) entre els tres grups de subjectes: els penats ingressats a la presó per un delicte de trànsit, els interns per altres delictes i els penats per delictes de trànsit que han realitzat una MPA.

Es va elaborar un qüestionari autoinformat constituït per una part psicològica i una part amb preguntes focalitzades en situacions de trànsit, seguint la metodologia aplicada en dues investigacions (per a una revisió, vegeu l'apartat de mètodes de l'estudi de Trasovares i Hilterman, 2010 i Hilterman i Mancho, 2012). El qüestionari va ser dissenyat parant una atenció especial a tres aspectes: el comportament en el trànsit, el consum d'alcohol i trets d'ansietat i depressió.

L'informe finalitza amb conclusions i recomanacions.

Així doncs, la metodologia emprada en cada apartat depèn de l'objectiu a tractar. S'ha portat a terme una estratègia metodològica mixta per tal d'oferir informació detallada sobre les diferents intervencions, a la vegada que es proporcionen també dades que permeten contextualitzar la dimensió del problema criminològic analitzat. En el cas del primer objectiu general, es combina un ampli recull documental, informació obtinguda a través dels qüestionaris semiestructurats i també dades demogràfiques. Pel que fa als objectius segon i tercer, l'estratègia emprada és quantitativa, en la mesura que les dades han estat obtingudes a partir de bases de dades o bé a partir de qüestionaris autoinformats, omplerts pels interns i els participants dels programes formatius de seguretat viària com a mesura penal alternativa.

2. Metodologia

En aquest capítol s'explica la metodologia aplicada per assolir els tres objectius generals de la recerca. En l'explicació s'usa la seqüència dels objectius, és a dir, primerament es tracta la metodologia de la recollida d'informació sobre els programes específics per a delictes contra la seguretat viària en els quatre països europeus, Espanya i Catalunya. Després s'informa sobre la recollida de dades per a la realització del segon objectiu i, per finalitzar, la metodologia seguida per a la comparació entre els dos grups d'interns i els participants dels programes formatius de seguretat viària com a mesures penals alternatives (MPA). Però abans de començar amb l'explicació de la metodologia aplicada per a la realització dels objectius, s'explica per què s'han utilitzat diverses metodologies per assolir els objectius dos i tres.

2.1 Recollida de dades en relació amb l'assoliment dels objectius

Per a l'assoliment dels objectius dos i tres s'han seguit dos mètodes diferents de recollida de dades. Per dur a terme l'objectiu dos s'han fet servir les dades del Sistema Informàtic Penitenciari de Catalunya (SIPC), la base de dades específica per a serveis penitenciaris del Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya. Aquestes dades recullen els antecedents penals i el trajecte penitenciari dels interns. Són dades estàtiques que no estan exposades a canvis sota la influència d'esdeveniments externs i es poden recollir en un únic moment. En canvi, les dades per assolir l'objectiu tres són dades dinàmiques que poden canviar en el temps.

La recollida d'informació autoinformada sobre els interns és una de les finalitats més importants d'aquesta recerca. Si l'objectiu és recollir informació sobre el comportament viari i l'ús d'alcohol abans de l'internament, en persones internades en centres penitenciaris, és necessari que la recollida de dades es porti a terme a l'inici de la mesura d'internament. Cal minimitzar el temps transcorregut entre que l'informant tenia la possibilitat de portar a terme el

comportament (conduir) i la realització del qüestionari. Si el temps transcorregut és molt llarg, la informació sobre el comportament viari i el consum d'alcohol és poc fiable. Per exemple, si demanes informació sobre l'estil de conducció i el consum d'alcohol a un intern que està internat un any i mig, la resposta serà probablement esbiaixada perquè no se'n pot recordar amb precisió. Per això es va fer la recollida de dades en aquests grups al més aviat possible després de l'ingrés a les presons. D'aquesta manera es podria fer, també, una comparació amb el grup de mesures penals alternatives amb què s'ha fet la recollida de dades també al principi de la mesura.

Una dificultat afegida és la comparació de les mostres de presons i MPA amb els qüestionaris d'ansietat i depressió. En el cas de la investigació sobre MPA, estava dissenyada per avaluar la intervenció, motiu pel qual es van seleccionar una sèrie de qüestionaris amb més sensibilitat al canvi. Cal tenir present que una situació d'internament influeix molt negativament en els resultats d'aquest tipus de test, raó per la qual no es van utilitzar, i es va optar per qüestionaris centrats en trets més estables i de personalitat. Malauradament això impedeix fer comparacions a partir dels mateixos ítems o qüestionaris, però en canvi sí que es poden comparar els diferents grups de la mostra penitenciària. A continuació es detallen els qüestionaris que s'han utilitzat per recollir informació sobre els interns per delictes de trànsit.

2.2 La recollida d'informació en els quatre països europeus, Espanya i Catalunya

La recollida d'informació sobre els diferents programes específics aplicats a centres penitenciaris en els quatre països europeus, Espanya i Catalunya s'ha fet a partir d'un qüestionari estructurat. Aquest qüestionari es va desenvolupar per obtenir informació específica dels informants clau. Aquests informants clau són professionals, investigadors o responsables que tenen o han tingut un paper destacat en el disseny, la implementació i/o el seguiment de programes de tractament adreçats als infractors de trànsit. La informació per la qual es

pregunta en aquest qüestionari cobreix els aspectes més rellevants del programa. El qüestionari està format per sis blocs d'informació:

- Sobre l'informant clau; en aquesta part es recollia informació sobre el context en què treballava l'informant clau, el seu paper dins de la intervenció, el seu grau de responsabilitat, etc.
- Sobre el programa; en aquesta part s'exploraven les característiques del programa, com la durada, la capacitat, el temps d'aplicació, etc. Però també es demanava informació sobre qui portava a terme el programa (personal propi o extern, psicòlegs o educadors) i el finançament i possible copagament per part de l'usuari.
- Sobre els continguts del programa (aspectes que es treballen).
- Sobre els destinataris; aquí s'explorava, per exemple, quins eren els destinataris principals del programa, si hi havia criteris d'inclusió/exclusió i el tipus de diagnòstic que es feia servir.
- Sobre la metodologia; en aquesta secció es buscava informació sobre objectius generals i específics i sobre els aspectes principals que es treballaven en el programa.
- Sobre l'opinió personal de l'entrevistat; a l'última secció s'explorava quins eren els aspectes a millorar en l'opinió de l'informant clau.

Com que aquest projecte també té entre els seus objectius recollir informació sobre els programes que es porten a terme a Europa i comparar-ne els resultats amb Espanya i Catalunya, s'ha elaborat el qüestionari en català i s'ha traduït al castellà i a l'anglès per poder ser contestat pels informants clau de la resta d'Espanya i d'Europa.

2.3 Característiques sociodemogràfiques i penitenciàries de la mostra d'interns amb delictes relacionats amb el trànsit

Les dades per al segon objectiu de la recerca són de caràcter quantitatiu i corresponen a una mostra de 415 persones internades en els centres penitenciaris de Catalunya entre els mesos de gener i octubre de l'any 2010. Part de la informació era de caràcter demogràfic, com el sexe, l'edat o la nacionalitat. Però la major part feia referència als aspectes penals i penitenciaris, com els delictes comesos, el temps de condemna o si havia estat condemnat amb anterioritat a alguna mesura penal alternativa (per a una llista exhaustiva vegeu l'annex 29).

La major part de les dades van ser facilitades pel personal del Departament de Justícia en forma d'arxius informàtics extrets de manera automàtica de les bases de dades de serveis penitenciaris (SIPC) o de mesures penals alternatives (JOVO). No obstant això, des dels serveis informàtics del Departament de Justícia es va informar sobre la impossibilitat d'obtenir algunes dades de manera automàtica, per tant van haver de ser obtingudes de manera manual pels col·laboradors en la recerca del Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada. A aquests efectes, es va dissenyar una plantilla de recollida per tal d'agilitzar aquest procés i posteriorment va ser introduïda en una matriu de dades informàtiques.

Una vegada obtinguts els diferents arxius, automàtics i manuals, les dades van ser unificades en una sola matriu, per ser analitzades mitjançant el software d'anàlisi estadística SPSS 18.0 en la seva versió per a Macintosh. Una vegada unificades, la major part de les dades penals i penitenciàries van haver de ser recodificades en noves variables, ja que les bases de dades de les quals eren originàries són bases de dades de gestió. En conseqüència, la informació recollida sobre cada un dels tipus de delicte es registra en dues entrades diferents (variables) on, en cas de produir-se, es registra el nombre de delictes i els dies de condemna. Aquestes dades, per tant, calia que fossin unificades en un conjunt de variables més reduït de tipus nominal (tipus de delicte) i de tipus continu (dies de condemna imposats). Aquesta recodificació va ser en gran part

manual i va donar lloc a un conjunt de variables sobre els delictes segons si es tractava de delictes principals o no, si eren actuals a la mesura que s'estava complint o eren anteriors, i si es tractava de delictes de trànsit o eren delictes diferents.

Una vegada finalitzat aquest procés, les dades van ser analitzades de manera exhaustiva per tal de trobar diferències entre els diferents grups d'interns inicialment plantejats (de delicte únic, principal o acumulat), però també atenent a característiques demogràfiques com l'edat, l'origen nacional o el lloc de residència anterior a la mesura. Els resultats més rellevants obtinguts van ser finalment incorporats a aquest informe.

2.4 Recollida de dades per a la comparació de dos grups d'interns i un grup de MPA

Per dur a terme la investigació, es va plantejar un estudi prospectiu amb un disseny en què es mesuraven característiques i actituds dels interns poc temps després d'entrar a la presó. A continuació s'explica el procés de reclutament dels participants i es presenten els qüestionaris que s'han fet servir en l'estudi (vegeu també l'esquema 1).

2.4.1. Reclutament dels participants

Els qüestionaris dissenyats per a la recollida de dades es van administrar a dues mostres d'interns de centres penitenciaris de Catalunya.

- La primera de les mostres, el grup trànsit, es componia d'interns que havien ingressat en un centre penitenciar, procedents de llibertat, des de l'1 de gener fins al 31 d'octubre de 2010 i que havien comès algun delicte de trànsit. La selecció d'aquests interns es va fer a partir de llistes mensuals que va facilitar l'Àrea de Planificació i Projectes Estratègics del Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya.

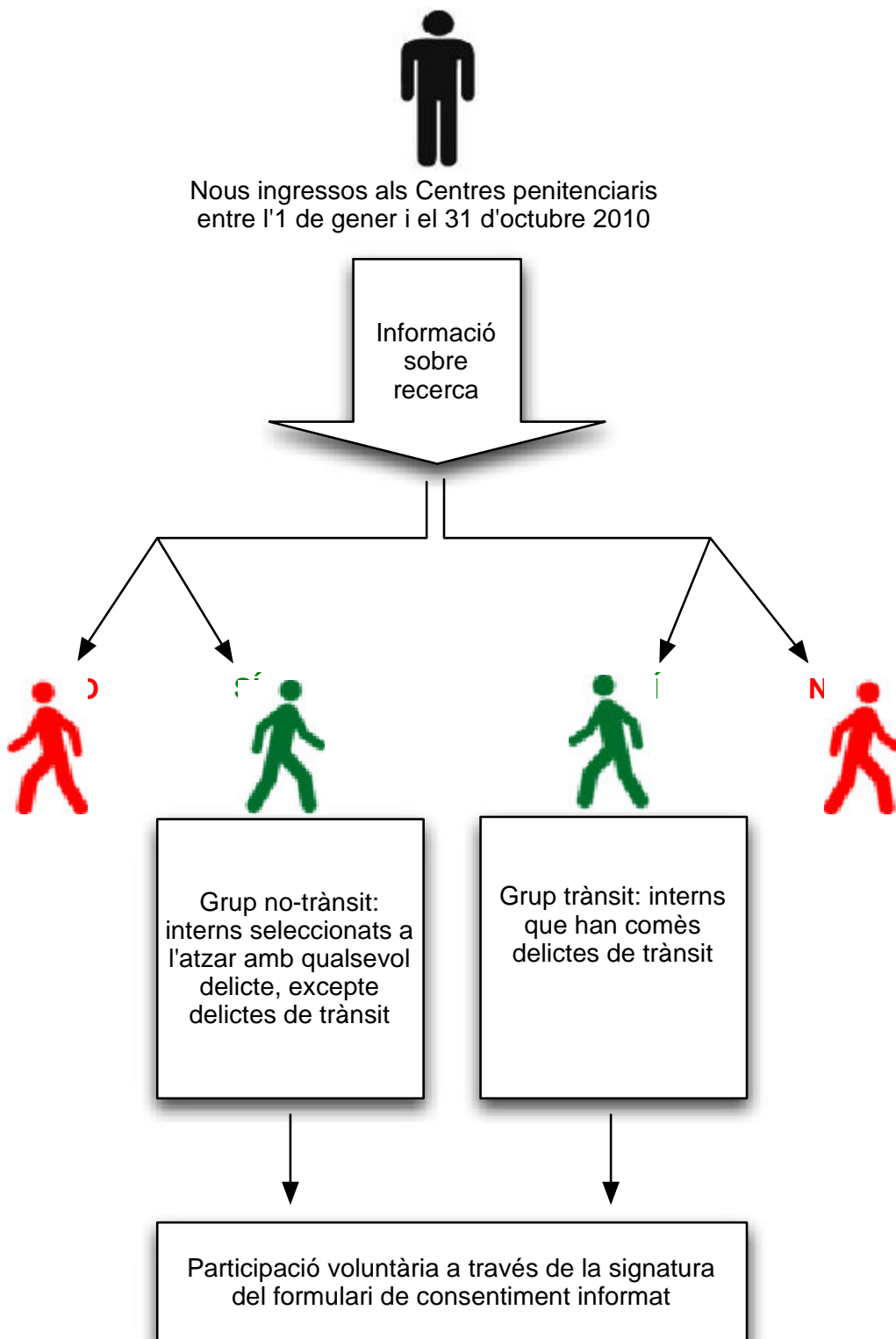
- El segon grup, anomenat el grup no-trànsit, estava format per interns que no tenien un delictes de trànsit i van ser seleccionats a l'atzar. En aquest cas la selecció es va fer en el mateix període i a partir de llistes d'altres mensuals extretes del SIPC, la base de dades on es registra tota la informació referent als interns a Catalunya.

Els requisits generals per a la inclusió en qualsevol de les mostres eren, en primer lloc, la voluntarietat expressa i per escrit a través d'un formulari de consentiment informat. En segon lloc, que la persona tingués el nivell suficient de comprensió de la llengua castellana per omplir el qüestionari.

A més dels requisits genèrics, cada un dels grups tenia requisits específics per a la selecció dels informants. En el cas del grup de delictes de trànsit, el criteri addicional era, òbviament, que haguessin ingressat a la presó per un delictes relacionat amb el trànsit. En el cas del grup de control, es preguntava si l'intern sabia conduir.

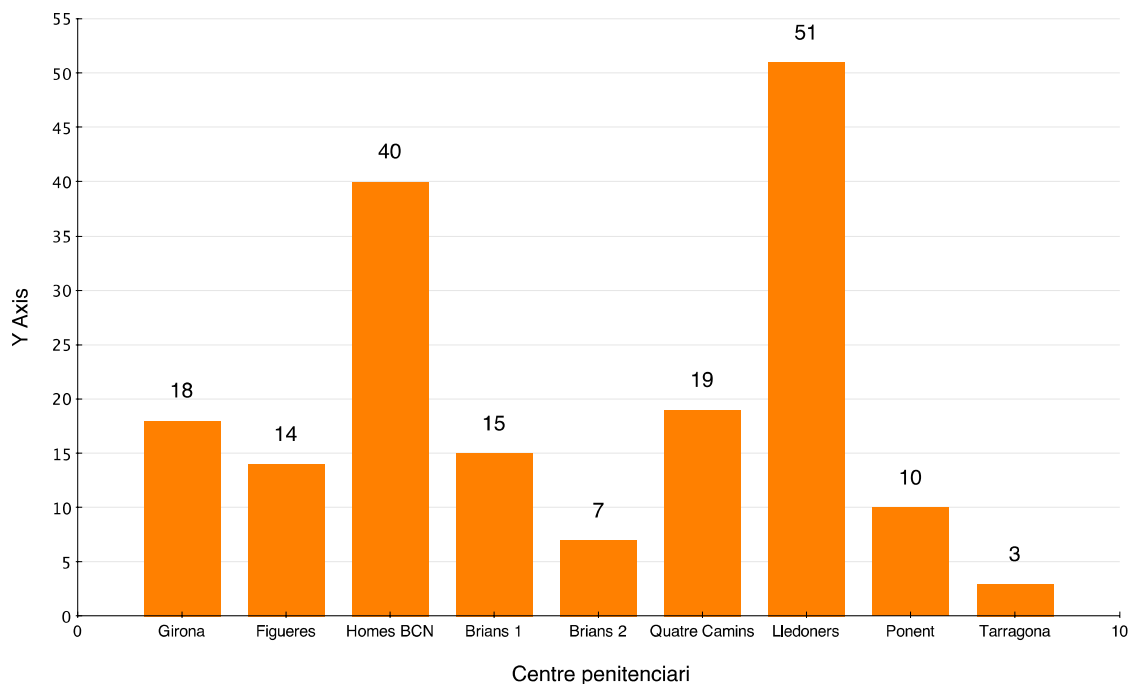
Per a la recollida de les dades es va preveure que un o dos treballadors de camp es desplaçassin fins als centres penitenciaris. Per tal d'optimitzar la recollida de dades, es va procurar que en cada desplaçament es poguessin recollir qüestionaris d'almenys un grup petit d'interns entre el grup experimental i el de control. Com a part del disseny de la recollida de dades, l'equip d'investigació va assistir l'equip de treballadors de camp durant les primeres sessions de la recollida de dades.

Esquema 1. Reclutament dels participants per a l'estudi



En l'estudi van participar 177 interns que van ser reclutats en diversos centres penitenciaris de Catalunya (vegeu al gràfic 1 el nombre de casos recollits en cada centre). D'aquests, 96 (54,2%) pertanyien al grup de trànsit i estaven ingressats a la presó per un delicte de trànsit. Mentre que els altres 81 participants (45,8%) ho estaven per delictes no relacionats amb el trànsit.

Gràfic 1. Participants segons centre penitenciar (N=177)



2.4.2. Els qüestionaris per mesurar els aspectes psicològics

Per avaluar les característiques psicològiques dels participants, en l'estudi es va incorporar el Qüestionari d'Ansietat Estat-Tret (STAI-R; *State-Trait Anxiety Inventory*; Spielberger *et al.*, 1970; adaptació espanyola de TEA, 1986) i l'Inventari d'expressió de la ira (STAXI-2R/E; Miguel-Tobal, Casado, Cano i Spielberger, 2001). S'hi va afegir el *Clinical Outcomes in Routine Evaluation-Outcome Measure* (CORE-OM; Botella, 2008; Connell *et al.*, 2007) per tal d'avaluar el grau de benestar/problemes. També es va decidir incorporar-hi l'*Alcohol Use Disorders Identification Test* (AUDIT; Contel Guillamón, Gual Solé i Colom Farran, 1999) per mesurar els possibles problemes d'alcohol dels

participants, ja que el consum d'alcohol és un factor d'alt risc i una de les causes principals dels accidents de trànsit.

a) Qüestionari d'Ansietat Estat-tret (STAI-T)

Per avaluar el tret d'ansietat dels subjectes, es va utilitzar el Qüestionari d'Ansietat Estat-Tret (STAI-E/T; *State-Trait Anxiety Inventory*; Spielberger, Gorsuch i Lushene, 1970; adaptació espanyola de TEA Ediciones, 1986). Aquest és un instrument autoinformat dissenyat per avaluar dos aspectes de l'ansietat: l'ansietat com a estat i l'ansietat com a tret (propensió ansiosa relativament estable). En aquesta investigació es va utilitzar la versió d'Ansietat tret formada per 20 ítems. El marc de referència temporal en l'ansietat com a tret és «en general, en la majoria d'ocasions». La puntuació dels ítems oscil·la entre 0 i 3 (0, gairebé mai; 1, de vegades; 2, sovint; 3 gairebé sempre). El rang de la puntuació total és des de 0 fins a 60 punts. A major puntuació, més ansiosa és la persona. No hi ha puntuacions de tall per a aquesta escala, les puntuacions directes que s'obtenen es transformen en centils en funció del sexe i l'edat.

A la taula 1 es pot observar la puntuació que s'obté en el 50% i el 75% de la població espanyola. Per exemple, la meitat dels homes de la població espanyola (centil 50) obtindria 19 punts en aquesta escala.

Taula 1. Barems de les puntuacions del tret d'ansietat (STAI-E/T) en funció del sexe (població espanyola)

	Centil 50	Centil 75
Homes	19	25
Dones	24	32

Es va decidir no avaluar l'ansietat estat, ja que aquest constructe estaria en alguna mesura alterat a causa de la situació d'ingrés a la presó dels participants.

La consistència interna del STAI obtinguda en la recerca era molt bona, un α de *Cronbach* de 0,85.

b) Inventari d'expressió de la ira Estat-Tret

Per avaluar el tret i l'expressió de la ira es va utilitzar l'Inventari d'expressió de la ira (STAXI-2; Miguel-Tobal, Casado, Cano i Spielberger, 2001). Aquest qüestionari d'autoinforme permet obtenir informació respecte a tres facetes de la ira: l'estat, el tret i l'expressió. En aquesta investigació s'han utilitzat dues d'aquestes facetes: la ira com a tret i l'expressió de la ira. L'estat de la ira no es va avaluar a causa del recent l'ingrés a les presons dels participants i l'efecte que d'aquest esdeveniment pugui resultar en puntuacions esbiaixades.

L'escala d'ira tret, que consta de 10 ítems, ens permet obtenir informació respecte a la freqüència en què el subjecte experimenta sentiments d'ira al llarg del temps, així com la seva disposició a experimentar ira sense cap provocació o en situacions que impliquin frustració o avaluacions negatives. El marc de referència temporal és «com se sent normalment». El rang de la puntuació dels ítems és de 1 a 4 (1, gairebé mai; 2, algunes vegades; 3, sovint; 4 gairebé sempre). El rang de la puntuació total oscil·la entre 10 i 40.

Pel que fa a l'escala d'expressió de la ira, consta de 24 ítems i permet obtenir informació sobre la capacitat del subjecte per expressar i controlar la ira sobre la base de quatre components principals: expressió externa (mesura els sentiments d'ira que són expressats), expressió interna (mesura la incapacitat per expressar sentiments d'ira), control extern de la ira (mesura la freqüència en què la persona controla la seva expressió dels sentiments evitant-ne la manifestació vers persones o objectes del seu entorn), i control intern d'ira (mesura la freqüència amb què la persona intenta controlar els seus sentiments d'ira mitjançant la relaxació i la moderació de les situacions que l'enguten). El marc de referència és «com reacciona o es comporta quan està enfadat o furios». Els ítems es puntuen en quatre categories: 1, gairebé mai; 2, algunes vegades; 3, sovint; 4 gairebé sempre. A partir de les puntuacions de les quatre

escales es calcula, a partir d'un algoritme específic, un Índex de l'expressió de la ira.

La consistència interna obtinguda en aquesta investigació era bona, α de *Cronbach* de 0,82 per a l'escala de Tret d'Ira (STAXI-Tret) i 0,74 per a l'Índex d'expressió de la ira (STAXI-E).

c) *Clinical Outcomes in Routine Evaluation-Outcome Measure (CORE-OM)*

El qüestionari de resultats clínics en avaluació rutinària (CORE-OM; Botella, 2008; Connell *et al.*, 2007), és un qüestionari autoadministrat, desenvolupat per tal de poder fer avaluacions compartides entre els serveis de teràpia psicològica a persones que pateixen problemes psicològics. Normalment s'usa en una avaluació abans de començar amb la intervenció i es repeteix al final per poder avaluar-ne el resultat. Hi ha tres versions del CORE-OM: el més habitual es compon de 34 ítems, la versió abreujada en té 18 i l'última versió, molt més reduïda, està formada per només 10 ítems.

Per al qüestionari de la nostra investigació hem utilitzat la versió abreujada de 18 ítems que es pot utilitzar com un *screening* de la situació de la persona. El marc de referència és «com s'han sentit en la darrera setmana». La puntuació oscil·la entre 0 i 4 (0, mai; 1, sols alguna vegada; 2, de vegades; 3, sovint; 4, gairebé sempre o sempre). El rang de la puntuació total varia entre 0 i 72.

La α de *Cronbach*, que mesura la consistència interna de l'escala, era molt bona, amb 0,84.

d) El Test d'identificació de problemes amb l'alcohol (AUDIT)

El Test d'identificació d'alcohol (AUDIT; Contel Guillamón, Gual Solé i Colom Farran, 1999) va ser desenvolupat per l'Organització Mundial de la Salut com un mètode simple de *screening* del consum excessiu d'alcohol i com un suport en l'avaluació breu. L'AUDIT és un qüestionari senzill format per deu ítems que exploren la quantitat i la freqüència de consum, les conductes dependents i els problemes relacionats amb l'alcohol. Cada ítem té cinc possibilitats de resposta

(de 0 a 4), excepte els dos últims ítems, en els quals només hi ha tres possibilitats de resposta (0, 2 i 4). L'AUDIT s'ha mostrat fiable i vàlid en diferents països per a la detecció de consums de risc i nocius d'alcohol i està validat a Espanya i Catalunya (Contel Guillamón, Gual Solé i Colom Farran, 1999). En la nostra recerca els interns han d'omplir l'AUDIT de manera retrospectiva per poder obtenir informació sobre el nivell de consum abans d'ingressar en el centre penitenciari.

A la taula 2 es poden observar els punts de tall a partir dels quals es considera que una persona té un problema amb l'alcohol. La fiabilitat de l'AUDIT en aquesta recerca, mesurat a través de la α de Cronbach (0,79), era bona.

Taula 2. Punts de tall en l'AUDIT en funció del gènere

	Homes	Dones
Sense problemes amb l'alcohol	0-7	0-5
Bevedor de risc	8-12	6-12
Possible dependència	13-40	13-40

2.4.3. Els qüestionaris per mesurar els aspectes de trànsit

Per avaluar els aspectes relacionats amb l'estil de conducció es va fer servir el qüestionari EMG holandès. Tanmateix, per completar-lo amb alguns ítems més específics sobre l'ús de l'alcohol, es va decidir incorporar-hi alguns apartats del qüestionari dissenyat per Jan Törnros, de Suècia.

a) Qüestionari EMG

El qüestionari EMG està desenvolupat per avaluar sistemàticament totes les intervencions educatives amb infractors de trànsit a Holanda. La versió original es compon de 145 ítems, dels quals s'han seleccionat els 75 ítems més rellevants. Aquest qüestionari avalua deu dimensions de l'estil de conducció que són les següents:

1. **Conducció temerària:** S'han de contestar nou afirmacions que reflecteixin l'opinió del participant sobre (a) la seva actuació en diverses situacions de trànsit; (b) la seva pròpia actuació com a conductor, i (c) la seva reacció amb tercers sobre el seu estil de conducció. La consistència interna obtinguda en aquesta investigació era 0,64.

2. **Percepció de perill:** Es demana al participant que indiqui en sis situacions de risc en el trànsit si creu que són perilloses en una escala de cinc punts de perillositat (de gens perillós a molt perillós). La fiabilitat de la escala, mesurada a través de la α de *Cronbach*, era 0,74.
3. **Comportament en una situació de perill:** A continuació, i per a les mateixes sis situacions anteriors, se li demana que indiqui la probabilitat en què el participant es comportaria de la manera que relaten. La consistència interna era 0,80.
4. **Multes en els dotze últims mesos:** En la pròxima pregunta se li demana que indiqui la freqüència en què ha comès cinc infraccions determinades (com saltar-se un semàfor en vermell o conduir sota els efectes de l'alcohol) durant els últims dotze mesos. La consistència interna d'aquesta escala era 0,80.
5. **Accidents: col·lisions actives i passives:** En aquesta part se li demana que indiqui la seva implicació activa (el participant va xocar amb un tercer) i passiva (una altra persona va xocar contra el participant) en accidents de trànsit amb tres resultats diferents: només amb danys materials, amb ferides lleus i amb ferides greus o mortals.
6. **Enuig davant d'altres conductors:** A continuació, se li demana que indiqui en quina mesura s'enfadaria si es trobés davant de set situacions que poden causar irritació. La consistència interna d'aquesta escala era 0,77.
7. **Reacció envers altres conductors:** En aquest cas, se li demana que indiqui la seva reacció davant les mateixes situacions utilitzant uns dibuixos que il·lustren possibles reaccions fent-ne augmentar l'enuig (figura 1). Aquests dibuixos tenen l'objectiu de facilitar la resposta per la visualització de la situació, on les reaccions poden variar entre «cap reacció» o «sortir del cotxe disposat a barallar-se amb l'altre conductor». L'objectiu de la primera pregunta sobre l'enuig és mesurar la intensitat de reaccions possiblement agressives en el trànsit. La consistència interna d'aquesta escala era 0,75.

Figura 1: Il·lustració amb l'escala de reacció envers altres conductors.



8. **Grau d'acord amb les normes de circulació:** Fa referència a si el conductor està d'acord o no amb les normes de circulació. Per exemple, si considera que les infraccions que ha fet són un problema; si dubta sobre respectar o no les normes; si té el propòsit de respectar-les; si li és fàcil conduir sense cometre infraccions; si continua infringint les normes, etc. L'escala va obtenir una consistència interna de 0,69 i consisteix en sis ítems.
9. **Comportament habitual durant la conducció:** En aquest apartat s'avalua com es comporta el conductor de manera habitual. Per exemple, si treu els llums llargs per no molestar un conductor que va en sentit contrari; si condueix de pressa en una zona urbana; si per mostrar la seva irritació toca el clàxon a d'altres conductors; si manté la distància de seguretat; si abaixa la velocitat perquè un altre conductor el pugui avançar fàcilment, etc. La consistència interna d'aquesta escala amb nou ítems era 0,71.

b) Qüestionari Törnros

En relació amb el qüestionari Törnros (1998) es van incorporar dos ítems per avaluar la percepció del risc de conduir sota els efectes de l'alcohol. Per exemple, un d'aquest ítems era: *Creo que conducir un coche después de haber bebido, y estando bajo la influencia del alcohol un poco por debajo del límite legal permitido (0,25 mg/l) es: per respondre aquesta qüestió, el participant tenia quatre possibilitats de resposta que anaven de totalment correcte fins a molt imprudent. L'escala, amb només dos ítems, tenia una consistència interna de 0,69.*

A la taula 3 es poden observar els aspectes sobre l'estil de conducció analitzats en l'estudi amb el rang i la direcció de cada escala.

Taula 3. Rang de les escales per avaluar l'estil de conducció

	Rang escala
TÖRNROS	
Alcohol i conducció	1 – 4 ↓
EMG	
Conducció temerària	1 – 5 ↓
Percepció de perill	1 – 5 ↓
Comportament en una situació de perill	1 – 5 ↓
Enuig davant d'altres conductors	1 – 5 ↓
Reacció enfront d'altres conductors	1 – 8 ↓
Comportament habitual durant la conducció	1 – 6 ↓
Grau d'acord amb les normes de circulació	1 – 5 ↓
Multes en els darrers dotze mesos	0-26 ↓
Accidents actius	0-4 ↓
Accidents passius	0-4 ↓

Les fletxes a la darrera columna indiquen la direcció de la puntuació.
↓ = A **menor** puntuació, millor resultat.

2.4.4. Anàlisi de dades

En la fase d'anàlisi de les dades es van utilitzar els estadístics següents:

1. En primer lloc, per avaluar que els tests i qüestionaris utilitzats en la investigació tenien una bona fiabilitat, es va calcular el coeficient α de *Cronbach*. Aquesta prova mesura la consistència interna de les eines administrades, és a dir, en quin grau i a quin nivell estan relacionats els ítems del test entre si, i serveix per comprovar si el bloc d'ítems a avaluar conté informació errònia. En definitiva, aquest índex avalua l'homogeneïtat de les preguntes de cada ítem, realitzant una mitjana de totes les relacions entre tots els ítems, per observar que realment avaluen el que intenten mesurar. Aquest índex oscil·la entre valors de 0 a 1. Es considera que s'obté una consistència interna moderada quan la puntuació es troba entre 0,6 i 0,7, sent excel·lent per sobre de 0,8.
2. La prova *t* de *Student*. Aquesta permet decidir si dues variables o escales tenen mitjanes diferents. El test indica si la diferència en la mitjana mostrada

entre dues mostres és estadísticament significativa. Per exemple, si avaluem el grau d'enuig enfront d'altres conductors a l'inici i al final del programa formatiu, s'obté una mitjana de 2,3 (entre poc i bastant enfadat) tant a l'inici com al final del programa. Això vol dir que no hi ha diferències en la mitjana de les dues mesures.

3. El test khi-quadrat (χ^2) de *Pearson*. Aquest estadístic ens permet explorar si hi ha relació o no entre parelles de variables categòriques. Per exemple, si hi ha una diferència de l'estat civil entre els penats ingressats a la presó per un delictes de trànsit i els penats ingressats per un altre tipus de delictes.
4. El coeficient de correlació de *Spearman*. Aquesta prova serveix per analitzar si hi ha relació entre dues variables. Per exemple, si hi ha alguna relació entre el fet de ser ansiós i el comportament durant la conducció en una situació de perill.
5. L'anàlisi de la variància per mostres independents (ANOVA). Aquesta prova estadística permet comparar si hi ha cap diferència entre les mitjanes observades en una dada que pot tenir més de dues categories. Per exemple, en el nostre cas, si hi ha cap diferència entre l'estil de conducció entre tres grups de penats incorporats en la recerca (1, els penats per delictes de trànsit que van realitzar un programa formatiu de seguretat viària com a mesura penal alternativa; 2, els penats ingressats a la presó per un delictes de trànsit, i 3, els penats ingressats a la presó per un delictes no relacionat amb el trànsit).

Per realitzar l'anàlisi estadística de les dades es va utilitzar el paquet estadístic SPSS 18.0 per a Macintosh.

3. Els delictes contra la seguretat viària: polítiques nacionals i internacionals

Aquest capítol es refereix als diferents programes formatius específics per a la delinqüència contra la seguretat viària que es porten a terme a Catalunya i a Espanya i també en diversos països europeus. S'han mantingut contactes amb persones clau del Regne Unit, Alemanya, Suècia i Holanda per tal d'obtenir informació sobre les respectives polítiques penitenciàries davant els delictes de trànsit. Els objectius específics que cobreix aquesta part són:

- a) Conèixer a escala internacional quines són les polítiques penitenciàries desenvolupades envers aquest tipus de delictes i els programes i/o les bones pràctiques que es duen a terme dins dels centres penitenciaris.
- b) Conèixer en l'àmbit de la resta d'Espanya si hi ha polítiques penitenciàries desenvolupades envers aquest tipus de delictes i els programes i/o les bones pràctiques que es duen a terme dins dels centres penitenciaris.
- c) Fer un recull en l'àmbit nacional català de tot el que es fa als centres penitenciaris en forma d'actuacions, programes i activitats. Fer un recull de professionals i informants clau que, per la seva experiència, preparació o especificitat en el treball amb aquest tipus de delictes aporten un plus de qualitat al disseny d'aquests programes específics.

A continuació s'explica breument el qüestionari que es va utilitzar per entrevistar els informants clau. Després s'exposa el tractament dels infractors de seguretat viària i el seu model teòric en els quatre països europeus estudiats. Aquesta part finalitza amb una explicació de les polítiques penitenciàries respecte a les infraccions relacionades amb la seguretat viària a Espanya i Catalunya.

Una de les primeres actuacions realitzades per la direcció tècnica del projecte ha estat l'elaboració del qüestionari mitjançant el qual es vol recollir la informació dels informants clau. Aquests informants clau són professionals, investigadors o responsables que tenen o han tingut un paper destacat en el

disseny, la implementació i/o el seguiment de programes de tractament adreçats als infractors de trànsit. La informació per la qual es pregunta en aquest qüestionari cobreix els aspectes més rellevants del programa, en diferents blocs d'informació:

- Sobre l'informant clau.
- Sobre el programa (durada, capacitat, temps d'aplicació, etc.).
- Sobre els continguts del programa (aspectes que s'hi treballen).
- Sobre els destinataris.
- Sobre la metodologia.
- Sobre l'opinió personal de l'entrevistat (aspectes a millorar).

Com que aquest projecte també té entre els seus objectius recollir informació sobre els programes que es porten a terme a Europa i comparar-ne els resultats amb Espanya i Catalunya, s'ha elaborat el qüestionari en català i s'ha traduït al castellà i a l'anglès per poder ser contestat pels informants clau de la resta d'Espanya i d'Europa.

3.1. Situació en quatre països europeus

Un dels objectius principals d'aquest estudi era obtenir informació sobre els programes de tractament que en altres països es porten a terme amb els infractors de trànsit que entren en contacte amb els sistemes penitenciaris respectius. L'objectiu era, per tant, descriure els programes de tractament de quatre països europeus per tal de comparar-los amb els programes de tractament que es porten a terme a Catalunya. A aquests efectes es va contactar amb professionals, investigadors i persones pertanyents als serveis de justícia i execució de mesures d'Holanda, el Regne Unit, Suècia i Alemanya. En el context internacional, i des de mitjan dècada dels noranta, s'ha anat estenent i consolidant un model d'intervenció de pràctiques basades en evidències científiques. En aquest sentit, les evidències obtingudes per la recerca mai no han estat favorables a l'increment de penes com a mitjà per

reduir la reincidència (McGuire, 1997). Un estudi amb població de Catalunya va concloure que «condemnar una persona a una pena de presó en lloc de la suspensió de la pena augmentava de manera significativa la probabilitat de reincidència futura» (Cid, 2007). Els resultats de la recerca internacional donen suport a la idea que les mesures basades en la intervenció en les necessitats, i generalment des de l'àmbit comunitari, són les que tenen més efecte sobre la reincidència. Una implicació directa d'aquesta perspectiva és que la pena de presó (presència o no, durada i tipus de règim) esdevé dependent de les necessitats de la intervenció i no un fi en ella mateixa.

En aquesta línia, a finals de la dècada dels vuitanta, es formula el principi de *Risk-Need-Responsivity*, o RNR (Andrews i Bonta, 1996), que posa l'objectiu en la millora de l'efectivitat de les intervencions en termes de reincidència. En dues dècades s'ha convertit en un principi central, tant per part de professionals de la intervenció com per part d'investigadors. El principi de RNR té importants implicacions en la sentència judicial, ja que el jutge pot adaptar millor el tipus de mesura al nivell de risc, per exemple amb estratègies de diversió en casos de baix risc, o de presó en casos de risc alt. A més, la identificació de necessitats permet dissenyar programes i condicions de tractament específics per a cada subjecte, en lloc d'imposar unes condicions genèriques i per a tots els casos similars o que tenen en comú un determinat tipus penal.

3.1.1. El principi Risc-Necessitat-Responsivitat

El principi RNR parteix d'un objectiu eminentment rehabilitador. Per tant, les actuacions que, sota aquest principi, es porten a terme amb l'infractor tenen com a finalitat última millorar les seves capacitats per desenvolupar-se normalment en societat, és a dir, se centren a reduir aquelles necessitats més importants i relacionades amb la reincidència.

Una de les preocupacions fonamentals del principi RNR és a propòsit de l'efectivitat de les intervencions. En efecte, hi ha indicis clars que, si bé una intervenció amb la intensitat adient en els casos adequats comporta una millora en termes de reducció del risc de reincidència, quan la intensitat és massa alta, no sols no comporta una reducció del risc, sinó que incrementa

significativament la probabilitat que els infractors reincideixin després de la intervenció. Així, quan no s'utilitzen en els casos adequats, les intervencions poden ser factors criminògens, factors de risc que incrementen les possibilitats de cometre un nou delict. En conseqüència, la manera com s'intervé amb els infractors des de l'àmbit penal és un aspecte cabdal de la prevenció i el tractament de la delinqüència, també en el cas dels infractors de trànsit.

Una altra de les característiques destacables del principi RNR és la seva forta fonamentació empírica. Des de la seva formalització, són nombrosos els estudis basats en aquest principi, com també les experiències que han posat el principi en la pràctica professional diària. Així, en l'actualitat, es disposa d'un ampli ventall d'experiències documentades que demostren l'efectivitat del model RNR i la seva superioritat davant d'altres models d'intervenció.

El principi RNR està format dels tres elements que li donen nom (risc, necessitat i responsivitat). Es tracta, de fet, de fases successives. Partint d'una valoració del risc de reincidència, s'identifiquen unes necessitats criminògenes (aquelles que es relacionen empíricament amb el comportament delictiu o reincident) a les quals caldrà donar resposta amb una intervenció adaptada a les característiques de l'infractor, és a dir, una intervenció responsiva.

El primer element del principi RNR, el *risc*, es basa en què la intensitat de la intervenció ha d'estar orientada a la reducció del risc de reincidència que presenta el subjecte. Per tant, és necessari ajustar la intensitat de la mesura al nivell de risc. Així, es contraposen dos aspectes: d'una banda, el nivell de risc, i de l'altra, el nivell (o la intensitat) de la intervenció. La relació entre aquests dos aspectes és tal, que per a aquells nivells de risc baix el principi aconsella mesures de baixa intensitat (per exemple, amb mesures menys controladores). En canvi, per a nivells de risc alt, les intervencions han de ser més intensives (per exemple, amb mesures amb una supervisió més estricta). No s'aconsella que els infractors d'alt risc i els de baix risc coincideixin en una mateixa intervenció (O'Connor, 2008). De fet, «s'ha demostrat clarament que posar infractors de baix risc en *programes estructurats* [intervencions intensives] (...) realment pot incrementar la reincidència» (Lowenkamp, Latessa i Holsinger, 2006). En una comparativa entre diversos estudis es va detectar una reducció d'entre una quarta part i gairebé la meitat de la reincidència entre persones

valorades com d'alt risc i derivades a intervencions intensives (Andrews i Bonta, 2003). Segons aquesta mateixa font, les persones que havien estat valorades com de baix risc i se les havia derivat a intervencions intensives van reincidir entre una quarta part i tres vegades més que aquelles persones de baix risc que havien rebut una intervenció de baixa intensitat. Aquestes dades demostren que les intervencions que es porten a terme amb infractors poden tenir efectes positius quan s'ajusten al nivell de risc existent. Però és important evitar que persones amb un baix nivell de risc es derivin a aquestes intervencions intensives. L'experiència empírica demostra que no és cert que «no li farà cap mal»; de fet, demostra que les intervencions intensives per a casos de risc baix generen reincidència, en lloc d'evitar-la.

Una de les conseqüències pràctiques més importants d'aquest principi és la necessitat de poder diferenciar els casos d'alt risc, i per tant amb una probabilitat més alta de reincidir, dels de baix risc. Es tracta d'un pas previ imprescindible per a una bona gestió dels casos que, en les darreres dècades, ha generat la necessitat de desenvolupar eines de valoració del risc de reincidència, amb l'objectiu que les decisions sobre les intervencions estiguin basades en coneixements empírics.

Els instruments d'avaluació de risc serveixen, doncs, per classificar els delinqüents en grups segons la seva probabilitat de repetició del comportament delictiu. Molts comencen assignant valors numèrics a un conjunt de factors de risc on cadascun d'ells està associat amb la repetició del comportament delictiu. Després, els resultats de risc són sumats per produir una puntuació total de risc. En la majoria dels exemples, els resultats quantitius (la puntuació total sumada) s'utilitzen per agrupar els delinqüents en classes de risc ordinals que van des del risc baix fins al risc alt.

El desenvolupament d'instruments d'avaluació de risc es pot explicar en un context històric (Bonta, 1996; Ferguson, 2002), en tres generacions d'instruments.

A l'avaluació de risc de primera generació les avaluacions es feien, i es fan, sobre la base de les impressions individuals dels professionals de justícia i sense l'ajut d'instruments d'avaluació estructurats. Les debilitats d'aquest tipus d'enfocament, comparat amb estratègies estadístiques formals per establir

predicció i classificació, han estat força documentades (Dawes, Faust i Meehl, 1989). Els problemes més coneguts, propis d'aquesta primera generació, són la gran diversitat entre les valoracions dels diferents professionals; la relació baixa entre la predicció i el resultat (reincidència); la sobreestimació de factors de risc que no tenen o, en el millor dels casos, tenen una dèbil associació amb reincidència i l'ús de definicions diferents per a les mateixes estructures.

La segona i tercera generació de les avaluacions de risc es basen en l'associació estadística entre un instrument d'avaluació de risc i la repetició del comportament delictiu, encara que amb propòsits diferents.

Els instruments d'avaluació de risc de segona generació es limiten a la predicció i classificació per tal d'establir el nivell de sanció i supervisió adequat. És a dir, els delinqüents de risc més alt meriten mesures més restrictives comparades amb els delinqüents de risc més baix, sense tenir en compte les necessitats de tractament. Així, els instruments de segona generació emfasitzen la validesa predictiva sobre uns altres usos potencials, com la planificació de tractament. Aquesta classe d'instruments calculen sobre la base d'un algoritme o el resultat d'una suma del risc, però no aporten informació que es refereixi a les intervencions per reduir el risc. La literatura recent, això no obstant, promou activament l'ús d'instruments d'avaluació més complets que valorin també les necessitats. Així, s'arriba als instruments de tercera generació, que aporten, a més, informació destinada a planificar el tractament i no sols a classificar la persona.

El segon element del principi, les *necessitats*, suposa considerar els factors de risc com una cosa més que indicadors que permetin estimar la probabilitat de reincidència. Determinats factors de risc es converteixen en factors de necessitat i, per tant, característiques com l'alcoholisme, la impulsivitat, una baixa capacitat d'empatia o un entorn social amb unes característiques determinades, són factors de risc (diferents segons el tipus de delicte de què estiguem parlant), però també necessitats criminògenes sobre les quals és possible intervenir. El principi de necessitat considera que si es vol reduir la reincidència cal actuar sobre aquestes necessitats criminògenes. És probable que «els infractors tinguin diverses necessitats sobre les quals mereixi la pena intervenir, però no totes elles estan associades amb el comportament delictiu»

(Bonta i Andrews, 2007). De tal manera que es proposa que la intervenció que es porti a terme amb el subjecte, des de l'àmbit penal, s'adreci a les necessitats relacionades amb el comportament delictiu. Això no vol dir que no s'hagi de fer res amb la resta de necessitats que pugui tenir la persona, però sí ser conscient de quina és la prioritat de l'actuació des de la Justícia.

Finalment, el principi de *responsivitat* vol dir que si es vol maximitzar l'efecte de les intervencions, cal ajustar-les a la persona a la qual van destinades i no a la inversa. És possible que una persona tingui una determinada necessitat criminògena i és possible que hi hagi una intervenció específicament dissenyada per abordar-la. Però també cal comptar amb altres característiques personals que poden fer inviable la seva participació en el programa. Per exemple, la participació en una intervenció formativa (curs de seguretat viària) d'una persona amb una baixa capacitat de concentració i/o baixa intel·ligència requerirà una metodologia formativa adaptada a aquestes limitacions. Si això no es té en compte, és poc probable que la intervenció millori d'alguna manera la situació del destinatari.

3.1.2. Holanda

D'acord a les dades d'Eurostat, la població penitenciària holandesa va seguir una tendència a l'alça entre els anys 2002 i 2005, en què hi va arribar a haver 17.891 persones internades a les presons (vegeu el gràfic 2). Això suposava un increment del 26,6% respecte a l'any 2002 i situava la taxa d'empresonament en 10,9 presos per cada 10.000 habitants. En la segona meitat de la dècada, hi va haver una disminució progressiva en la població penitenciària fins a situar-se, l'any 2008, en 14.734 presos, 8,98 presos per cada 10.000 habitants. Això significa un augment del nombre total de presos del 4,26% respecte a l'any 2002, en un període en què la població holandesa va créixer un 1,8%.

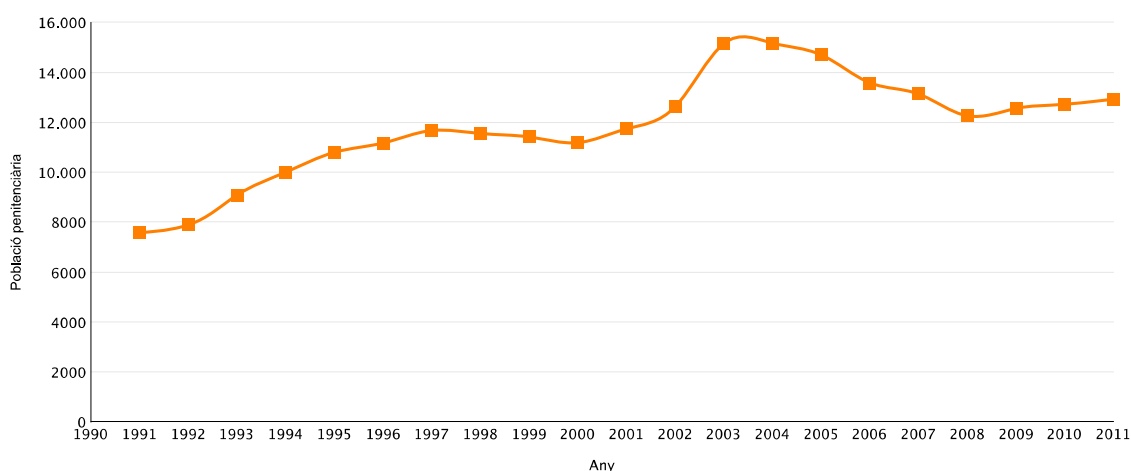
D'acord amb les dades facilitades pels informants clau procedents de l'administració penitenciària holandesa, la població penitenciària holandesa l'any 2009 era de 12.561 presos. D'aquests, aproximadament un 40% tenien sentència ferma i un 60% eren preventius o estaven a la presó per altres

situacions. Principalment per impagament de multa i per haver incomplert una mesura penal alternativa (Heer i Kalidien, 2009).

Amb data de 30 de setembre de 2010, hi havia a les presons holandeses un total de 347 interns a causa d'un delictes relacionat amb el trànsit, cosa que representa un 2,7% de la població penitenciària mitjana d'aquell any. D'aquests, aproximadament la meitat (171) eren a la presó per no pagar una multa per alguna infracció. La resta (176) havien estat sentenciats a presó per un delictes de trànsit, principalment per conduir sota els efectes de l'alcohol o per fugir després d'haver tingut un accident.

Es va informar que «l'Administració penitenciària no usa cap intervenció específica per delictes de trànsit». No obstant això, sí que «existeixen en medi obert intervencions especialitzades en la supervisió de persones amb problemes de consum d'alcohol». No es tracta pròpiament d'una mesura penal alternativa, sinó d'un programa educatiu al qual són derivades aquelles persones que, hagin comès delictes de trànsit o no, presentin problemes de consum d'alcohol.

Gràfic 2. Població penitenciària holandesa 1991-2011. Mitjana d'ocupació setmanal durant l'any. Font: Ministeri de Seguretat i Justícia, Holanda



Nota: Les dades corresponents al 2011 són una extrapolació a partir de les dades del primer semestre de l'any.

3.1.3. Alemanya

Segons dades d'Eurostat, la població penitenciària d'Alemanya va experimentar un augment important entre el final de la dècada dels noranta que va durar fins al 2005, moment en què va arribar a 79.519 presos. A partir d'aquest moment i fins a l'any 2008, la població disminueix fins a situar-se en els 73.203. És una població penitenciària considerable, però s'ha de tenir present que la població general del país és de més de 82 milions d'habitants, i amb un creixement de la població pràcticament nul (-0,26% entre els anys 2002 i 2008). En termes de taxa d'empresonament, hi ha una reducció a partir de la segona meitat de la dècada del 2000, fins a arribar, l'any 2008, a una taxa d'empresonament de 8,9 presos per cada 10.000 habitants.

A l'estiu del 2009 a les presons d'Alemanya 2.687 persones complien penes de presó per haver comès un delictes relacionat amb el trànsit, cosa que suposava, segons l'informant clau, un 4,3% de tota la població penitenciària. Novament, en la meitat dels casos es tractava d'infraccions relacionades amb el consum d'alcohol. En aquest sentit informen que no hi ha intervencions o programes específics per a infractors de trànsit, sinó que aquests estan basats en les necessitats, o característiques, de l'infractor. És el cas dels programes per a persones amb problemes d'addicció. Segons la informació transmesa per l'informant clau, aproximadament la meitat dels infractors de trànsit eren finalment derivats a aquest tipus d'intervenció.

3.1.4. Suècia

L'any 2008, segons dades d'Eurostat, la població penitenciària sueca era de 6.806 presos, mentre que la població total era de poc menys de 9.200.000 persones, amb un creixement del 3,02% en el període 2002-2008. Com en els casos d'Holanda i Alemanya, la taxa de població penitenciària va seguir una tendència ascendent durant la primera meitat de la dècada, però va assolir el seu màxim (8,12 interns per 10.000 habitants) durant l'any 2004. A partir d'aquell moment s'inicià una tendència inversa fins a situar aquesta taxa en 7,41 interns per cada 10.000 habitants. La més baixa dels països consultats.

En el cas suec no es van facilitar dades sobre el nombre d'infractors de trànsit que hi havia a les presons més enllà de l'apreciació subjectiva que «són una part molt petita de la població» penitenciària. Tampoc no van aportar dades més actualitzades sobre el nombre total d'interns, però sí que van comunicar que el seu sistema penitenciari disposava de 14 models d'intervenció terapèutica diferents relacionats amb la criminalitat. D'acord amb la informació rebuda, els infractors de trànsit, com la resta d'interns, eren derivats a aquelles intervencions que treballen els aspectes problemàtics de cada cas. Per tant, el model d'intervenció a Suècia està més pensat per donar resposta a necessitats criminògenes concretes que no pas com a resposta a determinats tipus de delicte.

3.1.5. Regne Unit

El Regne Unit, amb més de 61 milions d'habitants l'any 2008, és el segon país més gran dels seleccionats per a aquesta fase de l'estudi. El seu creixement poblacional en el període 2002-2008 va ser del 3,34%. Pel que fa a la població penitenciària, l'any 2002 era de 77.693 presos, amb una tendència ascendent fins a l'any 2008, en què va arribar als 91.029. Això és un increment del 17,16% i una taxa de població penitenciària de 14,88 presos per cada 10.000 habitants.

Tampoc en aquest cas no s'han aportat dades sobre el nombre exacte d'interns per delictes relacionats amb el trànsit o la proporció de la població penitenciària que suposen. Ara bé, l'informant va comunicar que aquests interns no representen una part significativa de la població penitenciària i que «són molt pocs casos». Amb tot, el més important del cas anglès és la referència explícita al model d'intervenció orientat a les necessitats. En aquest sentit, l'informant destacava la importància d'elaborar una bona valoració prèvia i d'adaptar la intervenció a les necessitats particulars de cada cas.

Eurostat ofereix dades de població penitenciària fins a l'any 2008 i de població general fins a l'any 2010, dels quatre països consultats i d'Espanya. A partir d'aquestes dades s'han pogut calcular les taxes de població penitenciària de cada un dels països, que es presenten a continuació (taula 4).

Taula 4. Estadístiques penitenciàries dels països analitzats (2008)

País	Població penitenciària	Població total	Taxa de població penitenciària (/10.000)
Holanda	14.734	16.405.399	8,98
Alemanya	73.203	82.217.837	8,9
Suècia	6.806	9.182.927	7,41
Regne Unit	95.098	61.1919.51	15,54
Espanya	73.558	45.283.259	16,24
Catalunya	10.041	7.364.078	13,64

Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'Eurostat (www.eurostat.com) i Idescat (www.idescat.cat)

El primer que destaca d'aquestes dades és la disparitat en la xifra total d'interns. Unes diferències que és raonable trobar i que es justifiquen, en part, per la variació en la població d'aquests països, però només en part. L'any 2008 Alemanya tenia un nombre d'interns lleugerament menor que Espanya, tot i tenir gairebé el doble de població. En termes relatius, Espanya o el Regne Unit pràcticament doblaven la taxa de població penitenciària d'Holanda, Alemanya o Suècia.

L'explicació a aquest fenomen no sembla trobar-se en la major activitat delictiva, sinó en polítiques criminals que prioritzen l'ús de la pena de presó com a resposta a la delinqüència i en la major durada de les penes imposades. Holanda, Alemanya i Suècia obtenen taxes de població penitenciària molt inferiors, fruit d'un ús preferent de les mesures executades a la comunitat.

Així doncs, segons que informen en aquests països, en l'actualitat, no hi ha programes de tractament dissenyats i específicament adreçats als infractors de trànsit en els sistemes penitenciaris respectius. Aquest fet, segons que expliquen, respon fonamentalment a dos motius. En primer lloc, el nombre de persones que compleixen una pena privativa de llibertat per una infracció de trànsit és relativament petit i, en qualsevol cas, no es percep com una part significativa de la població penitenciària. En segon lloc, hi ha un canvi en el model de funcionament en el sistema judicial-penal. Així, el model d'intervenció tendeix a basar-se més en un model de *necessitats* que no pas en un model de *tipus delictiu*. Per tant, la intervenció que es porta a terme és més específica i a la mida de l'infractor i està específicament orientada a reduir aquestes

necessitats. És a dir, a la reducció del risc de reincidir com a estratègia per augmentar les probabilitats d'èxit de la reinserció social.

Un canvi de model com aquest suposa, en els quatre països, que l'avaluació de l'infractor inicial o prèvia a l'execució de les mesures o al procés judicial té una gran importància. En funció d'aquesta avaluació, poden variar considerablement tant el tipus de mesura com el contingut de la intervenció. Tal com s'ha dit, cap d'aquests països no desenvolupa en l'actualitat programes de tractament específics centrats en el tipus de delictes comuns, ni per infractors de trànsit ni per cap altre tipus de delictes. Els models penitenciaris dels quatre països consultats porten a terme intervencions i tractaments específics, però en forma de mòduls centrats en necessitats criminògenes i no de programes centrats en el tipus de delictes. Així, per exemple, un hipotètic programa de tractament amb infractors de trànsit podria estar format per un mòdul sobre impulsivitat, un de consum d'alcohol i/o drogues i un sobre el codi de circulació, entre d'altres. No obstant això, els problemes de les persones (necessitats) i els objectius del programa de tractament no necessàriament coincidirien. Això vol dir que sovint tenen necessitats diferents que estan associades a altres tipus de delictes, però no amb els de trànsit. En conseqüència, el subjecte estaria rebent una intervenció sobre unes necessitats que no tindria i a la vegada s'estaria perdent l'oportunitat d'intervenir sobre aquelles que sí que s'haurien detectat.

Per tant, la intervenció en mòduls parteix d'una avaluació centrada en factors de risc, els quals assenyalen necessitats específiques d'intervenció. Les diferents necessitats no depenen del tipus de delictes, sinó que és en funció de cada individu que suposen un increment del risc de reincidència per a un tipus o altre de delictes. Així, tot i que elevats nivells d'impulsivitat podrien ser un factor de risc important en el cas dels delictes de trànsit, és també un factor a considerar en altres tipologies delictives. D'aquesta manera es pot actuar més eficientment sobre les necessitats realment detectades i s'evita treballar sobre aspectes no problemàtics dels individus atesos.

En resum, la intervenció amb infractors de trànsit des de presons no és una prioritat per als països consultats en la mesura que:

1. Es tendeix a donar resposta a aquests casos des de l'àmbit de les mesures a la comunitat.

2. En conseqüència, hi ha pocs infractors de trànsit a les presons i no es percep aquesta problemàtica com a prioritària en termes d'intervenció o d'urgència per al servei.

3. Es tendeix a un model basat en mòduls dissenyats per tractar problemàtiques específiques, més que a un model d'intervenció en programes dissenyats segons el delictes.

Podem concloure que l'actual política de tractament dels infractors dins dels centres penitenciaris dels països consultats s'apropa a un model d'intervenció basada en el principi de Risc-Necessitat-Responsivitat (Andrews i Bonta, 2003).

3.1.6. Els programes específics per a delictes contra la seguretat viària executats a la comunitat

En els quatre països europeus als quals ens referim la pena de presó s'aplica poc als infractors contra la seguretat viària. Són molt més utilitzades les mesures específiques a la comunitat que, en gran part, consisteixen en programes de formació, molt sovint en combinació amb altres mesures, com, per exemple, psicoteràpia, teràpies dirigides a problemes específics i supervisió en medi obert. Generalment hi ha molt poques evidències que les penes de presó i les multes redueixin la reincidència en delictes contra la seguretat viària relacionats amb l'alcohol (Taxman i Piquero, 1998; Yu, 2000). Altres mesures com els dispositius de bloqueig d'engegada de vehicles tendeixen a tenir un efecte positiu mentre es troben instal·lats, també en els casos de la revocació del carnet (Lenton, Fetherston i Cercarello, 2010). Però aquest efecte positiu desapareix quan es treu el dispositiu del vehicle (Voas, Blackman, Tippetts i Marques, 2002). Les intervencions amb infractors adreçades als problemes d'alcohol i a una aproximació socioeducativa tendeixen a tenir més èxit en la reducció de la reincidència de persones que condueixen sota la influència de l'alcohol. En l'única metaanàlisi publicada que avalua intervencions amb infractors que conduïen sota la influència de l'alcohol es va examinar un total de 215 estudis (Wells-Parker, Bangert-Drowns, McMillan i Williams, 1995). Aquest estudi posa en evidència que la majoria d'intervencions utilitzen

combinacions de mètodes per tractar l'ús d'alcohol per part de l'infractor, educació sobre beure i conduir, i tractaments psicològics adreçats a problemes com, per exemple, l'ansietat i la depressió. L'inconvenient d'aquesta combinació de mètodes és que resulta molt difícil determinar quin és el component que funciona millor. Algunes iniciatives que destaquen són les següents:

Turning Point Project a Ohio, Estats Units. És un dels pocs projectes que s'executa en l'àmbit penitenciari. El grup objectiu són infractors contra la seguretat viària amb problemes crònics d'alcohol, tres infraccions o més contra la seguretat viària prèvies i amb una sentència de pena de presó de 30 dies o més. La intervenció consisteix en un programa de desintoxicació química residencial de 28 dies de durada en combinació amb tractament grupal i individual adreçat als problemes de dependència de l'alcohol. A més, també es porta a terme un programa educatiu i un seguiment per part d'Alcohòlics Anònims o Narcòtics Anònims.

Els participants del *Turning Point Project* que complien els criteris d'admissió ($n=352$) reincidien menys en infraccions relacionades amb l'ús d'alcohol que un grup de control ($n=193$) després d'un període de seguiment mitjà de 13 mesos. També després d'un seguiment de 4 i 10 anys els participants del projecte obtenien índexs de reincidència (reincidència general, en infraccions relacionades amb l'ús d'alcohol i contra la seguretat viària) significativament per sota dels índexs del grup de control (Langworthy i Latessa, 1996; Pratt, Holsinger i Latessa, 2000).

Intensive Supervision Program (DISP) és un programa de tres anys de durada adreçat a reincidents en conducció sota la influència de l'alcohol. Aquesta intervenció tracta tant del problema del consum d'alcohol com del fet de conduir intoxicat. El contingut del programa consisteix en una extensa combinació de diversos mètodes com la teràpia grupal per canviar actituds en els participants sobre la conducció sota la influència de l'alcohol, el control electrònic (polsera), la venda obligada del cotxe, el control de la respiració davant el consum d'alcohol, l'assistència setmanal a Alcohòlics Anònims, el test de polígraf i la supervisió per part de medi obert.

Els participants del programa ($n=460$) i un grup de control ($n=497$) equiparable als participants van ser sotmesos a seguiment per un període d'entre 3 i 5 anys des del moment de la condemna. En comparació amb el grup de control, els participants del DISP tenien una reducció del 48% en noves detencions per la conducció sota la influència de l'alcohol, una reducció del 54% per conduir sense carnet i una reducció del 39% per les altres infraccions contra la seguretat viària (Lapham, Kapitula, C'de Baca i McMillan, 2006). La comorbiditat en la mostra dels participants era molt alta. A part de l'abús d'alcohol, els participants patien trastorns de depressió (24%), abús de drogues a més de l'alcohol (10,7%), trastorn bipolar (6%) i trastorn obsessivocompulsiu (2,6%) (MacMillan, Timken, Lapidus, C'de Baca, Lapham i McNiel, 2008). Els autors de l'avaluació del DISP posen èmfasi en la importància de la diagnosi de la comorbiditat per: 1) els trastorns psiquiàtrics tendeixen a influir negativament en la motivació per a la intervenció; 2) l'automedicació dels símptomes que no s'atenen durant la intervenció; 3) una baixa capacitat d'assimilar habilitats o coneixements durant el tractament, ja que l'assimilació d'habilitats o coneixements requereix un mínim nivell d'atenció, memòria i consciència de la realitat per part del participant, i 4) l'agreujament de les condicions psiquiàtriques durant la intervenció, per exemple a causa de l'aplicació inapropiada a participants que pateixen un trastorn d'ansietat (MacMillan *et al.*, 2008).

Drink-Impaired Drivers (DID) program, el programa està basat en l'evidència científica i utilitza una combinació de les aproximacions cognitivoconductual i educativa. La intervenció s'adreça a les actituds i al comportament dels participants en relació amb el consum d'alcohol i la conducció. Específicament el programa intenta millorar el coneixement sobre el consum d'alcohol i la conducció, augmentar les habilitats de planificació i de la generació d'alternatives (*coping*) respecte a la conducció sota els efectes de l'alcohol, i obtenir un canvi d'actituds que recolzin la conducció sota la seva influència.

Els participants del programa ($n=144$) i el grup de control ($n=231$) tenien una mitjana de 5,4 condemes prèvies. Els participants del grup de control estaven fent treballs en benefici de la comunitat. Dels participants al DID, 85 dels 144 inicials van completar el programa. Després d'un any de seguiment el 0% dels

participants que completaren el programa havia reincidit, del grup de control havien reincidit el 3,9%, mentre que el grup que no havia completat el programa tenia els índexs més alts de reincidència (13,6%) (Palmer, Hatcher, McGuire, Bilby i Hollin, 2011). Els baixos índexs de reincidència són a causa del període de seguiment, de només un any, que és molt breu. Sobretot si es té en compte que la reincidència es mesurava a través de les dades judicials.

3.2 Polítiques penitenciàries a escala nacional

3.2.1. Regulació dels delictes contra la seguretat del trànsit

El 2 de desembre de 2007 entra en vigor la Llei orgànica 15/2007, de 30 de novembre, per la qual es modifica el Codi penal en matèria de seguretat viària (excepte el paràgraf 2 de l'article 384 del Codi penal, el qual entra en vigor l'1 de maig de 2008). En el preàmbul de la llei s'indica que el seu objectiu és definir amb més rigor tots els delictes contra la seguretat del trànsit i aquells relacionats amb la seguretat viària, evitant que determinades conductes qualificades amb el terme de violència viària puguin quedar impunes (articles 379 a 385 de la LO 15/2007).

El seu contingut bàsic persegueix, d'una banda, augmentar el control sobre el risc tolerable a través de preveure de manera expressa els excessos de velocitat que s'han de considerar perillosos o els nivells d'ingesta alcohòlica que hagin de tenir també aquesta mateixa consideració. Les penes i les conseqüències d'aquests tipus penals s'incrementen notablement, en especial respecte a la privació del permís de conduir. Així mateix, s'hi afegeix la possibilitat de considerar instrument del delicte el vehicle a motor o ciclomotor.

Tal com passava amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta llei, s'ofereix una regla específica amb vista al concurs de normes, en el sentit que quan s'hagi ocasionat, a més del risc previngut, un resultat lesiu, es pugui apreciar tan sols la infracció més greument penada, aplicant la pena en la seva meitat superior i condemnant, en tot cas, a la reparació a través de la responsabilitat civil que s'hagi originat.

D'altra banda, la negativa a sotmetre's a les proves legalment establertes per detectar el grau d'alcoholèmia o la presència de drogues tòxiques es considera un nou tipus penal, i es castiguen de manera autònoma, perdent el qualificatiu de delicte de desobediència utilitzat anteriorment.

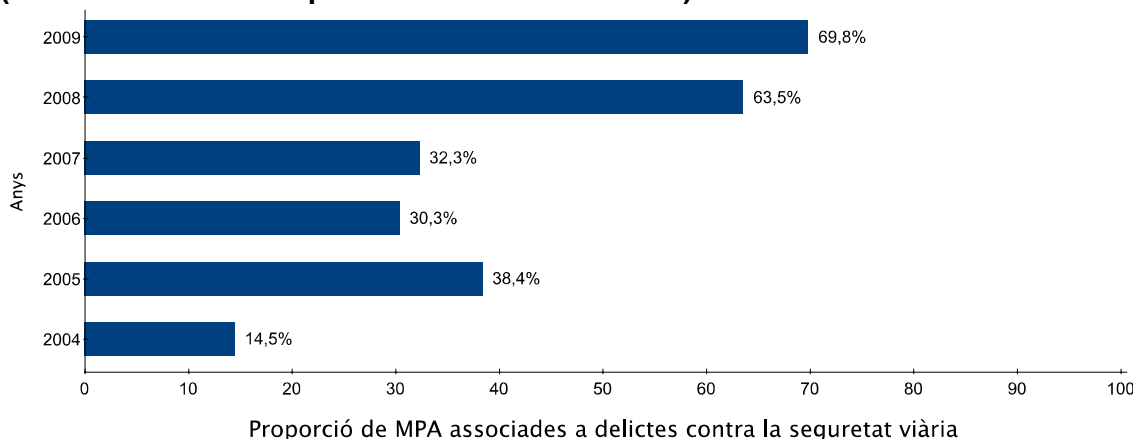
S'hi afegeix un nou precepte sancionador per reunir aquelles situacions en què es produïa la conducció de vehicles per part de qui n'havia estat privat, judicialment o administrativament, del dret a fer-ho per pèrdua de la seva

vigència, i que amb anterioritat es tipificaven com a delictes de trencament de condemna o desobediència.

Després de gairebé tres anys de vigència de la modificació del Codi penal en matèria de seguretat viària, s'observa un increment de les persones penades per un delicte contra la seguretat del trànsit. Així, per exemple, i respecte a dades a escala estatal (sense considerar Catalunya) publicades a la *Campaña de Universalización de la Educación Vial en los Centros Penitenciarios* de la Secretaria General d'Institucions Penitenciàries del Ministeri de l'Interior del Govern d'Espanya, s'ha donat un increment espectacular de les sentències relacionades amb la seguretat viària que estableixen una mesura penal alternativa a la presó, les quals han passat de ser 30.417 l'any 2008 a 122.758 l'any 2009, cosa que significa un increment del 403,5%. Aquest augment també s'ha donat respecte a les penes privatives de llibertat. Així, s'ha passat de 1.881 interns ingressats a la presó al gener del 2009 a 3.439 al juny del 2010, la qual cosa significa un increment acumulat del 82,8% (DA, 2010).

Pel que fa a la situació de Catalunya, s'hi pot observar un augment en la proporció de mesures penals alternatives que es compleixen per un delicte contra la seguretat viària a partir del 2008, any en què ja es trobava vigent la modificació realitzada per la Llei orgànica 15/2007.

Taula 5. Proporció de MPA associades a delictes contra la seguretat viària (Font: Memòria del Departament de Justícia 2009)



Així mateix, també es pot observar un increment en els penats que ingressen en un centre penitenciari de Catalunya amb una causa contra la seguretat del

trànsit. Segons dades recollides al tríptic de *Població penitenciària i delictes*, del qual es fa la primera publicació a l'octubre del 2008, a l'octubre de l'any 2009 hi havia 483 interns que complien condemna per un delicte contra la seguretat del trànsit. Segons les dades recollides, al setembre del 2010 hi havia 590 interns que complien alguna causa contra la seguretat del trànsit, amb un total de 913 delictes. Això suposa que aquests delictes s'haurien incrementat en un 60,79% respecte a la primera publicació del tríptic esmentat.

L'any 2010 es va publicar al BOE la Llei orgànica 5/2010, de 22 de juny, per la qual es modifica la Llei orgànica 10/1995, de 23 de novembre, del Codi penal, i que entrà en vigor el mes de desembre del 2010.

Aquesta norma introdueix canvis en l'àmbit de la regulació dels delictes contra la seguretat viària. Segons que s'indica en el preàmbul de l'esmentada llei, aquesta modificació es fonamenta en la cerca d'una major proporcionalitat en la resposta juridicopenal a determinades conductes de perill abstracte.

Pel que respecta als delictes contra la seguretat del trànsit, la reforma ha consistit a modificar els articles 379 i 384 en un triple sentit. En primer lloc, s'equipara la pena de presó prevista per a ambdós delictes, en entendre que no hi ha raó de fons que justifiqui la diferència en la resposta punitiva. D'altra banda, s'elimina l'actual disjuntiva entre la pena de presó i la de multa i treballs en benefici de la comunitat, i s'estableixen els tres tipus de penes com a alternatives. D'aquesta manera, es considera que es concedeix un major grau d'arbitri al jutge en el moment de decidir sobre la imposició de qualsevol de les tres penes previstes, i això permet reservar la pena de presó, com la de major gravetat, per a supòsits excepcionals.

D'altra banda, s'introdueix un nou article 385 bis, en el qual s'estableix que el vehicle a motor o ciclomotor utilitzat en els fets previstos en el capítol IV es considera instrument del delicte als efectes dels articles 127 i 128, mentre que en el sistema actual únicament es preveu per al cas del delicte de l'article 381. Finalment, en els supòsits d'imposició de la pena de presó, tractant-se dels delictes continguts en els articles 379, 383, 384 i 385, es concedeix als jutges la facultat excepcional de rebaixar-la en grau, tenint en compte la menor entitat del risc i la resta de circumstàncies del fet enjudiciat.

3.2.2. Polítiques penitenciàries respecte als delictes contra la seguretat del trànsit i intervenció en els centres penitenciaris

Un dels objectius d'aquesta recerca consisteix a conèixer en l'àmbit de la resta d'Espanya si hi ha polítiques penitenciàries, programes i bones pràctiques desenvolupades cap a aquest tipus de delictes. Per aquest motiu es va fer una recerca a través de contactes professionals i d'Internet d'entitats i organitzacions que treballen amb infractors de la seguretat del trànsit.

Concretament, es va contactar amb l'organització no governamental (ONG) **Stop Accidentes** i amb la responsable de l'**Àrea de Formació** de la Subdirecció General de Tractament i Gestió Penitenciària, de la Direcció General de Coordinació Territorial i Medi Obert, de la Secretaria General d'Institucions Penitenciàries (SGIIPP), del Ministeri de l'Interior. Se'ls va enviar per correu electrònic informació respecte a la recerca i el qüestionari semiestructurat que s'utilitza per a les entrevistes personals en l'àmbit català, prèviament traduït al castellà.

En referència a la informació obtinguda de l'ONG Stop Accidentes s'ha hagut de descartar per a l'objecte d'aquesta investigació. Aquesta organització porta a terme un taller de seguretat viària, el qual va ser elaborat per la Secretaria General d'Institucions Penitenciàries del Ministeri de l'Interior, amb la col·laboració de l'Institut d'Investigació en Trànsit i Seguretat Viària de la Universitat de València (INTRAS) i amb el suport de la Direcció General de Trànsit (DGT), anomenat «Programa de Sensibilització Viària TASEVAL». Consta d'una part formativa i una altra d'utilitat pública (els subjectes fan activitats com col·laborar en campanyes de prevenció, elaborar itineraris segurs, detectar senyals en mal estat, elaborar registres de «punts negres», etc.) i està destinat a persones que han comès un delicte contra la seguretat del trànsit que han estat condemnades amb la mesura penal alternativa de realitzar treballs en benefici de la comunitat. Com que el marc d'aquesta recerca se circumscriu als subjectes internats en un centre penitenciar que estiguin complint una pena privativa de llibertat, s'ha decidit no considerar els paràmetres d'aquest programa.

Pel que fa a la segona font d'informació, des de l'Àrea de Formació de la Subdirecció General de Tractament i Gestió Penitenciària, de la Direcció General de Coordinació Territorial i Medi Obert, de la SGIIPP, del Ministeri de l'Interior, ens van enviar un document publicat al juny del 2010 per la SGIIPP anomenat «Campana de Universalizaci3n de la Educaci3n Vial en los Centros Penitenciarios», fent referència a què hi quedaven recollides totes les accions que s'estan duent a terme en el context penitenciari en matèria de seguretat viària i delictes contra la seguretat del trànsit.

Aquesta campanya té un enfocament educatiu, formatiu i terapèutic i es planteja els objectius següents:

- generalitzar la sensibilització i l'educació viària, així com l'adquisició de valors cívics, entre tota la població penitenciària;
- facilitar l'accés al permís o la llicència de conduir a totes les persones ingressades en centres penitenciaris;
- reconduir les possibles conductes infractores dels interns que reconeixien haver conduït sense posseir un títol vàlid;
- promoure programes específics per als interns que han estat condemnats per no respectar les normes de la comunitat i haver posat en perill la vida i integritat d'altres persones;
- facilitar l'accés als cursos per recuperar el carnet de conduir o els punts parcials perduts;
- fer campanyes de prevenció i sensibilització sobre els efectes de l'alcohol i altres substàncies tòxiques en la pròpia integritat dels subjectes i per a terceres persones (víctimes i familiars);
- facilitar la inserció laboral pel fet de disposar de permís de conduir.

Per dur a terme aquests objectius, la SGIIPP ha comptat amb la col·laboració de la DGT, el Real Autom3vil Club de Espanya (RACE), la Confederaci3n Nacional de Autoescuelas de Espanya (CNAE), l'Asociaci3n Espa~ola de Centros M3dicos Psicot3cnicos, la Fundaci3n Pons, l'editorial Etrassa i l'Asociaci3n de Lesionados Medulares, així com amb el suport de la Fiscalía

Coordinadora de Seguridad Vial de l'Estat. En el marc d'aquesta campanya s'han previst les següents línies d'actuació:

1. Anàlisi de la situació penitenciària en relació amb la seguretat viària

El document mostra dades sobre l'increment de la casuística de delictes en matèria de trànsit, tant en l'àmbit de mesures penals alternatives com de penats ingressats als centres penitenciaris. Així mateix, descriuen les característiques sociodemogràfiques de les persones ingressades per aquest tipus de delictes i un estudi estadístic dels hàbits de conducció de la població reclusa de l'Administració General de l'Estat.

2. Creació d'una estructura específica per a la posada en marxa de les actuacions en formació, educació i intervenció en seguretat viària

Per tal de coordinar i impulsar les accions i els programes d'aquesta campanya, s'ha de nomenar un responsable de formació viària en cada centre penitenciar, preferiblement dins del col·lectiu dels educadors socials. Aquests responsables coordinadors rebran una formació específica i un material adequat en seguretat viària i, conjuntament amb els responsables d'equip, seleccionaran un grup de tres a cinc interns o internes, amb unes característiques determinades, a fi que rebin formació com a formadors i puguin difondre i replicar aquests coneixements entre els seus companys i companyes, sota l'estricta supervisió del responsable coordinador. A més, dins d'aquest grup de formadors se seleccionarà una persona que serà «auxiliar en educació viària» (nova categoria laboral creada expressament per a aquest objectiu per l'Organismo de Trabajo y Formación para el Empleo), les funcions bàsiques de la qual seran organitzar classes de reforç per a l'aprenentatge dels coneixements necessaris per obtenir els diferents permisos de conduir, sempre sota la supervisió del responsable coordinador.

3. Difusió i generalització d'un curs bàsic de formació en seguretat viària

S'ha establert un conveni amb el RACE en el marc del qual aquesta entitat ha elaborat un curs específic per a aquesta campanya en format DVD anomenat «Curso de formación y concienciación sobre los principales factores de riesgo en el tráfico». Des de l'òptica de la prevenció universal, aquest curs està adreçat a la totalitat de la població penitenciària, conductors habituals i no conductors, i treballa la dimensió de les distraccions en la conducció i dels efectes negatius de l'alcohol, les drogues o altres medicaments mitjançant vídeos i flaixos interactius. A més, personal del RACE formarà els responsables coordinadors de cada centre penitenciari en la metodologia didàctica a aplicar al curs per tal que aquests formin un nombre determinat d'interns o internes auxiliars. A la vegada, aquests interns o internes auxiliars formaran successius grups d'interns fins a arribar a la plena difusió dels continguts del curs.

4. Cursos per a l'obtenció del permís de conducció tipus B

Segons les dades que ha analitzat Institucions Penitenciàries (DA, 2010), la incidència de persones que condueixen sense permís de manera habitual entre la població penitenciària és molt elevada, ja que arriba a sobrepassar el 53%. Per aquest motiu, aquesta campanya es planteja un seguit d'accions que afavoreixin l'obtenció o renovació del permís de conduir corresponent entre els interns i les internes:

- accions per eliminar les barreres culturals i idiomàtiques;
- accions de reforç i suport en l'aprenentatge a través de la figura de l'auxiliar en educació viària;
- estratègies per facilitar l'obtenció del certificat mèdic de capacitació i la realització de l'examen teòric en el mateix centre;
- accions per facilitar la realització de les pràctiques de conducció i de l'examen pràctic;
- accions per pal·liar les dificultats econòmiques dels usuaris;
- accions per eliminar les barreres administratives, motivacionals i penitenciàries.

5. Disseny i implementació d'un programa específic de reeducació per a persones condemnades per seguretat viària

A més de les actuacions reeducadores, la campanya es planteja també accions de rehabilitació, entre les quals es troba el disseny d'un programa marc d'intervenció amb persones condemnades per seguretat viària mitjançant un grup de treball d'experts intrapenitenciaris i extrapenitenciaris, i un curs de sensibilització i reeducació viària de recuperació del permís o la llicència de conducció.

6. Cursos per a l'obtenció de llicències professionals de conducció

L'evolució en la campanya de l'obtenció del permís de conduir tipus B permetrà obrir noves edicions per aconseguir altres tipus de permisos amb una finalitat procliu a la inserció laboral, com per exemple el permís BTP (taxi, ambulància, etc.) o el permís de tipus C-1 per conduir camions.

De les actuacions previstes en aquesta campanya s'han posat en marxa fins ara de la 2 a la 4 (la 1 també, però és merament descriptiva):

- respecte al «Curso de formación y concienciación sobre los principales factores de riesgo en el tráfico» que va elaborar el RACE, s'han realitzat 360 tallers en 48 centres penitenciaris, als quals han assistit 4.199 interns i internes;
- respecte a la formació de formadors, s'han fet dos cursos per formar 68 responsables coordinadors per tal que impulsin i dirigeixin totes les accions de la campanya;
- respecte als cursos d'educació viària per capacitar auxiliars en seguretat viària, se n'han fet 104 cursos en 60 centres penitenciaris, pels quals han passat 445 interns i internes que n'han obtingut el títol;
- respecte als cursos per obtenir el permís de conduir tipus B, s'hi van presentar 252 interns, dels quals van ser declarats aptes 160, és a dir, el 63,5%.

Pel que fa a l'actuació número 5, disseny i implementació d'un programa específic de reeducació per a persones condemnades per seguretat viària, que seria l'objecte d'estudi d'aquest punt dins de la nostra investigació, en aquests moments es troba encara en fase de disseny. Respecte a això, se'ns informa des d'institucions penitenciàries que les persones que en aquests moments ingressen per un delictes relacionat amb la seguretat del trànsit estan sent intervingudes des de la perspectiva de les necessitats i els dèficits subjacents (per exemple, abordatge de la impulsivitat, de la problemàtica amb alcohol i/o altres drogues, etc.), però no de manera específica relacionada amb el trànsit, i amb la inclusió en el curs de sensibilització dels factors de risc en la conducció que ha elaborat el RACE.

3.3. Polítiques públiques en matèria de seguretat viària a Catalunya

3.3.1. Pla de Seguretat Viària 2008-2010

L'any 2008 s'aprova per acord de Govern el vigent Pla de Seguretat Viària 2008-2010 a Catalunya, el qual es concep com el full de ruta de les polítiques públiques en matèria de seguretat viària. L'impulsor principal de totes les accions previstes en aquest pla és el Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació, amb el Servei Català de Trànsit al capdavant.

El seu objectiu principal, el qual va ser proposat per la Comissió Europea i aprovat pel Parlament Europeu i pels seus estats membres, és la reducció en un 50% el nombre de víctimes mortals a la carretera.

Les línies bàsiques d'actuació apunten en els tres components que es consideren bàsics en la conducció:

- El comportament humà.
- El vehicle.
- La infraestructura.

El pla se centra a combatre els elements principals que concorren en la sinistralitat: la velocitat, l'alcohol i la manca d'ús dels elements de seguretat passiva; la cooperació amb el món local; la recerca i la investigació en la seguretat viària dels vehicles i de la mateixa xarxa viària, i l'afavoriment d'un canvi cultural cap a una mobilitat sostenible i una conducció segura, abordable des d'estratègies d'educació i formació. En aquest sentit, es fa una aposta institucional en matèria de prevenció i educació.

El Pla de Seguretat Viària 2008-2010 es vertebra en tres línies mestres d'actuació, cadascuna de les quals engloba les mesures necessàries per assolir l'objectiu comú. La primera línia d'actuació és la lluita contra la velocitat excessiva o inadequada; la segona suposa la cooperació amb els ajuntaments i el món local en matèria de seguretat viària. Aquestes primeres dues línies són continuació de l'anterior pla; la tercera és innovadora i consisteix en la combinació de criteris de caràcter mediambiental amb els propis de la seguretat viària i la mobilitat. Totes les mesures adoptades al pla tenen en comú no solament l'objectiu de la reducció de la sinistralitat, sinó també un canvi cultural que rebutja socialment els comportaments de risc en el trànsit i que aposta per una mobilitat segura i responsable.

Guia d'educació per a la mobilitat segura. Orientacions per a l'elaboració de programes

Una de les apostes del Pla de Seguretat Viària és la formació i l'educació per a una conducció segura. En aquest sentit, des del Servei Català de Trànsit es va elaborar la Guia d'educació per la mobilitat segura, amb l'objectiu de donar unes orientacions bàsiques per a l'elaboració de programes i materials de prevenció, sensibilització, etc.

La guia s'organitza seguint un criteri de grups d'edat, atès que s'ha observat que cadascun presenta un comportament habitual i s'han agrupat en funció de la problemàtica que presenten i la possibilitat de resposta. Els grups d'edat són:

- 3-8 anys
- 8-14 anys

- 14 anys endavant
- Gent gran

Cada grup d'edat s'articula segons els factors personals de risc detectats, i a aquests se'ls associen determinades conductes de risc. I per contrarestar-les, es defineixen uns objectius pedagògics per afavorir l'adopció de conductes segures.

Un dels elements més important que considera la guia és l'elecció dels valors que han d'orientar totes aquelles intervencions des de l'àmbit de la mobilitat segura. Aquests s'estableixen organitzats jeràrquicament, dels més universals, com la responsabilitat i la convivència, a aquells específics de la mobilitat segura, com són la prevenció, l'autoprotecció i l'autoconsciència. Respecte als factors de risc, s'identifiquen quatre factors personals de risc:

- l'errònia o insuficient percepció del risc
- la influenciabilitat
- l'escassa consciència de si mateix
- la manca d'adaptabilitat

3.3.2. Política penitenciària en matèria d'intervenció

Aquest apartat es refereix a la intervenció amb interns que han comès un delictes contra la seguretat viària als centres penitenciaris de Catalunya. A partir de l'any 2008, es detecta un augment de persones que ingressen en un centre penitenciari català per complir condemna per un delictes contra la seguretat del trànsit. És per això que tant des de la Subdirecció General de Programes de Rehabilitació i Sanitat com per part dels mateixos professionals que treballen en els centres penitenciaris sorgeixen diferents iniciatives per tal d'intervenir amb aquests interns.

Tot seguit, s'exposen els programes que s'han desenvolupat per tal d'intervenir de manera específica amb interns que han comès un delictes contra la seguretat del trànsit; de tota manera, s'ha de tenir en compte que també s'han abordat algunes de les problemàtiques més comunes que presenten aquests interns, com són el consum d'alcohol, a través d'altres programes d'intervenció o activitats de tractament que no són específiques per a delinqüents contra la seguretat viària.

Curs de desenvolupament global des de l'exercici de la conducció segura

Arran del notable increment d'interns que ingressen a la presó per la comissió de delictes relacionats contra la seguretat del trànsit, i per tal de donar resposta a la demanda d'intervenció que es fa des d'alguns centres penitenciaris, l'any 2008, la Subdirecció General de Programes de Rehabilitació i Sanitat portà a terme una formació d'educació viària a càrrec de la Càtedra de Formació i Educació Viàries de la Universitat Autònoma de Barcelona.

Es tracta d'un curs pilot, en què se seleccionen 15 interns per participar-hi, que han de complir els requisits següents:

Interns que compleixen condemna per un delictes contra la seguretat del trànsit:

- Perfil de baixa perillositat social.
- És indiferent que tinguin la quarta part de la condemna complerta.
- Que un cop acabat el curs els manquin tres mesos o més per a la llibertat condicional o definitiva (per tal de tenir temps per derivar a recurs especialitzat, en funció de la necessitat).
- Interns que estan en tercer grau de tractament.

A l'hora de fer la selecció per a la inclusió en el curs, a més d'altres variables, és té en compte:

- L'intern no presenta consum actiu i, en el cas de presentar antecedents de consum de tòxics, està derivat per al seguiment corresponent.
- Resultats negatius a les analítiques dels últims dos mesos.
- L'intern no presenta problemàtica a nivell de salut mental.

És un curs de 30 hores de durada, dividit en 7 sessions de 4 hores i 15 minuts, impartit els dissabtes al matí en una de les aules de la Càtedra de Formació i Educació Viàries a la Universitat Autònoma de Barcelona.

Respecte al contingut del curs, els autors parteixen de la concepció que la conducció de risc comporta problemes en diferents nivells i àmbits de la persona i que, al contrari, la conducció segura ofereix beneficis a escala personal, familiar i social. D'aquesta manera, s'atribueix a la conducció segura l'afavoriment de l'equilibri personal, d'una millora en la situació familiar i en la integració social. De manera general, es pretén millorar la conducció de risc dels usuaris, col·laborar amb activitats de canvi social i institucional per la reducció de l'accidentalitat, compensar els danys a les víctimes i des d'aquesta perspectiva afavorir un procés d'integració social.

Els objectius del curs estan relacionats amb la millora de la conducció segura i la reducció de l'accidentalitat i inclouen:

- Compromisos per posar en pràctica la conducció segura i constatar la seva eficàcia en el futur.
- Preparació d'activitats de compensació de danys a les víctimes i activitats per afavorir el canvi social i institucional relacionat amb els accidents de trànsit.
- Objectius relacionats amb el desenvolupament global dels usuaris des de l'execució de la conducció segura.

Aquest desenvolupament global inclou tres àmbits a millorar:

- Millora en el desenvolupament d'equilibri i satisfacció personal.
- Millora en la integració en l'àmbit familiar.
- Increment en la integració social i cívica.

Per aconseguir aquests objectius, s'utilitzen i/o s'apliquen els instruments i procediments següents:

- Aplicació del Curs de Millora de la Conducció Segura i Integració Social.
- Qüestionari d'Avaluació del Risc del Conductor i Integració Social (QAR-CIS).

- Millora de la informació segons el QAR-CIS. Perfil de risc, satisfacció personal, integració familiar, social i cívica.
- Activitats de compensació de danys a les víctimes.
- Activitats per afavorir el canvi social i institucional per a la reducció de l'accidentalitat en el trànsit.

L'estructura del curs inclou quatre fases en set sessions de quatre hores cadascuna (per al detall del contingut, vegeu l'annex).

Atesa la bona valoració que es fa per part dels diferents agents implicats, l'any 2009 es repeteix l'experiència. Aquesta vegada també s'hi inclouen interns que estan en segon grau de tractament i dones, i que compleixen els altres requisits que els fan susceptibles de ser candidats del curs. Novament, la valoració que en fan els agents implicats és satisfactòria.

Programa d'intervenció amb interns per delictes contra la seguretat viària (CONTE)

Davant de l'augment d'interns que ingressen en un centre penitenciari per complir condemna per una causa contra la seguretat del trànsit, el Centre Penitenciari d'Homes de Barcelona es planteja la necessitat de dissenyar i desenvolupar un programa adreçat a aquest tipus de població, partint del fet que la majoria d'aquests interns no tenien altres tipus d'antecedents i que calia fer algun tipus d'intervenció urgent per evitar la reincidència, tenint en compte, a l'hora de desenvolupar la intervenció, variables com la durada de la condemna i la possibilitat de ser classificats en règim obert.

En aquest sentit, a l'abril de l'any 2008 s'inicia el programa CONTE (Conducció Temerària) al Centre Penitenciari d'Homes de Barcelona, a càrrec d'un psicòleg i d'un educador del centre.

El programa té una durada d'un mes, es desenvolupa al llarg de setze sessions, quatre a la setmana, d'una hora i mitja cadascuna.

S'han establert uns criteris de participació en el programa, com, per exemple, que els interns siguin susceptibles de classificació en tercer grau, que hagin comès un delictes contra la seguretat viària i que la seva condemna sigui inferior

als dotze mesos. En els casos de condemnes superiors a dotze mesos, l'equip de «Conducció temerària» en pot valorar la incorporació al programa.

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

Els objectius específics del programa són:

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

Alguns dels continguts bàsics que es treballen en les diferents sessions són:

- Anàlisi dels canvis en el Codi penal relacionats amb els delictes contra la seguretat del trànsit. Prendre consciència de quines són les conductes agressives en la conducció.
- Analitzar quins són els antecedents i conseqüents que mantenen la conducta agressiva en la conducció; cercar estratègies d'afrontament adaptatives davant de factors de risc que afavoreixen la conducta agressiva en la conducció.

- Afavorir l'assumpció de la responsabilitat en els delictes contra la seguretat del trànsit. Conèixer els mecanismes de defensa i prendre consciència dels que fan servir habitualment.
- Entendre quin és el concepte d'empatia. Identificar quines són les víctimes dels delictes contra la seguretat de trànsit. Coneixements dels danys causats i que es podrien causar a les víctimes d'un delicte contra la seguretat del trànsit. Contactar emocionalment amb les víctimes dels delictes des de la pròpia experiència o persones pròximes a l'intern. Donar estratègies per augmentar l'empatia envers els altres.
- Donar informació bàsica sobre les conseqüències de l'alcohol i les drogues en la conducció. Coneixement dels conceptes d'abstinència, ús, trastorn per abús i trastorn per dependència de l'alcohol i les drogues. Afavorir la presa de consciència de la seva situació envers les drogues i l'alcohol.
- Entendre els processos de canvi que es donen en la problemàtica amb drogues i alcohol. Ajudar l'intern a situar-se en quina fase o quin procés de canvi es troba en relació amb la seva problemàtica en drogues. Conèixer els recursos intrapenitenciaris i extrapenitenciaris en la problemàtica amb drogues.

Des del seu inici i fins al novembre del 2010, s'han realitzat un total de vint edicions, i hi han participat 185 interns.

Segons la recerca *Descripció del programa d'intervenció amb interns per delictes contra la seguretat viària* (Herraiz, 2010), on es descriu el procediment seguit en el disseny i la implementació d'aquest programa d'intervenció, els resultats trobats indiquen que els interns participants en el programa de conducció temerària mostren la seva satisfacció amb el contingut, per tal com manifesten que els ha permès disposar d'un espai on podien compartir experiències relacionades amb la seva conducció i sobre les conseqüències que han tingut en la seva trajectòria vital.

Malgrat que no s'hagi fet una avaluació pretractament i posttractament, i segons que consta en l'esmentada recerca (Herraiz, 2010), l'experiència acumulada posa de manifest algunes qüestions com ara:

- Els interns, inicialment, verbalitzen espontàniament un baix nombre de conductes agressives en la conducció en la seva trajectòria vital i, a mesura que adquireixen un coneixement sobre quines són aquestes, n'augmenta el nombre. No obstant això, alguns tenen dificultats per classificar-les com a agressives i les qualifiquen d'una altra manera, com a perilloses o sense agressivitat (per exemple, alcoholèmies positives en un control rutinari sense haver comès cap infracció de trànsit, parlar per telèfon, etc.).
- La majoria dels interns mostra una responsabilització deficitària sobre els fets comesos, mesurada en la manca de concordança entre el testimoni de sentència i el seu relat sobre els fets. Presenten una minimització i justificació dels fets, i en algunes ocasions responsabilitzen els cossos de l'autoritat d'un comportament agressiu o «paranoic». Aquesta baixa responsabilització també es mostra sovint en l'incompliment de les mesures establertes prèviament en el procés penal o la condemna (per exemple, canvis de domicili sense notificar, no-pagament de les multes, no-assistència a altres mesures com la realització d'activitats comunitàries o assistència a grups de tractament).
- Com que en la majoria dels fets delictius no hi ha hagut víctimes, es fa difícil treballar el desenvolupament de l'empatia. Alguns interns sí que manifesten una empatia envers possibles víctimes, però quan aquesta es dóna sempre és a escala cognitiva. No s'observa una empatia sincera, sobretot a escala emocional. L'empatia es fa més evident quan parlem sobre les víctimes ocorregudes en el seu entorn familiar o sobre les conseqüències que ha tingut en la seva família el seu empresonament. En relació amb l'alcoholisme, la majoria dels participants, encara que hi són per fets relacionats amb controls d'alcoholèmia positius, no accepten tenir una problemàtica i, per tant, la necessitat de fer un tractament, i manifesten que quan surtin de la presó continuaran amb una «ingesta moderada».

Programa de mobilitat segura als centres penitenciaris

El programa de mobilitat segura als centres penitenciaris (d'ara endavant PMS), va ser creat al febrer del 2009 per un grup de treball d'educadors socials de centres penitenciaris catalans dins del marc del Programa Compartim de gestió del coneixement del Departament de Justícia, amb l'objectiu de dotar d'eines socioeducatives els educadors de presons en l'àmbit de la mobilitat segura.

Per elaborar aquest programa van tenir la col·laboració del Servei Català de Trànsit i l'equip d'experts de Formació, sota l'aixopluc de la Subdirecció General de Programes de Rehabilitació i Sanitat de la Direcció General de Serveis Penitenciaris, Rehabilitació i Justícia Juvenil del Departament de Justícia.

El PMS consta d'un bloc teòric i d'una part pràctica. El bloc teòric pretén servir de marc de referència i suport per a les sessions del programa i es divideix en tres apartats:

- a) factor humà, en el qual es descriuen aspectes com la influenciabilitat, els agents distractors, l'alcohol, les drogues i la medicació, la velocitat, l'estat d'ànim, la percepció del risc, i les normes i els conflictes;
- b) la via i l'entorn, que aborda aspectes com la utilització de la via o el clima;
- c) el vehicle, que descriu aspectes de la seguretat activa i de la passiva.

A la part pràctica es desenvolupen 27 unitats didàctiques o sessions de treball, estructurades en els blocs següents:

- a) el permís de conduir;
- b) la seguretat;
- c) l'alcohol;
- d) la velocitat;
- e) la via i l'entorn;
- f) la publicitat i la conducció.

Aquestes sessions estan pensades per poder ser treballades i avaluades individualment, la qual cosa dota el programa d'una gran adaptabilitat a les necessitats dels usuaris i dels centres. La metodologia usada a les pràctiques és la que respon al paradigma R-O-A-C, el qual consisteix en una primera fase de reflexió (R), en la qual es tracta d'extreure les idees prèvies de l'usuari, el que pensa, sap i sent sobre el tema tractat; la segona, oferir (O) als usuaris noves experiències perquè incrementin coneixements, millorin habilitats o es replantegin actituds; la tercera, aplicar (A) els continguts socioeducatius, i la quarta, la conclusió (C) del que s'ha treballat, per donar sentit a tots els continguts.

El PMS es va presentar a la jornada anual de la comunitat de pràctiques d'educadors del 2009 i es va implementar als centres penitenciaris al febrer del mateix any. Actualment s'està duent a terme en vuit dels onze establiments penitenciaris catalans i des de l'1 de gener fins al 31 d'octubre de 2010 hi han passat un total de 285 interns.

A causa de la recent implantació del programa, encara no es disposa de dades que permetin valorar-ne l'eficàcia ni l'impacte que suposa sobre la població penitenciària.

Hora Punta

Una iniciativa de la SGPRS en aquest àmbit consisteix en la implementació a tots els centres penitenciaris del programa «Hora Punta, Programa d'Intervenció per a Interns/es Penats/des per un Delicte Contra la Seguretat Viària», un programa breu i intensiu, adreçat a infractors amb condemnes inferiors a quatre mesos. Amb aquest programa es persegueix sensibilitzar els interns d'aquesta tipologia delictiva per promoure un canvi d'actitud en la conducció i assegurar una mínima intervenció durant la breu estada a la presó. S'hi treballen aspectes com la responsabilització, l'autoconeixement i l'empatia, amb l'objectiu de començar un treball personal que es pugui continuar a l'exterior, si s'escau, i es començarà a aplicar en tots els centres penitenciaris catalans a partir del setembre/octubre del 2011.

D'altra banda, també durant l'elaboració aquest estudi, s'ha posat en marxa una nova iniciativa de la Fundació Salut i Comunitat, el programa Alcohostop, en el qual es deriven interns que es troben classificats en tercer grau de tractament i que es troben en els centres penitenciaris oberts. Es tracta del «Subprograma d'abordatge d'abús d'alcohol per població penitenciària», on, a part de les activitats globals del centre de dia per a l'abordatge de la problemàtica alcohòlica, es treballen també continguts específics en les tres àrees següents:

1. Societat, cultura i alcohol.
2. Seguretat viària, alcohol i altres drogues.
3. Prevenció de recaigudes.

El programa consta de tres possibles itineraris, en funció de les necessitats detectades i de les característiques del cas. En aquest sentit, s'han establert les modalitats d'itinerari ampli, reduït i de seguiment.

4. Les característiques dels interns amb delictes relacionats amb la seguretat viària

En aquest capítol s'identifiquen les principals característiques sociodemogràfiques, personals i penitenciàries d'una mostra d'interns amb algun delicte relacionat amb la seguretat viària. A la primera part del capítol es presenten les dades sociodemogràfiques bàsiques de les persones que formen part de la mostra, com ara la distribució per sexe, edat o nacionalitat. També hi ha informació sobre la residència i el nivell d'estudis.

Després de la presentació de les dades més generals, l'informe aborda l'anàlisi de les dades penals i penitenciàries. En aquesta segona part, es presenten les dades sobre el nombre i tipus de delictes, la durada de les mesures imposades, el temps passat a la presó i la classificació penitenciària, entre d'altres. Així mateix, s'hi han inclòs també dades sobre mesures penals alternatives (d'ara endavant MPA) que són també objecte d'anàlisi a l'apartat corresponent.

4.1. Dades sociodemogràfiques

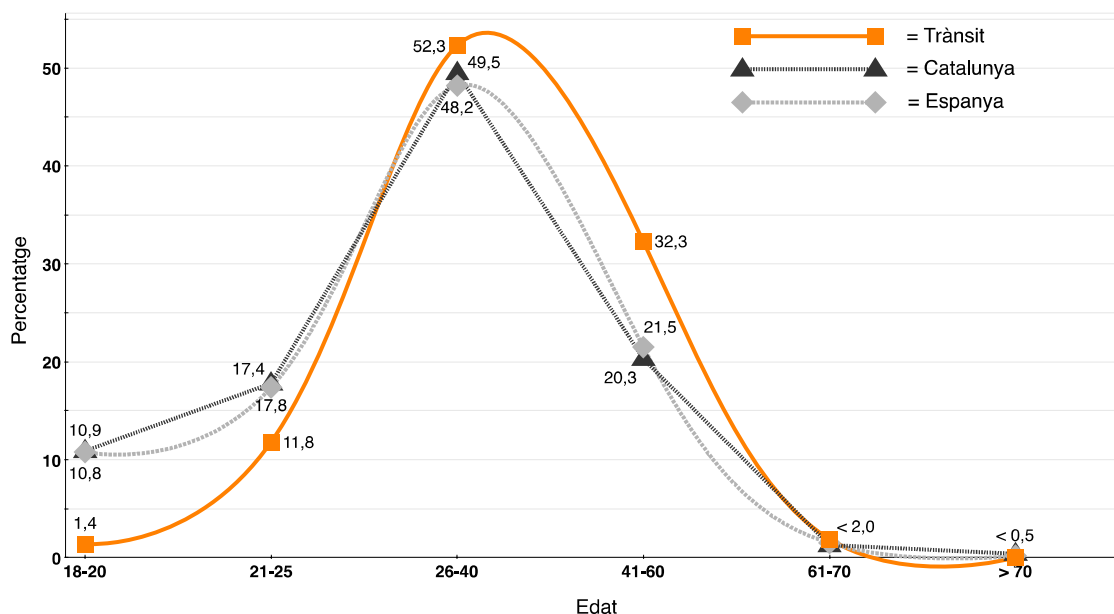
El conjunt de la mostra estava format per 415 persones que havien estat internades en algun centre penitenciari de Catalunya per haver comès algun delicte relacionat amb el trànsit, entre els mesos de gener i octubre del 2010. En la majoria de casos eren homes (96,1%) i una petita part (3,6%) eren dones.

Edat

El més freqüent eren persones d'entre 25 i 40 anys, que representaven el 55,7% del total. Els seguia el grup d'entre 41-54 anys, que eren el 29,6%, mentre que les persones de 25 anys o menys representaven el 9,9% del total. Així, l'edat dels interns amb delictes de trànsit era de 37,1 anys de mitjana, amb una desviació, relativament àmplia, de 10 anys.

Per saber si això és molt o poc, pot ser útil comparar aquestes dades amb les de la població penitenciària general de Catalunya i d'Espanya (vegeu el gràfic 3), a partir de dades obtingudes de l'Institut Nacional de Estadística (INE).

Gràfic 3. Proporció d'interns segons edat (n Trànsit=415)



Font: www.ine.es. Dades de població penitenciària 2009.

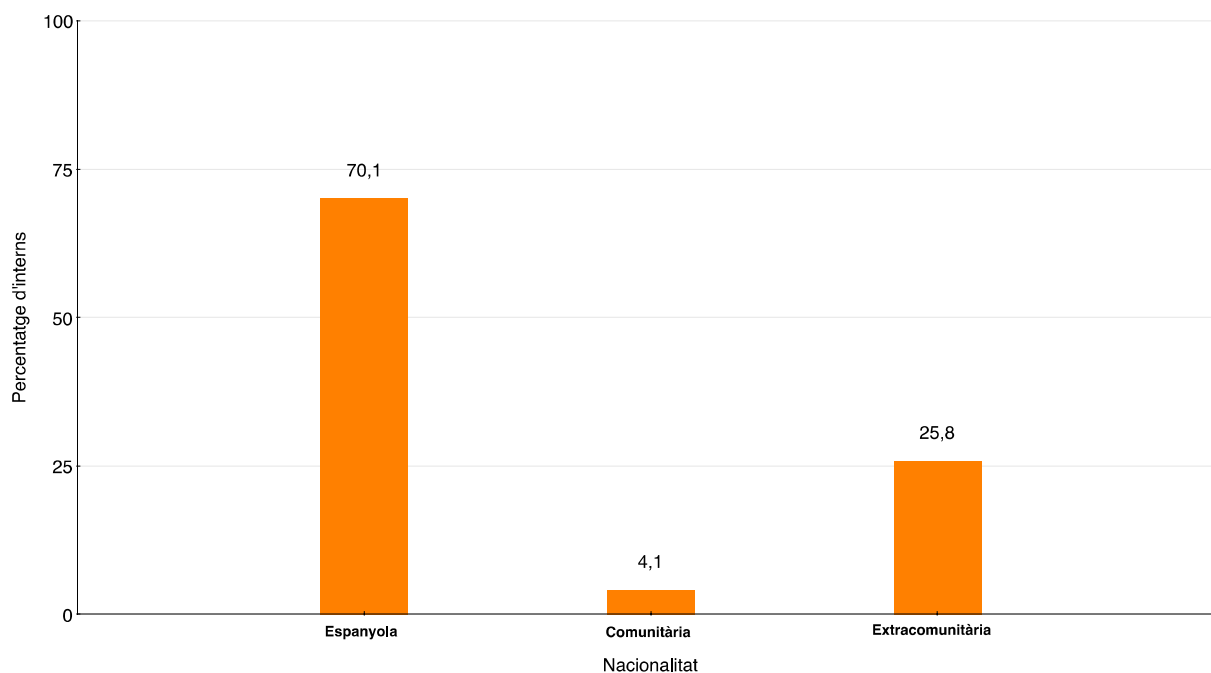
La proporció d'interns de menys de 25 anys era més petita que en la població penitenciària general, tendència que es mantenia fins a arribar als 35 anys. A partir d'aquesta edat, la tendència s'invertia i es feia evident que els interns amb delictes de trànsit, comparats amb la població penitenciària en general, eren més grans.

Nacionalitat

El 70,1% dels casos eren persones de nacionalitat espanyola, mentre que el 25,7% eren persones provinents de fora de la Unió Europea. Només el 4,1% eren persones provinents de països comunitaris (vegeu el gràfic 4). Pel que fa al 25,7% d'interns no comunitaris amb delictes de trànsit en els seus expedients, provenien d'una vintena de països (vegeu l'annex taula 26), però l'Equador i el Marroc, amb 27 casos cada un (6,5% en cada cas), eren els que aportaven els contingents més elevats de persones. Països com Colòmbia o el Perú es trobaven en un segon grup, ja que aportaven entre el 2,7 i el 2,2% del

total. El tercer grup de països estava format per Bolívia, la República Dominicana i Gàmbia, d'on provenien entre l'1 i l'1,4% dels interns. La resta de països aportaven, cada un d'ells, menys de l'1%.

Gràfic 4. Nacionalitat (N=415)



Pel que fa al 4,1% de ciutadans de la Unió Europea, els romanesos eren el contingent més nombrós, amb 11 casos. Els seguien, tot i que a distància, els ciutadans francesos, amb 3 casos i altres països amb només un cas cada un.

Si es compara amb les dades de població penitenciària general de Catalunya, s'hi observen algunes diferències (vegeu la taula 6). La proporció d'espanyols és gairebé 10 punts més alta en el cas dels interns amb delictes de trànsit, ja que es passa del 60,3% de la població general al 70,1% amb delictes de trànsit. En canvi, la proporció de persones amb nacionalitat d'algun dels 27 països de la Unió Europea era menor, per tal com es passa del 9,3% de la població penitenciària general a només el 4,1% en el cas dels de trànsit. Pel que fa als interns extracomunitaris, la proporció era menor en el grup dels que tenien delictes de trànsit, ja que es passa d'un 30,3% per a la població penitenciària general al 25,7% en la població amb delictes de trànsit.

Taula 6. Nacionalitat de les persones internades a Catalunya (2009)

	Freqüència	Percentatge
Epanyols	13.397	60,3
Unió Europea	2.081	9,4
Extracomunitaris	6.737	30,3
Total	22.215	100,00

Font: www.ine.es

Pel que fa al lloc de residència, la major part de la mostra residia a la província de Barcelona (vegeu la taula 7) i, tot i la importància del pes poblacional, en realitat la distribució sobre el territori de la població catalana és diferent del que indiquen les dades de presons.

Taula 7. Província de residència (N=415)

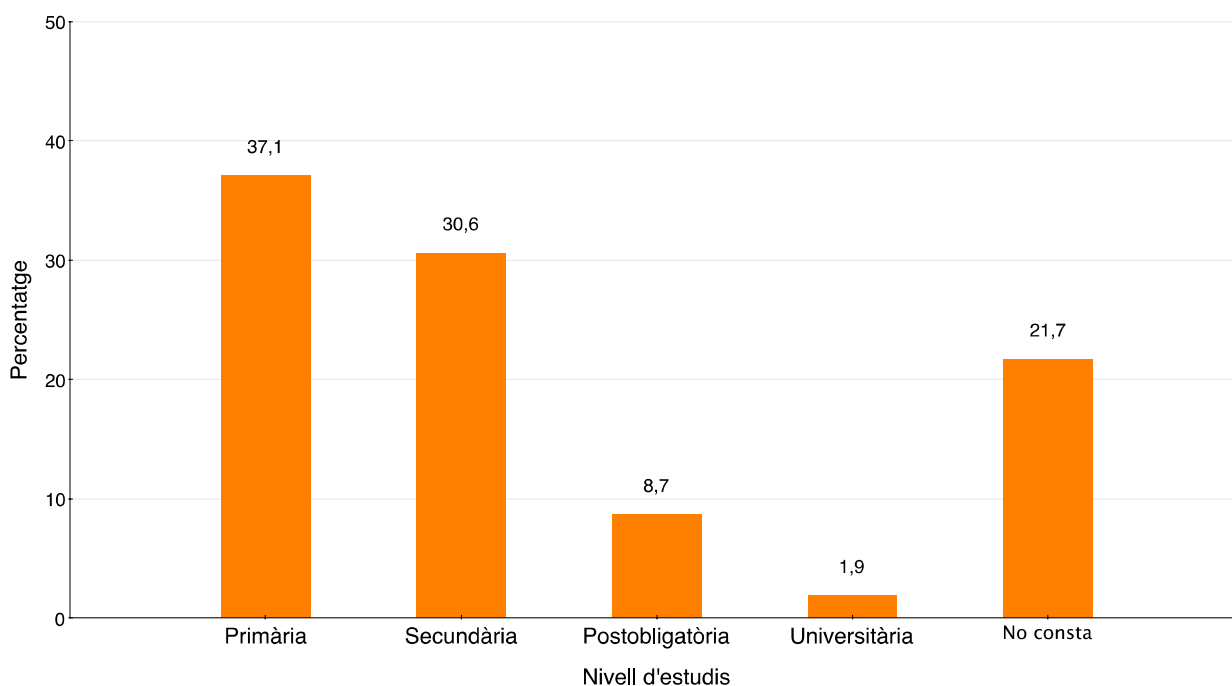
	Freqüència	Percentatge vàlid
Barcelona	252	62,5
Lleida	61	15,1
Girona	56	13,9
Tarragona	34	8,4
Total vàlids	403	100
Perduts	12	2,9

Segons dades del Institut d'Estadística de Catalunya (vegeu l'annex taula 2), l'1 de gener de 2010, Lleida era la província catalana menys poblada, amb un 6,0% de la població total de Catalunya, però el 15,1% de la mostra d'aquesta recerca residia en aquest territori. En el cas de Tarragona el fenomen era invers, ja que, sent el 10,7% de la població total, només el 8,4% dels interns amb delictes de trànsit n'eren residents. Girona era la província on les proporcions eren més semblants, amb el 10,0% de la població i el 13,9% dels interns. Per tant, Lleida estava sobrerrepresentada, mentre que Barcelona, tot i ser la província de residència de més infractors, és la menys representada.

Nivell d'estudis

Pel que fa al nivell d'estudis, destaca que més d'un terç de les persones incloses a la mostra només tindria estudis primaris. A l'extrem oposat, les persones amb formació postobligatòria o universitària estan molt poc representades a la mostra. No obstant això, en més d'una cinquena part dels casos no es va registrar informació respecte als estudis de l'intern (vegeu el gràfic 5).

Gràfic 5. Nivell d'estudis dels interns de trànsit (N=415)



En total hi ha 89 casos en què no constava el nivell d'estudis de l'intern. Es tracta sobretot de casos que constaven com a «pendents de classificar» (49,4%) o bé classificats inicialment en tercer grau (32,6%). Des del punt de vista delictiu, el 77,5% eren infractors que no havien comès delictes diferents dels de trànsit.

4.2. Característiques generals penals i penitenciàries

En relació amb les característiques penals i penitenciàries, la mostra d'interns va ser classificada en tres grups diferents segons el tipus i el nombre de

delictes que constaven en els seus expedients. Els criteris van ser els següents:

- Delictes de trànsit com a «delicte únic». Aquest grup estava format per 215 (51,8%) interns. Es tractava de persones que només havien comès delictes de trànsit, tot i que en podien haver comès més d'un.
- De «delicte principal», format per 41 interns (9,9%) que havien comès tant delictes de trànsit com d'altres tipus, però només els primers haurien estat classificats com a delictes principals.
- Amb delictes principals tant de trànsit com d'altres tipus. Aquests són els casos que anomenem de «delicte acumulat». Aquest grup estava format per 159 (38,3%) interns.

La meitat dels casos eren persones que només havien comès delictes de trànsit, mentre que la meitat restant (48,2%) haurien comès també altres tipus de delictes (vegeu la taula 8).

Taula 8. Tipus d'infractor (N=415)

	Freqüència	Percentatge
Delicte únic	215	51,8
Delicte principal	41	9,9
Delicte acumulat	159	38,3
Total	415	100

Situació processal

Pel que fa a la situació processal, el 84,8% de les persones amb delictes de trànsit ja estaven penades, un 14,5% eren preventius i tres casos havien estat internats amb mesura de seguretat (vegeu la taula 9). En aquests tres casos la base de dades no especificava el motiu de la mesura de seguretat ni tampoc si eren preventius o penats.

Taula 9. Situació processal (N=415)

	Freqüència	Percentatge
Penat	352	84,8
Preventiu	60	14,5
Internament mesura seguretat	3	0,7
Total	415	100

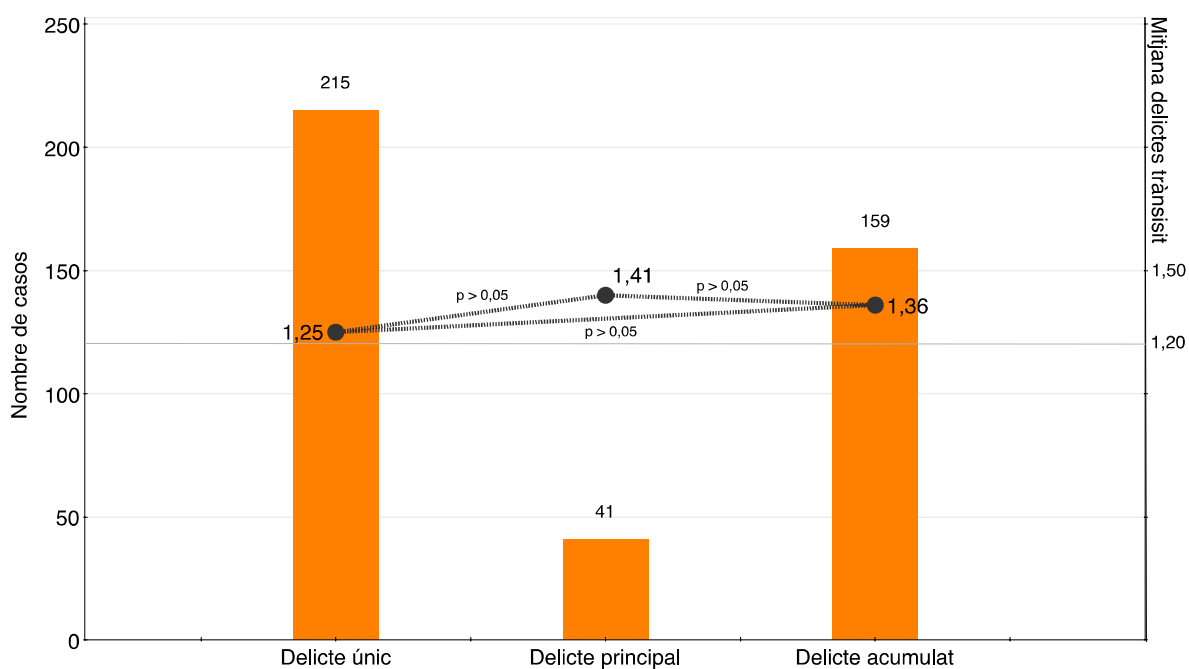
4.2.1. Nombre de delictes

A partir de les dades extretes, es van explorar les diferències en el comportament delictiu dels tres grups d'interns (delicte únic, principal o acumulat). Per fer-ho es van tenir en compte quatre categories de delictes:

1. Delictes de trànsit actuals.
2. Delictes de trànsit anteriors.
3. Altres delictes actuals.
4. Altres delictes anteriors.

La mostra d'aquest estudi va cometre de mitjana 1,3 (DT=0,7) delictes contra la seguretat viària. Tant si són casos de delicte únic com de principal o acumulat, les diferències en el nombre de delictes de trànsit són mínimes. Per tant, no es pot concloure l'existència de diferències en el comportament infractor en funció dels tres tipus de cas (vegeu el gràfic 6).

Gràfic 6. Delictes de trànsit actuals comesos segons tipus de cas (N=415)



Del grup de delicte únic, 176 interns tenien un sol delicte de trànsit, mentre que 39 interns d'aquest grup en tenien dos o més. Dels 176 amb un sol delicte actual, sis de cada deu havien estat condemnats anteriorment a una mesura alternativa (vegeu l'apartat 2.2.9 Mesures penals alternatives). Els altres 74 casos (17,8% de la mostra de trànsit) no tenien cap altra condemna actual o anterior (vegeu la taula 10).

Els interns que ja havien estat condemnats a una pena de presó per delictes relacionats amb la seguretat viària amb anterioritat són una minoria (3,3%). Entre ells, no hi havia cap infractor de delicte únic. Sis dels infractors eren del tipus de delicte de trànsit principal i vuit més pertanyien al grup amb delictes acumulats. És a dir, en tots els casos l'intern hauria comès altres delictes diferents dels delictes contra la seguretat viària. A causa de l'escàs nombre de casos no es pot concloure si les diferències entre els grups principal i acumulat són significatives.

Taula 10. Mitjana de delictes segons tipus (N=415)

	Mitjana	Desviació	Casos
Delictes: trànsit actuals	1,3	0,7	415
Únic	1,2	0,6	215
Principal	1,4	1,0	41
Acumulat	1,4	0,7	159
Delictes: trànsit anteriors	1,3	0,5	14
Únic	-	-	-
Principal	1,2 ^{NA}	0,4	6
Acumulat	1,4 ^{NA}	0,5	8
Delictes: altres actuals	2,1	1,8	152
Únic	-	-	-
Principal	1,5 ³	0,9	35
Acumulat	2,2 ²	2,0	117
Delictes: altres delictes anteriors	2,6	3,4	90
Únic	-	-	-
Principal	3,0 ^{NA}	-	1
Acumulat	2,6 ^{NA}	3,4	89
Delictes: total SIPC	2,7	2,8	415
Únic	1,2 ^{2,3}	0,6	215
Principal	2,9 ^{1,3}	1,5	41
Acumulat	2,7 ^{1,2}	3,7	159

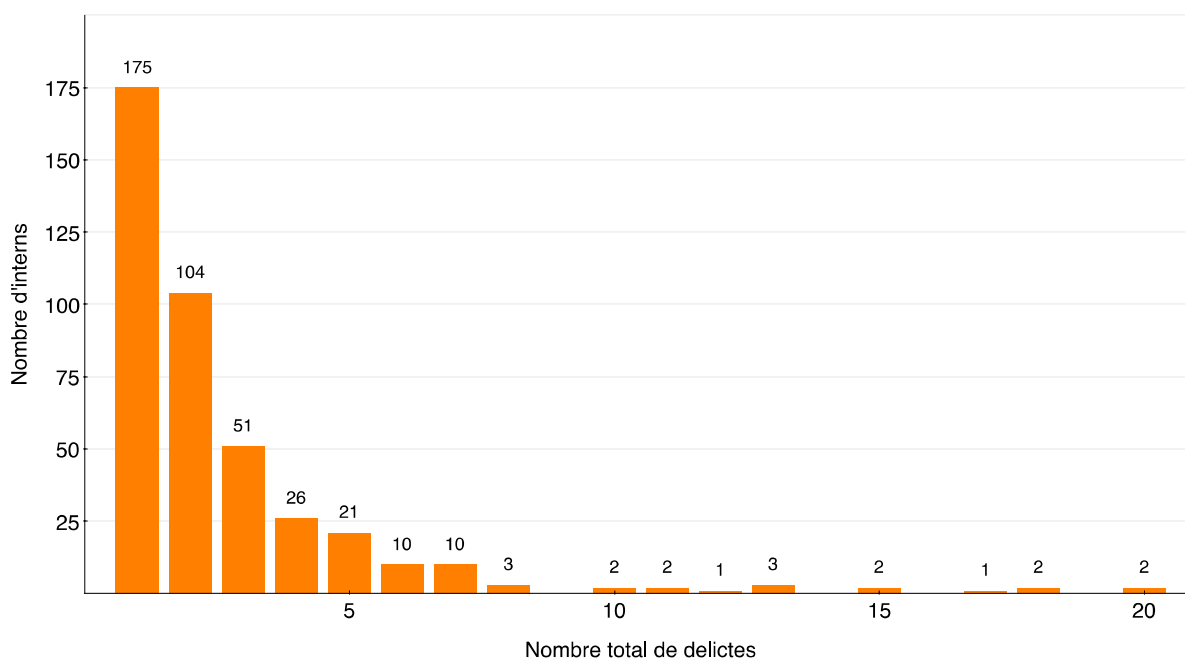
1= diferència significativa ($p<0,05$) respecte a categoria Únic; 2 = diferència significativa respecte a categoria Principal; 3 = diferència significativa ($p<0,05$); 3 = diferència significativa ($p<0,05$) respecte a categoria Acumulat. NA = el nombre de casos és massa baix per fer les anàlisis.

Més d'un terç de les persones que formen la mostra d'aquesta investigació tenien altres delictes actuals en els seus expedients (diferents dels de trànsit). Es tracta de 152 persones que haurien comès de mitjana una mica més de dos delictes d'aquest tipus. En aquest cas, però, hi ha diferències entre el grup d'interns de delicte principal i els de delicte acumulat.

Un total de 90 interns en els seus expedients tenien delictes anteriors a la mesura que estaven complint i que, a més, eren diferents dels de trànsit. Tots menys un eren casos en què el delicte (actual) de trànsit estava acumulat a altres delictes. Per tant, d'acord amb els expedients d'aquests interns, no seria la primera vegada que entraven en contacte amb el sistema penitenciari.

Les diferències entre els tres grups es troben en la presència i el nombre de delictes diferents dels de trànsit. Els casos classificats com de delicte principal,¹ són els que més delictes han comès al llarg de les seves carreres delictives, i els de delicte únic, lògicament, els que menys.

Gràfic 7. Nombre total de delictes (N=415)



El 42,2% dels interns van cometre un sol fet delictiu (vegeu el gràfic 7). Una quarta part hauria comès un segon fet i un 12,3%, tres. També es detecta la presència de casos amb una gran quantitat de delictes, inclòs un cas extrem (que no s'ha inclòs al gràfic) que havia comès 41 delictes.²

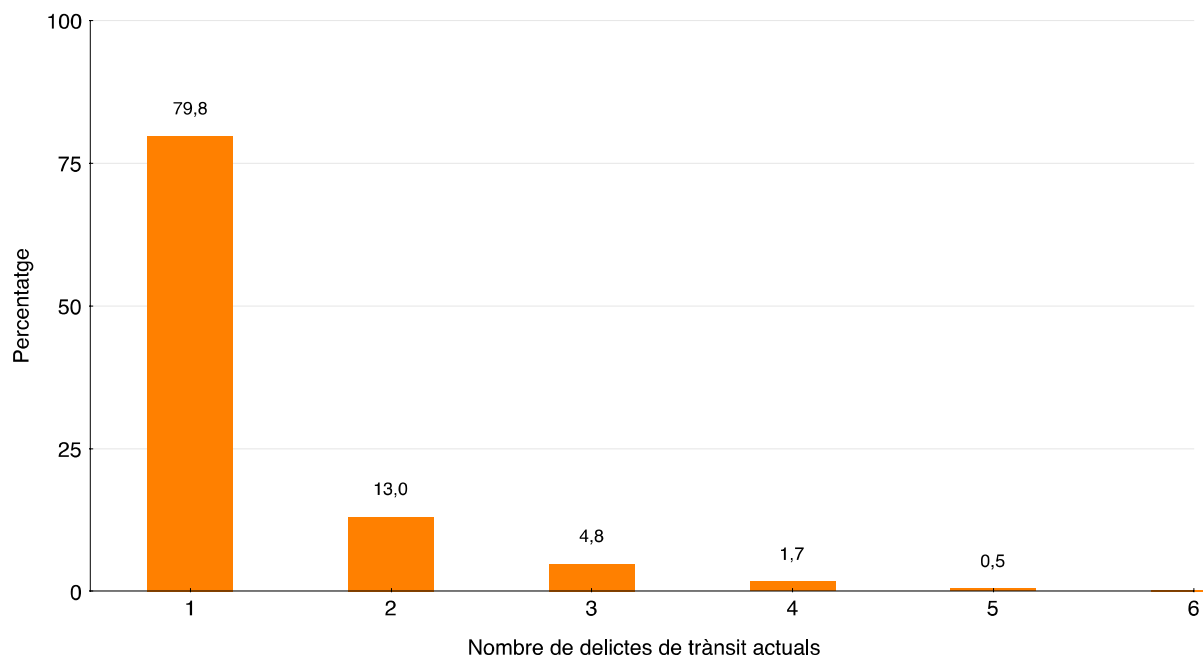
Pel que fa a la categoria dels delictes de trànsit actuals, gairebé el 80,0% dels interns n'havia comès només un (vegeu el gràfic 8). Per tant, van entrar a la

¹ Els casos on hi ha diversos delictes, però només els de trànsit s'han classificat com a delictes principals de les mesures.

² S'ha fet omissió d'aquest en considerar-lo un valor extrem.

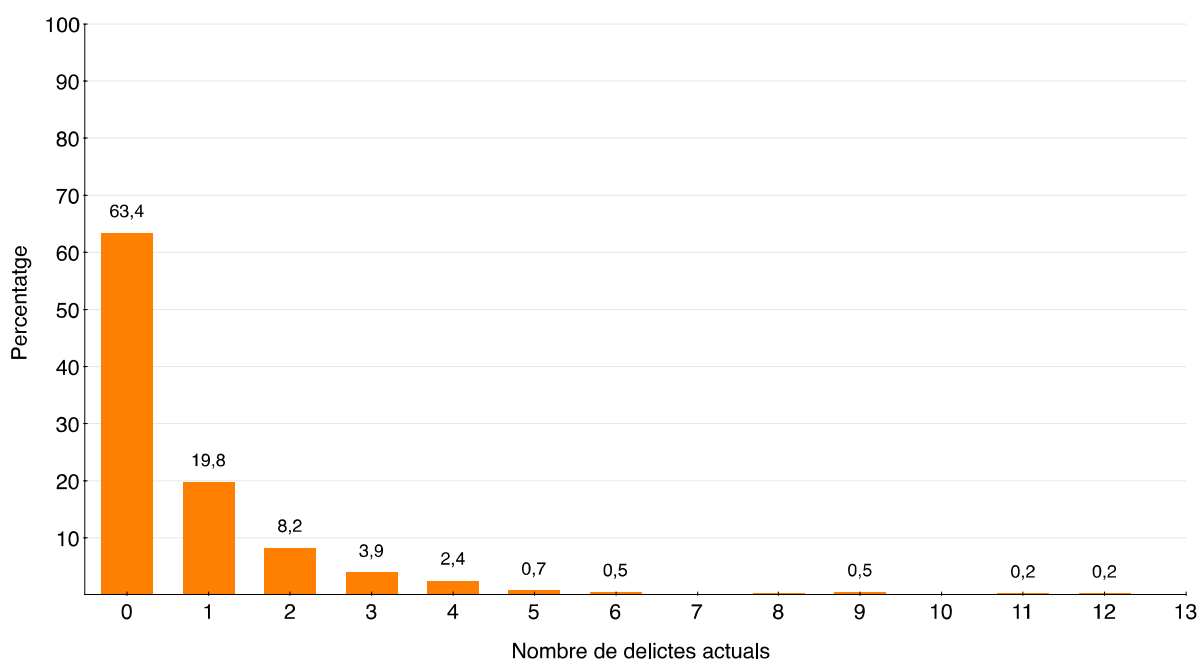
presó amb un únic fet relacionat amb la seguretat viària, independentment que hagués comès altres delictes o no.

Gràfic 8. Proporció de delictes de trànsit actuals (N=415)



Com ja s'ha dit, només el 3,3% dels interns haurien estat condemnats anteriorment per un delicte de trànsit, però la situació varia en el cas dels altres delictes diferents dels de trànsit. Gairebé dues terceres parts dels interns no n'havia comès cap, prop del 20,0% en va cometre un i el 28,4% en va cometre dos, com a mínim, i fins a un màxim de 12 (vegeu el gràfic 9).

Gràfic 9. Proporció d'altres delictes actuals (N=415)



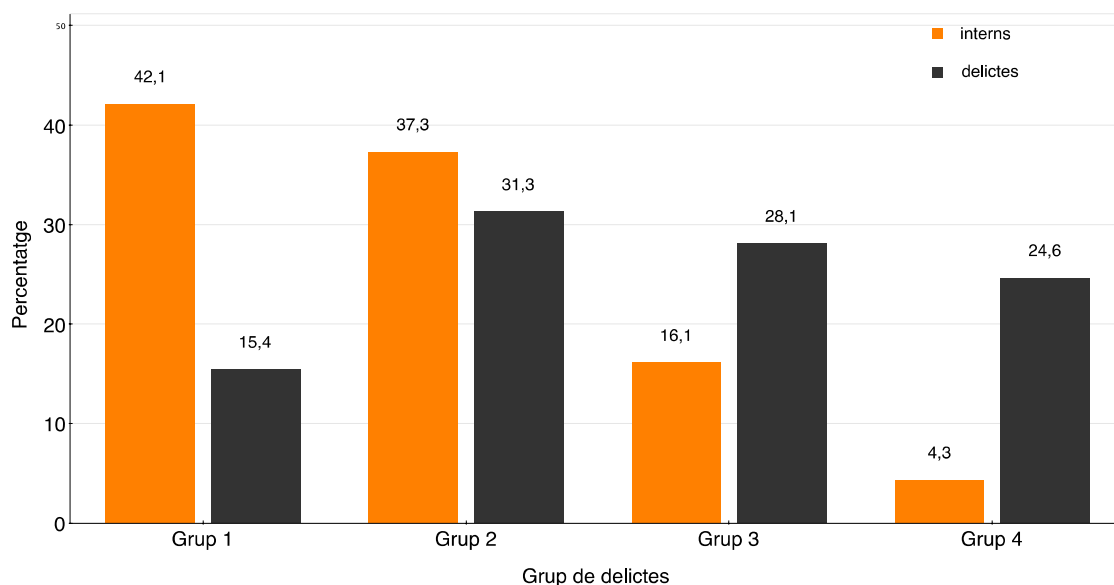
Si es tenen en compte els altres delictes anteriors, s'observa la mateixa tendència. El 78,3% dels interns no havien comès altres delictes al marge d'aquells pels quals estaven complint una condemna.

El més habitual, doncs, és cometre pocs delictes, també en aquest tipus d'infractors. Així doncs, els interns amb multitud de causes en els seus expedients i que han complert mesures en diferents ocasions són relativament rars.

4.2.2. Versatilitat

Segons les dades registrades pel Departament de Justícia, els 415 interns van ser responsables de 1.135 delictes en total. Com s'ha apuntat a l'apartat anterior, una gran part eren responsables d'un sol fet, però també hi havia un nombre molt petit d'interns que havien comès una gran quantitat de delictes. Per aquest motiu, es va fer una classificació dels interns a partir del nombre total de delictes comesos (vegeu el gràfic 10).

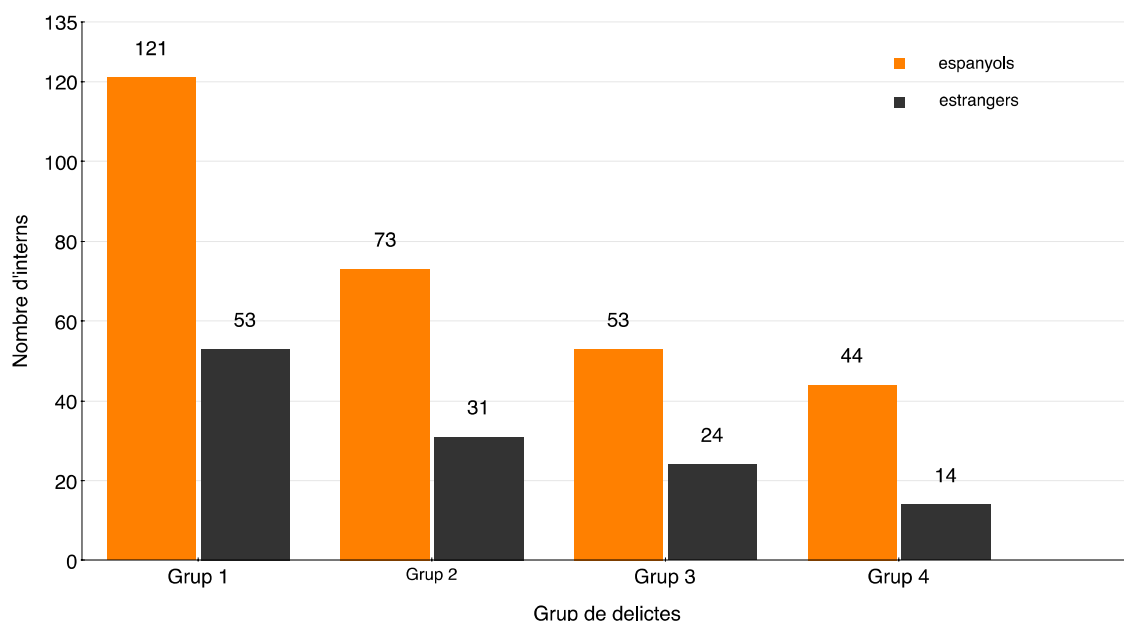
Gràfic 10. Proporció d'interns per proporció de delictes (N=415)



Es va valorar la possibilitat que els quatre grups tinguessin composicions diferents i es van analitzar en relació amb variables sociodemogràfiques. Els resultats d'aquestes anàlisis van indicar que la distribució del gènere entre els grups era molt semblant a la distribució general. És a dir, no es va poder relacionar el gènere a uns determinats grups ni es va poder observar cap tendència (V Cramer=0,052; $p=0,77$). És a dir, el gènere i el nombre de delictes comesos eren independents.

Es va comparar també amb la nacionalitat i el resultat va ser que per a tots els grups hi havia proporcions d'estrangers i espanyols equivalents a la proporció general (vegeu el gràfic 11). Per tant, no es va detectar cap relació entre ser estranger i haver comès un nombre major o menor de delictes (V Cramer=0,025; $p=0,88$). Tampoc no es van trobar diferències significatives en la composició per edats dels quatre grups.

Gràfic 11. Proporció d'estrangers en els grups (N=415)



Els quatre grups sí que es diferenciaven en funció d'algunes variables de tipus penal. Per exemple el temps passat a la presó. Tenir més delictes en els seus expedients suposava tenir més temps de presó acumulat, tenir penes més llargues en la mesura que estaven complint en aquell moment, haver ingressat més vegades a la presó i haver acumulat més regressions de grau. Aquest fet porta a preguntar-se si tenir més delictes volia dir també cometre'n una varietat més gran, o bé si hi havia una certa especialització en el comportament delictiu dels interns. És a dir, la versatilitat entesa com a nombre de delictes principals de diferents tipus comesos per cada intern.

Es van trobar diferències estadísticament significatives en la versatilitat delictiva de cada un dels grups respecte a la resta. El grup d'interns amb més delictes (grup 4) va ser també el més versàtil, amb 2,7 delictes diferents de mitjana. A l'extrem oposat hi havia el grup 1, que lògicament, en tenir un sol delicte, tenia també un sol delicte principal. El grup 2 apuntava una tendència a la versatilitat, que es confirma en els grups 3 i 4. Per tant, a mesura que augmenta el nombre de delictes, també ho fa la diversitat (vegeu la taula 11).

Taula 11. Versatilitat (N=415)

	Grup 1 (n=175)	Grup 2 (n= 155)	Grup 3 (n=67)	Grup 4 (n=18)
Delictes Principals Diferents	1 (0,0) ^{2**, 3**, 4**}	1,68 (0,71) ^{1**, 3**, 4**}	2,31 (0,92) ^{1**, 2**, 4*}	2,72 (1,01) ^{1**, 2**, 3*}

¹ = Diferències respecte al grup 1; ² = Diferència respecte al grup 2; ³ = Diferència respecte al grup 3; ⁴ = Diferència respecte al grup 4; ** = Diferència altament significativa (p<0,01); * = Diferència moderadament significativa (p<0,05).

4.2.3. Temps de les penes de presó

La durada de la condemna que estaven complint les persones incloses a la mostra era de 380,1 dies de mitjana. Ara bé, les persones classificades com de delicte únic tenien condemes a pena de presó considerablement més curtes, mentre que les persones classificades com de delicte principal o acumulat tenien penes d'entre menys de cinc mesos a gairebé dos anys. Aquests interns van cometre tant delictes de trànsit com d'altres tipus, però són els segons els que contribueixen més a la durada de les penes.

Cal advertir que les circumstàncies particulars eren molt diverses (vegeu la taula 12) per la varietat dels delictes diferents, des dels de relativament baixa entitat fins a homicidis i des d'un sol fet (el de trànsit) fins a 41. Per tant, no és estrany que les dades globals sobre el temps de condemna fossin molt diverses. D'altra banda, les dades corresponents als casos vàlids no sempre coincidien exactament amb la mostra presentada. Això es deu a què, en alguns casos, la base de dades informava sobre el nombre de delictes d'un determinat tipus, però no sobre la durada de la mesura.

Els indicadors penals i penitenciaris eren més elevats en els casos de delicte principal i acumulat, comparats amb els de delicte únic (vegeu la taula 12). El grup de delictes principal i els de delicte acumulat, al seu torn, diferien sobretot en el temps de les mesures. Els de delicte acumulat tenien mesures més llargues per aquest tipus de delictes. Tot i que als de delicte principal se'ls havia imposat més temps per delictes de trànsit.

Taula 12. Dies de condemna (N=415)

	Mitjana	Desviació	Casos vàlids
Temps: Dies de condemna actual (SIPC)	380,15	497,70	415
Únic	163,20 ^{2,3}	584,68	215
Principal	630,59 ¹	630,19	41
Acumulat	608,15 ¹	497,70	159
Temps: recompte delictes de trànsit actuals	218,57	210,83	392
Únic	186,35 ³	159,49	199
Principal	263,40	283,59	40
Acumulat	248,75 ¹	240,35	153
Temps: recompte delictes de trànsit anteriors	228,62	209,51	13
Únic	-	-	-
Principal	286,50 ^{NA}	279,87	6
Acumulat	228,62 ^{NA}	127,65	7
Temps: recompte altres delictes actuals	535,23	404,37	135
Únic	-	-	-
Principal	366,23 ³	344,54	31
Acumulat	585,98 ²	598,21	104
Temps: recompte altres delictes anteriors	847,63	1372,08	46
Únic	-	-	-
Principal	484,00 ^{NA}	642,05	2
Acumulat	864,16 ^{NA}	1397,91	44
Temps: suma total (inclou ja complertes)	481,78	739,54	415
Únic	172,48 ^{2,3}	161,05	215
Principal	599,41 ^{1,3}	469,72	41
Acumulat	869,67 ^{1,2}	1028,05	159
Temps: diferència alta i baixa (DMS)	88,38	76,07	266
Únic	77,47 ^{2,3}	70,99	182
Principal	128,00 ¹	79,51	17
Acumulat	107,98 ¹	82,22	67

¹= diferència significativa (p<0,05) respecte a categoria Únic; ²= diferència significativa respecte a categoria Principal; ³= diferència significativa (p<0,05) respecte a categoria Acumulat. NA = anàlisi no aplicable (ANOVA o Test-T).

Una altra dada important és el temps que els interns han passat a la presó, calculat a partir de les dates d'alta i baixa registrades a la base de dades. El mes de maig del 2011, dels 415 interns inclosos a l'estudi, 266 (64,1%) havien finalitzat la seva condemna. Els 149 interns (35,9%) restants continuaven internats. Dels que ja havien finalitzat els internaments, el grup més nombrós correspon als casos de delictes únics que haurien passat a la presó uns dos mesos i mig. D'aquest grup només el 15,3% continuaven internats. Els casos de delictes principals, en canvi, havien passat a la presó més de quatre mesos i

els de delictes acumulats poc més de tres mesos i mig de mitjana. No obstant això, més de la meitat dels interns d'aquests grups seguien a la presó.

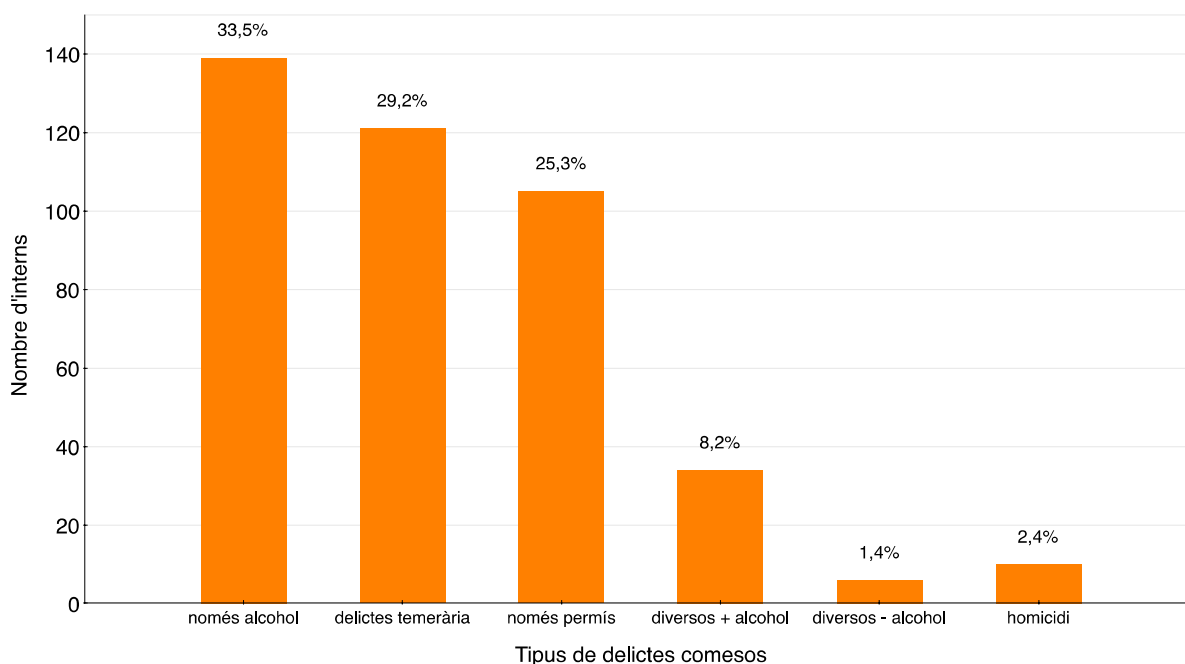
4.2.4. Tipus de delictes de trànsit actual

En aquest apartat s'analitzen només els delictes de trànsit actuals. Tenint en compte tots els fets que apareixien en els expedients dels interns, el primer que cal destacar és que el 33,5% dels casos tenien delictes relacionats amb el consum d'alcohol, 79 d'aquestes persones serien del grup de delictes únics i els 60 restants serien dels grups principal o acumulats. A aquests caldria afegir un 8,2% en què constava més d'un delictes, però d'aquests almenys un estava relacionat amb el consum d'alcohol. En aquest cas serien 34 casos amb 2,7 delictes de mitjana. Si es tenen en compte aquestes dues dades de manera conjunta, un 41,6% dels interns amb delictes contra la seguretat viària tenien també un delictes relacionat amb el consum d'alcohol, com a mínim (vegeu el gràfic 12).

El segon tipus de delictes en importància el van constituir els relacionats amb comportaments temeraris (29,2%). Aquesta categoria estava formada per tipus penals com la conducció temerària, els delictes d'imprudència, el greu risc per a la circulació o l'excés de velocitat. La mitjana de delictes d'aquesta categoria era d'1,1), inferior a la dels delictes relacionats amb l'alcohol.

Una quarta part de la mostra havia comès, com a delictes principals de trànsit, alguna infracció relacionada amb el permís de conduir. Aquesta dada podria donar la sensació aparent que un nombre important d'infractors estarien complint penes de presó per aquest motiu, cosa que no és així. En 45 casos havien comès un únic delictes, relacionat amb el permís. D'aquests, només 5 van ser classificats inicialment en segon grau de tractament penitenciari. La resta van ser classificats en tercer grau (18) o bé estaven pendents de valoració (19). Tot i que el delictes de trànsit estava relacionat amb el permís de conduir, en els seus expedients constaven també altres delictes, fossin de trànsit o d'altres tipus.

Gràfic 12. Tipus de delictes de trànsit actual (N=415)



Una part molt petita de casos (1,45%) va cometre diversos delictes relacionats amb la seguretat viària, però cap d'ells no estava relacionat amb el consum d'alcohol (vegeu la taula 13). Cal recordar que les categories de la taula es refereixen únicament al tipus de delictes, relacionat amb la seguretat viària, que l'infractor hauria comès.

Taula 13. Nombre de delictes total segons tipus de delictes de trànsit (N=415)

	Mitjana	Desviació	n
Alcohol	2,1	(1,5)	139
Delictes de temerària	3,1	(4,9)	121
Homicidi	2,6	(3,7)	10
Permís	2,8	(2,8)	105
Diversos amb alcohol	3,7	(2,5)	34
Diversos sense alcohol	3,7	(1,6)	6
Total	2,7	(3,3)	415

4.2.5. Delictes de trànsit anteriors

A la mostra hi havia poques persones que haguessin comès delictes de trànsit anteriors (vegeu la taula 14). Només 15 persones (3,6%) tenien antecedents d'aquest tipus en els seus expedients i, conjuntament, només constaven 18

delictes, gairebé la meitat relacionats amb el consum d'alcohol i un terç amb la conducció temerària.

Taula 14. Delictes de trànsit anteriors (N=415)

	Freqüència	Percentatge vàlid
Alcohol	5	33,3
Temerària	5	33,3
Alcohol i temerària	2	13,3
Omissió s.	1	6,7
Sense permís	1	6,7
Contra seguretat t.	1	6,7
Total	15	100,00

4.2.6. Ingressos a la presó

La mitjana global d'ingressos a la presó era d'1,7 (DE=1,8). En el 65,9% només constava una entrada a la presó, la resta, un 34,1%, havien entrat en dues o més ocasions (vegeu la taula 15). Prop d'un 5,0% eren persones que havien ingressat a la presó en més de cinc ocasions i el cas més extrem, segons la base de dades, hauria entrat 21 vegades a la presó.

Taula 15. Nombre d'ingressos a la presó, inclòs l'actual (N=414)

	Freqüència	Percentatge	Percentatge acumulat
1	273	65,9	65,9
2	74	17,9	83,8
3	40	9,6	93,5
4	6	1,4	94,9
5	8	1,9	96,8
6	4	0,9	97,8
7	3	0,7	98,5
> 8	6	0,5	100
Total vàlid	414	100	

4.2.7. Classificació

Una qüestió rellevant és que gairebé el 40,0% dels interns van ser classificats inicialment en tercer grau de tractament penitenciari i el 31,1% en segon. Només tres casos van ser inicialment classificats en primer grau. Destaca, però, que 93 persones no van ser classificades o aquesta informació no es va registrar. La resta, el 6,5%, estaven en presó preventiva o bé es va imposar una mesura de seguretat (vegeu la taula 16).

Taula 16. Classificació (N=415)

	Inicial		Moment recollida	
	Freqüència	Percentatge	Freqüència	Percentatge
Primer grau	3	0,7	3	0,7
Segon grau	129	31,1	146	35,2
Tercer grau	163	39,3	149	35,9
Pendent de classificar	93	22,4	90	21,7
Preventiu o mesura seguretat	27	6,5	27	6,5
Total	415	100	415	100

En el moment de la recollida de les dades, com és lògic, la classificació de part dels interns havia variat. Les persones que es trobaven en segon grau van passar de ser el 31,1 al 35,2%. Aquesta diferència s'explicava exclusivament per 17 casos que van ser classificats inicialment en tercer grau, però van passar a segon grau. A finals del mes de maig del 2011, dels 415 interns amb delictes de trànsit, 266 ja havien complert la condemna. Amb aquests interns es va calcular el temps que havien passat a la presó a partir de les dates d'alta i baixa introduïdes a la base de dades (vegeu la taula 17). El temps efectiu dels interns que van ser classificats inicialment en segon grau és lleugerament major que el dels interns classificats en tercer grau. Un segon aspecte que cal destacar és que el grup que estava pendent de classificar era el que tenia un temps més breu d'internament efectiu, només 25 dies. Aquest període possiblement explica per què no van arribar a ser classificats.

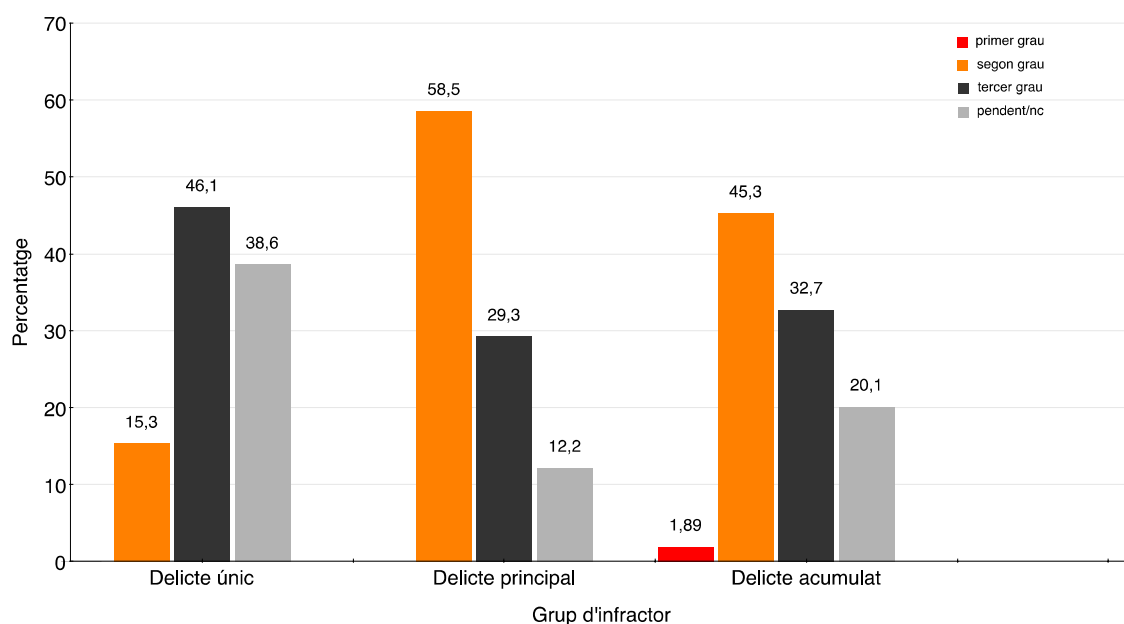
Taula 17. Temps d'internament (diferència alta i baixa) segons classificació inicial (N=415)

	Mitjana	Desviació	n
Primer grau	-	-	0
Segon grau	136,7	66,9	55
Tercer grau	125,4	59,1	106
Preventiu/ Mesura seguretat	56,6	88,1	19
Pendent de classificar	18,9	30,4	86
Seguien internats	-	-	149

Si es té en compte la divisió inicial dels casos (delicte únic, principal o acumulat), es pot observar que els casos de delicte únic eren, gairebé tots, classificats com a tercer grau o bé van quedar pendents de classificar (vegeu el gràfic 13). Els casos en què el delicte de trànsit era el principal, el 58,5% van ser classificats en segon grau. Pel que fa als de delicte acumulat, el 45,3% van ser casos classificats en segon grau. Un terç van ser classificats en tercer grau. Els únics tres casos de primer grau corresponen també a aquest grup d'infractors (vegeu el gràfic 13). Els tests estadístics emprats en aquest apartat van indicar l'existència d'associació entre les dues variables analitzades (V de Cramer=0,275; $p=0,00$).

No es pot aportar una explicació clara sobre els casos que no van ser classificats. La curta durada de l'internament suggereix algun tipus de substitució, per exemple per una MPA, però no s'ha pogut confirmar ni desmentir aquesta possibilitat mitjançant les dades. Per tant, no podem donar una explicació satisfactòria a la presència de 90 casos pendents de classificar en el moment de la recollida (o 93 segons la classificació inicial).

Gràfic 13. Classificació inicial segons tipus de cas (N=415)



4.2.8. Programes

Dins dels centres penitenciaris es porten a terme programes d'intervenció específics. En conjunt, 414 persones de la mostra han realitzat 475 programes en total. Ara bé, 171 interns (41,3%) no en van fer cap (vegeu la taula 18). El 27,5% dels interns van fer un programa dels oferts i el 18,8% en va fer dos. Com passa en altres variables d'aquest estudi, la probabilitat que un subjecte hagi participat en un nombre successivament més gran de programes és cada vegada menor. Aproximadament, la meitat dels casos de delicte únic van fer algun programa. En canvi, en els casos de delicte principal i els de delicte acumulat, prop del 70,0% dels interns va fer almenys un programa.

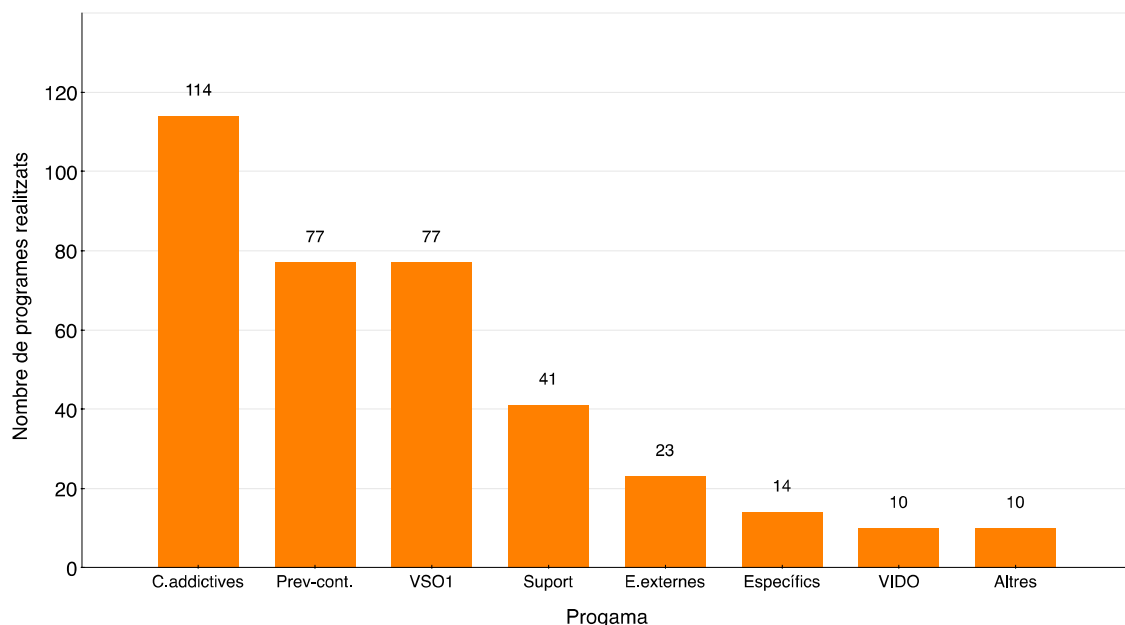
Taula 18. Programes segons tipus de cas (N=415)

	Realització de programes		
	No	Sí	Total
Delicte únic	110 (64,3%)	104 (42,8%)	214 (51,7%)
Delicte principal	12 (7,0%)	29 (11,9%)	41 (9,9%)
Delicte acumulat	49 (28,7%)	110 (45,3%)	159 (38,4%)
Total	171 (100%)	243 (100%)	414 (100%)

Per tant, cal tenir en compte que dels 171 casos que no van participar en programes, dues terceres parts eren casos de delictes únics. Aquest grup, com ja s'ha mostrat, tenia una proporció important dels casos classificats en tercer grau (60,7%) i dels que no van arribar a ser classificats (69,1%). Aquest grup es caracteritzava, també, per haver estat condemnat a períodes més curts de presó i, per tant, per haver estat efectivament internat durant períodes més breus (vegeu l'apartat següent: Anàlisi de diferències segons tipus). Així, sembla raonable pensar que l'explicació a aquesta proporció relativament alta d'interns que no han fet programes es deu, sobretot, a períodes molt breus d'internament.

El programa que s'ha fet en més ocasions és el de conductes addictives, seguit del programa de prevenció i contenció i de l'activitat d'educació viària del programa societat i ciutadania. Els programes de suport i gestionats per entitats externes (un conjunt de programes diversos que van des de la preparació i el seguiment de permisos fins a programes de competències psicosocials) els segueixen en quart i cinquè lloc, respectivament (vegeu el gràfic 14).

Gràfic 14. Nombre de programes total fets pels interns (N=415)



S'han detectat diferències entre el nombre de programes que figuren a la base de dades del Departament de Justícia i el nombre de programes, calculat a partir de les dades detallades de participació en programes. Aquesta diferència

no és menor, ja que la primera indicaria que els interns haurien participat en 475 programes, però només es té informació detallada de 366.

4.2.9. Mesures penals alternatives

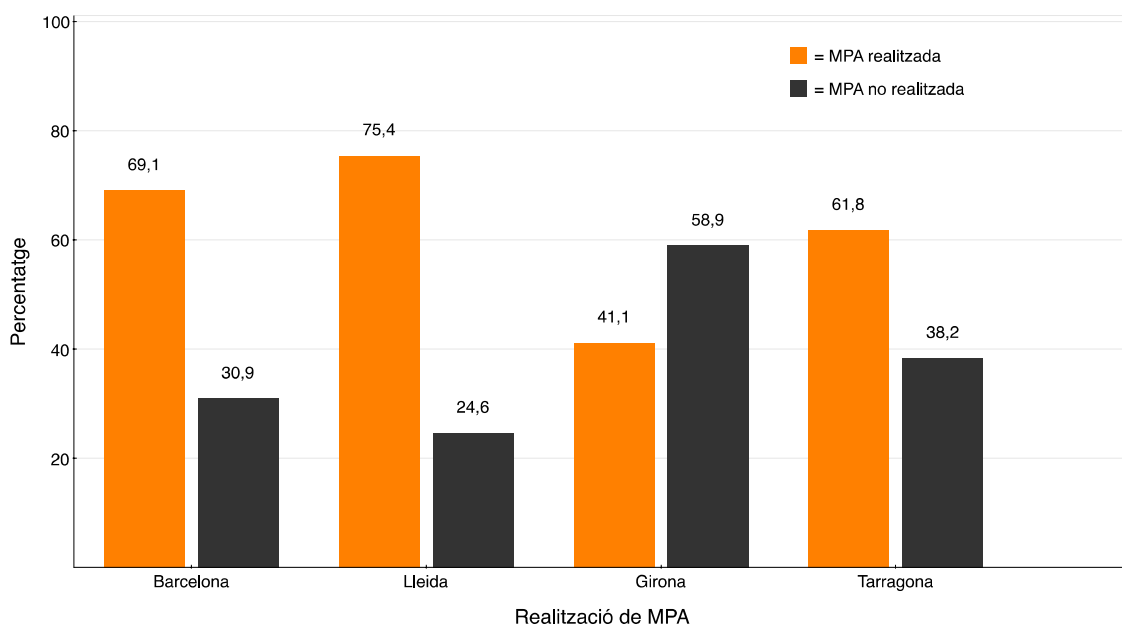
En total, a 267 (64,3%) se'ls van imposar un total 577 mesures penals alternatives (MPA). D'aquestes, 443 (76,7%) eren treballs en benefici de la comunitat (d'ara endavant TBC). La major part de totes les MPA van ser imposades per delictes relacionats amb el trànsit, mentre que la quarta part restant van ser imposades per delictes violents i contra la propietat. Els interns que van fer alguna MPA van fer-ne 2,2 de mitjana ($DE=1,4$). Si es tenen en compte només els TBC, la mitjana va ser d'1,9 ($DE=1,1$). El 85,0% dels TBC van ser imposats per un delicte contra la seguretat viària i el 15,0% restant per delictes violents (10%) i contra la propietat (5,0%).

De les 577 MPA que consten imposades al conjunt de la mostra, 261 (45,2%), consten com a no iniciades. Això es deu tant a incompliments com a substitucions o impossibilitats de diferent tipus o a mesures que encara no s'han pogut portar a terme, ja que el penat es trobava en situació d'internament.

Si tenim present la nacionalitat dels interns, estrangers i nacionals van accedir en proporcions diferents a mesures penals alternatives. Mentre que el 68,4% dels interns espanyols tenien en els seus expedients alguna MPA, en el cas dels estrangers aquesta proporció era del 55,7%. Per tant, és més fàcil que els espanyols hagin fet alguna MPA i, en aquest sentit, hi ha una certa desigualtat entre estrangers i espanyols. Ara bé, tot i constatar l'existència d'associació entre la nacionalitat i les MPA, cal advertir que aquesta associació és molt dèbil ($\Phi=0,121$; $p=0,014$).

Més destacables són les diferències per província de la realització de MPA (V de Cramer=0,217; $p=0,000$), en especial un TBC (V de Cramer=0,228; $p=0,000$). En aquests casos les diferències són més grans (vegeu el gràfic 15). Els interns de Barcelona o Lleida tenen una probabilitat més alta d'haver fet alguna MPA que els interns de Tarragona o (sobretot) que els de Girona.

Gràfic 15. Mesures penals alternatives per província (N=403)



L'única diferència que hi ha a escala penal entre els que han realitzat MPA i els que no rau en el nombre de delictes de trànsit que van cometre. Els casos que van fer alguna MPA tenien més delictes de trànsit (actuals) que els que no n'han fet cap. Això probablement es deu a què és precisament per delictes d'aquest tipus que s'imposen una gran part de les mesures alternatives i especialment les de TBC (annex taula 4), mentre que per a altres tipus de delictes, la imposició de MPA i TBC és menys probable.

4.3. Diferències entre variables

4.3.1. Diferències segons nacionalitat

En aquest apartat s'ha analitzat si hi ha diferències significatives en diversos indicadors segons la nacionalitat. L'objectiu era detectar diferències entre estrangers i espanyols en indicadors basats en el nombre de delictes, el temps de condemna, el nombre d'ingressos, les regressions i la participació en programes de tractament.

Des d'un punt de vista demogràfic, la població d'origen estranger era més jove que la població de nacionalitat espanyola. Aquest mateix fenomen es produeix a la mostra utilitzada. Els estrangers internats per delictes de trànsit són, de

mitjana, quatre anys més joves que els espanyols, una diferència que va resultar ser estadísticament significativa.

Pel que fa al nombre de delictes comesos per espanyols i estrangers, es van apreciar lleugeres diferències en les mitjanes de l'un i l'altre grup. De tota manera, aquestes petites diferències no eren estadísticament significatives.

En canvi, les diferències sí que eren significatives en el nombre d'ingressos a la presó. Les persones de nacionalitat espanyola hi van entrar més vegades. De fet, dels 37 penats que van ingressar a la presó en més de cinc ocasions, només 3 eren de nacionalitat estrangera.

Taula 19. Diferències segons la nacionalitat (N=415)

	mitjana espanyols (DE)		mitjana estrangers (DE)		Diferència mitjana
Edat	38,35	(10,34)	34,35	(8,84)	3,998**
Nombre de delictes de trànsit actuals	1,28	(0,67)	1,37	(0,82)	
Nombre de delictes de trànsit ant.	0,04	(0,25)	0,04	(0,23)	
Nombre d'altres delictes actuals	0,74	(1,377)	0,74	(1,71)	
Nombre d'altres delictes anteriors	0,74	(2,86)	0,37	(2,86)	
Temps: trànsit actuals	206,91	(203,55)	206,78	(229,23)	
Temps: trànsit anteriors	8,13	(57,95)	4,98	(41,67)	
Temps: altres actuals	187,95	(406,14)	177,47	(442,33)	
Temps: altres anteriors	117,54	(611,36)	37,07	(185,31)	81,37*
Nombre de delictes totals	2,81	(3,53)	2,51	(2,64)	
Temps total	520,53	(837,10)	426,29	(546,64)	
Nombre de programes realitzats	1,21	(1,44)	0,99	(1,25)	
Nombre d'ingressos	1,89	(2,04)	1,44	(0,91)	0,444*
Regressions de grau	0,15)	(0,47)	0,07	(0,29)	0,078*

** p<0,01; *p<0,05

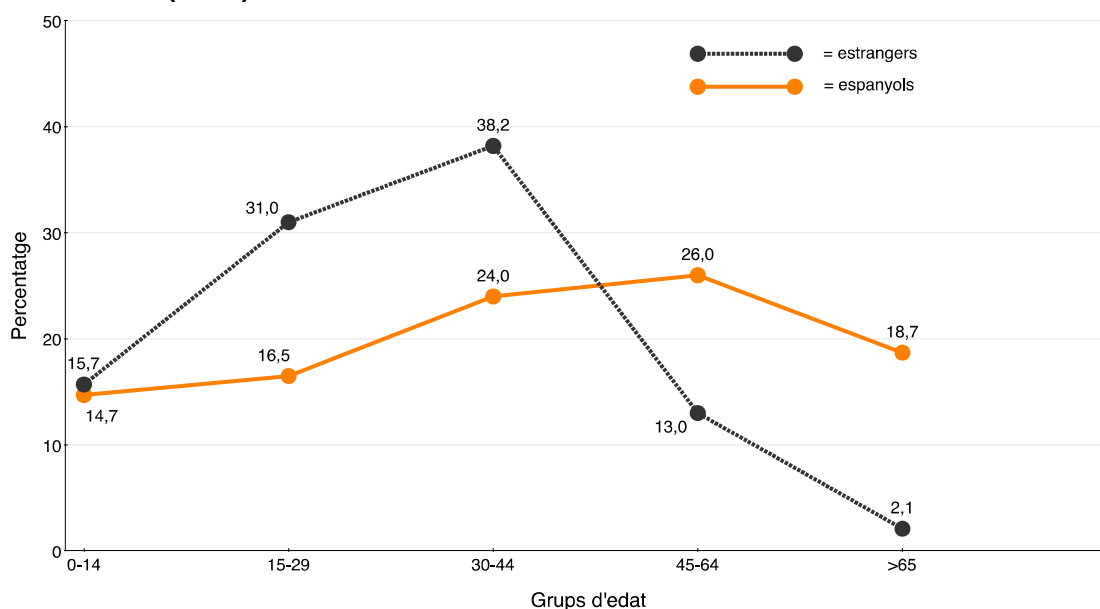
També es van trobar diferències pel que fa al temps imposat d'empresonament, però només quan es tenia en compte el temps a causa de delictes anteriors. Els penats de nacionalitat espanyola en el passat haurien estat condemnats en una proporció major i a mesures més elevades que els estrangers. Finalment, també es van observar diferències significatives pel que fa al nombre de

regressions en el grau de tractament penitenciari, que afectaria més els interns espanyols que els estrangers (vegeu la taula 19).

Ni en el cas dels delictes contra la seguretat viària ni en altres tipus de delictes no es van detectar diferències significatives entre les persones estrangeres i les nacionals. Tampoc no hi havia diferències pel que fa a la resta de temps imposats en les mesures ni es pot afirmar que uns o altres haguessin participat en més programes.

Per tant, es pot concloure que les diferències observades en l'edat responien a la diversa composició de les respectives poblacions, és a dir els estrangers internats són més joves perquè els estrangers en la població general també ho són. En la població general, gairebé el 70,0% de la població d'origen estranger tenia, l'any 2007, entre 15 i 44 anys. La proporció de població amb nacionalitat espanyola per aquest mateix grup d'edat era tot just del 40,5%, i el 18,7% de la població espanyola tenia 65 anys o més, mentre que en la població estrangera eren només el 2,1% (vegeu el gràfic 16).

Gràfic 16. Estructura d'edat de la població general de Catalunya segons nacionalitat (2007)



Font: elaboració pròpia. Dades: www.idescat.cat

4.3.2. Diferències segons tipus de cas

Els tres tipus d'infractor (únic, principal o acumulat) són les categories bàsiques d'aquest apartat. El que es pretenia era detectar si aquests tres grups d'interns eren diferents en les seves característiques personals o la seva trajectòria penal i penitenciària.

Entre els tres tipus d'interns amb delictes de trànsit s'apreciaven diferències significatives en l'edat, els casos de delicte acumulat són dos anys més joves que els casos de delicte únic. Els casos de delicte principal tenien més delictes de mitjana (2,9) que els casos de delicte únic (1,2), però els de delicte acumulat en tenien més que ambdós grups (4,5). Pel que fa al temps que es va imposar a cada intern, es van detectar diferències en tots els tipus de delicte menys en els delictes de trànsit anteriors, però aquest fet es deu a què eren pocs casos. Com resulta lògic, aquestes diferències es traduïren també en un major nombre d'ingressos, més programes realitzats, un major nombre de regressions de grau i condemnes més llargues (vegeu la taula 20).

Taula 20. Diferències en les mitjanes entre casos de delicte de trànsit únic, principal i acumulat (N=415)

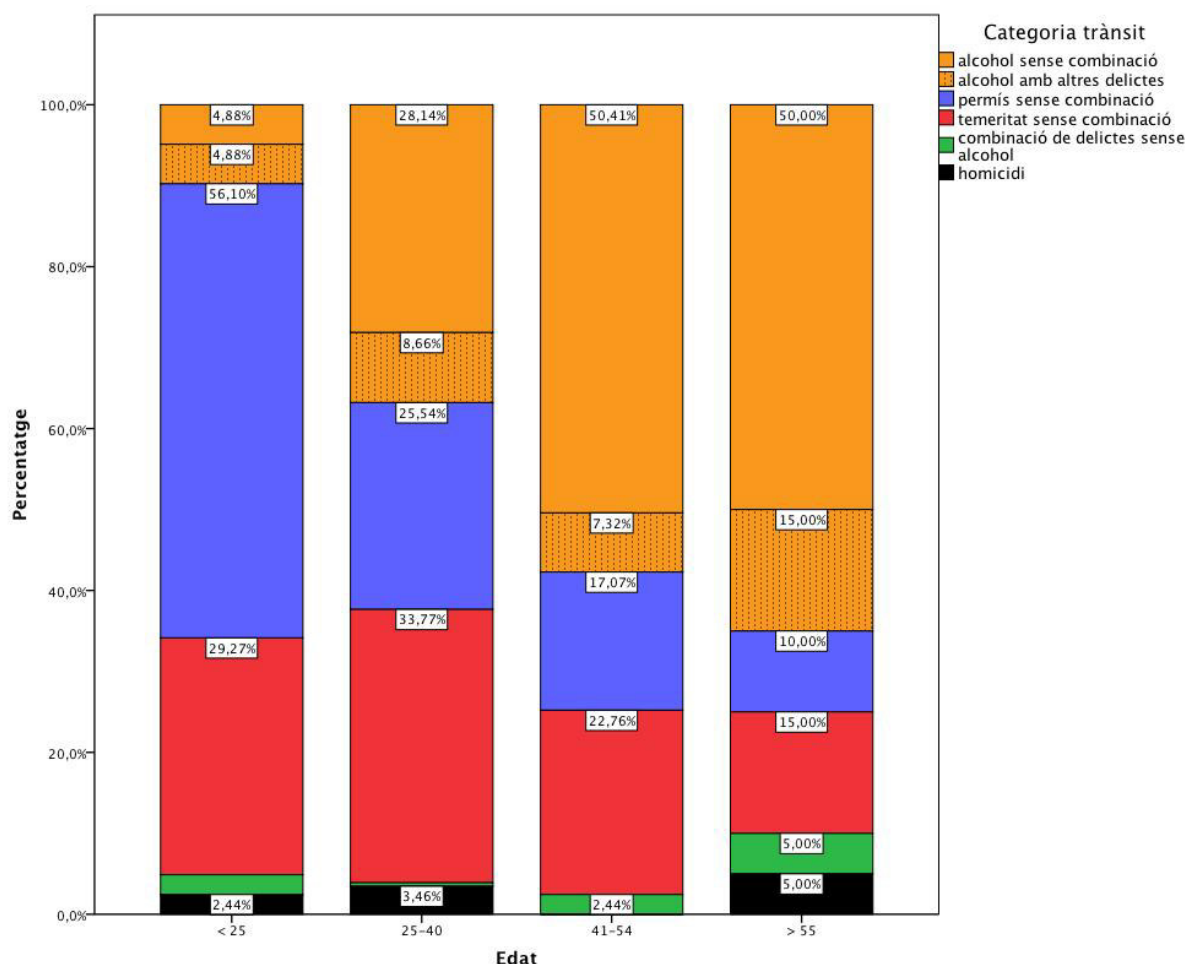
	Delicte únic	Delicte principal	Delicte acumulat
Edat	37,99 ^{c*} ,	37,88	35,84 ^{a*}
Nombre de delictes de trànsit actuals	1,25	1,41	1,36
Nombre de delictes de trànsit anteriors	0 ^{b*}	0,17 ^{a*}	0,07 ^{a*}
Nombre d'altres delictes actuals	0 ^{b*, c*}	1,32 ^{a*}	1,64 ^{a*}
Nombre d'altres delictes anteriors	0 ^{c*}	0,7 ^{c*}	1,48 ^{a*, b*}
Temps: trànsit actuals	172,48 ^{c*}	256,98	239,36 ^{a*}
Temps: trànsit anteriors	0	41,93	7,88
Temps: altres actuals	0 ^{b*, c*}	276,9 ^{a*}	383,28 ^{a*}
Temps: altres anteriors	0 ^{c*}	23,6 ^{c*}	239,13 ^{a*}
Nombre de delictes totals	1,25 ^{b*, c*}	2,97 ^{a*, c*}	4,55 ^{a*, b*}
Temps total	172,48 ^{b*, c*}	599,41 ^{a*, c*}	869,66 ^{b*, c*}
Nombre de programes realitzats	0,82 ^{b*, c*}	1,39 ^{a*}	1,51 ^{a*}
Nombre d'ingressos	1,14 ^{b*, c*}	1,73 ^{a*, c*}	2,57 ^{b*, c*}
Regressions de grau	0,04 ^{c*}	0,09	0,17 ^{a*}

DMS i C de Dunnett (Edat) ^a = Diferències respecte Delicte únic; ^b = Diferència respecte Delicte principal; ^c = Diferència respecte Delicte acumulat; * = Diferència significativa (p<0,05).

4.3.3. Diferències en els delictes de trànsit segons l'edat

Com s'ha presentat en apartats anteriors, la major part de les persones incloses en aquest estudi havien comès delictes relacionats amb el consum d'alcohol, les conductes temeràries o relacionades amb el permís o la llicència. Però, malgrat el que es podria pensar, els delictes relacionats amb el consum d'alcohol i la conducció no van ser més habituals entre els interns més joves de la mostra. Entre els menors de 25 anys el més habitual va ser la conducció sense permís (56,1%) o els delictes relacionats amb la temeritat en la conducció (29,27%) i menys del 10,0% tenien delictes relacionats amb el consum d'alcohol o de drogues. És a mesura que augmenta l'edat dels interns que també augmenta clarament la proporció de casos en què consten delictes relacionats amb el consum d'alcohol, a la vegada que es redueixen els casos de conducció sense permís (vegeu el gràfic 17).

Gràfic 17. Delicte de trànsit actual per edats (N=415)



Els delictes de temeritat (conducció temerària, excés de velocitat o greu risc per a la circulació) eren característics de les categories d'edat inferiors (menors de 25 anys i entre els 25 i els 40 anys), mentre que les categories d'edat superiors (41 a 54 anys i 55 i més) en tenien una proporció menor. Tot i així, la tendència dels delictes de temeritat segons l'edat és menys accentuada que la dels delictes d'alcohol i conducció sense permís.

Totes aquestes diferències van resultar ser significatives i hi ha una relació d'associació entre les variables (V de Cramer=0,196; $p<0,01$) que, vist el nombre de categories de les variables, és un grau d'associació moderat malgrat un valor V aparentment petit.

Per tot això, es pot considerar que l'edat és un factor que influeix, tot i que de manera moderada, en el tipus de delicte de trànsit que cometen les persones, si bé no és un factor capaç d'explicar altres característiques relacionades amb el comportament delictiu o la trajectòria penitenciària. De fet, l'edat només té algun grau d'associació amb el nombre de delictes actuals, diferents dels de trànsit, que consten en els expedients dels interns i amb el nombre de programes realitzats (vegeu la taula 21).

Taula 21. Efectes de l'edat sobre les variables penals (N=415)

	Txi²	Sig.
Delictes: de trànsit actuals	4,637	0,200
Delictes: trànsit anteriors	4,287	0,232
Delictes: altres actuals	9,969	0,019*
Delictes: altres delictes anteriors	2,203	0,531
Temps: recompte delictes de trànsit actuals	4,881	0,181
Temps: recompte delictes de trànsit anteriors	4,921	0,178
Temps: recompte altres delictes actuals	8,003	0,046
Temps: recompte altres delictes anteriors	2,321	0,509
Nombre de delictes total	1,877	0,598
Temps total	4,939	0,176
Nombre de programes	7,839	0,049*
Nombre d'ingressos	0,302	0,960
Regressions de grau	2,197	0,533

Prova de Kruskal-Wallis; ** $p<0,01$; * $p<0,05$

Aquestes dues variables van ser objecte d'anàlisi de variància per veure si hi havia diferències significatives entre els diferents grups (vegeu la taula 22). En el cas dels altres delictes actuals, hi havia múltiples diferències significatives entre els diversos grups d'edat. Les persones més joves eren les que havien comès més delictes d'aquest tipus. Pel que fa al nombre de programes realitzats, només hi havia diferències significatives entre el grup dels menors de 25 anys i el grup dels que tenien entre 25 i 40 anys. Així, de fet, es pot concloure que els interns més joves havien comès més delictes diferents dels de trànsit que els interns de més edat.

Taula 22. Diferències en les mitjanes segons grups d'edat (N=415)

	Menys de 25	De 25 a 40	De 41 a 54	Més de 55
Delictes: altres actuals	0,85 ^{d*}	0,92 ^{c*, d*}	0,52 ^{b*, d*}	0,10 ^{a*, b*, c*}
Nombre de programes	0,68 ^{b*}	1,32 ^{a*}	0,96	1,20

C de Dunnett. ^a = Diferències respecte a menys de 25; ^b = Diferència respecte 25 a 40 ^c = Diferència respecte 41 a 54; ^d = Diferència respecte a més de 55; * = Diferència significativa (p<0,05).

4.4. Aspectes rellevants

Totes les persones incloses a la mostra van entrar a la presó per un delicte relacionat amb la seguretat viària. Una mica més de la meitat només tenia vigents (actuals) un o més delictes d'aquesta tipologia, mentre que la meitat restant també tindria vigents altres delictes. Això explica que, mentre que els casos de delicte únic van cometre 1,2 delictes, els que havien estat condemnats per altres tipus penals augmentaven aquesta mitjana fins a 2,7 o 2,9, arribant a constar, en el cas més extrem, fins a 21 delictes en total. Amb tot, en termes generals, dos terços dels interns tenien un sol delicte de trànsit en el seus expedients. Com resulta lògic, el menor nombre de delictes del grup d'interns que només van cometre delictes contra la seguretat viària comporta una reducció global en totes les variables basades en el temps de condemna, ja sigui el temps de la mesura, el d'internament efectiu i, evidentment, en el motivat per altres delictes.

Pel que fa als delictes de trànsit comesos, el 41,6% dels interns tenien, com a mínim, un delicte de trànsit relacionat amb el consum d'alcohol. Aquests interns infractors es caracteritzen per ser persones amb una edat més elevada. De fet, dels 55 interns menors de 25 anys, menys del 10% ho eren per alcoholèmia i, en canvi, la majoria ho eren per delictes relacionats amb la conducció temerària o el permís de conduir. Per contra, la proporció d'aquests delictes en les persones més grans era molt menys rellevant i, en canvi, el consum d'alcohol era el principal tipus de delicte de trànsit que van cometre.

En el cas dels interns que només havien comès delictes relacionats amb la seguretat viària (delicte únic), només un 15,3% van ser classificats inicialment en segon grau. La major part (46,1%) va ser classificada en tercer grau de tractament penitenciari i una proporció també important de casos restava pendent o sense classificar (38,6%). En canvi, la classificació en règim ordinari (segon grau) va ser la més habitual en els casos de delicte principal (58,5%) i acumulat (45,3%). En els casos de delicte únic consten també condemnes més curtes i la proporció dels interns que han realitzat algun programa és menor (48,6%) respecte als casos de delicte acumulat (58,7%), que han comès més delictes, tenen imposades penes més llargues i per un nombre major de delictes.

5. Comparació entre els interns per delictes de trànsit, interns per altres delictes i infractors de trànsit que han complert un programa formatiu de seguretat viària

El tercer objectiu general d'aquest estudi és identificar les possibles diferències entre les característiques psicològiques; les característiques sociodemogràfiques i personals i l'estil de conducció d'una mostra d'interns amb algun delicte relacionat amb la seguretat viària. Aquest objectiu també inclou la comparació amb els resultats d'una recerca prèvia amb persones que havien complert programes formatius de seguretat viària com a mesura penal alternativa.

A continuació es presenten les dades de l'estudi que es va dur a terme amb una mostra de 177 interns ingressats entre el gener i l'octubre del 2010 en una de les presons de Catalunya. D'aquests interns, 96 ho estaven per un delicte contra la seguretat viària i els altres 81 interns havien comès delictes no relacionats amb el trànsit. Aquests dos grups es comparen entre ells però també amb el tercer grup, format per infractors de trànsit que havien realitzat programes formatius de seguretat viària com a mesura penal alternativa (MPA). Aquest últim grup consisteix en 220 persones i va ser objecte d'un estudi previ (Trasovares i Hilterman, 2010).

Primerament, es descriuen les característiques i possibles diferències en les dades sociodemogràfiques entre els tres grups. A continuació, es comenten les dades del permís de conduir i les possibles diferències entre els grups de participants. En tercer lloc, s'analitzen les dades psicològiques i s'indiquen les diferències entre els grups. Després es detallen les dades de l'estil de conducció i les diferències trobades entre els participants de les MPA i els dos grups d'interns. Per finalitzar, es descriuen les relacions entre les dades psicològiques i el comportament viari tal com ens han informat els participants a l'estudi. En altres paraules finalitzem amb una descripció, per a cada un dels grups, de la influència entre les característiques psicològiques i l'estil de conduir dels tres grups de penats.

5.1 Característiques sociodemogràfiques

En aquesta secció es presenten les dades sociodemogràfiques que caracteritzen els tres grups objecte d'estudi, així com les possibles diferències entre ells:

- 1) Grup MPA: penats que han realitzat un programa formatiu de seguretat viària com a mesura penal alternativa.
- 2) Grup trànsit: penats ingressats a la presó per un delictes de trànsit.
- 3) Grup no-trànsit: penats ingressats a la presó per altres delictes no relacionats amb el trànsit.

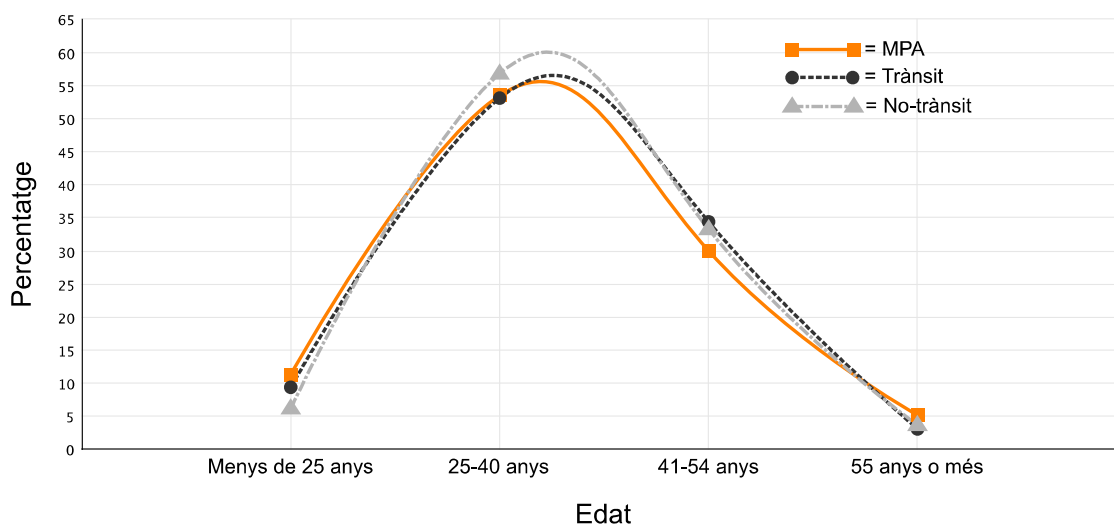
Sexe i edat

La gran majoria dels participants eren homes (n=374; 94,2%). Des de presons van participar tres dones (1,7%), una en el grup trànsit i dues en el grup no-trànsit. En el grup de la formació viària (MPA) hi havia 14 dones, que representen 6,5% del total del grup.

En el gràfic 18 es presenten les dades per cada franja d'edat en funció del grup. Com es pot observar, una mica més del 50% dels participants tenien una edat compresa entre els 25 i 40 anys. A continuació, el segon conjunt més ampli per franja d'edat, amb un 30,0 a 34,4% dels casos, estava format pel grup de 41 a 54 anys. Finalment, hi havia una minoria d'entre el 6 i 11% dels participants que tenien menys de 25 anys.

D'altra banda, l'anàlisi comparativa d'aquesta dada va indicar que no hi havia diferències en l'edat entre els tres grups.

Gràfic 18. Edat dels participants de MPA i els intern per delictes de trànsit i no-trànsit (N=390)



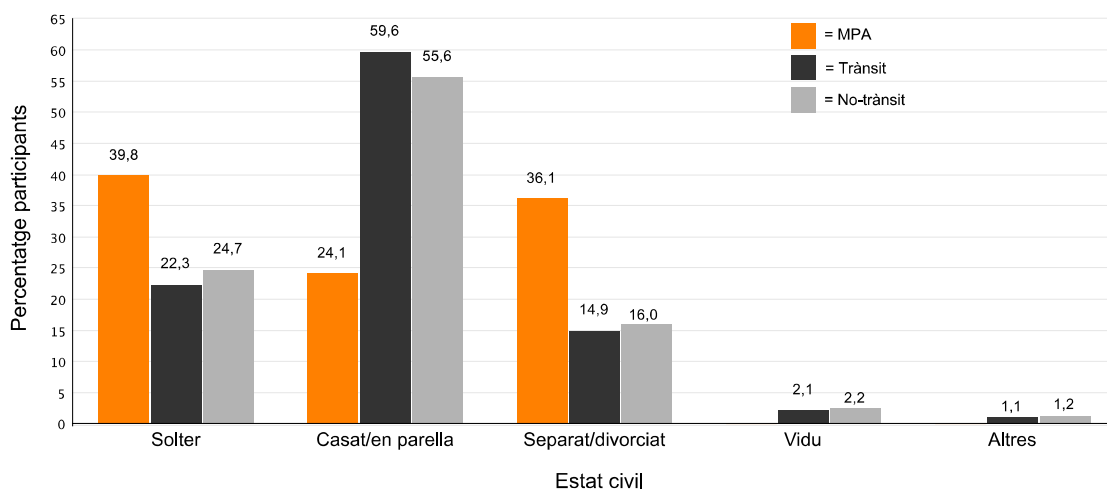
Estat civil

En el gràfic 19 es presenten les dades de l'estat civil en funció del grup. S'ha d'avisar, però, que 87 participants (39,5%) del grup MPA no van facilitar dades respecte a l'estat civil. En conseqüència, les dades presentades en aquest apartat s'han de tractar amb prudència.

Els resultats de l'anàlisi de les dades dels tres grups van indicar que hi havia diferències entre el grup de MPA i els dos grups d'interns en relació amb la proporció de solters, casats o en parella i de separats i/o divorciats entre els participants del MPA i els interns, mentre que els dos grups de presons eren molt similars en aquestes característiques.

En el grup de MPA el percentatge de solters era d'un 39,8%; en el grup de presons, aquesta xifra no arribava al 25% dels participants. En canvi, el nombre de participants que estaven casats o vivien en parella en el grup de MPA era d'un 24,1%, molt inferior als dos grups d'interns, en els quals la proporció de casats era 59,6 per als interns per delictes de trànsit i 55,6% per als interns per altres delictes. Finalment, un 36,1% dels participants del grup de MPA estaven separats i/o divorciats, xifra molt superior a la mostra de presons, en la qual només un 15% dels casos aproximadament es trobaven en aquesta situació.

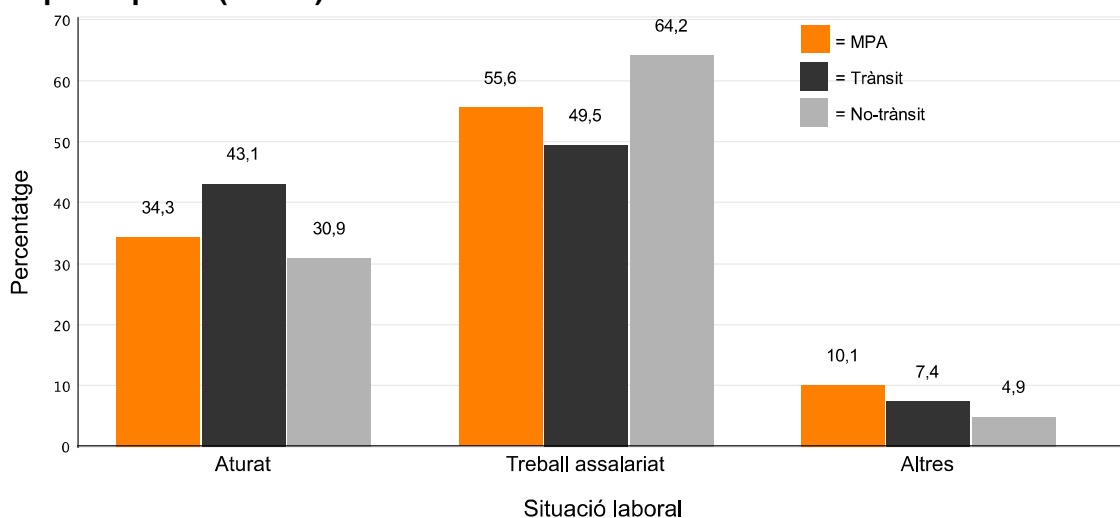
Gràfic 19. Estat civil per als participants de MPA (n=133), els interns amb delictes de trànsit (n=94) i interns amb delictes de no-trànsit (n=81), percentatge i nombre de participants (N=308)



Situació laboral

Pel que fa a la situació laboral, les diferències entre els tres grups van ser molt menys pronunciades (vegeu el gràfic 20). Els participants del MPA i els dos grups d'interns (abans d'entrar a la presó) estaven, aproximadament, en la mateixa proporció, en atur o tenien una feina assalariada. Només es van observar algunes diferències entre els tres grups respecte a la categoria «altres». En el grup MPA quatre dels participants eren estudiants i cinc es trobaven en situació d'incapacitat laboral. En el grup MPA dos eren pensionistes i en el grup d'interns de trànsit cinc eren pensionistes. Una dona, abans d'ingressar a la presó per un delicte no-trànsit, era mestressa de casa.

Gràfic 20. Situació laboral per als participants de MPA (n=178), els interns amb delictes de trànsit (n=95) i interns amb delictes de no-trànsit (n=81), percentatge de participants (N=354)



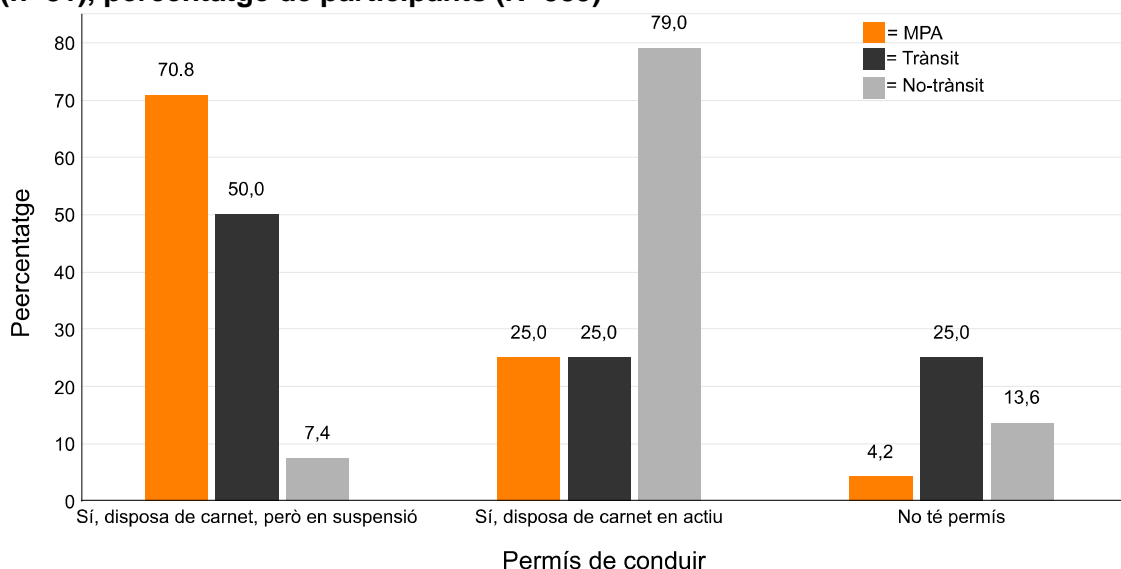
5.2. Dades relacionades amb el permís de conduir

A continuació es presenten les diferències relacionades amb les dades del permís de conduir, el tipus de carnet i la freqüència de conducció dels participants de l'estudi.

Disposició de permís de conduir

L'anàlisi comparativa a partir del permís de conduir va mostrar diferències molt significatives entre els grups (vegeu el gràfic 21). Aquestes diferències eren degudes al fet que, mentre que un 70,8% del grup MPA i un 50% dels interns ingressats a la presó per delictes de trànsit disposaven de permís de conduir, però el tenien en suspensió en el moment de la recollida de dades, només un 7,4% dels interns ingressats a la presó per altres delictes es trobava en aquesta situació. D'altra banda, un 25,0% del grup MPA i dels interns ingressats a la presó per un delicte de trànsit disposaven de permís de conduir en actiu, enfront del 79% dels interns ingressats per altres delictes. Finalment, mentre un 4,2% del grup MPA no disposava de permís de conduir, aquesta xifra arribava a un 25% dels interns ingressats a la presó per un delicte de trànsit i a un 13,6% en els interns per altres delictes.

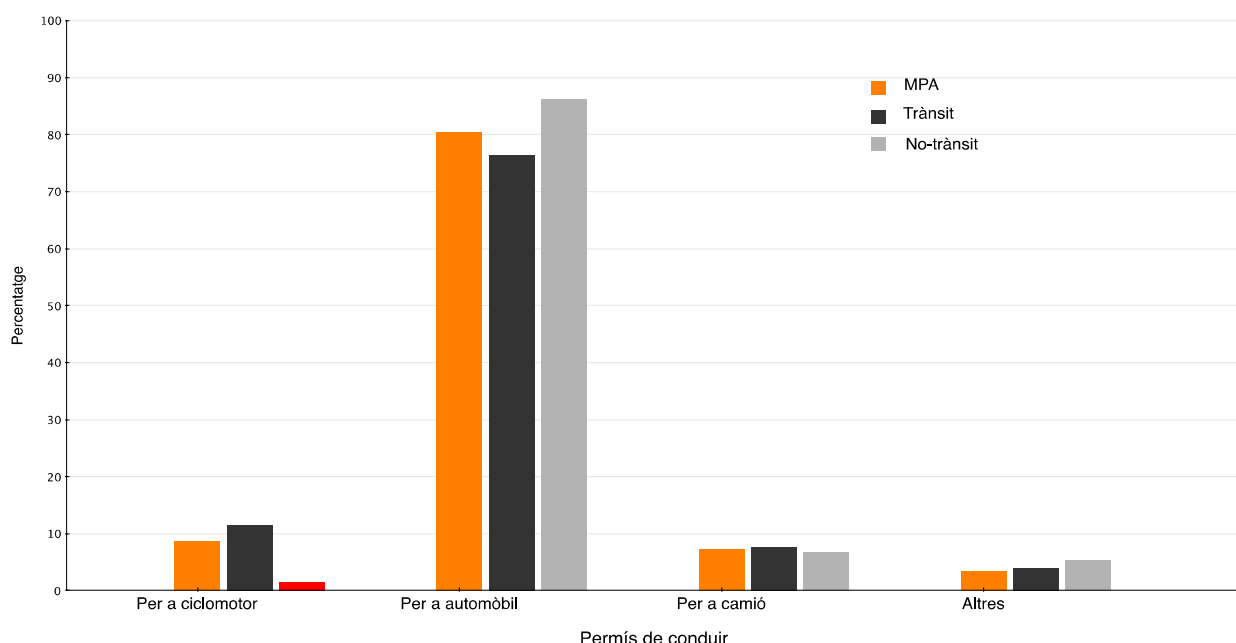
Gràfic 21. Possessió de permís de conduir dels participants en MPA (n=212), els interns amb delictes de trànsit (n=96) i els interns amb delictes de no-trànsit (n=81), percentatge de participants (N=389)



Tipus de carnet

En el gràfic 22 es pot veure el tipus de carnet en funció del grup. Com es pot observar, aproximadament el 80% dels participants disposava de permís per conduir automòbil (B). L'anàlisi comparativa de les dades no va mostrar diferències en el tipus de carnet en funció del grup.

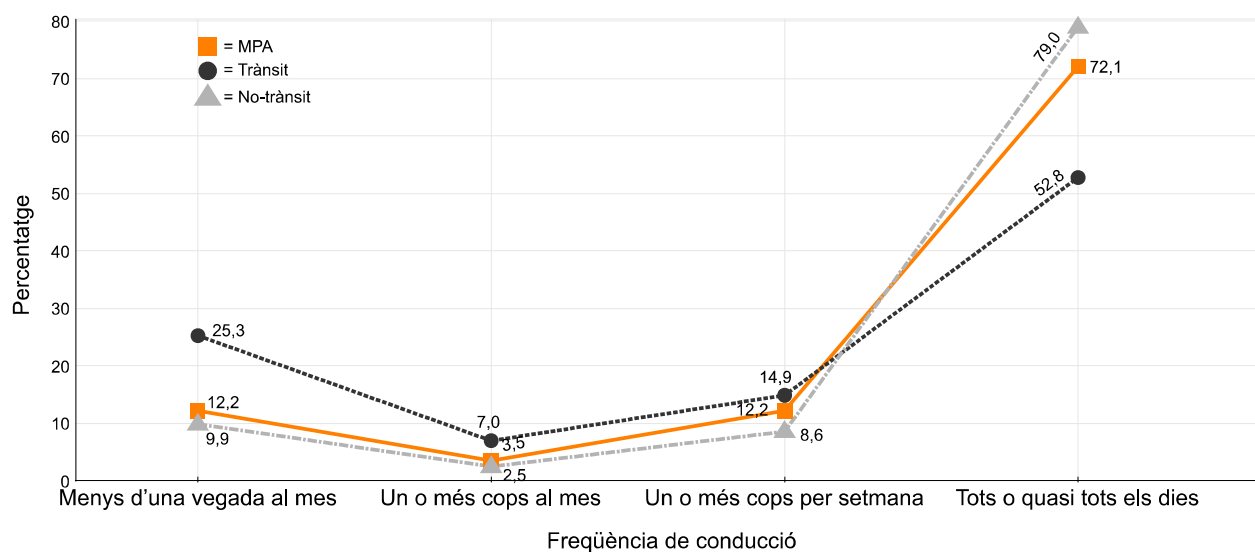
Gràfic 22. Tipus de permís de conduir dels participants en MPA (n=212), els interns amb delictes de trànsit (n=96) i els interns amb delictes de no-trànsit (n=81), percentatge de participants (N=389)



Freqüència de conducció

En el gràfic 23 podeu observar la freqüència de conducció dels tres grups. En aquest cas, es van trobar diferències moderades en la freqüència de conducció entre els tres grups. Per exemple, la major part (79,0%) dels interns ingressats a la presó per delictes no relacionats amb el trànsit afirmaven conduir tots o gairebé tots els dies en comparació amb el 72,1% del grup de MPA i amb el 52,8% del grup d'interns ingressats a la presó per un delicte de trànsit, aquests últims conduïen significativament amb menys freqüència (χ^2 (2, N=340)=15,09, $p<0,01$). D'altra banda, un 25,3% dels interns per delictes de trànsit afirmava conduir menys d'una vegada al mes, en contraposició al 12,2% del grup de MPA i al 9,9% dels interns per altres delictes (χ^2 (2, N=340)=9,94, $p<0,01$).

Gràfic 23. Freqüència de conducció per als participants de MPA (n=172), els interns amb delictes de trànsit (n=87) i els interns amb delictes de no-trànsit (n=81), percentatge de participants (N=340)



5.3 Dades psicològiques

En aquest apartat es presenten els resultats dels aspectes psicològics analitzats.

5.3.1 Dades psicològiques dels dos grups d'interns

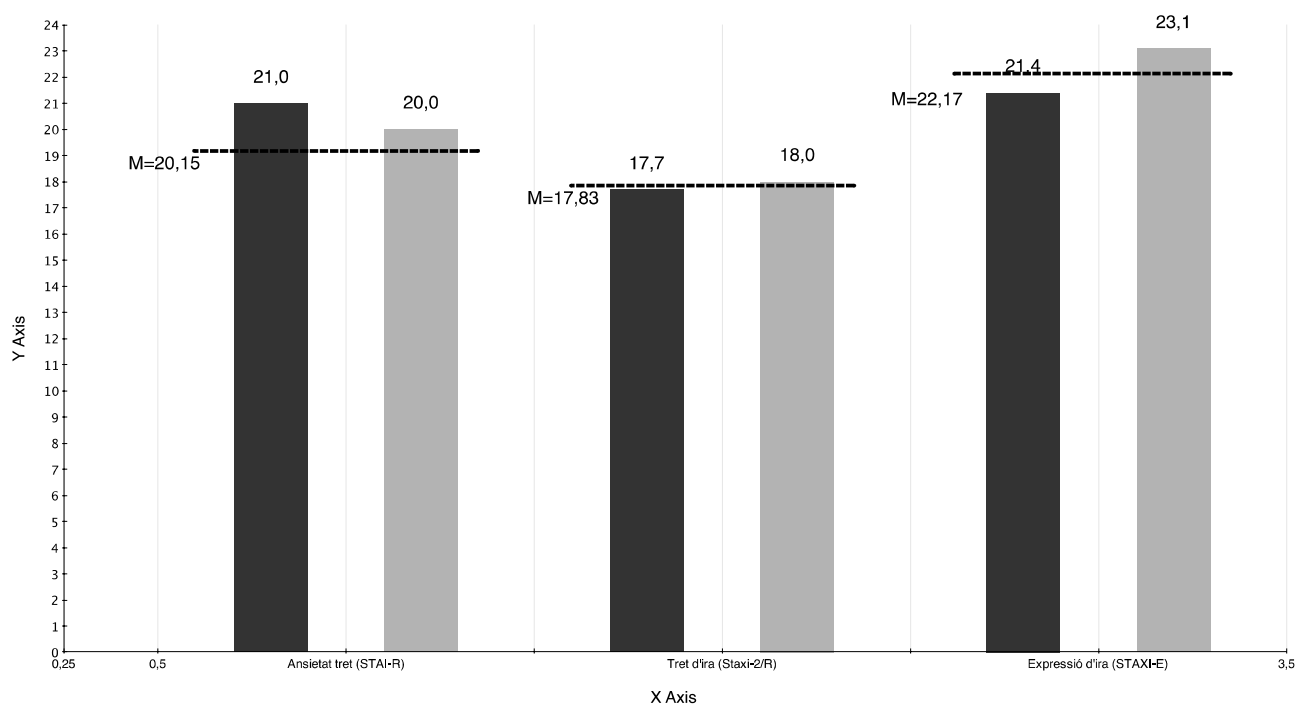
En aquest apartat es presenten les dades relacionades amb l'estat psicològic dels interns. Tot i que a continuació es farà una comparació entre els dos grups d'interns i el grup que va participar en els programes formatius de seguretat viària, aquí ens hem de limitar a una comparació entre els participants dels dos grups d'interns.

La informació relativa a les dades psicològiques, en aquest cas els qüestionaris d'ansietat i depressió, és difícilment comparable amb la mostra de MPA. Aquesta recerca (Hilterman i Trasovares, 2010) estava dissenyada per a l'avaluació dels programes formatius i, per aquest motiu, es van seleccionar qüestionaris més sensibles al canvi. Una situació d'internament influeix en els resultats d'aquests tests i podrien estar esbiaixats. Per això, es van utilitzar tests alternatius centrats en trets de personalitat més estables. Tot i que no serà possible fer comparacions amb la mostra MPA a aquest nivell, sí que podem fer comparacions entre els dos grups de la mostra de penitenciaris.

Després de la comparació de les dades psicològiques, es farà la comparació dels tres grups respecte a la informació sobre les característiques sociodemogràfiques, del permís de conduir i de l'estil de conducció.

En el gràfic 24 es poden observar les mitjanes (a la taula 30 de l'annex es poden observar també les desviacions típiques) obtingudes en els tests psicològics pels dos grups d'interns homes. En aquest cas, tenint present que només van participar tres dones en l'estudi i que els barems dels tests psicològics són diferents en funció del sexe, aquestes s'han exclòs de l'anàlisi.

Gràfic 24. Dades psicològiques dels interns per delictes de trànsit i per altres delictes



Nota: El nombre dels participants varia a causa de les dades perdudes. STAI-R: Trànsit, n=92; No-trànsit, n=75; STAXI-2/R: Trànsit, n= 5; No-trànsit, n=79; STAXI-2/E: Trànsit, n=94; No-trànsit, n=77.

Pel que fa a l'ansietat com a tret de personalitat (STAI-R), els interns per delictes de trànsit tenien una puntuació mitjana de 21,0 en el tret d'ansietat en comparació al 20,0 dels interns per altres delictes, puntuacions molt similars a la mitjana de 19,0 de la població espanyola general. A més, no es van observar diferències entre ambdós grups en el tret d'ansietat.

Quant al tret d'ira (STAXI-2/R), els interns de trànsit van obtenir una puntuació mitjana de 17,7 en relació amb el 18,0 dels interns per altres delictes. D'altra banda, pel que fa a l'expressió d'ira (STAXI-2/E), els interns de trànsit van obtenir una puntuació mitjana de 21,4 en relació amb el 23,1 dels interns per altres delictes.

A continuació, es van analitzar les possibles relacions existents entre el tret d'ansietat (STAI-R) i el tret i l'expressió de la ira (STAXI-2/R; STAXI-2/E).

En els dos grups d'interns, el tret d'ansietat es relacionava positivament amb el tret d'ira (trànsit: $r=0,49$, $p<0,01$; no-trànsit: $r=0,39$, $p<0,01$) i amb l'expressió de la ira (trànsit: $r=0,39$, $p<0,01$; no-trànsit: $r=0,30$, $p<0,01$). Aquestes relacions

signifiquen que en la mesura que els interns són més ansiosos també tenen més trets d'ira i també l'expressen més freqüentment.

Pel que fa a la correlació entre els problemes en general (CORE), els problemes amb l'alcohol (AUDIT) i el tret (STAXI-R) i l'expressió de la ira es van trobar poques diferències entre els dos grups de interns. Per als interns de trànsit el CORE tenia correlacions significatives tant amb el tret de la ira com amb la seva l'expressió ($r=0,34$, $p<0,001$; $r=0,37$, $p<0,001$, respectivament). Les relacions entre l'AUDIT i el tret i l'expressió de la ira eren comparables a les correlacions esmentades amb el CORE ($r=0,33$, $p<0,001$; $r=0,44$, $p<0,001$, respectivament).

Per als interns d'altres delictes les correlacions entre el tret i l'expressió de la ira a una banda i el CORE a l'altra, eren molt similars a les que es van trobar per als interns de trànsit ($r=0,36$, $p<0,001$; $r=0,40$, $p<0,001$, respectivament). Però, la relació entre el tret i l'expressió de la ira amb els problemes de l'alcohol no era significativa per als interns de delictes diferents dels de trànsit ($r=0,21$, $p>0,05$; $r=0,13$, $p>0,05$, respectivament). Això significa que per als dos grups hi ha un augment dels problemes generals amb els problemes de la ira o viceversa. La diferència entre els dos grups d'interns està en la relació entre els problemes de l'alcohol i la ira. Per als interns de trànsit aquesta relació és clara, mentre que per als interns d'altres delictes, aquesta relació és absent en aquesta investigació. En aquest sentit, convé recordar que aproximadament un terç dels interns per delictes contra la seguretat viària ho estaven per conductes relacionades amb l'alcohol i la conducció exclusivament. Pel que fa a problemes amb l'alcohol, hi ha algunes diferències importants entre els interns de trànsit i els interns per altres delictes (vegeu l'apartat següent, 5.3.2.).

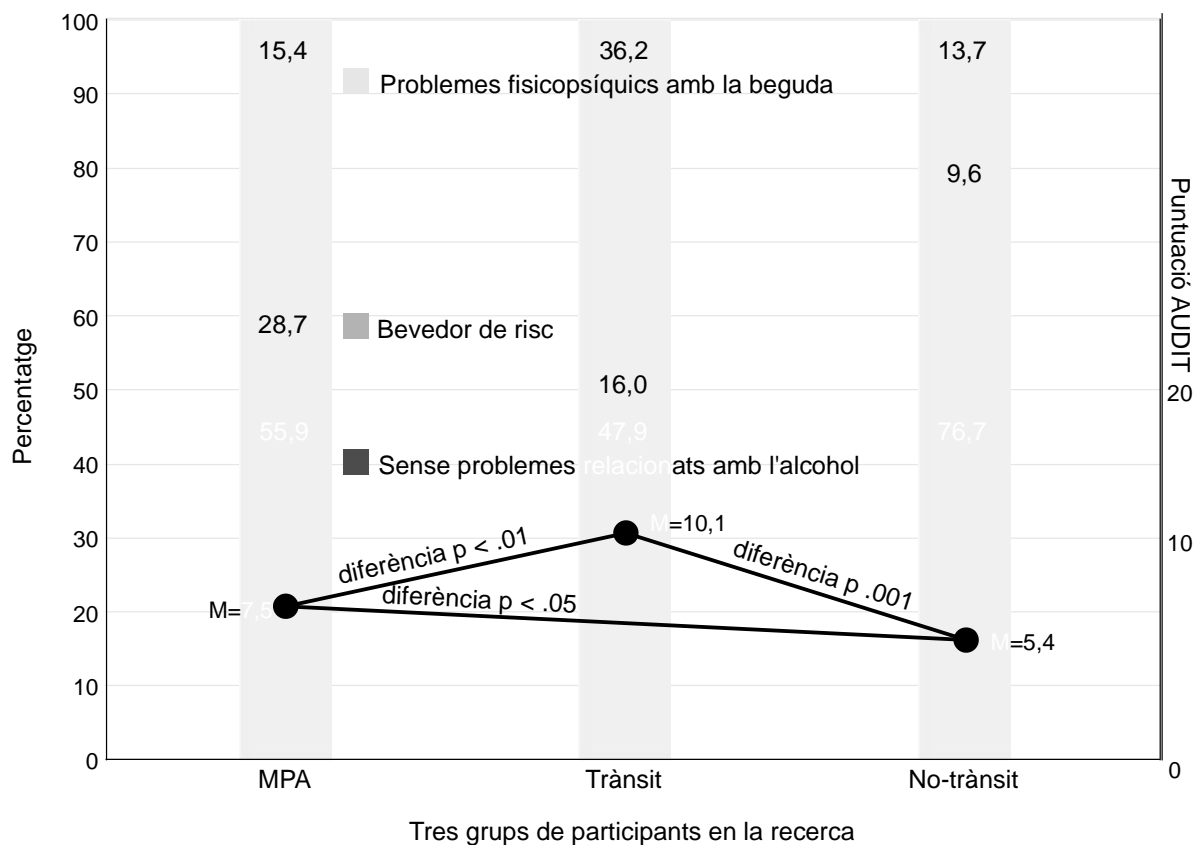
5.3.2. Dades psicològiques dels tres grups de penats

Les barres de l'eix Y dreta en el gràfic 25 representen la distribució en percentatge de la gravetat dels problemes amb l'alcohol per als participants dels tres grups. L'eix Y a l'esquerra representa les mitjanes de la puntuació de l'AUDIT. El nivell de les possibles diferències entre els tres grups s'indiquen

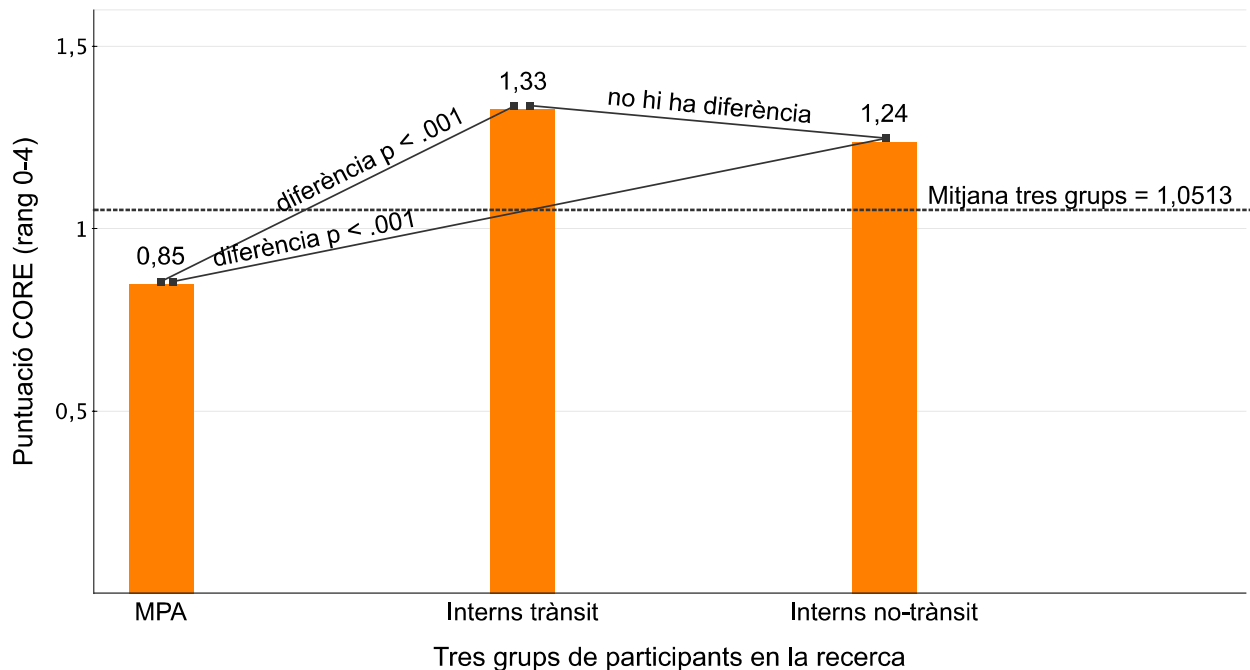
amb el valor «p» de la probabilitat; un valor més petit indica una diferència més gran entre les mitjanes dels grups.

Pel que fa als possibles problemes amb l'alcohol, mesurats mitjançant el test AUDIT, el grup MPA manifestava, de manera moderada, menys problemes amb l'alcohol que el grup d'interns a les presons per delictes de trànsit. En canvi, els participants del grup internat per altres delictes informaven haver tingut significativament menys problemes amb l'alcohol, abans del seu ingrés a la presó, que els participants dels altres dos grups.

Gràfic 25. Categorització dels problemes amb l'alcohol, mesurat a través de l'AUDIT, dels participants masculins de MPA (n=188), els interns amb delictes de trànsit (n=94) i els interns amb delictes de no-trànsit (n=73), percentatge de participants (N=355)



Gràfic 26. Mitjanes dels problemes generals, mesurat a través del CORE, dels participants de MPA (n=204), els interns amb delictes de trànsit (n=96) i els interns amb delictes de no-trànsit (n=81), total participants (N=381)



En relació amb els problemes psicològics en general (CORE), el grup MPA presentava, de manera significativa, menys problemes en comparació amb els dos grups de presons ($F(2, 381)=31,38, p<0,001$). Entre els interns de trànsit i els interns per altres delictes no es van trobar diferències significatives (vegeu el gràfic 26).

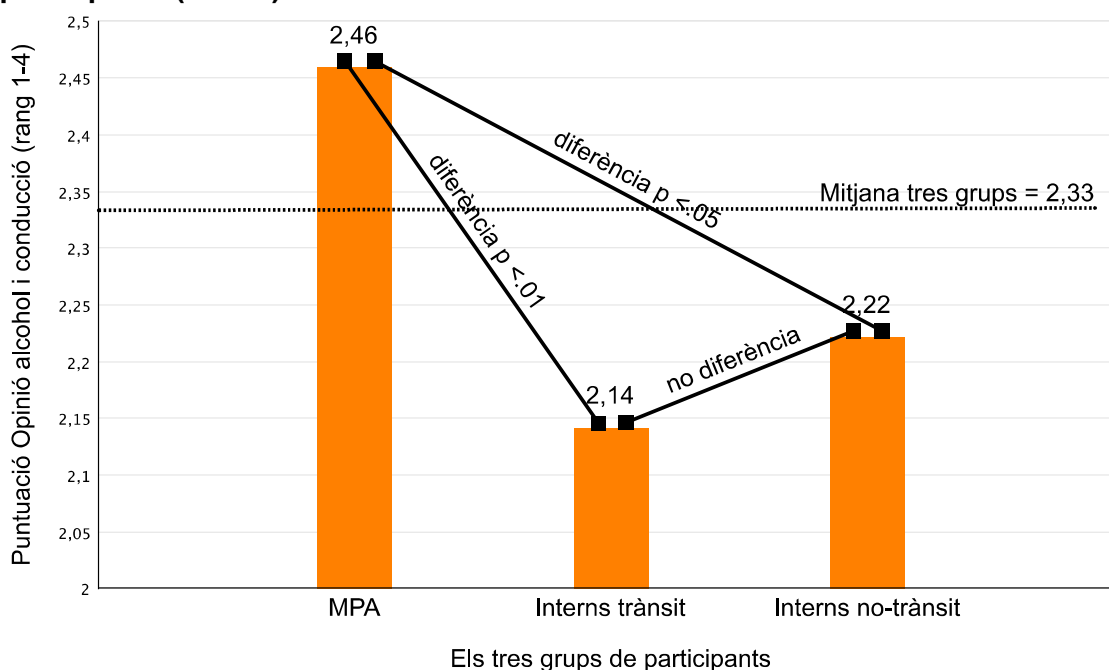
A continuació es va analitzar la possible relació entre els problemes psicològics en general, mesurats amb el CORE, i els problemes amb l'alcohol (AUDIT). El resultat d'aquesta anàlisi va indicar que, quan una persona tenia més problemes en general augmentava moderadament la possibilitat de tenir més problemes amb l'alcohol o a la inversa ($r=0,23; p<0,001$).

Per grups, aquesta relació era més forta per als interns per delictes de trànsit ($r=0,27; p<0,01$), una mica menys per als participants de la formació viària ($r=0,22; p<0,01$) i no era significativa en el cas dels interns per altres delictes ($r=0,19; p>0,05$).

5.4. Comparació de l'estil de conducció

En aquesta secció explicarem les característiques de l'estil de conducció dels tres grups objecte d'estudi, així com les possibles diferències entre els penats de MPA, els interns per delictes de trànsit i els interns per altres delictes.

Gràfic 27. Mitjanes pel qüestionari Törnros sobre l'opinió de la combinació d'alcohol i conducció pels participants de MPA (n=210), els interns amb delictes de trànsit (n=92) i els interns amb delictes de no-trànsit (n=79), percentatge de participants (N=381)



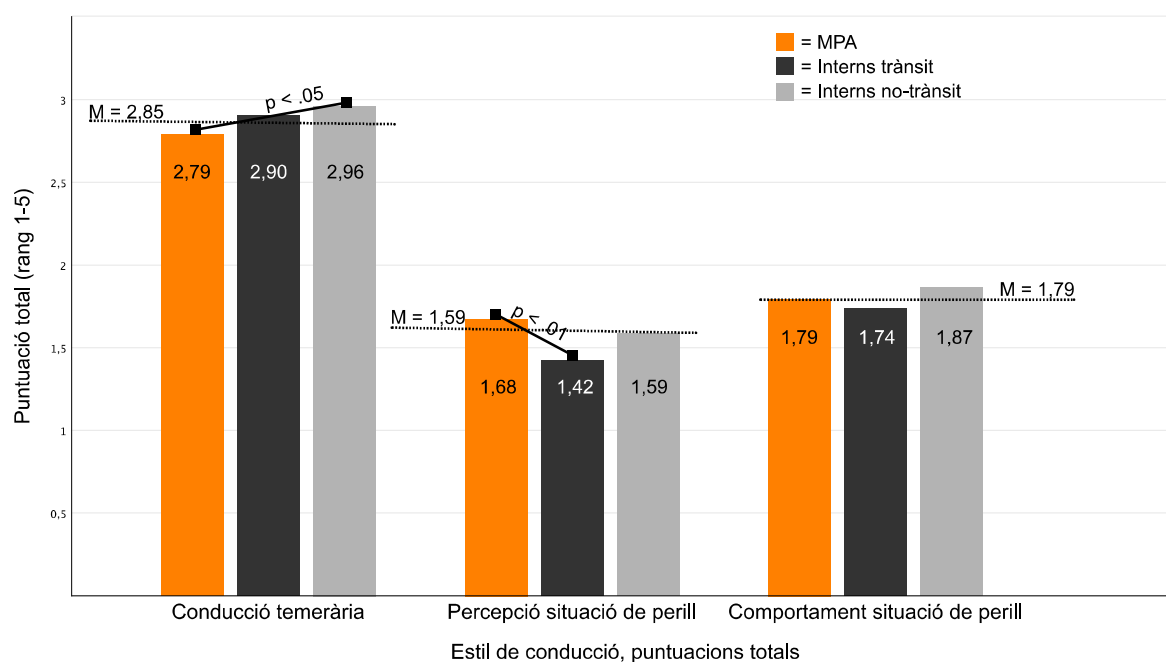
En el gràfic 27 es poden observar les mitjanes i les diferències entre els tres grups pel que fa a la combinació de beure alcohol i conduir. Els participants dels programes formatius de seguretat viària manifestaven una percepció de menor risc sobre el que suposa beure i conduir (Törnros), mentre que els dos grups d'interns percebien més risc en la combinació de consum d'alcohol i la conducció. Abans de fer un envit interpretatiu, cal tenir en compte que les diferències en les puntuacions, tot i ser estadísticament significatives, són relativament petites (0,3 en una escala d'1 a 4, que equivaldria aproximadament a 1 punt en una escala de 0 a 10). El fet que prop de la meitat dels casos de MPA puguin tenir problemes amb el consum d'alcohol sembla coherent amb què minimitzin el risc que aquest factor suposa en la conducció. Ara bé, en el cas dels interns de trànsit, la proporció d'aquells amb problemes

amb la beguda és encara més elevada però també van dir ser més conscients de la problemàtica de la conducció sota els efectes de l'alcohol.

En el gràfic 28 es poden distingir les puntuacions mitjanes respecte a la conducció temerària, i la percepció i el comportament en situacions de perill. Les possibles diferències entre els tres grups s'indiquen amb el valor «p» de la probabilitat.

En general, es pot destacar que no hi havia grans diferències entre els tres grups, però els interns per altres delictes informaven d'una conducció més temerària que els participants a les MPA. En canvi, els participants de les MPA tenien una pitjor percepció en situacions de risc, comparada amb els interns per delictes de trànsit. Respecte al comportament en situacions de risc, no es van trobar diferències entre els tres grups.

Gràfic 28. Estil de conducció pels participants de MPA, els interns amb delictes de trànsit i els interns amb delictes de no-trànsit

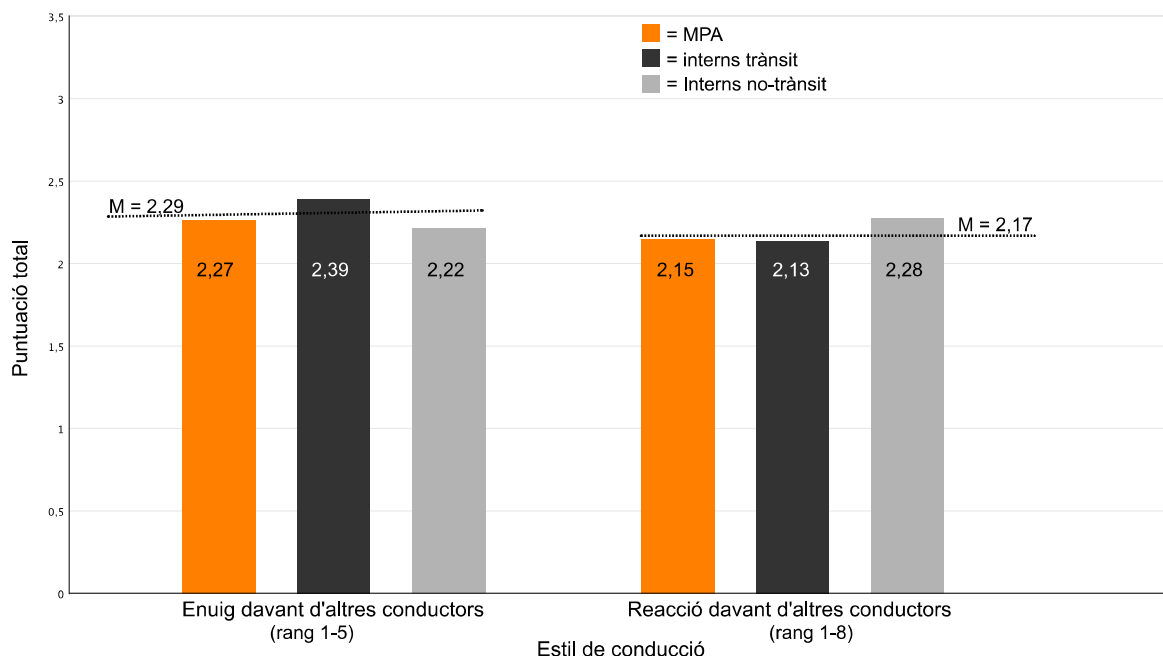


Nota: El nombre dels participants varia a causa de les dades perdudes. Conducció temerària: MPA, n=210; Trànsit, n=92; No-trànsit, n=79; Percepció de perill: MPA, n=194; Trànsit, n=95; No-trànsit, n=76; Comportament de perill: MPA, n=186; Trànsit, n=94; No-trànsit, n=78.

Si ens fixem en les dades que apareixen en el gràfic 29, en línies generals els tres grups tenien un comportament molt semblant pel que fa a l'enuig i la reacció davant dels altres conductors. De fet, l'anàlisi comparativa no va

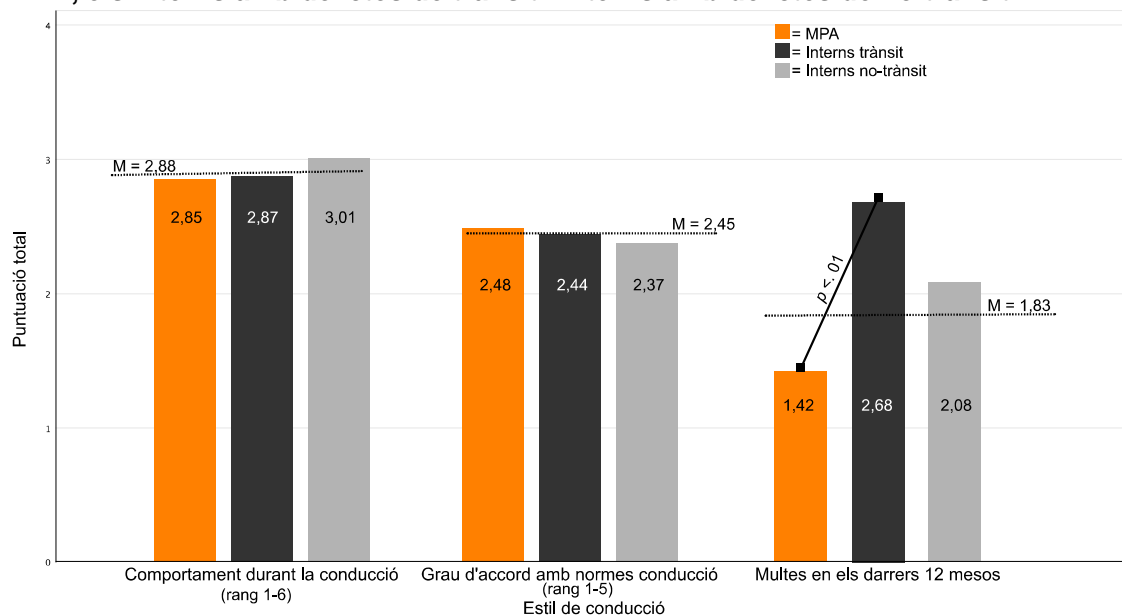
evidenciar diferències en aquestes variables entre el grup de MPA, els interns per delictes de trànsit i els interns per altres delictes.

Gràfic 29. Estil de conducció, enuig i reacció davant d'altres conductors pels participants de MPA, els interns amb delictes de trànsit i els interns amb delictes de no-trànsit



Nota: El nombre dels participants varia a causa de les dades perdudes. Enuig davant d'altres conductors: MPA, n=165; Trànsit, n=81; No-trànsit, n=71; Reacció davant d'altres conductors: MPA, n=200; Trànsit, n=88; No-trànsit, n=77.

Gràfic 30. Estil de conducció, comportament durant la conducció, grau d'acord amb les normes de conducció i les multes en els últims 12 mesos pels participants de MPA, els interns amb delictes de trànsit i interns amb delictes de no-trànsit



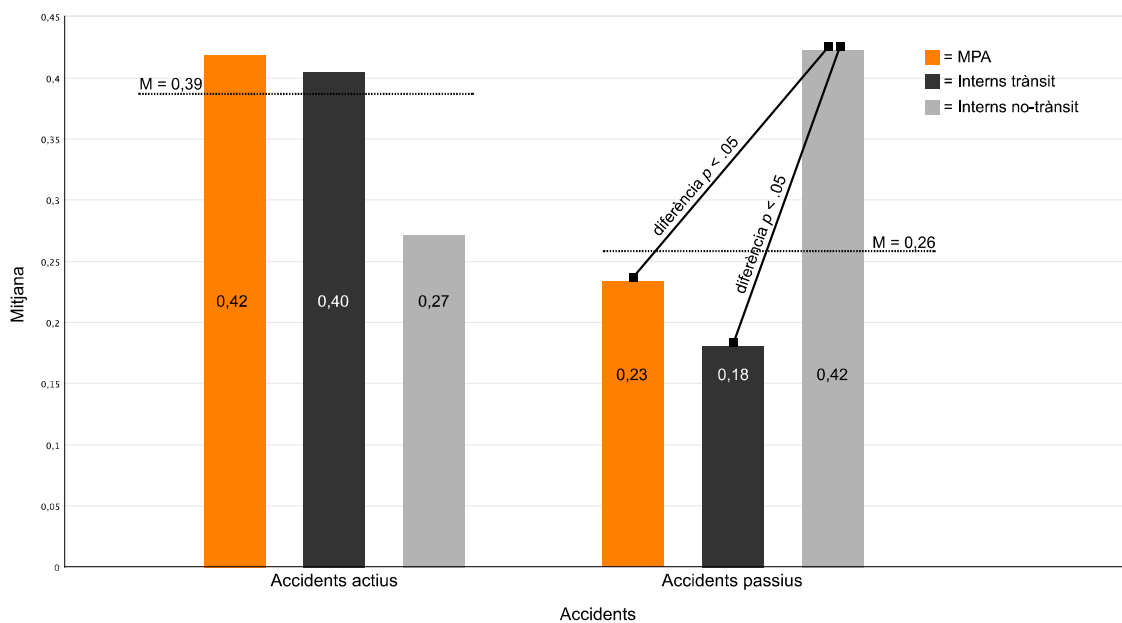
Nota: El nombre dels participants varia a causa de les dades perdudes. Comportament durant la conducció: MPA, n=159; Trànsit, n=69; No-trànsit, n=52; Grau d'acord amb les normes: MPA, n=196; Trànsit, n=91; No-trànsit, n=79; Multes: MPA, n=212; Trànsit, n=82; No-trànsit, n=75.

Tampoc no es van trobar diferències entre els tres grups pel que fa al comportament habitual durant la conducció (vegeu el gràfic 30). Els participants dels tres grups es comportaven d'igual manera respecte, per exemple, del límit de velocitat o mantenir la distància amb altres conductors. També van coincidir en el grau d'acord sobre les normes de conducció. Generalment, es trobaven entre les respostes «d'acord» i «en desacord» amb les normes de conducció.

D'altra banda, sí que es van detectar algunes diferències entre els tres grups respecte al nombre de multes en els 12 mesos previs (per als interns es compten els 12 mesos previs a l'internament).

Al seu torn, els interns a la presó per altres delictes es veien involucrats de manera passiva en més accidents en comparació al grup de MPA i els interns per delictes de trànsit (vegeu el gràfic 31).

Gràfic 31. Estil de conducció, accidents actius i passius en els últims tres anys dels participants de MPA, els interns amb delictes de trànsit i els interns amb delictes de no-trànsit



Nota: El nombre dels participants varia a causa de les dades perdudes. Accidents actius: MPA, n=215; Trànsit, n=84; No-trànsit, n=70; Accidents passius: MPA, n=214; Trànsit, n=83; No-trànsit, n=71.

5.5 Relació entre l'estil de conducció i les dades psicològiques per als tres grups

Després d'analitzar les característiques en l'estil de conducció dels tres grups i les possibles diferències existents entre ells, vam investigar en quina mesura les dades psicològiques avaluades, és a dir, els problemes psicològics en general (CORE) i els problemes amb l'alcohol, podien influir en l'estil de conducció de cada grup.

A la taula 23 es poden observar les relacions que es van trobar entre els problemes psicològics en general i els problemes amb l'alcohol i els diferents aspectes de trànsit analitzats.

5.5.1 El grup MPA

En el grup de MPA, el fet de tenir més problemes psicològics en general (CORE) es relacionava positivament i de manera moderada amb una pitjor percepció del perill en situacions de risc i també amb un pitjor comportament en aquestes situacions de perill. A més a més, l'augment de problemes psicològics també es relacionava amb un augment del grau d'enuig i una pitjor reacció enfront d'altres conductors i amb el fet de tenir més multes en els darrers 12 mesos. A més, es relacionava amb una disminució del grau d'acord amb les normes de circulació, cosa que volia dir que, com més problemes tenien, menys d'acord estaven amb les normes de circulació.

En el grup de MPA, el fet de tenir problemes amb l'alcohol (AUDIT) s'associava de manera positiva i moderada amb les multes i els accidents actius, de tal manera que com més problemes amb l'alcohol, més multes tenien en el darrer any i estaven implicats en més accidents de manera activa. En menys grau, el fet de tenir problemes amb l'alcohol també es relacionava amb una pitjor percepció de situacions de perill i també amb un pitjor comportament en una situació de perill, i també es relacionava amb una disminució del grau d'acord amb les normes de circulació. D'altra banda, es relacionava moderadament amb la percepció del risc que suposa beure durant la conducció, és a dir, com

més problemes d'alcohol tenien els participants, menys percepció tenien sobre el risc que suposa aquesta conducta.

Taula 23. Relació entre dades psicològiques i estil de conducció

Grups	MPA		Presons			
	CORE	AUDIT	Trànsit		No-trànsit	
			CORE	AUDIT	CORE	AUDIT
TÖRNROS						
Alcohol i conducció		0,19**		0,36**		
EMG						
Conducció temerària						
Percepció de perill	0,17*	0,15*		0,32**		
Comportament en una situació de perill	0,24**	0,15*		0,25*	0,25*	
Enuig davant d'altres conductors	0,28**					
Reacció enfront d'altres conductors	0,19**		0,29*	0,23*		
Comportament habitual durant la conducció	0,23*		0,28*	0,27*		0,37*
Grau d'acord amb les normes de circulació	0,20**	0,23*			0,28*	
Multes en els darrers 12 mesos	0,16*	0,22**				
Accidents actius		0,22**	0,27*			0,32*
Accidents passius						

**= Relació molt significativa ($p < 0,01$) ; *= Relació significativa ($p < 0,05$).
Les correlacions no significatives no s'han inclòs a la taula.

5.5.2 Grup trànsit

En el grup d'interns a la presó per un delictes de trànsit, els problemes psicològics en general (CORE) s'associaven amb una pitjor reacció enfront de tercers, un pitjor estil de conducció habitual i una major implicació en accidents actius.

Pel que fa als problemes amb l'alcohol (AUDIT), es relacionaven amb una major tolerància de consum d'alcohol i conduir i amb una pitjor percepció del perill. En altres paraules, com més altes són les puntuacions en l'AUDIT, i per tant, més possibilitats hi ha de tenir un problema d'alcoholèmia, apareix una

menor percepció del risc que suposa beure al volant i menys percepció del perill. D'altra banda, també es va trobar una relació positiva pel que fa al comportament en una situació de perill, en el sentit que, a majors problemes amb l'alcohol, pitjor comportament en una situació de perill. Els problemes amb l'alcohol també es relacionaven amb una reacció més agressiva enfront d'altres conductors i un pitjor comportament durant la conducció.

En el cas dels participants de la mostra de MPA, el pitjor estat general (CORE) s'associava a resultats pitjors en pràcticament tots els comportaments recollits en el qüestionari de l'estil de conducció (EMG). En el cas de l'alcohol, només tres subescales hi estaven moderadament associades, però, en canvi, la relació entre més problemes d'alcohol i més multes i sinistralitat activa era clara.

5.5.3 Grup no-trànsit

Finalment, pel que fa al grup d'interns per delictes no relacionats amb el trànsit, els problemes psicològics en general (CORE) es relacionaven amb un pitjor comportament en una situació de perill i amb un menor grau d'acord amb les normes de circulació.

D'altra banda, el fet de tenir problemes amb l'alcohol (AUDIT) s'associava amb un pitjor comportament habitual durant la conducció i un major nombre d'accidents de manera activa.

A continuació, vam voler analitzar les possibles relacions existents entre les dades psicològiques i l'estil de conducció, en funció de cadascun dels dos grups d'interns.

5.6 Relació entre l'estil de conducció i les dades psicològiques pels dos grups d'interns

A la taula 24 es descriuen les relacions significatives entre les dades psicològiques i les de l'estil de conducció. Per entendre la taula, cal tenir en compte que es presenten conjuntament les dades dels interns ingressats a la

presó per un delict de trànsit (esquerra) i les dels interns ingressats per altres delictes (dreta). D'aquesta manera, es poden veure fàcilment les diferències que s'han trobat en l'un i l'altre grup.

Per exemple, fixem-nos en les dades de l'ansietat tret (STAI-R) i la percepció de beure alcohol durant la conducció (Törnros). En els interns per delictes de trànsit, veiem que es relacionen moderadament, mentre que en els interns per altres delictes, no. Això vol dir que, en els interns per delictes de trànsit, aquells que són més ansiosos, tenen una percepció més tolerant del que suposa beure alcohol durant la conducció. En canvi, en els interns per altres delictes, no hi ha cap relació entre el fet de ser ansiós i la percepció de beure alcohol i conduir.

5.6.1 Grup trànsit

Com es pot observar a la taula, en els interns per delictes de trànsit, el tret d'ansietat (STAI-R) es relacionava moderadament amb la percepció de tolerància que suposa beure alcohol durant la conducció (Törnros). És a dir, com més ansiosos eren els subjectes, es detectava menor percepció del risc que suposa beure i conduir. D'altra banda, aquest tret es relacionava positivament amb el comportament habitual durant la conducció i els accidents actius en els quals el conductor havia estat involucrat. En altres paraules, a major ansietat tret, habitualment tenen pitjor estil de conducció i han estat implicats en un major nombre d'accidents actius (vegeu la taula 24).

Respecte al tret d'ira (STAXI-2/R) en aquest grup, s'associava positivament amb una major tolerància a beure alcohol i conduir, una conducció més temerària, una pitjor percepció i també un pitjor comportament en situacions de perill, una pitjor reacció enfront d'altres conductors, un pitjor comportament habitual durant la conducció i més multes en els 12 mesos previs i, en menor mesura, amb un major nivell d'enuig enfront de tercers i amb un menor grau d'acord amb les normes de circulació. Això significa que a major tret d'ira, la conducció, el comportament del conductor i la percepció del risc de consumir alcohol i de situacions de risc empitjoren de manera important (vegeu la taula 24).

Taula 24. Grups transit i no-trànsit. Relació entre dades psicològiques i l'estil de conducció

	Grup trànsit			Grup no-trànsit		
	STAI-R	STAXI-2/R	STAXI-2E	STAI-R	STAXI-2/R	STAXI-2E
TÖRNROS						
Alcohol i conducció	0,25*	0,22*	0,23*			
EMG						
Conducció temerària		0,43**			0,34**	0,32**
Percepció de perill		0,40**	0,40**			
Comportament en una situació de perill		0,31**	0,31**		0,44**	0,36**
Enuig davant d'altres conductors		0,24*		0,25*	0,25*	0,33**
Reacció enfront d'altres conductors		0,48**	0,30**			0,29*
Comportament habitual durant la conducció	0,29*	0,56**	0,58**		0,50**	0,42**
Grau d'acord amb les normes de circulació		0,23*			0,51**	0,50**
Multes en els darrers 12 mesos		0,32*			0,28*	
Accidents actius	0,30*					
Accidents passius						

**= Relació molt significativa ($p < 0,01$); **= Relació moderadament significativa ($p < 0,05$); ns = no significatiu.

Les correlacions no significatives no s'han inclòs a la taula.

Pel que fa a l'expressió de la ira (STAXI-2E), les puntuacions més elevades en aquest aspecte estaven relacionades amb una major tolerància a la conducció sota els efectes de l'alcohol, la pitjor percepció i comportament en situacions de perill, la reacció davant d'altres conductors i el comportament habitual durant la conducció. En general, doncs, l'expressió de la ira manté una relació positiva important amb diversos aspectes de l'estil de conducció. És cert que són alguns menys que en el cas del tret d'ira, però els resultats de la correlació indiquen que la relació entre expressió de la ira i l'estil de conducció és de moderada a forta.

5.6.2 Grup no-trànsit

Pel que fa al tret d'ansietat (STAI-R) per als interns d'altres delictes, es va trobar una relació positiva entre aquest tret i l'enuig davant d'altres conductors. En aquest cas, a major nivell d'ansietat tret, més s'enfadaven enfront de tercers (vegeu la taula 24).

En relació amb al tret d'ira (STAXI-2/R), en els interns que es trobaven ingressats per altres delictes es va trobar una associació positiva entre el tret d'ira i diversos aspectes de l'estil de la conducció. En aquest sentit, el tret d'ira es relacionava de manera significativa amb un estil de conducció més temerari, un pitjor comportament en una situació de perill i més multes en els darrers 12 mesos. D'altra banda, es relacionava de manera molt significativa amb un pitjor comportament habitual durant la conducció i amb estar menys d'acord amb les normes de circulació. En canvi, entre l'expressió d'ira (STAXI-2E) i les variables de la conducció no es va trobar cap relació significativa, pel que fa als interns no-trànsit.

En els dos grups, es va trobar que hi havia una relació entre els diferents aspectes psicològics avaluats i els diversos aspectes de trànsit analitzats. En aquest sentit, el fet de ser més ansiós o més irascible, expressar més la ira, tenir més problemes psicològics en general o més problemes amb l'alcohol, s'associava a un pitjor estil de conducció en els dos grups, sense diferències destacables entre els dos grups d'interns.

6. Discussió i conclusions finals

Aquest apartat conté les conclusions principals de les anàlisis realitzades en aquesta recerca. En primer lloc, es presenten els resultats obtinguts a partir de les dades de les bases de dades de gestió d'execució penal del Departament de Justícia (capítol 4). Aquests resultats estan basats en una informació que es recull per a tots els interns i que consta de dades sociodemogràfiques i la trajectòria penal i penitenciària. En segon lloc, les conclusions extretes a partir de les anàlisis realitzades amb una mostra d'interns als quals es va administrar una sèrie de qüestionaris per tal de conèixer algunes de les seves característiques personals, amb especial interès en les seves característiques psicològiques i l'estil de conducció (capítol 5). Finalment, es plantegen les conclusions més importants d'aquesta recerca, amb implicacions directes en la pràctica del sistema penal i penitenciari en relació amb persones internades per haver comès delictes contra la seguretat viària.

En comparació amb la població penitenciària general, els interns amb delictes de trànsit són més grans i la proporció d'estrangers en aquest tipus de delictes, comparada amb la resta, és més petita. Amb tot, la condició d'estranger o espanyol no sembla ser un factor rellevant que expliqui la major o menor freqüència dels comportaments delictius, ja siguin de trànsit o en general. Els interns d'origen estranger eren més joves que els espanyols, però aquesta és una diferència esperable si es té en compte que la població estrangera és més jove que la població espanyola. En aquest sentit, les edats dels interns només reproduïxen les diferències existents en la població general.

A escala formativa, els interns per delictes relacionats amb la seguretat viària són un grup de persones amb nivells acadèmics baixos, només un de cada deu disposa d'algun títol postobligatori. Més enllà de la relació que hi pugui haver entre el currículum acadèmic i el comportament delictiu, aquest pot ser un aspecte rellevant a considerar en el disseny de les intervencions i l'adaptació d'aquestes a la capacitat de resposta a la intervenció dels usuaris. També s'ha detectat que en una cinquena part no consta informació a la base de dades esmentada sobre el nivell acadèmic de l'intern.

Una mica més de la meitat de la mostra d'interns tenia vigent un o més delictes contra la seguretat viària. La meitat restant també tindria vigents altres tipus de delictes. Les diferències entre els tres grups d'interns (de delicte de trànsit únic, principal o acumulat) es produeixen principalment a les variables de tipus penal i penitenciari. Com resulta lògic, un major nombre i una major varietat de delictes, en general, suposen penes de presó més llargues, possibilitats diferents de ser classificats inicialment en tercer grau de tractament penitenciari, el nombre de programes realitzats o les regressions de grau. També s'ha detectat que els interns de delicte únic són lleugerament més grans que els altres. Però, en tot cas, pertànyer a un dels tres grups no està relacionat amb unes tipologies delictives de trànsit específiques.

Amb tot, dos terços dels interns tenien un sol delicte viari en els seus expedients. El menor nombre de delictes comesos, en termes generals, afecta la resta de variables de tipus penal. Aquests interns van cometre menys delictes, en conseqüència el temps total de condemna també era més curt, el nombre d'ingressos menor i també els programes fets i les regressions de grau.

Més important sembla ser l'efecte de l'edat sobre la tipologia delictiva. Els interns més joves van ser condemnats per delictes relacionats amb el permís de conduir, comportaments imprudents o temeraris i possiblement més impulsius. En canvi, els delictes contra la seguretat viària relacionats amb el consum d'alcohol eren característics del grup de més edat.

De tota la mostra, més d'un terç va ser inicialment classificada en tercer grau de tractament penitenciari. Entre aquests hi havia sobretot casos de delicte únic contra la seguretat del trànsit i, per tant, amb un nombre molt limitat de delictes, generalment un de sol. En canvi els classificats en segon grau eren casos de delicte principal o acumulat.

En definitiva, a partir de les dades obtingudes de les bases de dades d'execució penal, es pot concloure l'existència de diferències en les trajectòries penitenciàries de les persones condemnades per delictes contra la seguretat viària, segons si es tracta de persones que han comès només delictes de trànsit o també d'altres tipus. Però la major part d'aquestes diferències es troben en variables penals i penitenciàries, com el temps de condemna, la classificació, les regressions de grau o el nombre de programes realitzats. Per

tant, en el tractament penitenciari aspectes com la tipologia delictiva, la reincidència o l'adaptació a la disciplina semblen tenir un paper preponderant en la presa de decisions. Les diferències que s'obtenen són relativament previsibles i no permeten anar més enllà de la identificació de carreres delictives.

En qualitat de bases de dades de gestió, les bases de dades d'execució penal contenen algunes dades personals bàsiques, però sobretot es refereixen a la trajectòria delictiva, penal, processal i penitenciària de l'intern. La divisió en grups a partir d'aquestes característiques a la pràctica fa que dins d'un mateix grup l'heterogeneïtat sigui considerable. Per exemple, dins la categoria «delinqüent contra la seguretat viària», la mitjana de delictes és de poc més de dos i mig. Però la variabilitat en el nombre de delictes és elevada; en conseqüència, també ho és la tipologia delictiva total (des de furts fins a homicidis) i les penes imposades. Si es para atenció al temps de condemna, la mitjana general seria de poc més d'un any i mig, però en algun cas el temps total de la condemna seria de gairebé vint anys (per l'acumulació de diferents condemnes i tipus de delictes). Tots aquests casos, malgrat la seva diversitat, queden sovint dins l'etiqueta relativament difusa de «delinqüents de trànsit». És a dir, la classificació en tres grups d'interns, segons els tipus de delicte comesos, permet identificar diferències en les variables penals i penitenciàries, però no en les característiques personals.

En l'últim capítol d'aquest estudi s'ha dut a terme una comparació entre els interns per delictes contra la seguretat viària, els interns per altres delictes i els participants dels programes formatius com a mesura penal alternativa. S'han trobat algunes diferències entre els tres grups, però en general les diferències entre els diferents grups de penats eren poques. En altres paraules, el tipus de delicte no permet discriminar les persones dels tres grups. D'altra banda, hi havia una part dels participants de cada grup que tenia problemes en general, problemes amb l'alcohol, amb l'ansietat i problemes amb l'expressió de la ira. Però la diferenciació sobre la base del delicte no va discriminar prou per justificar una orientació d'intervenció dirigida cap al tipus de delicte. Cada un dels problemes trobats hauria de ser objecte d'una intervenció especialitzada

per afavorir la reintegració en la societat i prevenir futures transgressions de la llei.

Una orientació de les intervencions sobre la base dels problemes del penats, en lloc d'intervencions sobre la base del delictes, és més adient si tenim en compte que s'ha trobat evidència que els esmentats problemes influïen negativament en la percepció sobre la tolerància d'usar alcohol i conduir, la conducció temerària, l'agressivitat expressada durant la conducció, el grau d'acord amb les normes de circulació i els accidents (actius i passius). En resum, els problemes de comportament i d'addicció dels penats afectaven l'estil de conduir, de manera que raonablement es pot esperar que augmenti la possibilitat de reincidència. Tot i que en aquest moment no tenim prou dades per confirmar aquesta hipòtesi, seria raonable suposar que si els problemes relacionats amb un pitjor estil de conducció fossin objecte d'intervenció, podrien contribuir a una reducció del risc de reincidència.

Les intervencions per als infractors de seguretat viària que s'executen a les presons tenen objectius com «prevenir que els participants tinguin una conducció agressiva i/o temerària en un futur i prevenir danys a si mateixos i a altres persones» (programa CONTE). El Programa de Mobilitat Segura als Centres Penitenciaris que s'està aplicant en tots els centres penitenciaris de Catalunya des del febrer del 2009 aborda aspectes com el factor humà, la via i l'entorn, i el vehicle, des d'un vessant pràctic i aplicat i s'està aplicant a tots els centres penitenciaris des del febrer del 2009. Encara que fins ara no hi ha informació sobre l'efectivitat d'aquests programes, pel seu contingut es pot deduir que no intervenen en els problemes relacionats amb un pitjor estil de conducció, sinó en el comportament viari mateix. Fent un paral·lelisme seria com intervenir en els símptomes del problema, però no en el problema en si mateix. Es podria fer la comparació amb les intervencions en l'abús d'alcohol: les intervencions més eficaces intervenen en els problemes que causen l'addició, no en el fet de beure massa.

Una alternativa a això seria un model penal basat en les necessitats criminògenes dels interns, interessat en les característiques individuals de les persones que ha d'atendre el sistema penitenciari, en lloc de partir del tipus de

delicte com a base de les intervencions i de la presa de decisions. En aquest model la intervenció es dirigeix a les necessitats concretes relacionades amb el comportament delictiu, ja que són més específiques. Un model d'aquest tipus requereix una valoració prèvia a la sentència, que sigui exhaustiva i basada en l'evidència empírica, ja que una de les preguntes inicials del model basat en necessitats és si el (presumpte) delinqüent seguirà el tractament en medi obert, o per la seva situació de risc és més aconsellable el seu internament tot i els inconvenients que comporta (principi del risc). En segon lloc, la intervenció es dirigeix als aspectes problemàtics, o les necessitats criminògenes, que té la persona i que s'han identificat en la valoració. Les intervencions esdevenen més focalitzades i breus, centrades en objectius que coincideixen en apartats específics dels programes actuals. Cal tenir present que un intern per un delicte de trànsit pot tenir una necessitat important en el control emocional, l'empatia o el maneig de l'enuig (en la conducció i fora de la conducció), però no tenir un problema pel que fa al consum de drogues o alcohol. Així, una part d'un programa li seria d'utilitat, però altres serien innecessàries.

Un model penal basat en necessitats permetria imposar sentències més adaptades a les necessitats criminògenes dels infractors i ajustar millor la durada de les mesures a la durada del tractament requerit amb l'objectiu de millorar les possibilitats de reinserció social.

Pel que fa a la pena de presó aplicada pels delictes contra la seguretat viària, s'ha observat en els resultats que la major part de les persones internades a la presó per delictes de trànsit vivien en parella i tenien estudis primaris i també feina abans d'ingressar. Es pot inferir, doncs, un nivell raonablement alt d'integració social, si es té en compte que les dificultats de trobar feina s'accentuen en el cas de les persones amb nivells més baixos de formació. En aquest sentit, no podem evitar preguntar-nos si l'ingrés a la presó en aquests casos és la mesura més adient. Tenint en compte que aquestes persones es mouen en una franja d'integració social relativament més precària, una entrada a la presó podria augmentar la reincidència a mitjà termini a causa de l'efecte sobre l'exclusió social. Hi ha opinions que tendeixen a considerar que les penes encara que sovint no milloren res, tampoc no fan cap mal. No obstant això, aquesta creença ha estat àmpliament i repetidament rebatuda per la

investigació. Quan les penes o mesures són proporcionals al nivell de risc, poden millorar la situació (Palmer, McGuire, Hatcher, Hounscome i Hollin, 2008). Però la seva desproporció pot incrementar el risc de repetició dels comportaments delictius, a més a més no és rendible posar infractors de baix risc en intervencions costoses. L'avaluació contínua de l'eficàcia de les penes no sols pot contribuir a una millora dels resultats, sinó també a una reducció de la reincidència i dels costos del sistema de justícia.

En tot cas, els recursos de l'àmbit de les mesures a la comunitat han de ser suficients per absorbir-ne la demanda. El primer postulat del principi RNR ja estableix que la intervenció ha de ser proporcional al risc. Així, en casos d'alt risc de reincidència, o el que és el mateix, un alt nivell de necessitats d'intervenció, seria desitjable un àmbit especialitzat d'intervenció. Sobretot en aquells casos en què les mesures són curtes, que són una part important dels casos inclosos en aquest estudi.

Alguns països tenen centres especialitzats segons la durada de les mesures. Així, s'evita que persones que han de complir penes per impagament de multes o incompliments d'una MPA (en principi amb poques necessitats criminògenes) entrin en contacte amb delinqüents amb llargues carreres delictives o presos amb delictes greus (en principi amb moltes necessitats criminògenes). Això també permet que els centres i el seu personal estiguin especialitzats tant en el diagnòstic i la valoració a curt termini com en les intervencions breus i focalitzades. Aquest podria ser un model amb capacitat per donar resposta a aquells casos amb un risc massa elevat per fer una intervenció a la comunitat però sense el comportament delictiu dels casos més greus de delinqüència. En aquest punt novament entra en joc l'especialització del personal, però també la seva motivació i les actituds positives envers el tractament (Lambert, Altheimer, Hogan i Barton-Bellessa, 2011), com una valoració adequada dels problemes i la possible comorbiditat.

Recomanacions

A partir de la informació recollida i analitzada en aquest informe, podem oferir les recomanacions següents:

En primer lloc, caldria estudiar la manera que la recollida de la informació de la qual disposa el Departament de Justícia fos més completa i sistematitzada. La pràctica professional planificada, les valoracions dels casos i l'avaluació i reavaluació dels resultats formen part d'un cercle que es podria retroalimentar i que és la base de la millora constant en la qualitat del servei que presta la institució.

En segon lloc, es proposa acostar-se al model RNR, per tal com ha demostrat bons resultats respecte a l'abordatge de la delinqüència. Això suposa introduir canvis en alguns processos com ara la valoració inicial dels casos, o també la valoració sobre el compliment de les mesures imposades. Actuar sota aquest model vol dir introduir pràctiques basades en les evidències i en la recerca, així com formes de treballar més estructurades.

En relació amb la recollida d'informació i també amb l'acostament al model RNR, cal dir que, l'any 2009, va començar la implementació de l'eina de valoració i gestió del risc RISCANVI. Una eina actuarial dissenyada a partir de la recerca, eines de valoració existents i aportacions d'experts que s'utilitza per valorar individualment el risc de la violència autodirigida, la violència intrainstitucional, la reincidència delictiva violenta i les necessitats d'intervenció de la població penitenciària de Catalunya (Departament de Justícia, sense data).

En tercer lloc, les intervencions a la comunitat es perfilen com a pràctiques més eficaces en la reducció de la reincidència. En casos en què la integració social del penat és raonablement bona, l'internament a la presó pot suposar un greu retrocés. A més, aquestes intervencions tenen un cost econòmic menor.

En quart lloc, no tots els casos són igualment abordables des de l'àmbit de les mesures a la comunitat. En casos d'alt risc de reincidència, amb una gran quantitat de necessitats d'intervenció però amb condemnes curtes i sense el comportament delictiu dels casos més greus, pot ser factible habilitar centres

tancats específics per al compliment d'aquest tipus de penes. Aquests són recursos especialitzats en valoracions a curt termini, en intervencions breus i intensives i protegides del contacte amb delinqüents de més alt risc. Però s'hauria de tenir en compte que una part important d'aquests infractors contra la seguretat viària de més alt risc poden tenir comorbiditat de trastorns i problemes, és a dir, a més de problemes d'alcohol poden tenir un altre trastorn, o més d'un, que poden influir negativament en la realització de les intervencions.

Diferències entre MPA i interns per delictes de contra la seguretat viària

Des del punt de vista demogràfic, entre el grup de MPA hi havia majoritàriament homes solters i separats. En canvi, els casos de presó eren sobretot homes casats. Laboralment hi havia també menys atur entre els interns que entre el grup de MPA i, com és lògic, entre els interns, la proporció de casos amb el carnet de conduir suspès era molt menor.

A escala psicològica, entre el grup de MPA i els interns de trànsit es van detectar menys problemes o menys greus amb el consum d'alcohol, així com una simptomatologia (problemes en general) lleugerament menor. Per contra, el grup de MPA problematitzava menys la conducció sota els efectes de l'alcohol.

No obstant això, no es van apreciar diferències entre els dos grups ni entre l'estil de conducció ni en la sinistralitat, ja fos activa o passiva. Tanmateix, les persones del grup de MPA van dir haver rebut més multes durant l'any anterior.

Diferències entre interns per delictes contra la seguretat viària i interns per altres delictes

Els dos grups d'interns, amb delictes i sense contra la seguretat viària, eren demogràficament molt semblants. Els de trànsit eren, per norma general, més grans i s'hi va detectar un nombre major d'aturats. Com és lògic, gairebé tots els presos sense delictes de trànsit disposaven de carnet de conduir en actiu.

Les diferències a escala psicològica entre els dos grups d'interns també eren escasses. Els uns i els altres tenien trets semblants d'ansietat i d'ira i la simptomatologia general era molt semblant. No obstant això, els interns per delictes contra la seguretat viària van manifestar més problemes amb el consum d'alcohol que els altres interns. Però no es van apreciar diferències pel que fa a la seva tolerància respecte a la conducció sota els efectes de l'alcohol.

Entre els dos grups d'interns tampoc no es podien apreciar diferències en els aspectes de l'estil de conducció ni havien rebut (significativament) més multes els uns o els altres. De fet, si només s'apreciava alguna diferència és que els interns per altres delictes havien tingut més accidents passius de trànsit.

ANNEX Capítol 3

Variables de la recerca per al buidatge automàtic o manual de la base de dades SIPC.

- NIS
- Preventiu/penat
- Sexe
- Edat
- Nacionalitat
- Nivell formatiu
- Activitat laboral principal
- Data ingrés de llibertat (condemna actual)

- Delictes relacionats amb el trànsit:
 - Principal/acumulat

- Codis:
 - 0305 (a/ trenc. condemna privativa permís cond.)
 - 0411 (a/ contra seguretat trànsit)
 - 0412 (a/ conducció sota influència begudes)
 - 0413 (a/ conducció temerària)
 - 0414 (a/ creació greu risc per circular)
 - 0415 (a/ conducció sense permís)
 - 1403 (a/ imprudència temerària amb vehicle a motor)
 - 1404 (a/ imprudència amb infracció reglamentària amb vehicle)
 - 1405 (a/ imprudència punible amb vehicle a motor)
 - 5913 (a/ perillositat trànsit)
 - 9379 (f.u./ conducció influència begudes o anàlogues)
 - 93791 (conducció velocitat superior a la permesa)
 - 93792 (conducció influència begudes o anàlogues)
 - 9380 (conducció temerària)
 - 9381 (f.u./ conducció temerària)

9382 (f.u./ risc greu per circular)
9383 (negativa a proves d'alcoholèmia)
9384 (conducció sense permís)
9385 (greu risc per circular)
9142 (homicidi imprudent)

- ACTUAL:
 - Núm. EXE
 - Codi SIPC
 - Categorització del delicte (nom)
 - Delicte principal sí/no
 - Condemna
- ANTERIORS:
 - Núm. EXE
 - Codi SIPC
 - Categorització del delicte (nom)
 - Delicte principal sí/no
 - Condemna

- Altres delictes:
 - ACTUAL:
 - Núm. EXE
 - Codi SIPC
 - Categorització del delicte (nom)
 - Delicte principal sí/no
 - Condemna
 - ANTERIORS:
 - Núm. EXE
 - Codi SIPC
 - Categorització del delicte (nom)
 - Delicte principal sí/no
 - Condemna

- Nombre d'ingressos (de llibertat)

Activitats de tractament en la condemna actual (desglossar totes les activitats)

- Grups:
 1. Formació ocupacional (RB)
 2. Formació professional (RA)
 3. Departament d'atenció especialitzada (DAE)
 4. Ensenyaments inicials i bàsics (PI)
 5. Formació bàsica (PB)
 6. Preparació pr. accés i estudis superiors a distància (PD)
 7. Programes de tractament (TRAC)
 8. Salut i qualitat de vida (SQ)
 9. Societat i ciutadania (SC)

- Classificació inicial (primer grau/segon grau/tercer grau)
- Expedients disciplinaris:
 - Nombre d'ED 108
 - Nombre d'ED 109
- Nombre de regressions a 1r grau

Codis: 1300/130C/130L/13PE

- Nombre de regressions a 2n grau

Codis: 2300/2353/2A10/2J10

- Classificació en el moment de la recollida de dades (actual)

Curs de desenvolupament global de conducció segura

Primera sessió:

- Presentació del programa, dels formadors i dels usuaris.
- Objectius i expectatives.
- Fase I: Millora de la conducció segura. S'hi inclou:
 - L'avaluació d'entrada.
 - Elaboració del perfil de risc-seguretat com a conductor.
 - Repercussions del perfil de risc com a conductor en els indicadors de satisfacció personal, integració familiar i cívic/social.

Segona sessió:

- Fase II: Millora de la informació del perfil de risc com a conductor.

Tercera sessió:

- Avaluació d'entrada i millora de la informació de la satisfacció personal, integració familiar i civicosocial.

Quarta sessió:

- Fase III: Revisió de comportament del risc com a conductor i de la satisfacció personal, integració familiar i social.

Cinquena sessió:

- Fase IV: Integració de valors.
 - Experiències de víctimes que han sofert les conseqüències dels accidents de trànsit.

- Experiències d'usuaris que han sofert problemes de satisfacció personal, inadaptació familiar i social com a conseqüència de comportaments de conducció temerària.
- Sessió de grup, de presa de decisions i d'elaboració dels compromisos per millorar la conducció segura i la satisfacció personal, familiar i social.
- Fase V: Avaluació final.

Sisena sessió:

- Preparació de les activitats de compensació de danys a les víctimes i de col·laboració en la millora del canvi social i institucional relacionat amb els accidents de trànsit.

Setena sessió:

- Sessió de presa de decisions finals i avaluació general.

ANNEX Capítol 4

Taula 26. Nacionalitat (detallada)

	Freqüència	Percentatge	Percentatge vàlid
Espanya	291	70,1	70,1
Equador	27	6,5	6,5
Marroc	27	6,5	6,5
Romania	11	2,7	2,7
Colòmbia	10	2,4	2,4
Perú	9	2,2	2,2
Bolívia	6	1,4	1,4
Gàmbia	4	1	1
R. Dominicana	4	1	1
Algèria	3	0,7	0,7
Cuba	3	0,7	0,7
França	3	0,7	0,7
Brasil	2	0,5	0,5
Guinea Conakry	2	0,5	0,5
Argentina	1	0,2	0,2
Bèlgica	1	0,2	0,2
Guinea Bissau	1	0,2	0,2
Guinea Equatorial	1	0,2	0,2
Moldàvia	1	0,2	0,2
Nigèria	1	0,2	0,2
Polònia	1	0,2	0,2
Portugal	1	0,2	0,2
Rússia	1	0,2	0,2
Salvador	1	0,2	0,2
Ucraïna	1	0,2	0,2
Xile	1	0,2	0,2
Xina	1	0,2	0,2
Total	415	100	100

Taula 27. Dades del Padró municipal (01/01/2010)

Província		
	Població	Percentatge
Barcelona	5.511.147	73,36
Girona	753.046	10,02
Lleida	439.768	5,85
Tarragona	808.420	10,76
	7.512.381	100

Font: INE.es

Taula 28. Nivell d'estudis

	Freqüència	Percentatge	Percentatge vàlid	Percentatge acumulat
Primària/instrumental	154	37,1	37,1	37,1
Secundària	127	30,6	30,6	67,7
Postobligatòria	36	8,7	8,7	76,4
Universitària	8	1,9	1,9	78,3
No consta	90	21,7	21,7	100
Total	415	100	100	

Taula 29. Mesures penals alternatives

	MPA dicotòmica	N	Mitjana	Desviació
Edat	No	148	37,71	10,647
	Sí	267	36,85	9,713
Delictes: trànsit actuals	No	148	1,14*	0,421
	Sí	267	1,40*	0,827
Delictes: trànsit anterior	No	148	0,03	0,200
	Sí	267	0,05	0,269
Delictes: altres actuals	No	148	0,84	1,628
	Sí	267	0,71	1,413
Delictes: altres delictes anteriors	No	148	0,72	2,179
	Sí	267	0,50	1,737
Temps: recompte delictes de trànsit actuals	No	138	211,26	217,346
	Sí	254	222,54	207,537
Temps: recompte delictes de trànsit anteriors	No	3	68,67	59,164
	Sí	10	276,60	216,018
Temps: recompte altres delictes actuals	No	47	582,87	576,944
	Sí	88	510,23	547,721
Temps: recompte altres delictes anteriors	No	20	1103,05000	1,614168E3
	Sí	26	651,15385	1,147226E3
TOTAL DE DELICTES	No	148	2,7297	3,16141
	Sí	267	2,6629	2,63555
TOTAL TEMPS	No	148	532,5405	905,16737
	Sí	267	453,6367	629,44381

* p<0,05

ANNEX Capítol 5

Taula 30. Dades psicològiques dels interns

		N	Trànsit M (DT)	No-trànsit M (DT)
Ansietat tret (STAI-R)	↑	167	21,0 (9,3)	20,0 (9,5)
Tret d'ira (STAXI-2/R)	↑	174	17,7 (4,2)	18,0 (4,9)
Expressió d'ira (STAXI-2/E)	↑	158	59,5 (8,7)	59,5 (9,0)

Les fletxes indiquen la direcció de la puntuació.

↑ = A **major** puntuació, més ansietat/ira; M = Mitjana; DT = Desviació típica;

*** = Diferència molt significativa ($p < 0,001$); ** = Diferència moderadament significativa ($p < 0,01$); * = Diferència significativa ($p < 0,05$).

Taula 31. Estat psicològic

		N	MPA	Presons	
				Trànsit (%)	No-trànsit (%)
CORE	↓	374	0,8 (0,5) ^{b,c***}	1,3 (0,5)	1,2 (0,6)
AUDIT	↓	355	7,6 (5,3) ^{b**,c*}	10,1 (8,0) ^{c***}	5,4 (7,3)

Les fletxes indiquen la direcció de la puntuació.

↓ = A **menor** puntuació, menys problemes en general i menys problemes amb l'alcohol. ^a = Diferència respecte el grup MPA; ^b = Diferència respecte al grup trànsit; ^c = Diferència respecte al grup no-trànsit: *** = Diferència molt significativa ($p < 0,001$); ** = Diferència moderadament significativa ($p < 0,01$); * = Diferència significativa ($p < 0,05$). Els valors no significatius no s'han inclòs a la taula.

Taula 32. Estil de conducció

	Rang	N	MPA	Presons	
				Trànsit	No-trànsit
TÖRNROS					
Alcohol i conducció	1 – 4 ↓	381	2,46 (0,8)	2,14 (0,9) ^{a**}	2,22 (1,0) ^{a*}
EMG					
Conducció temerària	1 – 5 ↓	386	2,79 (0,6)	2,90 (0,6)	2,96 (0,6) ^{a*}
Percepció de perill	1 – 5 ↓	358	1,68 (0,7)	1,42 (0,4) ^{a*}	1,59 (0,6)
Comportament en una situació de perill	1 – 5 ↓	358	1,79 (0,7)	1,74 (0,9)	1,87 (0,8)
Enuig davant d'altres conductors	1 – 5 ↓	317	2,27 (0,7)	2,39 (0,8)	2,22 (0,7)
Reacció enfront d'altres conductors	1 – 8 ↓	365	2,15 (0,8)	2,13 (0,7)	2,28 (0,7)
Comportament habitual durant la conducció	1 – 6 ↓	280	2,85 (0,8)	2,87 (0,9)	3,01 (1,0)
Grau d'acord amb les normes de circulació	1 – 5 ↓	366	2,48 (0,8)	2,44 (0,8)	2,37 (0,8)
Multes en els darrers 12 mesos	1 - 26	369	1,42 (2,2)	2,68 (4,1) ^{a**}	2,08 (2,6)
Accidents actius	0 - 4	369	0,42 (0,7)	0,41 (0,8)	0,27 (0,7)
Accidents passius	0 - 4	368	0,23 (0,6)	0,18 (0,6)	0,42 (0,8) ^{a,b*}

Rang = Rang escala. Les fletxes a la darrera columna indiquen la direcció de la puntuació.

↓ = A **menor** puntuació, millor resultat.

^a = Diferència respecte al grup MPA; ^b = Diferència respecte al grup trànsit; ^c = Diferència respecte al grup no-trànsit; *** = Diferència molt significativa (p<0,001); ** = Diferència moderadament significativa (p<0,01); * = Diferència significativa (p<0,05).

Bibliografia

- Andrews, D.; Bonta, J. (2003). *The Psychology of criminal conduct* (Third edition). Cincinnati, OH: Anderson Publishing.
- Babor, T.F.; Higgins-Biddle, J.C.; Saunders, J.B.; Monteiro, M.G. (2001). *AUDIT: Cuestionario de Identificación de los trastornos debidos al consumo de alcohol; Pautas para su utilización en atención primaria*. Ginebra: Organizació Mundial de la Salut.
- Bonta, J. (1996). Risk-needs: Assessment and treatment, a: T. Harland (Ed.). *Choosing correctional options that work: Defining the demand and evaluating the supply*, pages. 18-32). Thousand Oaks, CA: Sage.
- Bonta, J.; Andrews, D. (2007). *Risk-Need-Responsivity: Model for offender assessment and rehabilitation 2007-06*. Recuperat a l'octubre del 2010 de Public Safety Canada: http://www.publicsafety.gc.ca/res/cor/rep/fl/Risk_Need_2007-06_e.pdf.
- Botella, L. (2008). Resultado y proceso en psicoterapia cognitivo-constructivista integradora. *Apuntes de psicología*, 26, 229-241.
- Chi, G.; Zhou, X.; McClure, T.; Gilbert, P.A.; Cosby, A.; Zhang, L.; Robertson, A.A.; Levinson, D. (2011). Gasoline prices and their relationship to drunk-driving crashes. *Accident Analysis and Prevention*, 43, 194-203.
- Connell, J.; Barkham, M.; Stiles, W.B.; Twigg, E.; Singleton, N.; Evans, O.; Miles, J.N.V. (2007). Distribution of CORE-OM scores in a general population, clinical cut-off points and comparison with the CIS-R. *British Journal of Psychiatry*, 190, 69-74.
- Contel Guillamón, M.; Gual Solé, A.; Colom Farran, J. (1999). Test para la identificación de transtornos por uso de alcohol (AUDIT): Traducción y validación del AUDIT al catalán y castellano. *Adicciones*, 11, 337-347.
- DA (2010). *Campaña de universalización de la Educación Vial en los Centros Penitenciarios*. Madrid: Secretaría General de Instituciones Penitenciarias, Ministerio del Interior, Gobierno de España.
- Daves, R. M.; Faust, D.; Meehl, P. E. (1989). Clinical vs. Actuarial judgment. *Science*, 243, 1668-1674.
- Departament de Justícia (sense data). Avaluació i gestió de risc: Riscanvi. Obtingut el 15 de maig de 2012 de: <http://www20.gencat.cat/portal/site/Justicia/menuitem.51bb51de98b3c1b6bd6b6410b0c0e1a0/?vgnnextoid=7cc8e314e9ecb210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextchannel=7cc8e314e9ecb210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextfmt=default>.
- Departament de Justícia (2009). *Memòria Departament de Justícia 2009*. Catalunya: Generalitat de Catalunya.
- Ferguson, J. L. (2002). Putting the "what works" research into practice: An organizational perspective. *Criminal Justice and Behavior*. 29, 472-492.

- Grup de treball de mobilitat segura d'educadors socials del Programa Compartim de gestió del coneixement (2009). *Programa de mobilitat segura als centres penitenciaris*. Barcelona: Departament de Justícia. Generalitat de Catalunya: <http://www.gencat.cat/justicia/publicacions>.
- Guia d'educació per a la mobilitat segura. Orientacions per a l'elaboració de programes*. Servei Català de Trànsit. Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació. Generalitat de Catalunya: <http://edums.gencat.cat/>.
- Heer, de, N.E.; Kalidien, S.N. (2009). *Criminaliteit en rechtshandhaving 2009: Ontwikkelingen en samenhangen* (Criminalitat i l'aplicació de les lleis: Desenvolupament i correlacions). L'Haia: CBS i WODC.
- Herraiz Gonzalo, F. (2010). *Descripció del programa d'intervenció amb interns per delictes contra la seguretat viària*. Barcelona: Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada.
- Hilterman, E.; Mancho Fora, R. (2012). *Avaluació de programes formatius de seguretat viària i la reincidència posterior*. Barcelona: Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada / Justa Mesura, Consultoria & Investigació Aplicada.
- Houwen, K. van der; Vissers, J.A.M.M. (2002). *Kwaliteitssysteem EMA. Ontwikkeling van een monitorinstrument*. Report TT02-035. Veenendaal: Traffic Test.
- Lambert, E.G.; Altheimer, I.; Hogan, N.L.; Barton-Bellessa, S.M. (2011). Correlates of correctional orientation in a treatment-orientated prison: A partial test of person-environment fit theory. *Criminal Justice and Behavior*, 38, 453-470.
- Langworthy, R.; Latessa, E. J. (1996). Treatment of chronic drunk drivers: A four-year follow-up of the turning point project. *Journal of Criminal Justice*, 24, 273-281.
- Lapham, S. C.; Kapitula, L. R.; C'de Baca, J.; McMillan, G. P. (2006). Impaired-driving recidivism among repeat offenders following an intensive court-based intervention. *Accident Analysis & Prevention*, 38, 162-169.
- Lenton, S.; Fetherston, J.; Cercarelli, R. (2010). Recidivist drink drivers' self-reported reasons for driving whilst unlicensed: A qualitative analysis. *Accident Analysis and Prevention*, 42, 637-644.
- Lowenkamp, C. T.; Latessa, E. J.; Holsinger, A. M. (2006). The risk principle in action: What have we learned from 13.676 offenders and 97 correctional programs? *Crime and delinquency* (52), 77-93.
- McMillan, G.P.; Timken, D.S.; Lapidus, J.; C'de Baca, J.; Lapham, S.; McNeal, M. (2008). Underdiagnosis of comorbid mental illness in repeat DUI offenders mandated to treatment. *Journal of Substance abuse Treatment*, 34, 320-325.
- Miguel-Tobal, J. J.; Casado, M. I.; Cano-Vindel, A.; Spielberger, C. D. (2001). *Staxi-2: Inventario de expresión de la ira estado-rasgo*. Madrid: TEA Ediciones, S.A.

- Montané, J.; Jariot, M.; Sánchez, S. *Curs de desenvolupament global des de l'exercici de la conducció segura*. Guia del formador i l'usuari. Càtedra de Formació i Educació Viàries, Universitat Autònoma de Barcelona.
- O'Connor, C. (2008). *What works, Wisconsin fact sheet*. Recuperat a l'octubre del 2010, de Whatresearch tell us about effective interventions for juvenile offenders:
http://whatworks.uwex.edu/attachment/factsheet_1juvenile.pdf.
- Palmer, E.J.; Hatcher, R.M.; McGuire, J.; Bilby, C.; Hollin, C.R. (2011). The effect of reconviction of an intervention for drink-driving offenders in the community. *International Journal of Offenders Therapy and Comparative Criminology*, Recuperat el 21 de juliol de 2011:
<http://ijo.sagepub.com/content/early/2011/04/20/0306624X11403894>.
- Palmer, E. J.; McGuire, J.; Hatcher, R. M.; Hounscome, J. C.; Bilby, C. A. L.; Hollin, C. R. (2008). The importance of appropriate allocation to offending behavior programs. *International Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology*, 52, 206-221.
- Pla de seguretat viària 2008-2010*. Servei Català de Trànsit. Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació. Generalitat de Catalunya:
http://www.gencat.cat/transit/pdf/SEGURETAT_VIARIA_2008-10.pdf.
- Població penitenciària i delictes*. Butlletí mensual. Àrea de Planificació i Projectes Estratègics. Secretaria de Serveis Penitenciaris, Rehabilitació i Justícia Juvenil. Departament de Justícia. Generalitat de Catalunya.
- Pratt, T. C.; Holsinger, A. M.; Latessa, E. J. (2000). Treating the chronic DUI offender: "Turning point" 10 years later. *Journal of Criminal Justice*, 28, 271-281.
- Spielberger, C.D. (1988). *State-trait expression inventory (STAXI)*. Odessa, FL: Psychological Assessment Resources.
- Spielberger, C.D.; Gorsuch, R.E.; Lushene, R.E. (1970). *Manual for the State-Trait Inventory*. Palo Alto: Consulting Psychological Press.
- Spielberger C.D.; Gorsuch R.L.; Lushene R.E. *Cuestionario de Ansiedad Estado-Rasgo*. Manual, 2a ed. Madrid: TEA Ediciones, 1986.
- Törnros, J. (1998). *Rattfylleriprogrammet I Stockholm: Samverkansprogram Kriminalvården, Skyddsvärnet och Magnus Huss kliniek*. Estocolm: Väg- och transportforskningsinstitutet.
- Trasovares, M.V.; Hilterman, E.L.B. (2010). *Com conduïm després d'un programa formatiu de seguretat viària?* Barcelona: Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada & Justa Mesura.
- Taxman, F.S.; Piquero, A. (1998). On preventing drunk driving recidivism: An examination of rehabilitation and punishment approaches. *Journal of Criminal Justice*, 26, 129-143.
- Voas, R.B.; Blackman, K.O.; Tippetts, A.S.; Marques, P.R. (2002). Evaluation of a program to motivate impaired driving offenders to install ignition interlocks. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 449-455.

- Wells-Parker, E.; Bangert-Drowns, R.; McMillen, R.; Williams, M. (1995). Final results from a meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders. *Addiction*, 90, 907-926.
- Yu, J. (2000). Punishment and alcohol problems: Recidivism among drinking-driving offenders. *Journal of Criminal Justice*, 28, 261-270.