



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

Producción propia 2011

Programas de tratamiento y características de los internos penitenciarios ingresados por delitos de tráfico en Cataluña

Autores

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

Año 2012

Programas de tratamiento y características de los internos penitenciarios ingresados por delitos de tráfico en Cataluña

Noviembre de 2011

Aviso legal

Los contenidos de esta investigación están sujetos a una licencia de Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 2.5 España de Creative Commons, cuyo texto completo está disponible en <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/es/legalcode.ca>. Así pues, se permite la copia, distribución y comunicación pública siempre que se cite el autor del texto y la fuente (Generalitat de Catalunya. Departamento de Justicia. Centro de Estudios Jurídicos y Formación Especializada), tal como consta en la citación recomendada incluida en cada artículo. No se pueden hacer usos comerciales de ella ni obras derivadas.

Resumen en castellano:

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

Este informe es el resultado de la colaboración entre los autores y el Centro de Estudios Jurídicos y Formación Especializada del Departamento de Justicia de la Generalitat de Cataluña, que es el responsable del estudio.

Autores:

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

Griselda Baldris Catafau, Yolanda Muñoz Fernández (Dirección General de Servicios Penitenciarios, Subdirección General de Programas de Rehabilitación y Sanidad)

© 2011 Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada

En esta investigación han participado:

Justa Mesura SLP

Ed Hilterman

Roger Mancho Fora

Maria Victoria Trasovares Navarrete

Departamento de Justicia

Griselda Baldris Catafau

Yolanda Muñoz Fernández

Centro de Estudios Jurídicos y Formación Especializada

Oriol Arronis Camps

Marta Blanch Serentill

Alèxia Cañamares Sanz

Agradecimientos

Queremos dar las gracias a todos aquellos que han hecho posible este trabajo.

Servicios Penitenciarios de Cataluña:

Merce Azpiazu Artigas, pedagoga del Centro Penitenciario Abierto 1 Barcelona

Imma Bach, jefa de programas de educación social del CP Brians 2

Misericòrdia Benavent, subdirectora de tratamiento del CP Tarragona

Xavier Botanch, educador social CPHB, coordinador del grupo de la comunidad de prácticas que elaboró el Programa de movilidad segura en los centros penitenciarios

Teresa Colom, psicóloga del CP Girona

Félix Herráiz, psicóloga del CPHB

Francisco Lisa, subdirector de tratamiento del CP Figueres

Estrella Llorente, psicóloga del CP Brians 1

Gemma López, jefa de programas del área de violencia del CP Lledoners

Joaquim López, coordinador de equipos multidisciplinares del CP Cuatro Camins

Aurora Morell, subdirectora de tratamiento del CP Ponent

Mireia Bes, técnica del área de Planificación y Proyectos Estratégicos y el Servicio de Informática del Departamento de Justicia de la Generalitat de Cataluña

Hospital Clínico:

Miquel Monràs, psicólogo

Universidad Autónoma de Barcelona:

Sebastià Sánchez Marin, profesor del equipo de la Cátedra de Formación y Educación Vial

Asunción Muriel, jefa del área de formación de la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias, Ministerio del Interior, Gobierno de España

Jeanne Picart, vicepresidenta de la Delegación de Galicia de la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidentes de Tráfico, STOP ACCIDENTES.

Índice

| | |
|--|-----------|
| 1. Introducción | 10 |
| 2. Metodología | 15 |
| 2.1 Recogida de datos en relación con la consecución de los objetivos 15 | |
| 2.2 La recogida de información en los cuatro países europeos, España y Cataluña | 16 |
| 2.3 Características sociodemográficas y penitenciarias de la muestra de internos con delitos relacionados con el tráfico | 18 |
| 2.4 Recogida de datos para la comparación de dos grupos de internos y un grupo de MPA | 19 |
| 2.4.1. <i>Reclutamiento de los participantes</i> | 19 |
| 2.4.2. <i>Los cuestionarios para medir los aspectos psicológicos</i> | 22 |
| 2.4.3. <i>Los cuestionarios para medir los aspectos de tráfico</i> | 26 |
| 2.4.4. <i>Análisis de datos</i> | 29 |
| 3. Los delitos contra la seguridad vial: políticas nacionales e internacionales | 32 |
| 3.1. Situación en cuatro países europeos | 33 |
| 3.1.1. <i>El principio Riesgo-Necesidad-Responsividad</i> | 34 |
| 3.1.2. <i>Holanda</i> | 38 |
| 3.1.3. <i>Alemania</i> | 40 |
| 3.1.4. <i>Suecia</i> | 41 |
| 3.1.5. <i>Reino Unido</i> | 41 |
| 3.1.6. <i>Los programas específicos para delitos contra la seguridad vial ejecutados en la comunidad</i> | 45 |
| 3.2 Políticas penitenciarias a escala nacional | 48 |
| 3.2.1. <i>Regulación de los delitos contra la seguridad del tráfico</i> | 48 |
| 3.2.2. <i>Políticas penitenciarias respecto a los delitos contra la seguridad del tráfico e intervención en los centros penitenciarios</i> | 51 |
| 3.3. Políticas públicas en materia de seguridad vial en Cataluña | 56 |
| 3.3.1. <i>Plan de Seguridad Vial 2008-2010</i> | 56 |
| 3.3.2. <i>Política penitenciaria en materia de intervención</i> | 59 |
| 4. Las características de los internos con delitos relacionados con la seguridad vial | 69 |

| | |
|---|------------|
| 4.1. Datos sociodemográficos | 69 |
| 4.2. Características generales penales y penitenciarias | 74 |
| 4.2.1. <i>Número de delitos</i> | 75 |
| 4.2.2. <i>Versatilidad</i> | 79 |
| 4.2.3. <i>Tiempo de las penas de prisión</i> | 82 |
| 4.2.4. <i>Tipo de delito de tráfico actual</i> | 84 |
| 4.2.5. <i>Delitos de tráfico anteriores</i> | 85 |
| 4.2.6. <i>Ingresos en prisión</i> | 86 |
| 4.2.7. <i>Clasificación</i> | 87 |
| 4.2.8. <i>Programas</i> | 89 |
| 4.2.9. <i>Medidas penales alternativas</i> | 91 |
| 4.3. Diferencias entre variables | 93 |
| 4.3.1. <i>Diferencias según nacionalidad</i> | 93 |
| 4.3.2. <i>Diferencias según tipo de caso</i> | 95 |
| 4.3.3. <i>Diferencias en los delitos de tráfico según la edad</i> | 96 |
| 4.4. Aspectos relevantes | 99 |
| 5. Comparación entre los internos por delitos de tráfico, internos por otros delitos e infractores de tráfico que han cumplido un programa formativo de seguridad vial | 101 |
| 5.1 Características sociodemográficas | 102 |
| 5.2. Datos relacionados con el permiso de conducir | 105 |
| 5.3 Datos psicológicos | 108 |
| 5.3.1 <i>Datos psicológicos de los dos grupos de internos</i> | 108 |
| 5.3.2. <i>Datos psicológicos de los tres grupos de penados</i> | 111 |
| 5.4. Comparación del estilo de conducción | 113 |
| 5.5 Relación entre el estilo de conducción y los datos psicológicos para los tres grupos | 117 |
| 5.5.1 <i>El grupo MPA</i> | 118 |
| 5.5.2 <i>Grupo tráfico</i> | 119 |
| 5.5.3 <i>Grupo no-tráfico</i> | 120 |
| 5.6 Relación entre el estilo de conducción y los datos psicológicos para los dos grupos de internos | 120 |
| 5.6.1 <i>Grupo tráfico</i> | 121 |

| | |
|--|------------|
| 5.6.2 Grupo no-tráfico..... | 123 |
| 6. Discusión y conclusiones finales | 124 |
| Recomendaciones | 131 |
| ANEXO Capítulo 3..... | 134 |
| ANEXO Capítulo 4..... | 139 |
| ANEXO Capítulo 5..... | 142 |
| Bibliografía | 144 |

1. Introducción

Esta investigación es fruto de la colaboración entre el Centro de Estudios Jurídicos y Formación Especializada, los servicios de Medio Abierto y Servicios Sociales y de Rehabilitación de la Subdirección General de Programas de Rehabilitación y Sanidad del Departamento de Justicia de la Generalitat de Cataluña y Justa Mesura, Consultoria & Investigació Aplicada.

Su finalidad es aportar una información estructurada sobre las personas que están ingresadas en prisión por delitos relacionados con la seguridad vial tanto respecto a las características de los infractores como de los programas y las intervenciones específicas que se les aplican, a fin de que esta información pueda contribuir a mejorar la aplicación de las intervenciones que llevan a cabo los servicios penitenciarios con este tipo de infractores. Los objetivos generales de la presente investigación son tres:

1. Describir el tratamiento que se lleva a cabo a escala penitenciaria de los infractores de tráfico, poniendo en relación estas actuaciones en el ámbito catalán y español con otros cuatro países europeos.
2. Identificar las principales características sociodemográficas, personales y penitenciarias de una muestra de internos con algún delito relacionado con la seguridad vial.
3. Identificar las posibles diferencias entre las características psicológicas, las características sociodemográficas y personales y el estilo de conducción de una muestra de internos con algún delito relacionado con la seguridad vial y un grupo de control, formado por internos por otros delitos. Este objetivo también incluye la comparación con los resultados de una investigación previa con personas que habían cumplido una medida penal alternativa.

A continuación se desarrolla cada uno de los tres objetivos generales y las acciones llevadas a cabo.

Objetivo 1

El primer objetivo se refiere a los diferentes programas formativos específicos para la delincuencia contra la seguridad vial que se llevan a cabo en Cataluña y en España y también en cuatro países europeos. Se han mantenido contactos con personas clave del Reino Unido, Alemania, Suecia y Holanda a fin de obtener información sobre las respectivas políticas penitenciarias ante los delitos de tráfico. El primer objetivo general se divide en tres objetivos específicos:

- a) Conocer a escala internacional cuáles son las políticas penitenciarias desarrolladas sobre este tipo de delitos y los programas y/o las buenas prácticas que se llevan a cabo dentro de los centros penitenciarios.
- b) Conocer en el ámbito del Estado español (excluyendo Cataluña, que se describe en el siguiente objetivo general) si existen políticas penitenciarias desarrolladas sobre este tipo de delitos y los programas y/o las buenas prácticas que se llevan a cabo dentro de los centros penitenciarios.
- c) Recopilar en el ámbito nacional catalán todas las actuaciones, programas y actividades, que se hacen en los centros penitenciarios. Reunir a aquellos profesionales e informantes clave que, por su experiencia, preparación o especificidad en el trabajo con este tipo de delitos, aportan un plus de calidad al diseño de estos programas específicos.

Para llevar a cabo los tres objetivos específicos se diseñó un cuestionario semiestructurado del que se elaboraron tres versiones, en catalán, en castellano y en inglés, según se dirigiera a informantes clave de Cataluña, España o de alguno de los países europeos. Este cuestionario fue enviado por correo electrónico a los informantes clave y devuelto por la misma vía una vez finalizado.

La información recogida en el cuestionario, sobre todo de carácter cualitativo, se complementó con datos estadísticos extraídos de fuentes de datos oficiales, como el Eurostat, el Instituto Nacional de Estadística (INE) o el Instituto Demográfico y Estadístico de Cataluña (IDESCAT). Además, también se ha

llevado a cabo una amplia recopilación y un análisis documental para desarrollar los puntos segundo y tercero del apartado. Esta parte finaliza con una explicación de las políticas penitenciarias respecto a las infracciones relacionadas con la seguridad vial en España y Cataluña.

Objetivo 2

Para llevar a cabo el segundo objetivo general se identifican las características de aquellas personas que ingresan en prisión por haber cometido delitos de tráfico. Los internos ingresados en las prisiones por delitos contra la seguridad vial no conforman un grupo de personas homogéneo. En unos casos se trata de personas que cometen una gran cantidad de delitos, mientras que en otros casos han cometido muy pocos. Otra diferencia puede ser que en unos casos hayan cometido un solo hecho delictivo contra la seguridad vial, pero en otros casos, los delitos de tráfico son solo uno de los tipos de delitos que constan en sus expedientes.

Para llevar a cabo el segundo objetivo se realizó un vaciado de la información recogida en las bases de datos de Ejecución del Departamento de Justicia de la Generalitat de Cataluña. La muestra consistió en 415 personas internadas en centros penitenciarios de Cataluña entre los meses de enero y octubre de 2010. En la primera parte de este capítulo se presentan los datos sociodemográficos básicos de las personas que forman parte de la muestra, como son la distribución por sexo, edad o nacionalidad, así como información sobre la residencia y el nivel de estudios.

Una vez presentados los datos más generales, el informe aborda el análisis de los datos penales y penitenciarios. En esta segunda parte, se presentan los datos sobre el número y tipo de delitos, la duración de las medidas impuestas, el tiempo pasado en prisión y la clasificación penitenciaria, entre otros. Así mismo, se han incluido también datos sobre medidas penales alternativas (en adelante MPA) que son también objeto de análisis en el apartado correspondiente.

Objetivo 3

Para alcanzar el tercer objetivo general se presentan los datos del estudio que se llevó a cabo con una muestra de 177 internos ingresados en las prisiones de Cataluña. De estos, 96 estaban por un delito de tráfico (grupo experimental) y los 81 restantes, por delitos no relacionados con el tráfico (grupo de control). Además de la comparación entre los 96 internos ingresados en prisión por delitos contra la seguridad vial y los internados por otros delitos, se lleva a cabo también una comparación con un grupo de infractores de tráfico que habían realizado programas formativos de seguridad vial como medida penal alternativa (MPA). Este último grupo consiste en 220 personas, que fueron objeto de un estudio previo (Trasovares e Hilterman, 2010).

La finalidad última del estudio es caracterizar y establecer posibles diferencias (en datos sociodemográficos, relativos al permiso de conducir, psicológicos y relacionados con el estilo de conducción) entre los tres grupos de sujetos: los penados ingresados en prisión por un delito de tráfico, los internos por otros delitos y los penados por delitos de tráfico que han realizado una MPA.

Se elaboró un cuestionario autoinformado constituido por una parte psicológica y una parte con preguntas focalizadas en situaciones de tráfico, siguiendo la metodología aplicada en dos investigaciones (para una revisión, véase el apartado de métodos del estudio de Trasovares e Hilterman, 2010 e Hilterman y Mancho, 2012). El cuestionario fue diseñado prestando especial atención a tres aspectos: el comportamiento en el tráfico, el consumo de alcohol y los rasgos de ansiedad y depresión.

El informe finaliza con conclusiones y recomendaciones.

De esta forma, la metodología utilizada en cada apartado depende del objetivo a tratar. Se ha llevado a cabo una estrategia metodológica mixta a fin de ofrecer información detallada sobre las diferentes intervenciones, a la vez que se proporcionan también datos que permiten contextualizar la dimensión del problema criminológico analizado. En el caso del primer objetivo general, se combina una amplia recopilación documental, información obtenida a través de los cuestionarios semiestructurados y también datos demográficos. Respecto a los objetivos segundo y tercero, la estrategia empleada es cuantitativa, en la

medida en que los datos han sido obtenidos a partir de bases de datos o bien a partir de cuestionarios autoinformados, cumplimentados por los internos y los participantes de los programas formativos de seguridad vial como medida penal alternativa.

2. Metodología

En este capítulo se explica la metodología aplicada para alcanzar los tres objetivos generales de la investigación. En la explicación se usa la secuencia de los objetivos, es decir, en primer lugar se trata la metodología de la recogida de información sobre los programas específicos para delitos contra la seguridad vial en los cuatro países europeos, España y Cataluña. Después se informa sobre la recogida de datos para la realización del segundo objetivo y, para finalizar, la metodología seguida para la comparación entre los dos grupos de internos y los participantes de los programas formativos de seguridad vial como medidas penales alternativas (MPA). Pero antes de empezar con la explicación de la metodología aplicada para la consecución de los objetivos, se explica por qué se han utilizado diversas metodologías para alcanzar los objetivos dos y tres.

2.1 Recogida de datos en relación con la consecución de los objetivos

Para la consecución de los objetivos dos y tres se han seguido dos métodos diferentes de recogida de datos. Para alcanzar el objetivo dos se han utilizado los datos del Sistema Informático Penitenciario de Cataluña (SIPC), la base de datos específica para servicios penitenciarios del Departamento de Justicia de la Generalitat de Cataluña. Estos datos recogen los antecedentes penales y el trayecto penitenciario de los internos. Son datos estáticos que no están expuestos a cambios bajo la influencia de acontecimientos externos y se pueden recoger en un único momento. En cambio, los datos para alcanzar el objetivo tres son datos dinámicos que pueden cambiar en el tiempo.

La recogida de información autoinformada sobre los internos es una de las finalidades más importantes de esta investigación. Si el objetivo es recoger información sobre el comportamiento vial y el uso de alcohol antes del internamiento, en personas internadas en centros penitenciarios, es necesario que la recogida de datos se lleve a cabo al principio de la medida de

internamiento. Es preciso minimizar el tiempo transcurrido entre que el informante tenía la posibilidad de llevar a cabo el comportamiento (conducir) y la realización del cuestionario. Si el tiempo transcurrido es muy largo, la información sobre el comportamiento vial y el consumo de alcohol es poco fiable. Por ejemplo, si pides información sobre el estilo de conducción y el consumo de alcohol a un interno que lleva en prisión un año y medio, la respuesta será probablemente sesgada porque no puede recordar con precisión después de ese tiempo. Por ello, la recogida de datos en estos grupos se hizo lo antes posible después del ingreso en prisión. De esta manera se podría hacer, también, una comparación con el grupo de medidas penales alternativas con que se ha hecho la recogida de datos también al principio de la medida.

Una dificultad añadida es la comparación de las muestras de prisiones y MPA con los cuestionarios de ansiedad y depresión. En el caso de la investigación sobre MPA, estaba diseñada para evaluar la intervención, motivo por el que se seleccionaron una serie de cuestionarios con más sensibilidad al cambio. Hay que tener presente que una situación de internamiento influye muy negativamente en los resultados de este tipo de test, motivo por el que no se utilizaron, y se optó por cuestionarios centrados en rasgos más estables y de personalidad. Desgraciadamente esto impide hacer comparaciones a partir de los mismos ítems o cuestionarios, pero en cambio sí que se pueden comparar los diferentes grupos de la muestra penitenciaria. A continuación se detallan los cuestionarios que se han utilizado para recoger información sobre los internos por delitos de tráfico.

2.2 La recogida de información en los cuatro países europeos, España y Cataluña

La recogida de información sobre los diferentes programas específicos aplicados a centros penitenciarios en los cuatro países europeos, España y Cataluña se ha hecho a partir de un cuestionario estructurado. Este cuestionario se desarrolló para obtener información específica de los

informantes clave. Estos informantes clave son profesionales, investigadores o responsables que tienen o han tenido un papel destacado en el diseño, la implementación y/o el seguimiento de programas de tratamiento dirigidos a los infractores de tráfico. La información por la que se pregunta en este cuestionario cubre los aspectos más relevantes del programa. El cuestionario está formado por seis bloques de información:

- Sobre el informante clave: en esta parte, se recogía información sobre el contexto en que trabajaba el informante clave, su papel dentro de la intervención, su grado de responsabilidad, etc.
- Sobre el programa: en esta parte se exploraban las características del programa, como la duración, la capacidad, el tiempo de aplicación, etc. Pero también se pedía información sobre quien llevaba a cabo el programa (personal propio o externo, psicólogos o educadores) y la financiación y posible copago por parte del usuario.
- Sobre los contenidos del programa (aspectos que se trabajan).
- Sobre los destinatarios: aquí se exploraba, por ejemplo, cuáles eran los destinatarios principales del programa, si existían criterios de inclusión/exclusión y el tipo de diagnóstico que se utilizaba.
- Sobre la metodología: en esta sección se buscaba información sobre objetivos generales y específicos y sobre los aspectos principales que se trabajaban en el programa.
- Sobre la opinión personal del entrevistado: en la última sección se exploraba cuáles eran los aspectos a mejorar en la opinión del informante clave.

Dado que este proyecto también tiene entre sus objetivos recoger información sobre los programas que se llevan a cabo en Europa y comparar los resultados con España y Cataluña, se ha elaborado el cuestionario en catalán y se ha traducido al castellano y al inglés para que pueda ser contestado por los informantes clave del resto de España y de Europa.

2.3 Características sociodemográficas y penitenciarias de la muestra de internos con delitos relacionados con el tráfico

Los datos para el segundo objetivo de la investigación son de carácter cuantitativo y corresponden a una muestra de 415 personas internadas en los centros penitenciarios de Cataluña entre los meses de enero y octubre de 2010. Parte de la información era de carácter demográfico, como el sexo, la edad o la nacionalidad. Pero la mayor parte hacía referencia a los aspectos penales y penitenciarios, como los delitos cometidos, el tiempo de condena o si había sido condenado con anterioridad a alguna medida penal alternativa (para una lista exhaustiva véase el anexo 29).

La mayor parte de los datos fueron facilitados por el personal del Departamento de Justicia en forma de archivos informáticos extraídos de forma automática de las bases de datos de servicios penitenciarios (SIPC) o de medidas penales alternativas (JOVO). A pesar de ello, desde los servicios informáticos del Departamento de Justicia se informó sobre la imposibilidad de obtener algunos datos de forma automática, por lo que tuvieron que ser obtenidos de forma manual por los colaboradores en la investigación del Centro de Estudios Jurídicos y Formación Especializada. A estos efectos, se diseñó una plantilla de recogida a fin de agilizar este proceso y posteriormente se introdujo en una matriz de datos informáticos.

Una vez obtenidos los diferentes archivos, automáticos y manuales, los datos fueron unificados en una sola matriz, para ser analizados mediante el software de análisis estadístico SPSS 18.0 en su versión para Macintosh. Una vez unificados, la mayor parte de los datos penales y penitenciarios tuvieron que ser recodificados en nuevas variables, ya que las bases de datos de las que eran originarios son bases de datos de gestión. En consecuencia, la información recogida sobre cada uno de los tipos de delito se registra en dos entradas diferentes (variables) donde, en caso de producirse, se registra el número de delitos y los días de condena. Estos datos, por lo tanto, era necesario que fueran unificados en un conjunto de variables más reducido de tipo nominal (tipo de delito) y de tipo continuo (días de condena impuestos).

Esta recodificación fue en gran parte manual y dio lugar a un conjunto de variables sobre los delitos según se tratara de delitos principales o no, si eran actuales a la medida que se estaba cumpliendo o eran anteriores, y si se trataba de delitos de tráfico o de otro tipo de delitos.

Una vez finalizado este proceso, los datos fueron analizados de forma exhaustiva a fin de encontrar diferencias entre los diferentes grupos de internos inicialmente planteados (de delito único, principal o acumulado), pero también atendiendo a características demográficas como la edad, el origen nacional o el lugar de residencia anterior a la medida. Los resultados más relevantes obtenidos fueron finalmente incorporados a este informe.

2.4 Recogida de datos para la comparación de dos grupos de internos y un grupo de MPA

Para llevar a cabo la investigación, se planteó un estudio prospectivo con un diseño en el que se medían características y actitudes de los internos poco tiempo después de entrar en prisión. A continuación se explica el proceso de reclutamiento de los participantes y se presentan los cuestionarios que se han utilizado en el estudio (véase también el esquema 1).

2.4.1. Reclutamiento de los participantes

Los cuestionarios diseñados para la recogida de datos se administraron a dos muestras de internos de centros penitenciarios de Cataluña.

- La primera de las muestras, el grupo tráfico, se componía de internos que habían ingresado en un centro penitenciario, procedentes de libertad, desde el 1 de enero hasta el 31 de octubre de 2010 y que habían cometido algún delito de tráfico. La selección de estos internos se hizo a partir de listas mensuales que facilitó el Área de Planificación y Proyectos Estratégicos del Departamento de Justicia de la Generalitat de Cataluña.

- El segundo grupo, llamado el grupo no-tráfico, estaba formado por internos que no tenían un delito de tráfico y fueron seleccionados al azar. En este caso la selección se hizo en el mismo periodo y a partir de listas de altas mensuales extraídas del SIPC, la base de datos donde se registra toda la información referente a los internos en Cataluña.

Los requisitos generales para la inclusión en cualquiera de las muestras eran, en primer lugar, la voluntariedad expresa y por escrito a través de un formulario de consentimiento informado. En segundo lugar, que la persona tuviera el nivel suficiente de comprensión de la lengua castellana para cumplimentar el cuestionario.

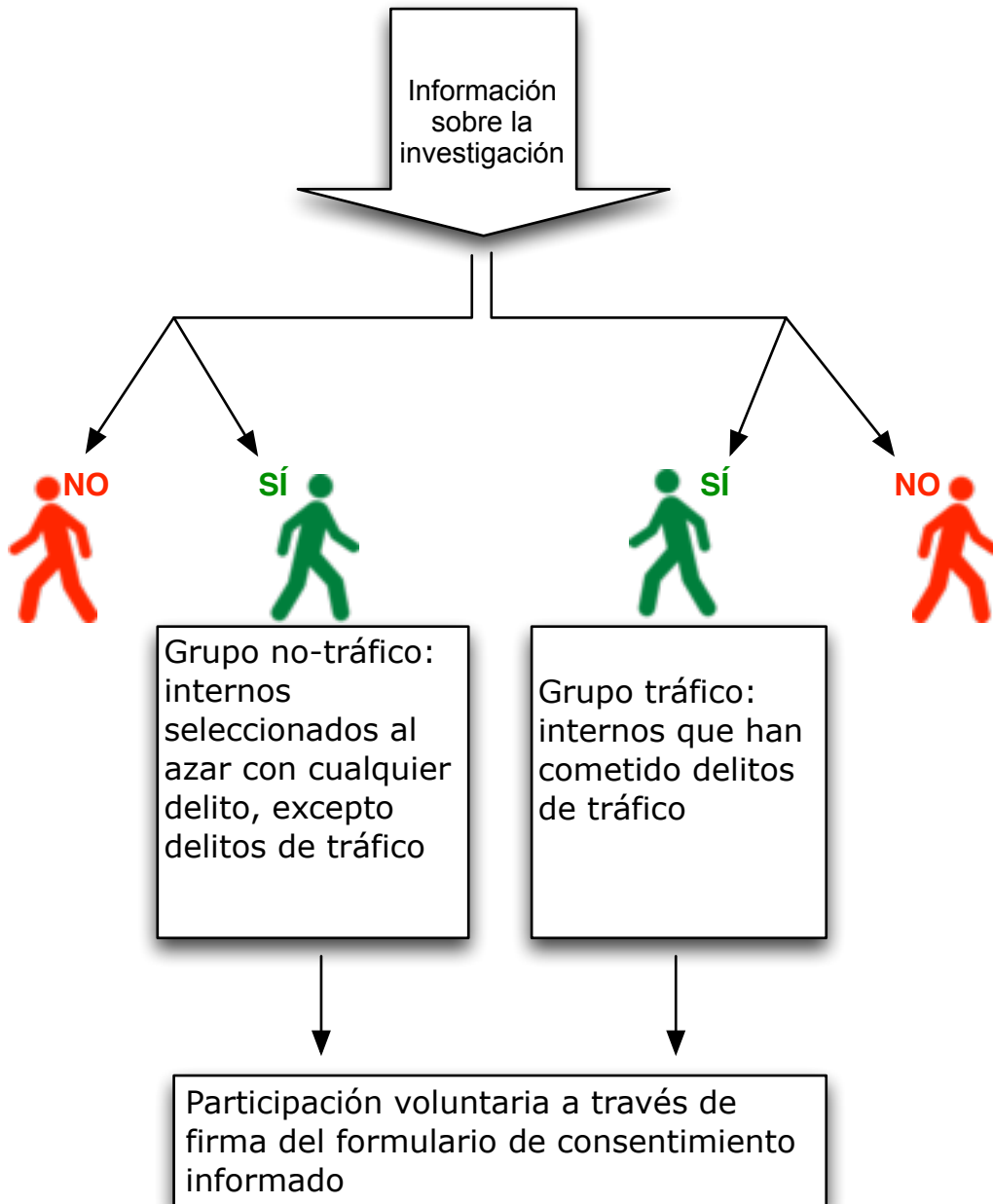
Además de los requisitos genéricos, cada uno de los grupos tenía requisitos específicos para la selección de los informantes. En el caso del grupo de delitos de tráfico, el criterio adicional era, obviamente, que hubieran ingresado en prisión por un delito relacionado con el tráfico. En el caso del grupo de control, se preguntaba si el interno sabía conducir.

Para la recogida de los datos se previó que uno o dos trabajadores de campo se desplazaran hasta los centros penitenciarios. A fin de optimizar la recogida de datos, se procuró que en cada desplazamiento se pudieran recoger cuestionarios de, como mínimo, un grupo pequeño de internos entre el grupo experimental y el de control. Como parte del diseño de la recogida de datos, el equipo de investigación asistió al equipo de trabajadores de campo durante las primeras sesiones de la recogida de datos.

Esquema 1. Reclutamiento de los participantes para el estudio

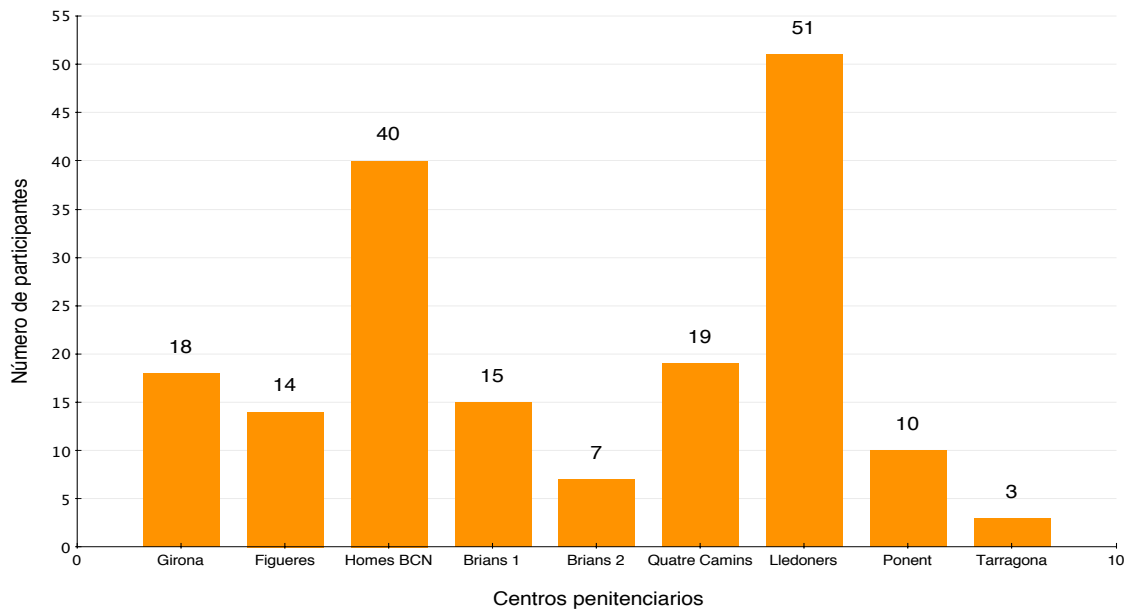


Nuevos ingresos en los centros penitenciarios entre el 1 de enero y el 31 de octubre de 2010



En el estudio participaron 177 internos que fueron reclutados en diversos centros penitenciarios de Cataluña (véase en el gráfico 1 el número de casos recogidos en cada centro). De estos, 96 (54,2%) pertenecían al grupo de tráfico y estaban ingresados en prisión por un delito de tráfico. Mientras que los 81 participantes restantes (45,8%) lo estaban por delitos no relacionados con el tráfico.

Gráfico 1. Participantes según centro penitenciario (N=177)



2.4.2. Los cuestionarios para medir los aspectos psicológicos

Para evaluar las características psicológicas de los participantes, se incorporó al estudio el Cuestionario de Ansiedad Estado-Rasgo (STAI-R; *State-Trait Anxiety Inventory*; Spielberger et al., 1970; adaptación española de TEA, 1986) y el Inventario de Expresión de la Ira (STAXI-2R/E; Miguel-Tobal, Casado, Cano y Spielberger, 2001). Se añadió el *Clinical Outcomes in Routine Evaluation-Outcome Measure* (CORE-OM; Botella, 2008; Connell et al., 2007) a fin de evaluar el grado de bienestar/problemas. También se decidió incorporar el *Alcohol Use Disorders Identification Test* (AUDIT; Contel Guillamón, Gual Solé y Colom Farran, 1999) para medir los posibles problemas

de alcohol de los participantes, ya que el consumo de alcohol es un factor de alto riesgo y una de las causas principales de los accidentes de tráfico.

a) Cuestionario de Ansiedad Estado-Rasgo (STAI-T)

Para evaluar el rasgo de ansiedad de los sujetos, se utilizó el Cuestionario de Ansiedad Estado-Rasgo (STAI-E/T; *State-Trait Anxiety Inventory*; Spielberger, Gorsuch y Lushene, 1970; adaptación española de TEA Ediciones, 1986). Se trata de un instrumento autoinformado diseñado para evaluar dos aspectos de la ansiedad: la ansiedad como estado y la ansiedad como rasgo (propensión ansiosa relativamente estable). En esta investigación se utilizó la versión de Ansiedad rasgo formada por 20 ítems. El marco de referencia temporal en la ansiedad como rasgo es «en general, en la mayoría de ocasiones». La puntuación de los ítems oscila entre 0 y 3 (0, casi nunca; 1, a veces; 2, a menudo; 3 casi siempre). El rango de la puntuación total es desde 0 hasta 60 puntos. A mayor puntuación, más ansiosa es la persona. No hay puntuaciones de corte para esta escala, las puntuaciones directas que se obtienen se transforman en centiles en función del sexo y la edad.

En la tabla 1 se puede observar la puntuación que se obtiene en el 50% y el 75% de la población española. Por ejemplo, la mitad de los hombres de la población española (centil 50) obtendría 19 puntos en esta escala.

Tabla 1. Baremos de las puntuaciones del rasgo de ansiedad (STAI-E/T) en función del sexo (población española)

| | Centil 50 | Centil 75 |
|---------|-----------|-----------|
| Hombres | 19 | 25 |
| Mujeres | 24 | 32 |

Se decidió no evaluar la ansiedad estado, ya que este constructo estaría en alguna medida alterado a causa de la situación de ingreso en prisión de los participantes.

La consistencia interna del STAI obtenida en la investigación era muy buena, un α de Cronbach de 0,85.

b) Inventario de expresión de la ira Estado-Tret

Para evaluar el rasgo y la expresión de la ira se utilizó el Inventario de expresión de la ira (STAXI-2; Miguel-Tobal, Casado, Cano y Spielberger, 2001). Este cuestionario de autoinforme permite obtener información respecto a tres facetas de la ira: el estado, el rasgo y la expresión. En esta investigación se han utilizado dos de estas facetas: la ira como rasgo y la expresión de la ira. El estado de la ira no se evaluó a causa del ingreso reciente en las prisiones de los participantes y el efecto que de este acontecimiento pueda resultar en puntuaciones sesgadas.

La escala de ira rasgo, que consta de 10 ítems, nos permite obtener información respecto a la frecuencia con que el sujeto experimenta sentimientos de ira a lo largo del tiempo, así como su disposición a experimentar ira sin provocación alguna o en situaciones que impliquen frustración o evaluaciones negativas. El marco de referencia temporal es «cómo se siente normalmente». El rango de la puntuación de los ítems va de 1 a 4 (1, casi nunca; 2, algunas veces; 3, a menudo; 4 casi siempre). El rango de la puntuación total oscila entre 10 y 40.

Respecto a la escala de expresión de la ira, consta de 24 ítems y permite obtener información sobre la capacidad del sujeto para expresar y controlar la ira sobre la base de cuatro componentes principales: expresión externa (mide los sentimientos de ira que son expresados), expresión interna (mide la incapacidad para expresar sentimientos de ira), control externo de la ira (mide la frecuencia con que la persona controla su expresión de los sentimientos evitando la manifestación hacia personas u objetos de su entorno), y control interno de ira (mide la frecuencia con que la persona intenta controlar sus sentimientos de ira mediante la relajación y la moderación de las situaciones que le enfadan). El marco de referencia es «cómo reacciona o se comporta

cuando está enfadado o furioso». Los ítems se puntúan en cuatro categorías: 1, casi nunca; 2, algunas veces; 3, a menudo; 4 casi siempre. A partir de las puntuaciones de las cuatro escalas, se calcula, mediante un algoritmo específico, un índice de la expresión de la ira.

La consistencia interna obtenida en esta investigación era buena, con un α de Cronbach de 0,82 para la escala de rasgo de ira (STAXI-Rasgo) y 0,74 para el índice de expresión de la ira (STAXI-E).

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

El cuestionario de resultados clínicos en evaluación rutinaria (CORE-OM; Botella, 2008; Connell et al., 2007), es un cuestionario autoadministrado, desarrollado a fin de poder hacer evaluaciones compartidas entre los servicios de terapia psicológica a personas que padecen problemas psicológicos. Normalmente se usa en una evaluación antes de empezar con la intervención y se repite al final para poder evaluar su resultado. Existen tres versiones del CORE-OM: la más habitual se compone de 34 ítems, la versión abreviada tiene 18 y la última versión, mucho más reducida, está formada por solo 10 ítems.

Para el cuestionario de nuestra investigación hemos utilizado la versión abreviada de 18 ítems que se puede utilizar como un *screening* de la situación de la persona. El marco de referencia es «cómo se han sentido en la última semana». La puntuación oscila entre 0 y 4 (0, nunca; 1, solo alguna vez; 2, a veces; 3, a menudo; 4, casi siempre o siempre). El rango de la puntuación total varía entre 0 y 72.

El α de *Cronbach*, que mide la consistencia interna de la escala, era muy bueno (0,84).

d) El Test de identificación de problemas con el alcohol (AUDIT)

El Test de identificación de alcohol (AUDIT; Contel Guillamón, Gual Solé y Colom Farran, 1999) fue desarrollado por la Organización Mundial de la Salud como un método simple de *screening* del consumo excesivo de alcohol y como

un apoyo en la evaluación breve. El AUDIT es un cuestionario sencillo formado por diez ítems que exploran la cantidad y la frecuencia de consumo, las conductas dependientes y los problemas relacionados con el alcohol. Cada ítem tiene cinco posibilidades de respuesta (de 0 a 4), excepto los dos últimos ítems, para los que solo existen tres posibilidades de respuesta (0, 2 y 4). El AUDIT se ha mostrado fiable y válido en diferentes países para la detección de consumos de riesgo y nocivos de alcohol y está validado en España y Cataluña (Contel Guillamón, Gual Solé y Colom Farran, 1999). En nuestra investigación los internos tienen que rellenar el AUDIT de forma retrospectiva para poder obtener información sobre el nivel de consumo antes de ingresar en el centro penitenciario.

En la tabla 2 se pueden observar los puntos de corte a partir de los que se considera que una persona tiene un problema con el alcohol. La fiabilidad del AUDIT en esta investigación, medida a través del α de Cronbach (0,79), era buena.

Tabla 2. Puntos de corte en el AUDIT en función del género

| | Hombres | Mujeres |
|------------------------------|----------------|----------------|
| Sin problemas con el alcohol | 0-7 | 0-5 |
| Bebedor de riesgo | 8-12 | 6-12 |
| Posible dependencia | 13-40 | 13-40 |

2.4.3. Los cuestionarios para medir los aspectos de tráfico

Para evaluar los aspectos relacionados con el estilo de conducción se utilizó el cuestionario EMG holandés. Sin embargo, para completarlo con algunos ítems más específicos sobre el uso del alcohol, se decidió incorporar algunos apartados del cuestionario diseñado por Jan Törnros, de Suecia.

a) Cuestionario EMG

El cuestionario EMG está desarrollado para evaluar sistemáticamente todas las intervenciones educativas con infractores de tráfico en Holanda. La versión original se compone de 145 ítems, de entre los que se han seleccionado los 75

ítems más relevantes. Este cuestionario evaluaba diez dimensiones del estilo de conducción:

1. **Conducción temeraria:** se tienen que contestar nueve afirmaciones que reflejen la opinión del participante sobre (a) su actuación en diversas situaciones de tráfico; (b) su propia actuación como conductor, y (c) su reacción con terceros sobre su estilo de conducción. La consistencia interna obtenida en esta investigación era de 0,64.
2. **Percepción de peligro:** se pide al participante que indique en seis situaciones de riesgo en el tráfico si cree que son peligrosas, en una escala de cinco puntos de peligrosidad (de nada peligroso a muy peligroso). La fiabilidad de la escala, medida a través del α de Cronbach, era de 0,74.
3. **Comportamiento en una situación de peligro:** a continuación, y para las mismas seis situaciones anteriores, se le pide que indique la probabilidad con que el participante se comportaría de la forma que relatan. La consistencia interna era de 0,80.
4. **Multas en los doce últimos meses:** en esta pregunta se le pide que indique la frecuencia con que ha cometido cinco infracciones determinadas (como saltarse un semáforo en rojo o conducir bajo los efectos del alcohol) durante los últimos doce meses. La consistencia interna de esta escala era de 0,80.
5. **Accidentes: colisiones activas y pasivas:** en esta parte se le pide que indique su implicación activa (el participante chocó contra un tercero) y pasiva (otra persona chocó contra el participante) en accidentes de tráfico, con tres resultados diferentes: solo con daños materiales, con heridas leves y con heridas graves o mortales.
6. **Enfado ante otros conductores:** a continuación, se le pide que indique en qué medida se enfadaría si se encontrara ante siete situaciones que pueden causar irritación. La consistencia interna de esta escala era de 0,77.
7. **Reacción hacia otros conductores:** en este caso, se le pide que indique su reacción ante las mismas situaciones utilizando unos dibujos que ilustran posibles reacciones en las que va aumentando el enfado (figura 1). Estos dibujos tienen el objetivo de facilitar la respuesta gracias a la visualización de la situación, donde las reacciones pueden variar entre «ninguna

reacción» o «salir del coche dispuesto a pelearse con el otro conductor». El objetivo de la primera pregunta sobre el enfado es medir la intensidad de las reacciones posiblemente agresivas en el tráfico. La consistencia interna de esta escala era de 0,75.

Figura 1: Ilustración con la escala de reacción hacia otros conductores.



8. **Grado de acuerdo con las normas de circulación:** hace referencia a si el conductor está de acuerdo o no con las normas de circulación. Por ejemplo, si considera que las infracciones que ha cometido son un problema; si duda sobre respetar o no las normas; si tiene el propósito de respetarlas; si le es fácil conducir sin cometer infracciones; si continúa infringiendo las normas, etc. La escala obtuvo una consistencia interna de 0,69 y estuvo compuesta por seis ítems.
9. **Comportamiento habitual durante la conducción:** en este apartado se evalúa cómo se comporta el conductor de manera habitual. Por ejemplo, si quita las luces largas para no molestar a un conductor que va en sentido contrario; si conduce deprisa en una zona urbana; si para mostrar su irritación, toca el claxon a otros conductores; si mantiene la distancia de seguridad; si reduce la velocidad para que otro conductor lo pueda adelantar fácilmente, etc. La consistencia interna de esta escala con nueve ítems era de 0,71.

b) Cuestionario Törnros

En relación con el cuestionario Törnros (1998), se incorporaron dos ítems para evaluar la percepción del riesgo de conducir bajo los efectos del alcohol. Por ejemplo, uno de estos 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:* para responder a esta cuestión, el participante tenía cuatro posibilidades de respuesta que iban de totalmente

correcto hasta muy imprudente. La escala, con solo dos ítems, tenía una consistencia interna de 0,69.

En la tabla 3 se pueden observar los aspectos sobre el estilo de conducción analizados en el estudio con el rango y la dirección de cada escala.

Tabla 3. Rango de las escalas para evaluar el estilo de conducción

| | Rango escala |
|--|--------------|
| TÖRNROS | |
| Alcohol y conducción | 1 – 4 ↓ |
| EMG | |
| Conducción temeraria | 1 – 5 ↓ |
| Percepción de peligro | 1 – 5 ↓ |
| Comportamiento en una situación de peligro | 1 – 5 ↓ |
| Enfado ante otros conductores | 1 – 5 ↓ |
| Reacción ante otros conductores | 1 – 8 ↓ |
| Comportamiento habitual durante la conducción | 1 – 6 ↓ |
| Grado de acuerdo con las normas de circulación | 1 – 5 ↓ |
| Multas en los últimos doce meses | 0-26 ↓ |
| Accidentes activos | 0-4 ↓ |
| Accidentes pasivos | 0-4 ↓ |

Las fechas en la última columna indican la dirección de la puntuación.
 ↓ = A **menor** puntuación, mejor resultado.

2.4.4. Análisis de datos

En la fase de análisis de los datos se utilizaron los estadísticos siguientes:

1. En primer lugar, para evaluar si los tests y cuestionarios utilizados en la investigación tenían una buena fiabilidad, se calculó el coeficiente α de Cronbach. Esta prueba mide la consistencia interna de las herramientas administradas, es decir, en qué grado y a qué nivel están relacionados los ítems del test entre sí, y sirve para comprobar si el bloque de ítems a evaluar contiene información errónea. En definitiva, este índice evaluaba la homogeneidad de las preguntas de cada ítem, realizando una media de todas las relaciones entre todos los ítems, para observar que realmente evalúan lo que intentan medir. Este índice oscila entre valores de 0 a 1. Se

considera que se obtiene una consistencia interna moderada cuando la puntuación se encuentra entre 0,6 y 0,7, y es excelente por encima de 0,8.

2. La prueba t de Student. Esta permite decidir si dos variables o escalas tienen medias diferentes. El test indica si la diferencia en la media muestral entre dos muestras es estadísticamente significativa. Por ejemplo, si evaluamos el grado de enfado ante otros conductores al inicio y al final del programa formativo, se obtiene una media de 2,3 (entre poco y bastante enfadado) tanto al inicio como al final del programa. Ello quiere decir que no existen diferencias en la media de las dos medidas.
3. El test chi-cuadrado (χ^2) de Pearson. Este estadístico nos permite explorar si existe relación o no entre parejas de variables categóricas. Por ejemplo, si existe una diferencia entre el estado civil de los penados ingresados en prisión por un delito de tráfico y los penados ingresados por otro tipo de delito.
4. El coeficiente de correlación de Spearman. Esta prueba sirve para analizar si existe relación entre dos variables. Por ejemplo, si existe alguna relación entre el hecho de ser ansioso y el comportamiento durante la conducción en una situación de peligro.
5. El análisis de la varianza por muestras independientes (ANOVA). Esta prueba estadística permite comparar si existe alguna diferencia entre las medias observadas en un dato que puede tener más de dos categorías. Por ejemplo, en nuestro caso, si existe alguna diferencia entre el estilo de conducción de tres grupos de penados incorporados a la investigación (1, los penados por delitos de tráfico que realizaron un programa formativo de seguridad vial como medida penal alternativa; 2, los penados ingresados en prisión por un delito de tráfico, y 3, los penados ingresados en prisión por un delito no relacionado con el tráfico).

Para realizar el análisis estadístico de los datos se utilizó el paquete estadístico SPSS 18.0 para Macintosh.

3. Los delitos contra la seguridad vial: políticas nacionales e internacionales

Este capítulo se refiere a los diferentes programas formativos específicos para la delincuencia contra la seguridad vial, que se llevan a cabo en Cataluña y en España y también en diversos países europeos. Se han mantenido contactos con personas clave del Reino Unido, Alemania, Suecia y Holanda a fin de obtener información sobre las respectivas políticas penitenciarias ante los delitos de tráfico. Los objetivos específicos que cubre esta parte son:

- a) Conocer a escala internacional cuáles son las políticas penitenciarias desarrolladas hacia este tipo de delitos y los programas y/o las buenas prácticas que se llevan a cabo dentro de los centros penitenciarios.
- b) Conocer en el ámbito del resto de España si existen políticas penitenciarias desarrolladas hacia este tipo de delitos y los programas y/o las buenas prácticas que se llevan a cabo dentro de los centros penitenciarios.
- c) Recopilar en el ámbito nacional catalán todo lo que se hace en los centros penitenciarios en forma de actuaciones, programas y actividades. Recopilar profesionales e informantes clave que, por su experiencia, preparación o especificidad en el trabajo con este tipo de delitos aportan un plus de calidad al diseño de estos programas específicos.

A continuación se explica brevemente el cuestionario que se utilizó para entrevistar a los informantes clave. Después se expone el tratamiento de los infractores de seguridad vial y su modelo teórico en los cuatro países europeos estudiados. Esta parte finaliza con una explicación de las políticas penitenciarias respecto a las infracciones relacionadas con la seguridad vial en España y Cataluña.

Una de las primeras actuaciones realizadas por la dirección técnica del proyecto ha sido la elaboración del cuestionario mediante el que se quiere recoger la información de los informantes clave. Estos informantes clave son

profesionales, investigadores o responsables que tienen o han tenido un papel destacado en el diseño, la implementación y/o el seguimiento de programas de tratamiento dirigidos a los infractores de tráfico. La información por la que se pregunta en este cuestionario cubre los aspectos más relevantes del programa, en diferentes bloques de información:

- Sobre el informante clave
- Sobre el programa (duración, capacidad, tiempo de aplicación, etc.)
- Sobre los contenidos del programa (aspectos que se trabajan)
- Sobre los destinatarios
- Sobre la metodología
- Sobre la opinión personal del entrevistado (aspectos a mejorar)

Como que este proyecto también tiene entre sus objetivos recoger información sobre los programas que se llevan a cabo en Europa y comparar sus resultados con España y Cataluña, se ha elaborado el cuestionario en catalán y se ha traducido al castellano y al inglés para poder ser contestado por los informantes clave del resto de España y de Europa.

3.1. Situación en cuatro países europeos

Uno de los objetivos principales de este estudio era obtener información sobre los programas de tratamiento que en otros países se llevan a cabo con los infractores de tráfico que entran en contacto con los sistemas penitenciarios respectivos. El objetivo era, por lo tanto, describir los programas de tratamiento de cuatro países europeos a fin de compararlos con los programas de tratamiento que se llevan a cabo en Cataluña. A estos efectos se contactó con profesionales, investigadores y personas pertenecientes a los servicios de justicia y ejecución de medidas de Holanda, el Reino Unido, Suecia y Alemania. En el contexto internacional, y desde mediados de la década de los noventa, se ha ido extendiendo y consolidando un modelo de intervención de prácticas basadas en evidencias científicas. En este sentido, las evidencias

obtenidas por la investigación nunca han sido favorables al incremento de penas como medio para reducir la reincidencia (McGuire, 1997). Un estudio con población de Cataluña concluyó que «condenar una persona a una pena de prisión en lugar de la suspensión de la pena aumentaba de manera significativa la probabilidad de reincidencia futura» (Cid, 2007). Los resultados de la investigación internacional respaldan la idea de que las medidas basadas en la intervención en las necesidades, y generalmente desde el ámbito comunitario, son las que tienen más efecto sobre la reincidencia. Una implicación directa de esta perspectiva es que la pena de prisión (presencia o no, duración y tipo de régimen) se convierte en dependiente de las necesidades de la intervención y no es un fin en sí misma.

En esta línea, a finales de la década de los ochenta, se formula el principio de *Risk-Need-Responsivity*, o RNR (Andrews y Bonta, 1996), cuyo objetivo es la mejora de la efectividad de las intervenciones en términos de reincidencia. En dos décadas se ha convertido en un principio central, tanto por parte de profesionales de la intervención como por parte de investigadores. El principio de RNR tiene importantes implicaciones en la sentencia judicial, ya que el juez puede adaptar mejor el tipo de medida al nivel de riesgo, por ejemplo con estrategias de diversión en casos de bajo riesgo, o de prisión en casos de riesgo alto. Además, la identificación de necesidades permite diseñar programas y condiciones de tratamiento específicos para cada sujeto, en lugar de imponer unas condiciones genéricas y parecidas para todos los casos o que tienen en común un determinado tipo penal.

3.1.1. El principio Riesgo-Necesidad-Responsividad

El principio RNR parte de un objetivo eminentemente rehabilitador. Por lo tanto, las actuaciones que, bajo este principio, se llevan a cabo con el infractor tienen como finalidad última mejorar sus capacidades para desarrollarse normalmente en sociedad, es decir, se centran en reducir aquellas necesidades más importantes y relacionadas con la reincidencia.

Uno de los objetivos fundamentales del principio RNR es la efectividad de las intervenciones. En efecto, existen indicios claros de que, aunque una

intervención con la intensidad adecuada en los casos pertinentes comporta una mejora en términos de reducción del riesgo de reincidencia, cuando la intensidad es demasiado alta, no solo no comporta una reducción del riesgo, sino que incrementa significativamente la probabilidad de que los infractores reincidan después de la intervención. Así, cuando no se utilizan en los casos adecuados, las intervenciones pueden ser factores criminógenos, factores de riesgo que incrementan las posibilidades de cometer un nuevo delito. En consecuencia, la manera como se interviene con los infractores desde el ámbito penal es un aspecto capital de la prevención y el tratamiento de la delincuencia, también en el caso de los infractores de tráfico.

Otra de las características destacables del principio RNR es su sólida fundamentación empírica. Desde su formalización, son numerosos los estudios basados en este principio, como también las experiencias que han aplicado el principio en la práctica profesional diaria. Así, en la actualidad, se dispone de un amplio abanico de experiencias documentadas que demuestran la efectividad del modelo RNR y su superioridad frente a otros modelos de intervención.

El principio RNR está formado por los tres elementos que le dan nombre (riesgo, necesidad y responsividad). Se trata, de hecho, de fases sucesivas. Partiendo de una valoración del riesgo de reincidencia, se identifican unas necesidades criminógenas (aquellas que se relacionan empíricamente con el comportamiento delictivo o reincidente) a las que habrá que dar respuesta con una intervención adaptada a las características del infractor, es decir, una intervención responsiva.

El primer elemento del principio RNR, el riesgo, se basa en que la intensidad de la intervención debe estar orientada a la reducción del riesgo de reincidencia que presenta el sujeto. Por lo tanto, es necesario ajustar la intensidad de la medida al nivel de riesgo. Así, se contraponen dos aspectos: por un lado, el nivel de riesgo, y por otro, el nivel (o la intensidad) de la intervención. La relación entre estos dos aspectos es tal, que para aquellos niveles de riesgo bajo el principio aconseja medidas de baja intensidad (por ejemplo, medidas menos controladoras). En cambio, para niveles de riesgo alto, las intervenciones deben ser más intensivas (por ejemplo, medidas con

una supervisión más estricta). No se aconseja que los infractores de alto riesgo y los de bajo riesgo coincidan en una misma intervención (O'Connor, 2008). De hecho, «se ha demostrado claramente que poner infractores de bajo riesgo en *programas estructurados* [intervenciones intensivas] (...) realmente puede incrementar la reincidencia» (Lowenkamp, Latessa y Holsinger, 2006). En una comparativa entre diversos estudios se detectó una reducción de entre una cuarta parte y casi la mitad de la reincidencia entre personas valoradas como de alto riesgo y derivadas a intervenciones intensivas (Andrews y Bonta, 2003). Según esta misma fuente, las personas que habían sido valoradas como de bajo riesgo y que habían sido derivadas a intervenciones intensivas reincidieron entre una cuarta parte y tres veces más que aquellas personas de bajo riesgo que habían recibido una intervención de baja intensidad. Estos datos demuestran que las intervenciones que se llevan a cabo con infractores pueden tener efectos positivos cuando se ajustan al nivel de riesgo existente. Pero es importante evitar que personas con un bajo nivel de riesgo se deriven a estas intervenciones intensivas. La experiencia empírica demuestra que no es cierto que «no le hará ningún daño»; de hecho, demuestra que las intervenciones intensivas para casos de riesgo bajo generan reincidencia, en lugar de evitarla.

Una de las consecuencias prácticas más importantes de este principio es la necesidad de poder diferenciar los casos de alto riesgo, y por lo tanto con una probabilidad más alta de reincidir, de los de bajo riesgo. Se trata de un paso previo imprescindible para una buena gestión de los casos que, en las últimas décadas, ha generado la necesidad de desarrollar herramientas de valoración del riesgo de reincidencia, con el objetivo de que las decisiones sobre las intervenciones estén basadas en conocimientos empíricos.

De esta forma, los instrumentos de evaluación de riesgo sirven para clasificar a los delincuentes en grupos según su probabilidad de repetición del comportamiento delictivo. Muchos empiezan asignando valores numéricos a un conjunto de factores de riesgo donde cada uno de ellos está asociado con la repetición del comportamiento delictivo. Después, los resultados de riesgo son sumados para producir una puntuación total de riesgo. En la mayoría de los ejemplos, los resultados cuantitativos (la puntuación total sumada) se utilizan

para agrupar a los delincuentes en clases de riesgo ordinales que van desde el riesgo bajo hasta el riesgo alto.

El desarrollo de instrumentos de evaluación de riesgo se puede explicar en un contexto histórico (Bonta, 1996; Ferguson, 2002), en tres generaciones de instrumentos.

En la evaluación de riesgo de primera generación las evaluaciones se hacían, y se hacen, sobre la base de las impresiones individuales de los profesionales de justicia y sin la ayuda de instrumentos de evaluación estructurados. Las debilidades de este tipo de enfoque, comparado con estrategias estadísticas formales para establecer predicción y clasificación, han sido muy documentadas (Dawes, Faust y Meehl, 1989). Los problemas más conocidos, propios de esta primera generación, son la gran diversidad entre las valoraciones de los diferentes profesionales; la relación baja entre la predicción y el resultado (reincidencia); la sobreestimación de factores de riesgo que no tienen o, en el mejor de los casos, tienen una débil asociación con reincidencia y el uso de definiciones diferentes para las mismas estructuras.

La segunda y tercera generación de las evaluaciones de riesgo se basan en la asociación estadística entre un instrumento de evaluación de riesgo y la repetición del comportamiento delictivo, aunque con propósitos diferentes.

Los instrumentos de evaluación de riesgo de segunda generación se limitan a la predicción y clasificación a fin de establecer el nivel de sanción y supervisión adecuado. Es decir, los delincuentes de riesgo más alto merecen medidas más restrictivas comparadas con los delincuentes de riesgo más bajo, sin tener en cuenta las necesidades de tratamiento. Así, los instrumentos de segunda generación enfatizan la validez predictiva sobre otros usos potenciales, como la planificación de tratamiento. Esta clase de instrumentos calculan sobre la base de un algoritmo o del resultado de una suma del riesgo, pero no aportan información que se refiera a las intervenciones para reducir el riesgo. A pesar de ello, la literatura reciente promueve activamente el uso de instrumentos de evaluación más completos que valoren también las necesidades. Así, se llega a los instrumentos de tercera generación, que aportan, además, información destinada a planificar el tratamiento y no solo a clasificar a la persona.

El segundo elemento del principio, las *necesidades*, supone considerar los factores de riesgo como algo más que indicadores que permitan estimar la probabilidad de reincidencia. Determinados factores de riesgo se convierten en factores de necesidad y, por lo tanto, características como el alcoholismo, la impulsividad, una baja capacidad de empatía o un entorno social con unas características determinadas, son factores de riesgo (diferentes según el tipo de delito de que estemos hablando), pero también necesidades criminógenas sobre las que es posible intervenir. El principio de necesidad considera que si se quiere reducir la reincidencia, es preciso actuar sobre estas necesidades criminógenas. Es probable que «los infractores tengan diversas necesidades sobre las que merezca la pena intervenir, pero no todas ellas están asociadas con el comportamiento delictivo» (Bonta y Andrews, 2007). De tal manera que se propone que la intervención que se lleve a cabo con el sujeto, desde el ámbito penal, se dirija a las necesidades relacionadas con el comportamiento delictivo. Esto no quiere decir que no se tenga que hacer nada con el resto de necesidades que pueda tener la persona, pero sí ser consciente de cuál es la prioridad de la actuación desde la Justicia.

Finalmente, el principio de responsividad quiere decir que si se quiere maximizar el efecto de las intervenciones, es preciso ajustarlas a la persona a la que van destinadas y no a la inversa. Es posible que una persona tenga una determinada necesidad criminógena y es posible que exista una intervención específicamente diseñada para abordarla. Pero también hay que contar con otras características personales que pueden hacer inviable su participación en el programa. Por ejemplo, la participación en una intervención formativa (curso de seguridad vial) de una persona con una baja capacidad de concentración y/o baja inteligencia requerirá una metodología formativa adaptada a estas limitaciones. Si no se tiene en cuenta esto, es poco probable que la intervención mejore de alguna manera la situación del destinatario.

3.1.2. Holanda

De acuerdo con los datos de Eurostat, la población penitenciaria holandesa siguió una tendencia al alza entre 2002 y 2005, cuando alcanzó la cifra de

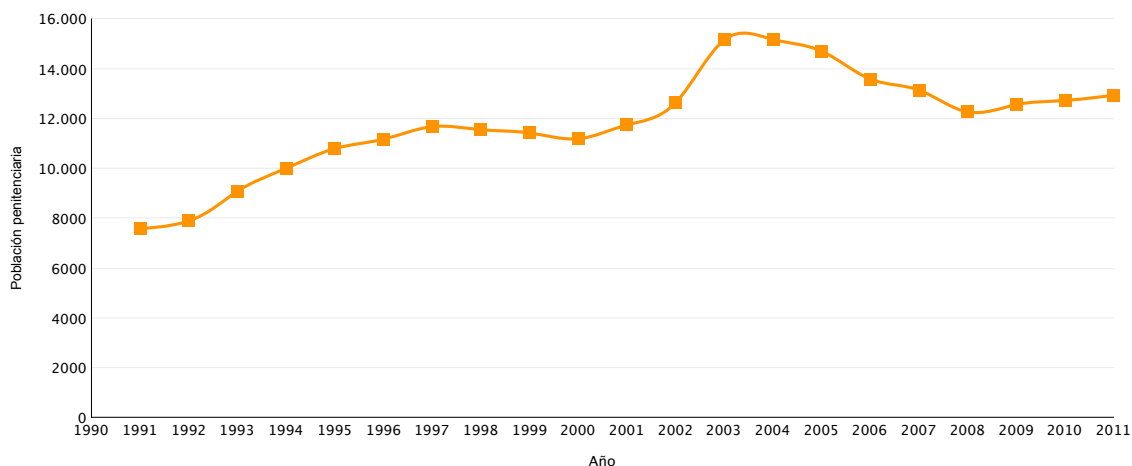
17.891 personas internadas en prisiones (véase el gráfico 2). Ello suponía un incremento del 26,6% respecto a 2002 y situaba la tasa de encarcelamiento en 10,9 presos por cada 10.000 habitantes. En la segunda mitad de la década, hubo una disminución progresiva de la población penitenciaria hasta situarse, en 2008, en 14.734 presos, 8,98 presos por cada 10.000 habitantes. Ello significa un aumento del número total de presos del 4,26% respecto a 2002, en un periodo en que la población holandesa creció un 1,8%.

De acuerdo con los datos facilitados por los informantes clave procedentes de la administración penitenciaria holandesa, la población penitenciaria holandesa en 2009 era de 12.561 presos. De estos, aproximadamente un 40% tenían sentencia firme y un 60% eran preventivos o estaban en prisión por otras situaciones. Principalmente por impago de multa y por haber incumplido una medida penal alternativa (Heer y Kalidien, 2009).

Con fecha 30 de septiembre de 2010, había en las prisiones holandesas un total de 347 internos a causa de un delito relacionado con el tráfico, lo que representa un 2,7% de la población penitenciaria media de aquel año. De estos, aproximadamente la mitad (171) estaban en prisión por no pagar una multa por alguna infracción. El resto (176) habían sido sentenciados a prisión por un delito de tráfico, principalmente por conducir bajo los efectos del alcohol o por huir después de haber tenido un accidente.

Se informó que «la Administración penitenciaria no utiliza ninguna intervención específica por delitos de tráfico». Aunque sí que «existen en medio abierto intervenciones especializadas en la supervisión de personas con problemas de consumo de alcohol». No se trata propiamente de una medida penal alternativa, sino de un programa educativo al que son derivadas aquellas personas que, hayan cometido delitos de tráfico o no, presenten problemas de consumo de alcohol.

Gráfico 2. Población penitenciaria holandesa 1991-2011. Media de ocupación semanal durante el año. Fuente: Ministerio de Seguridad y Justicia, Holanda



Nota: los datos correspondientes a 2011 son una extrapolación a partir de los datos del primer semestre del año.

3.1.3. Alemania

Según datos de Eurostat, la población penitenciaria de Alemania experimentó un aumento importante a finales de la década de los noventa que duró hasta 2005, momento en que llegó a los 79.519 presos. A partir de este momento y hasta 2008, la población disminuyó hasta situarse en los 73.203 presos. Es una población penitenciaria considerable, pero hay que tener presente que la población general del país es de más de 82 millones de habitantes, y con un crecimiento de la población prácticamente nulo (-0,26% entre 2002 y 2008). En términos de tasa de encarcelamiento, se da una reducción a partir de la segunda mitad de la década de 2000, hasta llegar, en 2008, a una tasa de encarcelamiento de 8,9 presos por cada 10.000 habitantes.

En el verano de 2009 en las prisiones de Alemania 2.687 personas cumplían penas de prisión por haber cometido un delito relacionado con el tráfico, lo que suponía, según el informante clave, un 4,3% de toda la población penitenciaria. Nuevamente, en la mitad de los casos se trataba de infracciones relacionadas con el consumo de alcohol. En este sentido informan que no existen intervenciones o programas específicos para infractores de tráfico, sino que estos están basados en las necesidades o características del infractor. Es el caso de los programas para personas con problemas de adicción. Según la

información transmitida por el informante clave, aproximadamente la mitad de los infractores de tráfico eran finalmente derivados a este tipo de intervención.

3.1.4. Suecia

En 2008, según datos de Eurostat, la población penitenciaria sueca era de 6.806 presos, mientras que la población total era de poco menos de 9.200.000 personas, con un crecimiento del 3,02% en el periodo 2002-2008. Como en los casos de Holanda y Alemania, la tasa de población penitenciaria siguió una tendencia ascendente durante la primera mitad de la década, pero alcanzó su máximo (8,12 internos por 10.000 habitantes) durante 2004. A partir de aquel momento se inició una tendencia inversa hasta situar esta tasa en 7,41 internos por cada 10.000 habitantes. Las más baja de los países consultados.

En el caso sueco no se facilitaron datos sobre el número de infractores de tráfico que había en las prisiones más allá de la apreciación subjetiva de que «son una parte muy pequeña de la población» penitenciaria. Tampoco aportaron datos más actualizados sobre el número total de internos, pero sí que comunicaron que su sistema penitenciario disponía de 14 modelos de intervención terapéutica diferentes relacionados con la criminalidad. De acuerdo con la información recibida, los infractores de tráfico, como el resto de internos, eran derivados a aquellas intervenciones que trabajan los aspectos problemáticos de cada caso. Por lo tanto, el modelo de intervención en Suecia está más pensado para responder a necesidades criminógenas concretas que como respuesta a determinados tipos de delito.

3.1.5. Reino Unido

El Reino Unido, con más de 61 millones de habitantes en 2008, es el segundo país más grande de los seleccionados para esta fase del estudio. Su crecimiento poblacional en el periodo 2002-2008 fue del 3,34%. Respecto a la población penitenciaria, en 2002 era de 77.693 presos, con una tendencia ascendente hasta 2008, en que llegó a los 91.029. Ello supone un incremento

del 17,16% y una tasa de población penitenciaria de 14,88 presos por cada 10.000 habitantes.

Tampoco en este caso se han aportado datos sobre el número exacto de internos por delitos relacionados con el tráfico o la proporción de la población penitenciaria que suponen. De todas formas, el informante comunicó que estos internos no representan una parte significativa de la población penitenciaria y que «son muy pocos casos». Con todo, lo más importante del caso inglés es la referencia explícita al modelo de intervención orientado a las necesidades. En este sentido, el informante destacaba la importancia de elaborar una buena valoración previa y de adaptar la intervención a las necesidades particulares de cada caso.

Eurostat ofrece datos de población penitenciaria hasta 2008 y de población general hasta 2010, de los cuatro países consultados y de España. A partir de estos datos, se han podido calcular las tasas de población penitenciaria de cada uno de los países, que se presentan a continuación (tabla 4).

Tabla 4. Estadísticas penitenciarias de los países analizados (2008)

| País | Población penitenciaria | Población total | Tasa de población penitenciaria (/10.000) |
|-------------|--------------------------------|------------------------|--|
| Holanda | 14.734 | 16.405.399 | 8,98 |
| Alemania | 73.203 | 82.217.837 | 8,9 |
| Suecia | 6.806 | 9.182.927 | 7,41 |
| Reino Unido | 95.098 | 61.1919.51 | 15,54 |
| España | 73.558 | 45.283.259 | 16,24 |
| Cataluña | 10.041 | 7.364.078 | 13,64 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Eurostat (www.eurostat.com) e Idescat (www.idescat.cat)

Lo primero que destaca de estos datos es la disparidad en la cifra total de internos. Unas diferencias que es razonable encontrar y que se justifican, en parte, por la variación en la población de estos países, pero solo en parte. En 2008 Alemania tenía un número de internos ligeramente menor que España, a pesar de tener el doble de población. En términos relativos, España o el Reino Unido prácticamente doblaban la tasa de población penitenciaria de Holanda, Alemania o Suecia.

La explicación a este fenómeno no parece encontrarse en la mayor actividad delictiva, sino en políticas criminales que priorizan el uso de la pena de prisión como respuesta a la delincuencia y en la mayor duración de las penas impuestas. Holanda, Alemania y Suecia obtienen tasas de población penitenciaria muy inferiores, fruto de un uso preferente de las medidas ejecutadas en la comunidad.

Según informan en estos países, en la actualidad, no existen programas de tratamiento diseñados y específicamente dirigidos a los infractores de tráfico en los sistemas penitenciarios respectivos. Este hecho, según explican, responde fundamentalmente a dos motivos. En primer lugar, el número de personas que cumplen una pena privativa de libertad por una infracción de tráfico es relativamente pequeño y, en cualquier caso, no se percibe como una parte significativa de la población penitenciaria. En segundo lugar, existe un cambio en el modelo de funcionamiento del sistema judicial-penal. De esta forma, el modelo de intervención tiende a basarse más en un modelo de *necesidades* que en un modelo de *tipo delictivo*. Por lo tanto, la intervención que se lleva a cabo es más específica y a la medida del infractor, y está específicamente orientada a reducir estas necesidades. Es decir, a la reducción del riesgo de reincidir como estrategia para aumentar las probabilidades de éxito de la reinserción social.

Un cambio de modelo como este supone, en los cuatro países, que la evaluación del infractor inicial o previa a la ejecución de las medidas o al proceso judicial tiene una gran importancia. En función de esta evaluación, pueden variar considerablemente tanto el tipo de medida como el contenido de la intervención. Tal como se ha dicho, ninguno de estos países desarrolla en la actualidad programas de tratamiento específicos centrados en el tipo de delito cometido, ni por infractores de tráfico ni de ningún otro tipo de delito. Los modelos penitenciarios de los cuatro países consultados llevan a cabo intervenciones y tratamientos específicos, pero en forma de módulos centrados en necesidades criminógenas y no de programas centrados en el tipo de delito. Así, por ejemplo, un hipotético programa de tratamiento con infractores de tráfico podría estar formado por un módulo sobre impulsividad, uno de consumo de alcohol y/o drogas y uno sobre el código de circulación, entre

otros. A pesar de ello, los problemas de las personas (necesidades) y los objetivos del programa de tratamiento no necesariamente coincidirían. Ello quiere decir que a menudo tienen necesidades diferentes que están asociadas a otros tipos de delito, pero no con los de tráfico. En consecuencia, el sujeto estaría recibiendo una intervención sobre unas necesidades que no tendría y a la vez se estaría perdiendo la oportunidad de intervenir sobre aquellas que sí que se habrían detectado.

Por lo tanto, la intervención en módulos parte de una evaluación centrada en factores de riesgo, que señalan necesidades específicas de intervención. Las diferentes necesidades no dependen del tipo de delito, sino que en función de cada individuo suponen un incremento del riesgo de reincidencia para un tipo u otro de delito. De esta forma, aunque elevados niveles de impulsividad podrían ser un factor de riesgo importante en el caso de los delitos de tráfico, es también un factor a considerar en otras tipologías delictivas. De esta manera se puede actuar más eficientemente sobre las necesidades realmente detectadas y se evita trabajar sobre aspectos no problemáticos de los individuos atendidos.

En resumen, la intervención con infractores de tráfico desde prisiones no es una prioridad para los países consultados en la medida que:

1. Se tiende a dar respuesta a estos casos desde el ámbito de las medidas en la comunidad.
2. En consecuencia, hay pocos infractores de tráfico en las prisiones y no se percibe esta problemática como prioritaria en términos de intervención o de urgencia para el servicio.
3. Se tiende a un modelo basado en módulos diseñados para tratar problemáticas específicas, más que a un modelo de intervención en programas diseñados según el delito.

Podemos concluir que la actual política de tratamiento de los infractores, dentro de los centros penitenciarios de los países consultados, se acerca a un modelo de intervención basada en el principio de Riesgo-Necesidad-Responsividad (Andrews y Bonta, 2003).

3.1.6. Los programas específicos para delitos contra la seguridad vial ejecutados en la comunidad

En los cuatro países europeos a los que nos referimos, la pena de prisión se aplica poco a los infractores contra la seguridad vial. Son mucho más utilizadas las medidas específicas en la comunidad que, en gran parte, consisten en programas de formación, muy a menudo en combinación con otras medidas, como, por ejemplo, psicoterapia, terapias dirigidas a problemas específicos y supervisión en medio abierto. Generalmente existen muy pocas evidencias de que las penas de prisión y las multas reduzcan la reincidencia en delitos contra la seguridad vial relacionados con el alcohol (Taxman y Piquero, 1998; Yu, 2000). Otras medidas como los dispositivos de bloqueo de encendido de vehículos tienden a tener un efecto positivo mientras se encuentran instalados, también en los casos de la revocación del carnet (Lenton, Fetherston y Cercarello, 2010). Pero este efecto positivo desaparece cuando se quita el dispositivo del vehículo (Voas, Blackman, Tippetts y Marques, 2002). Las intervenciones con infractores dirigidas a los problemas de alcohol y a una aproximación socioeducativa tienden a tener más éxito en la reducción de la reincidencia de personas que conducen bajo la influencia del alcohol. En el único metaanálisis publicado, que evalúa intervenciones con infractores que conducían bajo la influencia del alcohol, se examinó un total de 215 estudios (Wells-Parker, Bangert-Drowns, McMillan y Williams, 1995). Este estudio pone en evidencia que la mayoría de intervenciones utilizan combinaciones de métodos para tratar el uso de alcohol por parte del infractor: educación sobre beber y conducir, y tratamientos psicológicos dirigidos a problemas como, por ejemplo, la ansiedad y la depresión. El inconveniente de esta combinación de métodos es que resulta muy difícil determinar cuál es el componente que funciona mejor. Algunas iniciativas que destacan son las siguientes:

Turning Point Project en Ohio, Estados Unidos. Es uno de los pocos proyectos que se ejecuta en el ámbito penitenciario. El grupo objetivo son infractores contra la seguridad vial con problemas crónicos de alcohol, tres infracciones o más contra la seguridad vial previas y con una sentencia de pena de prisión de 30 días o más. La intervención consiste en un programa de desintoxicación

química residencial de 28 días de duración en combinación con tratamiento grupal e individual dirigido a los problemas de dependencia del alcohol. Además, también se lleva a cabo un programa educativo y un seguimiento por parte de Alcohólicos Anónimos o Narcóticos Anónimos.

Los participantes del *Turning Point Project* que cumplían los criterios de admisión ($n=352$) reincidían menos en infracciones relacionadas con el uso de alcohol que un grupo de control ($n=193$), después de un periodo de seguimiento medio de 13 meses. También después de un seguimiento de 4 y 10 años los participantes del proyecto obtenían índices de reincidencia (reincidencia general, en infracciones relacionadas con el uso de alcohol y contra la seguridad vial) significativamente por debajo de los índices del grupo de control (Langworthy y Latessa, 1996; Pratt, Holsinger y Latessa, 2000).

Intensive Supervision Program (DISP) es un programa de tres años de duración dirigido a reincidentes en conducción bajo la influencia del alcohol. Esta intervención trata tanto el problema del consumo de alcohol como el hecho de conducir intoxicado. El contenido del programa consiste en una extensa combinación de diversos métodos, como la terapia grupal, para cambiar actitudes en los participantes sobre la conducción bajo la influencia del alcohol, el control electrónico (pulsera), la venta obligada del coche, el control de la respiración ante el consumo de alcohol, la asistencia semanal a Alcohólicos Anónimos, el test de polígrafo y la supervisión por parte de medio abierto.

Los participantes en el programa ($n=460$) y un grupo de control ($n=497$) equiparable a los participantes fueron sometidos a seguimiento por un periodo de entre 3 y 5 años desde el momento de la condena. En comparación con el grupo de control, los participantes del DISP registraban una reducción del 48% en nuevas detenciones por la conducción bajo la influencia del alcohol, una reducción del 54% por conducir sin carnet y una reducción del 39% por las demás infracciones contra la seguridad vial (Lapham, Kapitula, C'de Baca y McMillan, 2006). La comorbilidad en la muestra de los participantes era muy alta. Aparte del abuso de alcohol, los participantes padecían trastornos de depresión (24%), abuso de drogas además del alcohol (10,7%), trastorno

bipolar (6%) y trastorno obsesivo-compulsivo (2,6%) (MacMillan, Timken, Lapidus, C'de Baca, Lapham y McNeil, 2008). Los autores de la evaluación del DISP recalcan la importancia de la diagnosis de la comorbilidad por: 1) los trastornos psiquiátricos tienden a influir negativamente en la motivación para la intervención; 2) la automedicación de los síntomas que no se atienden durante la intervención; 3) una baja capacidad de asimilar habilidades o conocimientos durante el tratamiento, ya que la asimilación de habilidades o conocimientos requiere un mínimo nivel de atención, memoria y conciencia de la realidad por parte del participante, y 4) el agravamiento de las condiciones psiquiátricas durante la intervención, por ejemplo a causa de la aplicación inapropiada a participantes que sufren un trastorno de ansiedad (MacMillan et al., 2008).

Drink-Impaired Drivers (DID) program, el programa está basado en la evidencia científica y utiliza una combinación de las aproximaciones cognitivo-conductual y educativa. La intervención se dirige a las actitudes y al comportamiento de los participantes en relación con el consumo de alcohol y la conducción. Específicamente el programa intenta mejorar el conocimiento sobre el consumo de alcohol y la conducción, aumentar las habilidades de planificación y de la generación de alternativas (*coping*) respecto a la conducción bajo los efectos del alcohol, y obtener un cambio de actitudes que respalden la conducción bajo su influencia.

Los participantes del programa ($n=144$) y el grupo de control ($n=231$) tenían una media de 5,4 condenas previas. Los participantes del grupo de control estaban haciendo trabajos en beneficio de la comunidad. De los participantes en el DID, 85 de los 144 iniciales completaron el programa. Después de un año de seguimiento el 0% de los participantes que completaron el programa había reincidido, del grupo de control habían reincidido el 3,9%, mientras que el grupo que no había completado el programa tenía los índices más altos de reincidencia (13,6%) (Palmer, Hatcher, McGuire, Bilby y Hollin, 2011). Los bajos índices de reincidencia son a causa del periodo de seguimiento, de solo un año, que es muy breve. Sobre todo si se tiene en cuenta que la reincidencia se medía a través de los datos judiciales.

3.2 Políticas penitenciarias a escala nacional

3.2.1. Regulación de los delitos contra la seguridad del tráfico

El 2 de diciembre de 2007 entra en vigor la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica el Código Penal en materia de seguridad vial (excepto el párrafo 2 del artículo 384 del Código Penal, que entra en vigor el 1 de mayo de 2008). En el preámbulo de la ley se indica que su objetivo es definir con más rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico y aquellos relacionados con la seguridad vial, evitando que determinadas conductas calificadas con el término de *violencia vial* puedan quedar impunes (artículos 379 a 385 de la LO 15/2007).

Su contenido básico persigue, por un lado, aumentar el control sobre el riesgo tolerable a través de la previsión expresa de los excesos de velocidad que se tienen que considerar peligrosos o los niveles de ingesta alcohólica que deban tener esta misma consideración. Las penas y las consecuencias de estos tipos penales se incrementan notablemente, en especial respecto a la privación del permiso de conducir. Así mismo, se añade la posibilidad de considerar instrumento del delito el vehículo a motor o ciclomotor.

Tal como pasaba con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley, se ofrece una regla específica con vistas al concurso de normas, en el sentido de que cuando se haya ocasionado, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo, se pueda apreciar tan solo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento a través de la responsabilidad civil que se haya originado.

Por otro lado, la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para detectar el grado de alcoholemia o la presencia de drogas tóxicas se considera un nuevo tipo penal, y se castigan de forma autónoma, perdiendo el calificativo de delito de desobediencia utilizado anteriormente.

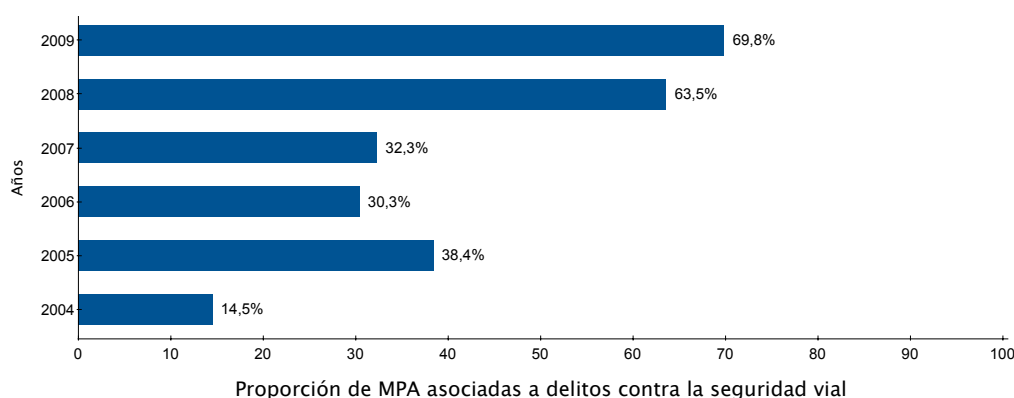
Se añade un nuevo precepto sancionador para agrupar aquellas situaciones en que se producía la conducción de vehículos por parte de quien había sido privado, judicial o administrativamente, del derecho a hacerlo por pérdida de su

vigencia, y que con anterioridad se tipificaban como delitos de ruptura de condena o desobediencia.

Después de casi tres años de vigencia de la modificación del Código Penal en materia de seguridad vial, se observa un incremento de las personas penadas por un delito contra la seguridad del tráfico. Así, por ejemplo, y según datos de ámbito estatal (sin tener en cuenta Cataluña) publicados en la *Campaña de Universalización de la Educación Vial en los Centros Penitenciarios* de la Secretaria General de Instituciones Penitenciarias del Ministerio del Interior del Gobierno de España, se ha producido un incremento espectacular de las sentencias relacionadas con la seguridad vial que establecen una medida penal alternativa a la prisión, que han pasado de ser 30.417 en 2008 a 122.758 en 2009, lo que significa un incremento del 403,5%. Este aumento también se ha producido respecto a las penas privativas de libertad. Así, se ha pasado de 1.881 internos ingresados en prisión en enero de 2009 a 3.439 en junio de 2010, lo que significa un incremento acumulado del 82,8% (DA, 2010).

Respecto a la situación de Cataluña, se puede observar un aumento en la proporción de medidas penales alternativas que se cumplen por un delito contra la seguridad vial a partir de 2008, año en que ya estaba vigente la modificación realizada por la Ley Orgánica 15/2007.

Tabla 5. Proporción de MPA asociadas a delitos contra la seguridad vial (Fuente: Memoria del Departamento de Justicia 2009)



Así mismo, también se puede observar un incremento en los penados que ingresan en un centro penitenciario de Cataluña con una causa contra la

seguridad del tráfico. Según datos recogidos en el tríptico de *Población penitenciaria y delitos*, que se publica por primera vez en octubre de 2008, en octubre de 2009 había 483 internos que cumplían condena por un delito contra la seguridad del tráfico. Según los datos recogidos, en septiembre de 2010 había 590 internos que cumplían alguna causa contra la seguridad del tráfico, con un total de 913 delitos. Ello supone que estos delitos se habrían incrementado en un 60,79% respecto a la primera publicación del tríptico mencionado.

En 2010 se publicó en el BOE la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, y que entró en vigor en diciembre de 2010.

Esta norma introduce cambios en el ámbito de la regulación de los delitos contra la seguridad vial. Según se indica en el preámbulo de la mencionada ley, esta modificación se fundamenta en la búsqueda de una mayor proporcionalidad en la respuesta jurídico-penal en determinadas conductas de peligro abstracto.

En relación a los delitos contra la seguridad del tráfico, la reforma ha consistido en modificar los artículos 379 y 384 en un triple sentido. En primer lugar, se equipara la pena de prisión prevista para ambos delitos, al entender que no existe razón de fondo que justifique la diferencia en la respuesta punitiva. Por otra parte, se elimina la actual disyuntiva entre la pena de prisión y la de multa y trabajos en beneficio de la comunidad, y se establecen los tres tipos de penas como alternativas. De esta manera, se considera que se concede un mayor grado de arbitrio al juez en el momento de decidir sobre la imposición de cualquiera de las tres penas previstas, y ello permite reservar la pena de prisión, como la de mayor gravedad, para supuestos excepcionales.

Por un lado, se introduce un nuevo artículo 385 bis, en el que se establece que el vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en el capítulo IV se considera instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128, mientras que en el sistema actual únicamente se prevé para el caso del delito del artículo 381. Finalmente, en los supuestos de imposición de la pena de prisión, tratándose de los delitos contenidos en los artículos 379, 383, 384 y 385, se concede a los jueces la facultad excepcional de rebajarla en grado,

teniendo en cuenta la menor entidad del riesgo y el resto de circunstancias del hecho enjuiciado.

3.2.2. Políticas penitenciarias respecto a los delitos contra la seguridad del tráfico e intervención en los centros penitenciarios

Uno de los objetivos de esta investigación consiste en conocer en el ámbito del resto de España si existen políticas penitenciarias, programas y buenas prácticas desarrolladas hacia este tipo de delitos. Por este motivo se llevó a cabo una investigación a través de contactos profesionales y de Internet de entidades y organizaciones que trabajan con infractores de la seguridad del tráfico.

Concretamente, se contactó con la organización no gubernamental (ONG) **Stop Accidentes** y con la responsable del área **de Formación** de la Subdirección General de Tratamiento y Gestión Penitenciaria, de la Dirección General de Coordinación Territorial y Medio Abierto, de la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias (SGIIPP), del Ministerio del Interior. Se les envió por correo electrónico información respecto a la investigación y el cuestionario semiestructurado que se utiliza para las entrevistas personales en el ámbito catalán, previamente traducido al castellano.

La información obtenida de la ONG Stop Accidentes se ha tenido que descartar para el objeto de esta investigación. Esta organización lleva a cabo un taller de seguridad vial, que fue elaborado por la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias del Ministerio del Interior, con la colaboración del Instituto de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (INTRAS) y con el apoyo de la Dirección General de Tráfico (DGT), llamado «Programa de Sensibilización Vial TASEVAL». Consta de una parte formativa y otra de utilidad pública (los sujetos hacen actividades como colaborar en campañas de prevención, elaborar itinerarios seguros, detectar señales en mal estado, elaborar registros de «puntos negros», etc.) y está destinado a personas que han cometido un delito contra la seguridad del tráfico que han sido condenadas con la medida penal alternativa de realizar trabajos en beneficio de la comunidad. Como que el marco de esta investigación se circunscribe a los sujetos internados en un centro penitenciario que estén

cumpliendo una pena privativa de libertad, se ha decidido no considerar los parámetros de este programa.

Respecto a la segunda fuente de información, desde el área de Formación de la Subdirección General de Tratamiento y Gestión Penitenciaria, de la Dirección General de Coordinación Territorial y Medio Abierto, de la SGIIPP, del Ministerio del Interior, nos enviaron un documento publicado en junio de 2010 por la SGIIPP llamado «Campaña de Universalización de la Educación Vial en los Centros Penitenciarios», que recoge todas las acciones que se están llevando a cabo en el contexto penitenciario en materia de seguridad vial y delitos contra la seguridad del tráfico.

Esta campaña tiene un enfoque educativo, formativo y terapéutico y se plantea los objetivos siguientes:

- generalizar la sensibilización y la educación vial, así como la adquisición de valores cívicos, entre toda la población penitenciaria;
- facilitar el acceso al permiso o la licencia de conducir a todas las personas ingresadas en centros penitenciarios;
- reconducir las posibles conductas infractoras de los internos que reconocían haber conducido sin poseer un título válido;
- promover programas específicos para los internos que han sido condenados por no respetar las normas de la comunidad y haber puesto en peligro la vida y la integridad de otras personas;
- facilitar el acceso a los cursos para recuperar el carnet de conducir o los puntos parciales perdidos;
- hacer campañas de prevención y sensibilización sobre los efectos del alcohol y otras sustancias tóxicas en la propia integridad de los sujetos y para terceras personas (víctimas y familiares);
- facilitar la inserción laboral por el hecho de disponer de permiso de conducir.

Para llevar a cabo estos objetivos, la SGIIPP ha contado con la colaboración de la DGT, el Real Automóvil Club de España (RACE), la Confederación Nacional de Autoescuelas de España (CNAE), la Asociación Española de Centros Médicos Psicotécnicos, la Fundación Pons, la editorial Etrassa y la Asociación de Lesionados Medulares, así como con el apoyo de la Fiscalía Coordinadora de Seguridad Vial del Estado. En el marco de esta campaña, se han previsto las siguientes líneas de actuación:

1. Análisis de la situación penitenciaria en relación con la seguridad vial

El documento muestra datos sobre el incremento de la casuística de delitos en materia de tráfico, tanto en el ámbito de medidas penales alternativas como de penados ingresados en los centros penitenciarios. Así mismo, describen las características sociodemográficas de las personas ingresadas por este tipo de delitos y un estudio estadístico de los hábitos de conducción de la población reclusa de la Administración General del Estado.

2. Creación de una estructura específica para la puesta en marcha de las actuaciones en formación, educación e intervención en seguridad vial

A fin de coordinar e impulsar las acciones y los programas de esta campaña, se tiene que nombrar un responsable de formación vial en cada centro penitenciario, preferiblemente dentro del colectivo de los educadores sociales. Estos responsables coordinadores recibirán una formación específica y un material adecuado en seguridad vial y, conjuntamente con los responsables de equipo, seleccionarán un grupo de tres a cinco internos o internas, con unas características determinadas, a fin de que reciban formación como formadores y puedan difundir y replicar estos conocimientos entre sus compañeros y compañeras, bajo la estricta supervisión del responsable coordinador. Además, dentro de este grupo de formadores se seleccionará a una persona que será «auxiliar en educación vial» (nueva categoría laboral creada expresamente para este objetivo por el Organismo de Trabajo y Formación para el Empleo), cuyas función básica será organizar clases de refuerzo para el aprendizaje de

los conocimientos necesarios para obtener los diferentes permisos de conducir, siempre bajo la supervisión del responsable coordinador.

3. Difusión y generalización de un curso básico de formación en seguridad vial

Se ha establecido un convenio con el RACE en el marco del cual esta entidad ha elaborado un curso específico para esta campaña en formato DVD llamado «Curso de formación y concienciación sobre los principales factores de riesgo en el tráfico». Desde la óptica de la prevención universal, este curso está dirigido a la totalidad de la población penitenciaria, conductores habituales y no conductores, y trabaja la dimensión de las distracciones en la conducción y de los efectos negativos del alcohol, las drogas u otros medicamentos mediante vídeos y flashes interactivos. Además, personal del RACE formará a los responsables coordinadores de cada centro penitenciario en la metodología didáctica a aplicar en el curso a fin de que estos formen a un número determinado de internos o internas auxiliares. A la vez, estos internos o internas auxiliares formarán a sucesivos grupos de internos hasta llegar a la plena difusión de los contenidos del curso.

4. Cursos para la obtención del permiso de conducción tipo B

Según los datos que ha analizado Instituciones Penitenciarias (DA, 2010), la incidencia de personas que conducen sin permiso de manera habitual entre la población penitenciaria es muy elevada, ya que llega a sobrepasar el 53%. Por este motivo, esta campaña se plantea una serie de acciones que favorezcan la obtención o renovación del permiso de conducir correspondiente entre los internos y las internas:

- acciones para eliminar las barreras culturales e idiomáticas;
- acciones de refuerzo y apoyo en el aprendizaje a través de la figura del auxiliar en educación vial;

- estrategias para facilitar la obtención del certificado médico de capacitación y la realización del examen teórico en el mismo centro;
- acciones para facilitar la realización de las prácticas de conducción y del examen práctico;
- acciones para paliar las dificultades económicas de los usuarios;
- acciones para eliminar las barreras administrativas, motivacionales y penitenciarias.

5. Diseño e implementación de un programa específico de reeducación para personas condenadas por seguridad vial

Además de las actuaciones reeducadoras, la campaña se plantea también acciones de rehabilitación, entre las que se encuentra el diseño de un programa marco de intervención con personas condenadas por seguridad vial mediante un grupo de trabajo de expertos intrapenitenciarios y extrapenitenciarios, y un curso de sensibilización y reeducación vial de recuperación del permiso o la licencia de conducción.

6. Cursos para la obtención de licencias profesionales de conducción

La evolución en la campaña de la obtención del permiso de conducir tipo B permitirá abrir nuevas ediciones para conseguir otros tipos de permisos con una finalidad proclive a la inserción laboral, como por ejemplo el permiso BTP (taxi, ambulancia, etc.) o el permiso de tipo C-1 para conducir camiones.

De las actuaciones previstas en esta campaña se han puesto en marcha hasta ahora de la 2 a la 4 (la 1 también, pero es meramente descriptiva):

- respecto al «Curso de formación y concienciación sobre los principales factores de riesgo en el tráfico» que elaboró el RACE, se han realizado 360 talleres en 48 centros penitenciarios, a los que han asistido 4.199 internos e internas;

- respecto a la formación de formadores, se han hecho dos cursos para formar a 68 responsables coordinadores a fin de que impulsen y dirijan todas las acciones de la campaña;
- respecto a los cursos de educación vial para capacitar a auxiliares en seguridad vial, se han hecho 104 cursos en 60 centros penitenciarios, por los que han pasado 445 internos e internas que han obtenido el título;
- respecto a los cursos para obtener el permiso de conducir tipo B, se presentaron 252 internos, de los que fueron declarados aptos 160, es decir, el 63,5%.

Respecto a la actuación número 5, diseño e implementación de un programa específico de reeducación para personas condenadas por seguridad vial, que sería objeto de estudio de este punto dentro de nuestra investigación, en estos momentos se encuentra todavía en fase de diseño. Respecto a ello, se nos informa desde instituciones penitenciarias que las personas que en estos momentos ingresan por un delito relacionado con la seguridad del tráfico están siendo intervenidas desde la perspectiva de las necesidades y los déficits subyacentes (por ejemplo, abordaje de la impulsividad, de la problemática con el alcohol y/u otras drogas, etc.), pero no de manera específica relacionada con el tráfico, y con la inclusión en el curso de sensibilización de los factores de riesgo en la conducción que ha elaborado el RACE.

3.3. Políticas públicas en materia de seguridad vial en Cataluña

3.3.1. Plan de Seguridad Vial 2008-2010

En 2008 se aprueba por acuerdo de Gobierno el vigente Plan de Seguridad Vial 2008-2010 en Cataluña, que se concibe como la hoja de ruta de las políticas públicas en materia de seguridad vial. El impulsor principal de todas las acciones previstas en este plan es el Departamento de Interior, Relaciones Institucionales y Participación, con el Servicio Catalán de Tráfico al frente.

Su objetivo principal, que fue propuesto por la Comisión Europea y aprobado por el Parlamento Europeo y por sus estados miembros, es la reducción en un 50% del número de víctimas mortales en la carretera.

Las líneas básicas de actuación apuntan a los tres componentes que se consideran básicos en la conducción:

- El comportamiento humano
- El vehículo
- La infraestructura

El plan se centra en combatir los elementos principales que concurren en la siniestralidad: la velocidad, el alcohol y la falta de uso de los elementos de seguridad pasiva; la cooperación con el mundo local; la investigación y la investigación en la seguridad vial de los vehículos y de la propia red vial, y el fomento de un cambio cultural hacia una movilidad sostenible y una conducción segura, abordable desde estrategias de educación y formación. En este sentido, se hace una apuesta institucional en materia de prevención y educación.

El Plan de Seguridad Vial 2008-2010 se vertebra en tres líneas maestras de actuación, cada una de las cuales engloba las medidas necesarias para alcanzar el objetivo común. La primera línea de actuación es la lucha contra la velocidad excesiva o inadecuada; la segunda supone la cooperación con los ayuntamientos y el mundo local en materia de seguridad vial. Estas dos primeras líneas son continuación del anterior plan; la tercera es innovadora y consiste en la combinación de criterios de carácter medioambiental con los propios de la seguridad vial y la movilidad. Todas las medidas adoptadas en el plan tienen en común no solo el objetivo de la reducción de la siniestralidad, sino también un cambio cultural que rechaza socialmente los comportamientos de riesgo en el tráfico y que apuesta por una movilidad segura y responsable.

Guía de educación para la movilidad segura. Orientaciones para la elaboración de programas

Una de las apuestas del Plan de Seguridad Vial es la formación y la educación para una conducción segura. En este sentido, desde el Servicio Catalán de Tráfico se elaboró la *Guía de educación para la movilidad segura*, con el objetivo de ofrecer unas orientaciones básicas para la elaboración de programas y materiales de prevención, sensibilización, etc.

La guía se organiza siguiendo un criterio de grupos de edad, dado que se ha observado que cada uno presenta un comportamiento habitual y se han agrupado en función de la problemática que presentan y la posibilidad de respuesta. Los grupos de edad son:

- 3-8 años
- 8-14 años
- 14 años en adelante
- Gente mayor

Cada grupo de edad se articula según los factores personales de riesgo detectados, y a estos se les asocian determinadas conductas de riesgo. Y para contrarrestarlas, se definen unos objetivos pedagógicos para favorecer la adopción de conductas seguras.

Uno de los elementos más importantes que considera la guía es la elección de los valores que deben orientar todas aquellas intervenciones desde el ámbito de la movilidad segura. Estos se establecen organizados jerárquicamente, de los más universales, como la responsabilidad y la convivencia, a aquellos específicos de la movilidad segura, como son la prevención, la autoprotección y la autoconciencia. Respecto a los factores de riesgo, se identifican cuatro factores personales de riesgo:

- la percepción del riesgo errónea o insuficiente
- la influenciabilidad
- la escasa conciencia de sí mismo
- la falta de adaptabilidad

3.3.2. Política penitenciaria en materia de intervención

Este apartado se refiere a la intervención con internos que han cometido un delito contra la seguridad vial en los centros penitenciarios de Cataluña. A partir de 2008, se detecta un aumento de las personas que ingresan en un centro penitenciario catalán para cumplir condena por un delito contra la seguridad del tráfico. Es por ello que tanto desde la Subdirección General de Programas de Rehabilitación y Sanidad como por parte de los mismos profesionales que trabajan en los centros penitenciarios surgen diferentes iniciativas a fin de intervenir con estos internos.

A continuación, se exponen los programas que se han desarrollado a fin de intervenir de manera específica con internos que han cometido un delito contra la seguridad del tráfico; de todas maneras, hay que tener en cuenta que también se han abordado algunas de las problemáticas más comunes que presentan estos internos, como son el consumo de alcohol, a través de otros programas de intervención o actividades de tratamiento que no son específicas para delincuentes contra la seguridad vial.

Curso de desarrollo global desde el ejercicio de la conducción segura

A raíz del notable incremento de internos que ingresan en prisión por la comisión de delitos relacionados contra la seguridad del tráfico, y a fin de dar respuesta a la demanda de intervención que se hace desde algunos centros penitenciarios, en 2008, la Subdirección General de Programas de Rehabilitación y Sanidad llevó a cabo un curso de formación de educación vial a cargo de la Cátedra de Formación y Educación Vial de la Universidad Autónoma de Barcelona.

Se trata de un curso piloto, en que se selecciona a 15 internos como participantes, que deben cumplir los requisitos siguientes:

Internos que cumplen condena por un delito contra la seguridad del tráfico:

- Perfil de baja peligrosidad social
- Es indiferente que tengan la cuarta parte de la condena cumplida.

- Que una vez acabado el curso les falten tres meses o más para la libertad condicional o definitiva (a fin de tener tiempo para derivar a recurso especializado, en función de la necesidad).
- Internos que están en tercer grado de tratamiento.

A la hora de hacer la selección para la inclusión en el curso, además de otras variables, se tiene en cuenta:

- El interno no presenta consumo activo y, en el caso de presentar antecedentes de consumo de tóxicos, está derivado para el seguimiento correspondiente.
- Resultados negativos a las analíticas de los últimos dos meses.
- El interno no presenta problemática a nivel de salud mental.

Es un curso de 30 horas de duración, dividido en 7 sesiones de 4 horas y 15 minutos, impartido los sábados por la mañana en una de las aulas de la Cátedra de Formación y Educación Vial de la Universidad Autónoma de Barcelona.

Respecto al contenido del curso, los autores parten de la concepción de que la conducción de riesgo comporta problemas en diferentes niveles y en diferentes ámbitos de la persona y que, por el contrario, la conducción segura ofrece beneficios a escala personal, familiar y social. De esta manera, se atribuye a la conducción segura la promoción del equilibrio personal, de una mejora en la situación familiar y en la integración social. De forma general, se pretende mejorar la conducción de riesgo de los usuarios, colaborar con actividades de cambio social e institucional para la reducción de la accidentalidad, compensar los daños a las víctimas y, desde esta perspectiva, favorecer un proceso de integración social.

Los objetivos del curso están relacionados con la mejora de la conducción segura y la reducción de la accidentalidad e incluyen:

- Compromisos para poner en práctica la conducción segura y constatar su eficacia en el futuro.

- Preparación de actividades de compensación de daños a las víctimas y actividades para favorecer el cambio social e institucional relacionado con los accidentes de tráfico.
- Objetivos relacionados con el desarrollo global de los usuarios desde la ejecución de la conducción segura.

Este desarrollo global incluye tres ámbitos a mejorar:

- Mejora en el desarrollo de equilibrio y satisfacción personal.
- Mejora en la integración en el ámbito familiar.
- Incremento en la integración social y cívica.

Para conseguir estos objetivos, se utilizan y/o se aplican los instrumentos y procedimientos siguientes:

- Aplicación del curso de Mejora de la Conducción Segura e Integración Social.
- Cuestionario de Evaluación del Riesgo del Conductor e Integración Social (QAR-CIS).
- Mejora de la información según el QAR-CIS. Perfil de riesgo, satisfacción personal, integración familiar, social y cívica.
- Actividades de compensación de daños a las víctimas.
- Actividades para favorecer el cambio social e institucional para la reducción de la accidentalidad en el tráfico.

La estructura del curso incluye cuatro fases en siete sesiones de cuatro horas cada una (para el detalle del contenido, véase el anexo).

Dada la buena valoración hecha por parte de los diferentes agentes implicados, en 2009 se repitió la experiencia. Esta vez también incluyó a internos que estaban en segundo grado de tratamiento y mujeres, que cumplen los otros requisitos que las hacen susceptibles de ser candidatas al curso. Nuevamente, la valoración que hacen los agentes implicados es satisfactoria.

Programa de intervención con internos por delitos contra la seguridad vial (CONTE)

Ante el aumento de internos que ingresan en un centro penitenciario para cumplir condena por una causa contra la seguridad del tráfico, el Centro Penitenciario de Hombres de Barcelona se plantea la necesidad de diseñar y desarrollar un programa dirigido a este tipo de población, partiendo del hecho de que la mayoría de estos internos no tenían otro tipo de antecedentes y que era preciso hacer algún tipo de intervención urgente para evitar la reincidencia, teniendo en cuenta, a la hora de desarrollar la intervención, variables como la duración de la condena y la posibilidad de ser clasificados en régimen abierto.

En este sentido, en abril de 2008 se inicia el programa CONTE (Conducción Temeraria) en el Centro Penitenciario de Hombres de Barcelona, a cargo de un psicólogo y de un educador del centro.

El programa tiene una duración de un mes, se desarrolla a lo largo de dieciséis sesiones, cuatro a la semana, de una hora y media cada una.

Se han establecido unos criterios de participación en el programa, como, por ejemplo, que los internos sean susceptibles de clasificación en tercer grado, que hayan cometido un delito contra la seguridad vial y cuya condena sea inferior a los doce meses. En los casos de condenas superiores a doce meses, el equipo de «Conducción temeraria» puede valorar su incorporación al programa.

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

Los objetivos específicos del programa son:

- La asunción de responsabilidades en su conducción agresiva/temeraria y la adquisición de conocimientos sobre qué es la conducción agresiva/temeraria y cuáles son las conductas agresivas.

- El aprendizaje y la identificación de los factores de riesgo que los podrían llevar a una conducción agresiva.
- La toma de conciencia de los daños que podrían causarse a sí mismos o a otras personas (físicos, materiales, sociales, etc.).
- El conocimiento del significado de la empatía hacia las posibles víctimas que podrían causar o que hayan causado.
- El aumento del control emocional y el aprendizaje de estrategias para el manejo de las emociones en la conducción.
- La evaluación de la situación de cada uno de los participantes hacia la alcoholemia y otras drogas y darse cuenta de esta problemática.

Algunos de los contenidos básicos que se trabajan en las diferentes sesiones son:

- Análisis de los cambios en el Código Penal relacionados con los delitos contra la seguridad del tráfico. Tomar conciencia de cuáles son las conductas agresivas en la conducción.
- Analizar cuáles son los antecedentes y consecuentes que mantienen la conducta agresiva en la conducción; buscar estrategias de afrontamiento adaptativas ante factores de riesgo que favorecen la conducta agresiva en la conducción.
- Favorecer la asunción de la responsabilidad en los delitos contra la seguridad del tráfico. Conocer los mecanismos de defensa y tomar conciencia de los que utilizan habitualmente.
- Entender cuál es el concepto de empatía. Identificar cuáles son las víctimas de los delitos contra la seguridad de tráfico. Conocimientos de los daños causados y que se podrían causar a las víctimas de un delito contra la seguridad del tráfico. Contactar emocionalmente con las víctimas de los delitos desde la propia experiencia o personas próximas al interno. Ofrecer estrategias para aumentar la empatía hacia los demás.
- Dar información básica sobre las consecuencias del alcohol y las drogas en la conducción. Conocimiento de los conceptos de abstinencia, uso, trastorno

por abuso y trastorno por dependencia del alcohol y las drogas. Favorecer la toma de conciencia de su situación hacia las drogas y el alcohol.

- Entender los procesos de cambio que se dan en la problemática con drogas y alcohol. Ayudar al interno a situarse en qué fase o qué proceso de cambio se encuentra en relación con su problemática en drogas. Conocer los recursos intrapenitenciarios y extrapenitenciarios en la problemática con drogas.

Desde su inicio y hasta noviembre de 2010, se han realizado un total de veinte ediciones en las que han participado 185 internos.

Según la investigación *Descripción del programa de intervención con internos por delitos contra la seguridad vial* (Herraiz, 2010), donde se describe el procedimiento seguido en el diseño y la implementación de este programa de intervención, los resultados encontrados indican que los internos participantes en el programa de conducción temeraria muestran su satisfacción con el contenido, ya que manifiestan que les ha permitido disponer de un espacio donde podían compartir experiencias relacionadas con su conducción y sobre las consecuencias que han tenido en su trayectoria vital.

A pesar de que no se haya hecho una evaluación pretratamiento y postratamiento, y tal como consta en la mencionada investigación (Herraiz, 2010), la experiencia acumulada pone de manifiesto algunas cuestiones como son:

- Los internos, inicialmente, verbalizan espontáneamente un bajo número de conductas agresivas en la conducción en su trayectoria vital y, a medida que adquieren un conocimiento sobre cuáles son estas, aumenta su número. A pesar de ello, algunos tienen dificultades para clasificarlas como agresivas y las califican de otra manera, como peligrosas o sin agresividad (por ejemplo, alcoholemias positivas en un control rutinario sin haber cometido ninguna infracción de tráfico, hablar por teléfono, etc.).
- La mayoría de los internos muestra una responsabilización deficitaria sobre los hechos cometidos, medida en la falta de concordancia entre el testimonio de sentencia y su relato sobre los hechos. Presentan una

minimización y justificación de los hechos, y en algunas ocasiones responsabilizan a los cuerpos de la autoridad de un comportamiento agresivo o «paranoico». Esta baja responsabilización también se muestra a menudo en el incumplimiento de las medidas establecidas previamente en el proceso penal o la condena (por ejemplo, cambios de domicilio sin notificar, impago de las multas, no-asistencia a otras medidas como la realización de actividades comunitarias o asistencia a grupos de tratamiento).

- Como que en la mayoría de los hechos delictivos no ha habido víctimas, resulta difícil trabajar el desarrollo de la empatía. Algunos internos sí que manifiestan una empatía hacia posibles víctimas, pero cuando esta se da, siempre es a escala cognitiva. No se observa una empatía sincera, sobre todo a escala emocional. La empatía resulta más evidente cuando hablamos sobre las víctimas que forman parte de su entorno familiar o sobre las consecuencias que ha tenido en su familia su encarcelamiento. En relación con el alcoholismo, la mayoría de los participantes, aunque están ahí por hechos relacionados con controles de alcoholemia positivos, no aceptan tener una problemática y, por lo tanto, la necesidad de hacer un tratamiento, y manifiestan que cuando salgan de la prisión continuarán con una «ingesta moderada».

Programa de movilidad segura en los centros penitenciarios

El Programa de movilidad segura en los centros penitenciarios (en adelante PMS), fue creado en febrero de 2009 por un grupo de trabajo de educadores sociales de centros penitenciarios catalanes dentro del marco del Programa Compartim de gestión del conocimiento del Departamento de Justicia, con el objetivo de dotar de herramientas socioeducativas a los educadores de prisiones en el ámbito de la movilidad segura.

Para elaborar este programa contaron con la colaboración del Servicio Catalán de Tráfico y el equipo de expertos de Formación, con el respaldo de la Subdirección General de Programas de Rehabilitación y Sanidad de la Dirección General de Servicios Penitenciarios, Rehabilitación y Justicia Juvenil del Departamento de Justicia.

El PMS consta de un bloque teórico y de una parte práctica. El bloque teórico pretende servir de marco de referencia y apoyo para las sesiones del programa y se divide en tres apartados:

- a) factor humano, en el que se describen aspectos como la influenciabilidad, los agentes distractores, el alcohol, las drogas y la medicación, la velocidad, el estado de ánimo, la percepción del riesgo, y las normas y los conflictos;
- b) la vía y el entorno, que aborda aspectos como la utilización de la vía o el clima;
- c) el vehículo, que describe aspectos de la seguridad activa y de la pasiva.

En la parte práctica se desarrollan 27 unidades didácticas o sesiones de trabajo, estructuradas en los bloques siguientes:

- a) el permiso de conducir;
- b) la seguridad;
- c) el alcohol;
- d) la velocidad;
- e) la vía y el entorno;
- f) la publicidad y la conducción.

Estas sesiones están pensadas para poder ser trabajadas y evaluadas individualmente, lo que dota al programa de una gran adaptabilidad a las necesidades de los usuarios y de los centros. La metodología usada en las prácticas es la que responde al paradigma R-O-A-C, que consiste en una primera fase de reflexión (R), en la que se trata de extraer las ideas previas del usuario, lo que piensa, sabe y siente sobre el tema tratado; la segunda, ofrecer (O) a los usuarios nuevas experiencias para que incrementen conocimientos, mejoren habilidades o se replanteen actitudes; la tercera, aplicar (A) los contenidos socioeducativos, y la cuarta, la conclusión (C) de lo que se ha trabajado, para dar sentido a todos los contenidos.

El PMS se presentó en la jornada anual de la comunidad de prácticas de educadores de 2009 y se implementó en los centros penitenciarios en febrero del mismo año. Actualmente se está llevando a cabo en ocho de los once establecimientos penitenciarios catalanes y desde el 1 de enero hasta el 31 de octubre de 2010 han pasado por él un total de 285 internos.

A causa de la reciente implantación del programa, todavía no se dispone de datos que permitan valorar su eficacia ni el impacto que supone sobre la población penitenciaria.

Hora Punta

Una iniciativa de la SGPRS en este ámbito consiste en la implementación en todos los centros penitenciarios del programa «Hora Punta, Programa de Intervención para Internos/as Penados/as por un Delito Contra la Seguridad Vial», un programa breve e intensivo, dirigido a infractores con condenas inferiores a cuatro meses. Con este programa se persigue la sensibilización de los internos de esta tipología delictiva para promover un cambio de actitud en la conducción y asegurar una mínima intervención durante la breve estancia en prisión. El programa trabaja aspectos como la responsabilización, el autoconocimiento y la empatía, con el objetivo de empezar un trabajo personal que se pueda continuar en el exterior, si procede, y se empezará a aplicar en todos los centros penitenciarios catalanes a partir de septiembre/octubre de 2011.

Además, también durante la elaboración de este estudio, se ha puesto en marcha una nueva iniciativa de la Fundación Salud y Comunidad, el programa Alcoholstop, en el que se derivan internos clasificados en tercer grado de tratamiento y que se encuentran en los centros penitenciarios abiertos. Se trata del «Subprograma de abordaje de abuso de alcohol por población penitenciaria», donde, aparte de las actividades globales del centro de día para el abordaje de la problemática alcohólica, se trabajan también contenidos específicos en las tres áreas siguientes:

1. Sociedad, cultura y alcohol

2. Seguridad vial, alcohol y otras drogas
3. Prevención de recaídas.

El programa consta de tres posibles itinerarios, en función de las necesidades detectadas y de las características del caso. En este sentido, se han establecido las modalidades de itinerario amplio, reducido y de seguimiento.

4. Las características de los internos con delitos relacionados con la seguridad vial

En este capítulo se identifican las principales características sociodemográficas, personales y penitenciarias de una muestra de internos con algún delito relacionado con la seguridad vial. En la primera parte del capítulo se presentan los datos sociodemográficos básicos de las personas que forman parte de la muestra, como son la distribución por sexo, edad o nacionalidad. También se encuentra información sobre la residencia y el nivel de estudios.

Después de la presentación de los datos más generales, el informe aborda el análisis de los datos penales y penitenciarios. En esta segunda parte, se presentan los datos sobre el número y tipo de delitos, la duración de las medidas impuestas, el tiempo pasado en prisión y la clasificación penitenciaria, entre otros. Así mismo, se han incluido también datos sobre medidas penales alternativas (en adelante MPA) que son también objeto de análisis en el apartado correspondiente.

4.1. Datos sociodemográficos

El conjunto de la muestra estaba formado por 415 personas que habían sido internadas en algún centro penitenciario de Cataluña por haber cometido algún delito relacionado con el tráfico, entre los meses de enero y octubre de 2010. En la mayoría de casos eran hombres (96,1%) y una pequeña parte (3,6%) eran mujeres.

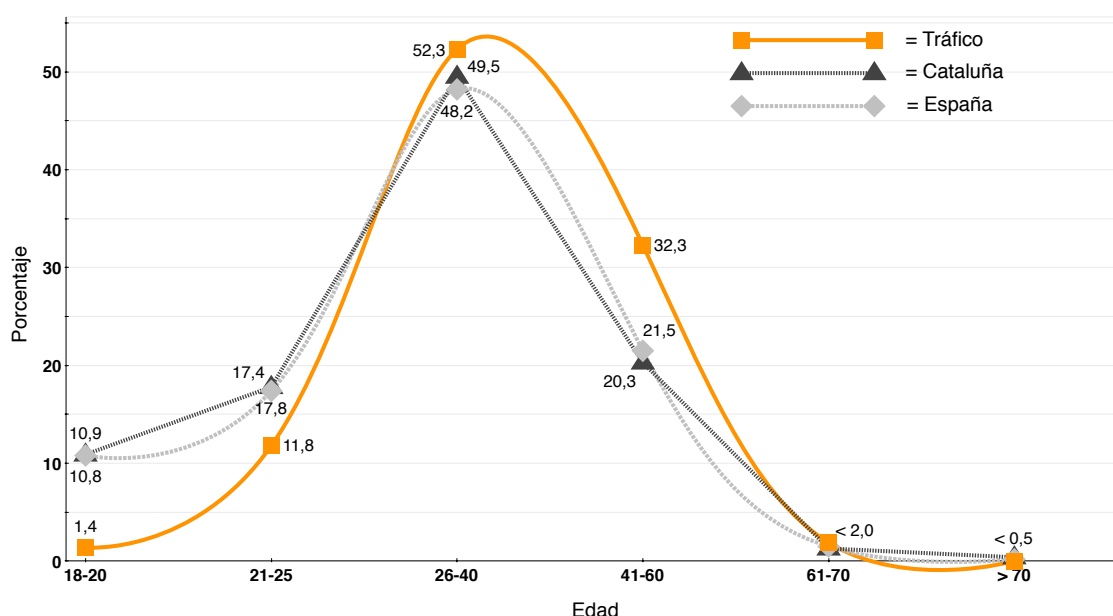
Edad

Lo más frecuente eran personas de entre 25 y 40 años, que representaban el 55,7% del total. Los seguía el grupo de 41-54 años, que eran el 29,6%, mientras que las personas de 25 años o menos representaban el 9,9% del

total. Así, la edad de los internos con delitos de tráfico era de 37,1 años de media, con una desviación, relativamente amplia, de 10 años.

Para saber si esto es poco o mucho, puede ser útil comparar estos datos con los de la población penitenciaria general de Cataluña y de España (véase el gráfico 3), a partir de datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Gráfico 3. Proporción de internos según edad (n Tráfico=415)



Fuente: www.ine.es. Datos de población penitenciaria 2009.

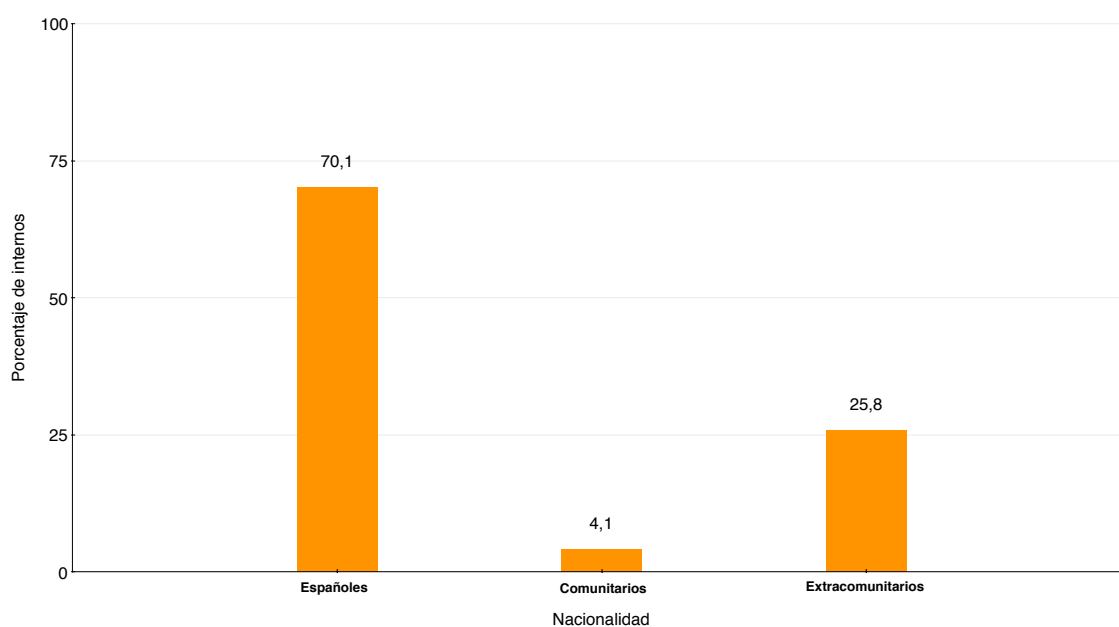
La proporción de internos de menos de 25 años era más pequeña que en la población penitenciaria general, tendencia que se mantenía hasta llegar a los 35 años. A partir de esta edad, la tendencia se invertía y se hacía evidente que los internos con delitos de tráfico, comparados con la población penitenciaria en general, eran más mayores.

Nacionalidad

El 70,1% de los casos eran personas de nacionalidad española, mientras que el 25,7% eran personas provenientes de fuera de la Unión Europea. Solo el 4,1% eran personas provenientes de países comunitarios (véase el gráfico 4). El 25,7% de internos no comunitarios con delitos de tráfico en sus expedientes

provenían de una veintena de países (véase el anexo tabla 26), pero Ecuador y Marruecos, con 27 casos cada uno (6,5% en cada caso), eran los que aportaban los contingentes más elevados de personas. Países como Colombia o Perú se encontraban en un segundo grupo, ya que aportaban entre el 2,7 y el 2,2% del total. El tercer grupo de países estaba formado por Bolivia, la República Dominicana y Gambia, de donde provenían entre el 1 y el 1,4% de los internos. El resto de países aportaban, cada uno de ellos, menos del 1%.

Gráfico 4. Nacionalidad (N=415)



De entre el 4,1% de ciudadanos de la Unión Europea, los rumanos eran el contingente más numeroso, con 11 casos. Les seguían, aunque a distancia, los ciudadanos franceses, con 3 casos y otros países con solo un caso cada uno.

Si se compara con los datos de población penitenciaria general de Cataluña, se observan algunas diferencias (véase la tabla 6). La proporción de españoles es casi 10 puntos más alta en el caso de los internos con delitos de tráfico, ya que se pasa del 60,3% de la población general al 70,1% con delitos de tráfico. En cambio, la proporción de personas con nacionalidad de alguno de los 27 países de la Unión Europea era menor, ya que se pasa del 9,3% de la población penitenciaria general a solo el 4,1% en el caso de los de tráfico. Respecto a los

internos extracomunitarios, la proporción era menor en el grupo de los que tenían delitos de tráfico, ya que se pasa de un 30,3% para la población penitenciaria general al 25,7% en la población con delitos de tráfico.

Tabla 6. Nacionalidad de las personas internadas en Cataluña (2009)

| | Frecuencia | Porcentaje |
|-------------------|-------------------|-------------------|
| Españoles | 13.397 | 60,3 |
| Unión Europea | 2.081 | 9,4 |
| Extracomunitarios | 6.737 | 30,3 |
| Total | 22.215 | 100,00 |

Fuente: www.ine.es

Respecto al lugar de residencia, la mayor parte de la muestra residía en la provincia de Barcelona (véase la tabla 7) y, a pesar de la importancia del peso poblacional, en realidad la distribución sobre el territorio de la población catalana es diferente de lo que indican los datos de prisiones.

Tabla 7. Provincia de residencia (N=415)

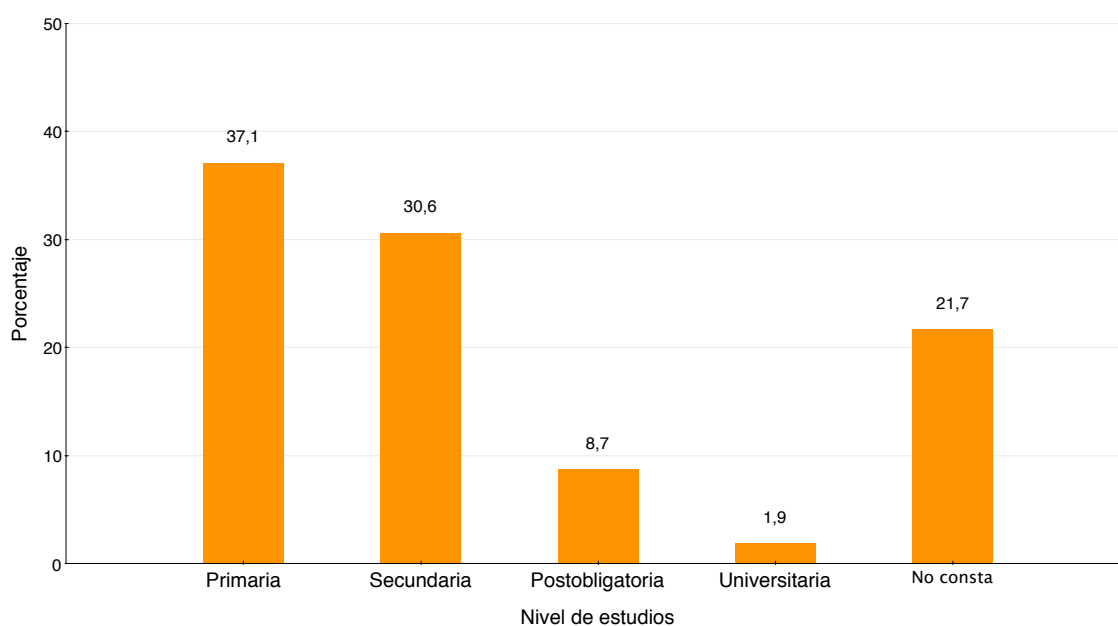
| | Frecuencia | Porcentaje válido |
|---------------|-------------------|--------------------------|
| Barcelona | 252 | 62,5 |
| Lleida | 61 | 15,1 |
| Girona | 56 | 13,9 |
| Tarragona | 34 | 8,4 |
| Total válidos | 403 | 100 |
| Perdidos | 12 | 2,9 |

Según datos del Instituto de Estadística de Cataluña (véase el anexo tabla 2), el 1 de enero de 2010, Lleida era la provincia catalana menos poblada, con un 6,0% de la población total de Cataluña, pero el 15,1% de la muestra de esta investigación residía en este territorio. En el caso de Tarragona el fenómeno era inverso, ya que, siendo el 10,7% de la población total, solo el 8,4% de los internos con delitos de tráfico residían allí. Girona era la provincia donde las proporciones eran más parecidas, con el 10,0% de la población y el 13,9% de los internos. Por lo tanto, Lleida estaba sobrerrepresentada, mientras que Barcelona, a pesar de ser la provincia de residencia con más infractores, es la menos representada.

Nivel de estudios

Respecto al nivel de estudios, destaca que más de un tercio de las personas incluidas en la muestra solo tendría estudios primarios. En el extremo opuesto, las personas con formación postobligatoria o universitaria están muy poco representadas en la muestra. A pesar de ello, en más de una quinta parte de los casos no se registró información respecto a los estudios del interno (véase el gráfico 5).

Gráfico 5. Nivel de estudios de los internos de tráfico (N=415)



En total hay 89 casos en los que no constaba el nivel de estudios del interno. Se trata sobre todo de casos que constaban como «pendientes de clasificar» (49,4%) o bien clasificados inicialmente en tercer grado (32,6%). Desde el punto de vista delictivo, el 77,5% eran infractores que no habían cometido delitos diferentes de los de tráfico.

4.2. Características generales penales y penitenciarias

En relación con las características penales y penitenciarias, la muestra de internos fue clasificada en tres grupos diferentes según el tipo y el número de delitos que constaban en sus expedientes. Los criterios fueron los siguientes:

- Delitos de tráfico como «delito único». Este grupo estaba formado por 215 (51,8%) internos. Se trataba de personas que solo habían cometido delitos de tráfico, aunque podían haber cometido más de uno.
- De «delito principal», formado por 41 internos (9,9%) que habían cometido tanto delitos de tráfico como de otro tipo, pero solo los primeros habrían sido clasificados como delitos principales.
- Con delitos principales tanto de tráfico como de otro tipo. Estos son los casos que llamamos de «delito acumulado». Este grupo estaba formado por 159 (38,3%) internos.

La mitad de los casos eran personas que solo habían cometido delitos de tráfico, mientras que la mitad restante (48,2%) habrían cometido también otro tipo de delitos (véase la tabla 8).

Tabla 8. Tipo de infractor (N=415)

| | Frecuencia | Porcentaje |
|------------------|------------|------------|
| Delito único | 215 | 51,8 |
| Delito principal | 41 | 9,9 |
| Delito acumulado | 159 | 38,3 |
| Total | 415 | 100 |

Situación procesal

Respecto a la situación procesal, el 84,8% de las personas con delitos de tráfico ya estaban penadas, un 14,5% eran preventivos y tres casos habían sido internados con medida de seguridad (véase la tabla 9). En estos tres casos la base de datos no especificaba el motivo de la medida de seguridad ni tampoco si eran preventivos o penados.

Tabla 9. Situación procesal (N=415)

| | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------------|------------|------------|
| Penado | 352 | 84,8 |
| Preventivo | 60 | 14,5 |
| Internamiento medida seguridad | 3 | 0,7 |
| Total | 415 | 100 |

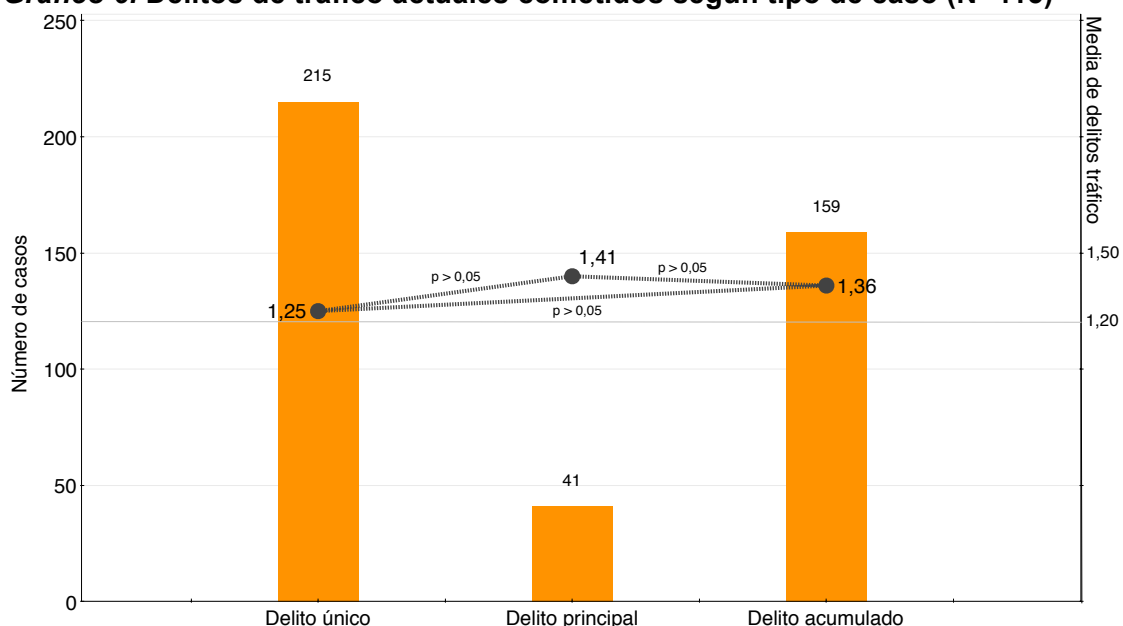
4.2.1. Número de delitos

A partir de los datos extraídos, se exploraron las diferencias en el comportamiento delictivo de los tres grupos de internos (delito único, principal o acumulado). Para hacerlo se tuvieron en cuenta cuatro categorías de delitos:

1. Delitos de tráfico actuales
2. Delitos de tráfico anteriores
3. Otros delitos actuales
4. Otros delitos anteriores

La muestra de este estudio cometió de media 1,3 (DT=0,7) delitos contra la seguridad vial. Tanto si son casos de delito único como principal o acumulado, las diferencias en el número de delitos de tráfico son mínimas. Por lo tanto, no se puede concluir la existencia de diferencias en el comportamiento infractor en función de los tres tipos de caso (véase el gráfico 6).

Gráfico 6. Delitos de tráfico actuales cometidos según tipo de caso (N=415)



Del grupo de delito único, 176 internos tenían un solo delito de tráfico, mientras que 39 internos de este grupo tenían dos o más. De los 176 con un solo delito actual, seis de cada diez habían sido condenados anteriormente a una medida alternativa (véase el apartado 2.2.9 Medidas penales alternativas). Los otros 74 casos (17,8% de la muestra de tráfico) no tenían ninguna otra condena actual o anterior (véase la tabla 10).

Los internos que ya habían sido condenados a una pena de prisión por delitos relacionados con la seguridad vial con anterioridad son una minoría (3,3%). Entre ellos, no había ningún infractor de delito único. Seis de los infractores eran del tipo de delito de tráfico principal y ocho más pertenecían al grupo con delitos acumulados. Es decir, en todos los casos el interno habría cometido otros delitos diferentes de los delitos contra la seguridad vial. A causa del escaso número de casos no se puede concluir si las diferencias entre los grupos principal y acumulado son significativas.

Tabla 10. Media de delitos según tipo (N=415)

| | Media | Desviación | Casos |
|-----------------------------------|---------------------|------------|-------|
| Delitos: tráfico actuales | 1,3 | 0,7 | 415 |
| Único | 1,2 | 0,6 | 215 |
| Principal | 1,4 | 1,0 | 41 |
| Acumulado | 1,4 | 0,7 | 159 |
| Delitos: tráfico anteriores | 1,3 | 0,5 | 14 |
| Único | - | - | - |
| Principal | 1,2 ^{NA} | 0,4 | 6 |
| Acumulado | 1,4 ^{NA} | 0,5 | 8 |
| Delitos: otros actuales | 2,1 | 1,8 | 152 |
| Único | - | - | - |
| Principal | 1,5 ³ | 0,9 | 35 |
| Acumulado | 2,2 ² | 2,0 | 117 |
| Delitos: otros delitos anteriores | 2,6 | 3,4 | 90 |
| Único | - | - | - |
| Principal | 3,0 ^{NA} | - | 1 |
| Acumulado | 2,6 ^{NA} | 3,4 | 89 |
| Delitos: total SIPC | 2,7 | 2,8 | 415 |
| Único | 1,2 ^{2, 3} | 0,6 | 215 |
| Principal | 2,9 ^{1, 3} | 1,5 | 41 |
| Acumulado | 2,7 ^{1, 2} | 3,7 | 159 |

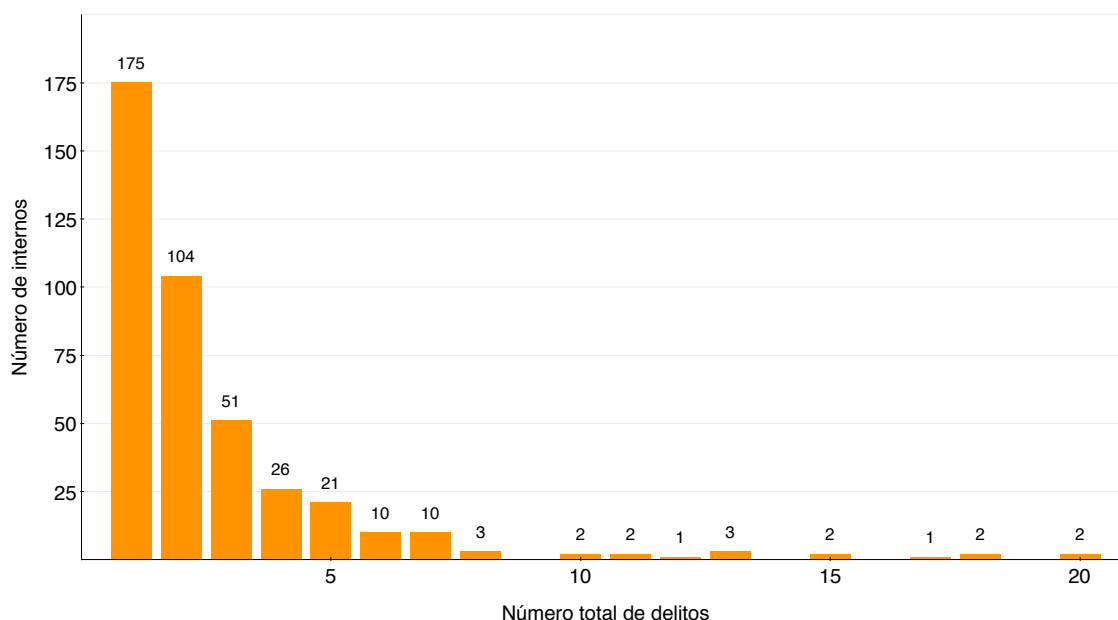
1= diferencia significativa ($p < 0,05$) respecto a categoría Único; 2 = diferencia significativa respecto a categoría Principal; 3 = diferencia significativa ($p < 0,05$); 3 = diferencia significativa ($p < 0,05$) respecto a categoría Acumulado. NA = el número de casos es demasiado bajo para hacer los análisis.

Más de un tercio de las personas que forman la muestra de esta investigación tenían otros delitos actuales en sus expedientes (diferentes de los de tráfico). Se trata de 152 personas que habrían cometido de media algo más de dos delitos de este tipo. Sin embargo, en este caso existen diferencias entre el grupo de internos de delito principal y los de delito acumulado.

Un total de 90 internos tenían en sus expedientes delitos anteriores a la medida que estaban cumpliendo y que, además, eran diferentes de los de tráfico. Todos menos uno eran casos en que el delito (actual) de tráfico estaba acumulado a otros delitos. Por lo tanto, de acuerdo con los expedientes de estos internos, no sería la primera vez que entraban en contacto con el sistema penitenciario.

Las diferencias entre los tres grupos se encuentran en la presencia y el número de delitos diferentes de los de tráfico. Los casos clasificados como de delito principal,¹ son los que más delitos han cometido a lo largo de sus carreras delictivas, y los de delito único, lógicamente, los que menos.

Gráfico 7. Número total de delitos (N=415)

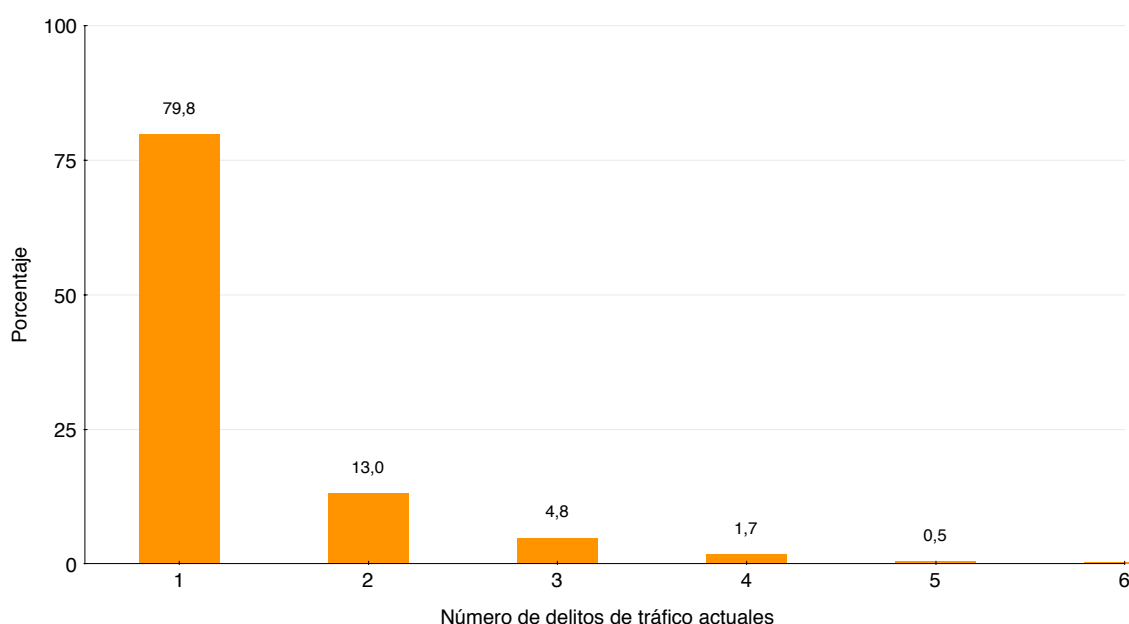


¹ Los casos en que hay diversos delitos, pero solo los de tráfico se han clasificado como delitos principales de las medidas.

El 42,2% de los internos cometieron un solo hecho delictivo (véase el gráfico 7). Una cuarta parte habría cometido un segundo hecho y un 12,3%, tres. También se detecta la presencia de casos con una gran cantidad de delitos, incluido un caso extremo (que no se ha incluido en el gráfico) que había cometido 41 delitos.²

Respecto a la categoría de los delitos de tráfico actuales, casi el 80,0% de los internos había cometido solo uno (véase el gráfico 8). Por lo tanto, entraron en prisión con un único hecho relacionado con la seguridad vial, independientemente de que hubiera cometido otros delitos o no.

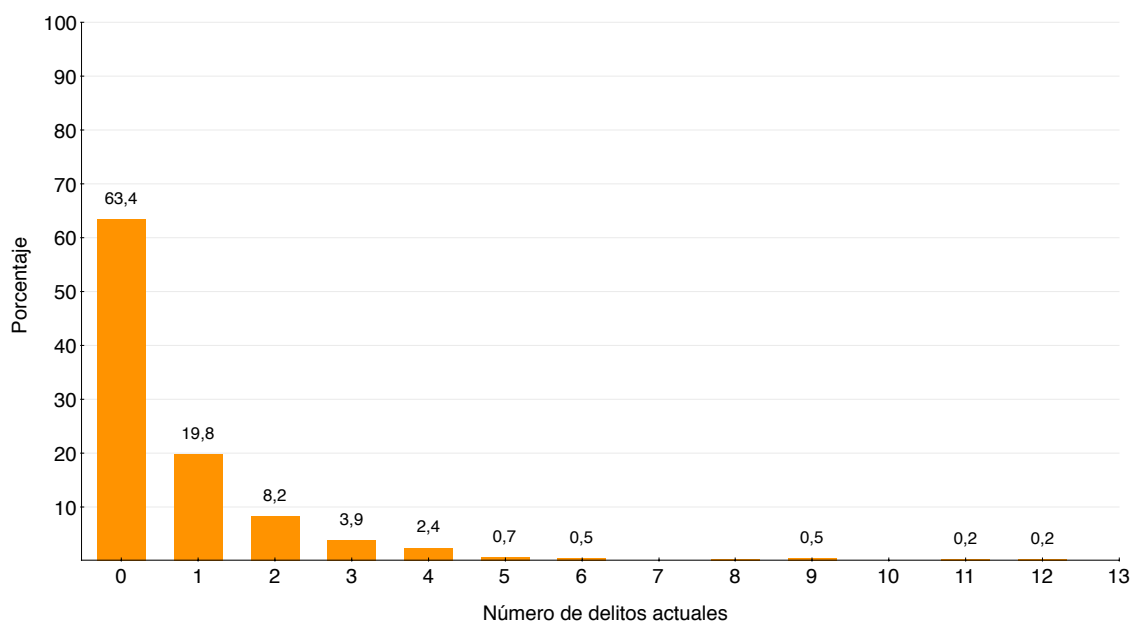
Gráfico 8. Proporción de delitos de tráfico actuales (N=415)



Como ya se ha dicho, solo el 3,3% de los internos habrían sido condenados anteriormente por un delito de tráfico, pero la situación varía en el caso de los otros delitos diferentes de los de tráfico. Casi dos terceras partes de los internos no había cometido ninguno, cerca del 20,0% cometió uno y el 28,4% cometió dos, como mínimo, y hasta un máximo de 12 (véase el gráfico 9).

² Se ha hecho omisión de este al considerarlo un valor extremo.

Gráfico 9. Proporción de otros delitos actuales (N=415)



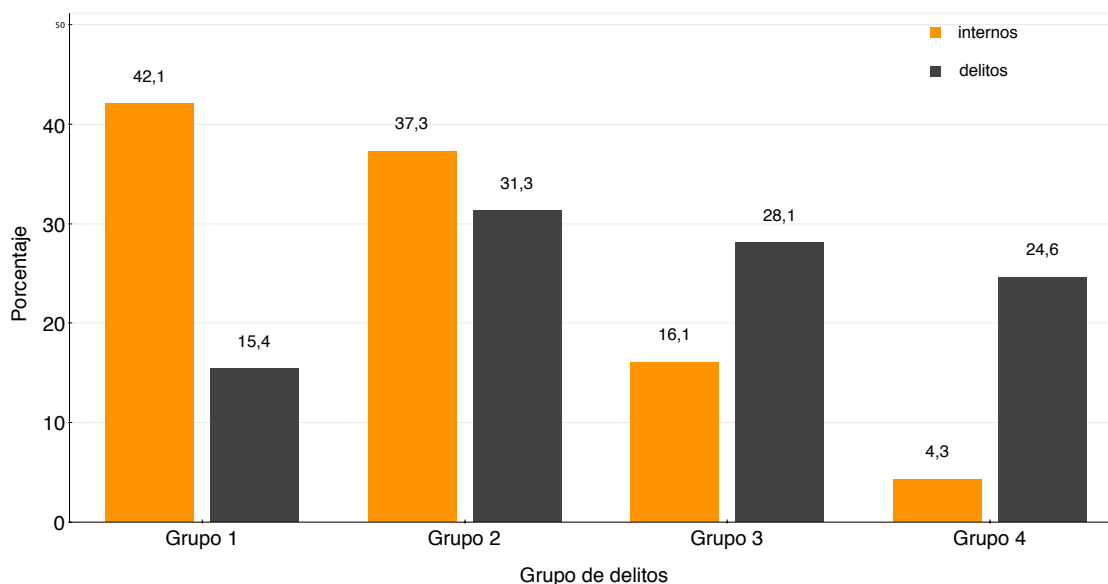
Si se tienen en cuenta los otros delitos anteriores, se observa la misma tendencia. El 78,3% de los internos no había cometido otros delitos al margen de aquellos por los que estaban cumpliendo una condena.

Así pues, lo más habitual es cometer pocos delitos, también en este tipo de infractores. De esta forma, los internos con multitud de causas en sus expedientes y que han cumplido medidas en diferentes ocasiones son relativamente raros.

4.2.2. Versatilidad

Según los datos registrados por el Departamento de Justicia, los 415 internos fueron responsables de 1.135 delitos en total. Como se ha apuntado en el apartado anterior, una gran parte eran responsables de un solo hecho, pero también había un número muy pequeño de internos que habían cometido una gran cantidad de delitos. Por este motivo, se hizo una clasificación de los internos a partir del número total de delitos cometidos (véase el gráfico 10).

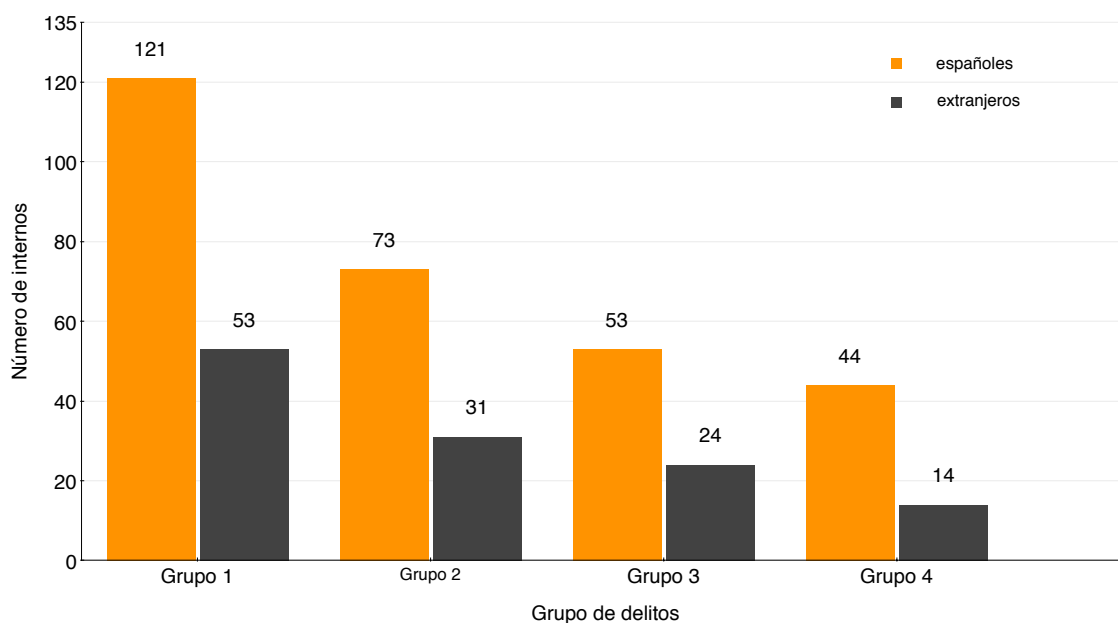
Gráfico 10. Proporción de internos por proporción de delitos (N=415)



Se valoró la posibilidad de que los cuatro grupos tuvieran composiciones diferentes y se analizaron en relación con variables sociodemográficas. Los resultados de estos análisis indicaron que la distribución del género entre los grupos era muy parecido a la distribución general. Es decir, no se pudo relacionar el género con unos determinados grupos ni se pudo observar ninguna tendencia (V Cramer=0,052; $p=0,77$). Es decir, el género y el número de delitos cometidos eran independientes.

Se comparó también con la nacionalidad y el resultado fue que para todos los grupos se daban proporciones de extranjeros y españoles equivalentes a la proporción general (véase el gráfico 11). Por lo tanto, no se detectó ninguna relación entre ser extranjero y haber cometido un número mayor o menor de delitos (V Cramer=0,025; $p=0,88$). Tampoco se encontraron diferencias significativas en la composición por edades de los cuatro grupos.

Gráfico 11. Proporción de extranjeros en los grupos (N=415)



Los cuatro grupos sí que se diferenciaban en función de algunas variables de tipo penal. Por ejemplo el tiempo pasado en prisión. Tener más delitos en sus expedientes suponía tener más tiempo de prisión acumulado, tener penas más largas en la medida que estaban cumpliendo en aquel momento, haber ingresado más veces en prisión y haber acumulado más regresiones de grado. Este hecho lleva a preguntarse si tener más delitos quería decir también cometer una variedad más grande, o bien si había una cierta especialización en el comportamiento delictivo de los internos. Es decir, la versatilidad entendida como número de delitos principales de diferentes tipos cometidos por cada interno.

Se encontraron diferencias estadísticamente significativas en la versatilidad delictiva de cada uno de los grupos respecto al resto. El grupo de internos con más delitos (grupo 4) fue también el más versátil, con 2,7 delitos diferentes de media. En el extremo opuesto estaba el grupo 1, que lógicamente, al tener un solo delito, tenía también un solo delito principal. El grupo 2 apuntaba una tendencia a la versatilidad, que se confirma en los grupos 3 y 4. Por lo tanto, a medida que aumenta el número de delitos, también lo hace la diversidad (véase la tabla 11).

Tabla 11. Versatilidad (N=415)

| | Grupo 1 (n=175) | Grupo 2 (n= 155) | Grupo 3 (n=67) | Grupo 4 (n=18) |
|--------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Delitos Principales Diferentes | 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 = Diferencias respecto al grupo 1; ² = Diferencia respecto al grupo 2; ³ = Diferencia respecto al grupo 3; ⁴ = Diferencia respecto al grupo 4; ** = Diferencia altamente significativa (p<0,01); * = Diferencia moderadamente significativa (p<0,05).

4.2.3. Tiempo de las penas de prisión

La duración de la condena que estaban cumpliendo las personas incluidas en la muestra era de 380,1 días de media. Ahora bien, las personas clasificadas como de delito único tenían condenas a pena de prisión considerablemente más cortas, mientras que las personas clasificadas como de delito principal o acumulado tenían penas de entre menos de cinco meses a casi dos años. Estos internos cometieron tanto delitos de tráfico como de otro tipo, pero son los segundos los que contribuyen más a la duración de las penas.

Cabe destacar que las circunstancias particulares eran muy diversas (véase la tabla 12) por la variedad de los delitos, desde los de relativamente baja entidad hasta homicidios y desde un solo hecho (el de tráfico) hasta 41. Por lo tanto, no es de extrañar que los datos globales sobre el tiempo de condena fueran muy diversos. Además, los datos correspondientes a los casos válidos no siempre coincidían exactamente con la muestra presentada. Ello se debe a que, en algunos casos, la base de datos informaba sobre el número de delitos de un determinado tipo, pero no sobre la duración de la medida.

Los indicadores penales y penitenciarios eran más elevados en los casos de delito principal y acumulado, comparados con los de delito único (véase la tabla 12). El grupo de delitos principal y los de delito acumulado, a su vez, diferían sobre todo en el tiempo de las medidas. Los de delito acumulado tenían medidas más largas por este tipo de delitos. Aunque a los de delito principal se les había impuesto más tiempo por delitos de tráfico.

Tabla 12. Días de condena (N=415)

| | Media | Desviación | Casos válidos |
|--|-----------------------|------------|---------------|
| | | n | |
| Tiempo: días de condena actual (SIPC) | 380,15 | 497,70 | 415 |
| Único | 163,20 ^{2,3} | 584,68 | 215 |
| Principal | 630,59 ¹ | 630,19 | 41 |
| Acumulado | 608,15 ¹ | 497,70 | 159 |
| Tiempo: recuento delitos de tráfico actuales | 218,57 | 210,83 | 392 |
| Único | 186,35 ³ | 159,49 | 199 |
| Principal | 263,40 | 283,59 | 40 |
| Acumulado | 248,75 ¹ | 240,35 | 153 |
| Tiempo: recuento delitos de tráfico anteriores | 228,62 | 209,51 | 13 |
| Único | - | - | - |
| Principal | 286,50 ^{NA} | 279,87 | 6 |
| Acumulado | 228,62 ^{NA} | 127,65 | 7 |
| Tiempo: recuento otros delitos actuales | 535,23 | 404,37 | 135 |
| Único | - | - | - |
| Principal | 366,23 ³ | 344,54 | 31 |
| Acumulado | 585,98 ² | 598,21 | 104 |
| Tiempo: recuento otros delitos anteriores | 847,63 | 1372,08 | 46 |
| Único | - | - | - |
| Principal | 484,00 ^{NA} | 642,05 | 2 |
| Acumulado | 864,16 ^{NA} | 1397,91 | 44 |
| Tiempo: suma total (incluye ya cumplidas) | 481,78 | 739,54 | 415 |
| Único | 172,48 ^{2,3} | 161,05 | 215 |
| Principal | 599,41 ^{1,3} | 469,72 | 41 |
| Acumulado | 869,67 ^{1,2} | 1028,05 | 159 |
| Tiempo: diferencia alta y baja (DMS) | 88,38 | 76,07 | 266 |
| Único | 77,47 ^{2,3} | 70,99 | 182 |
| Principal | 128,00 ¹ | 79,51 | 17 |
| Acumulado | 107,98 ¹ | 82,22 | 67 |

¹= diferencia significativa (p<0,05) respecto a categoría Único; ²= diferencia significativa respecto a categoría Principal; ³= diferencia significativa (p<0,05) respecto a categoría Acumulado. NA = análisis no aplicable (ANOVA o Test-T).

Otro dato importante es el tiempo que los internos han pasado en prisión, calculado a partir de las fechas de alta y baja registradas en la base de datos. El mes de mayo de 2011, de los 415 internos incluidos en el estudio, 266 (64,1%) habían finalizado su condena. Los 149 internos (35,9%) restantes continuaban internados. De los que ya habían finalizado los internamientos, el grupo más numeroso corresponde a los casos de delito único que habrían pasado en prisión unos dos meses y medio. De este grupo solo el 15,3%

continuaban internados. Los casos de delito principal, en cambio, habían pasado en prisión más de cuatro meses y los de delito acumulado poco más de tres meses y medio de media. A pesar de ello, más de la mitad de los internos de estos grupos seguían en prisión.

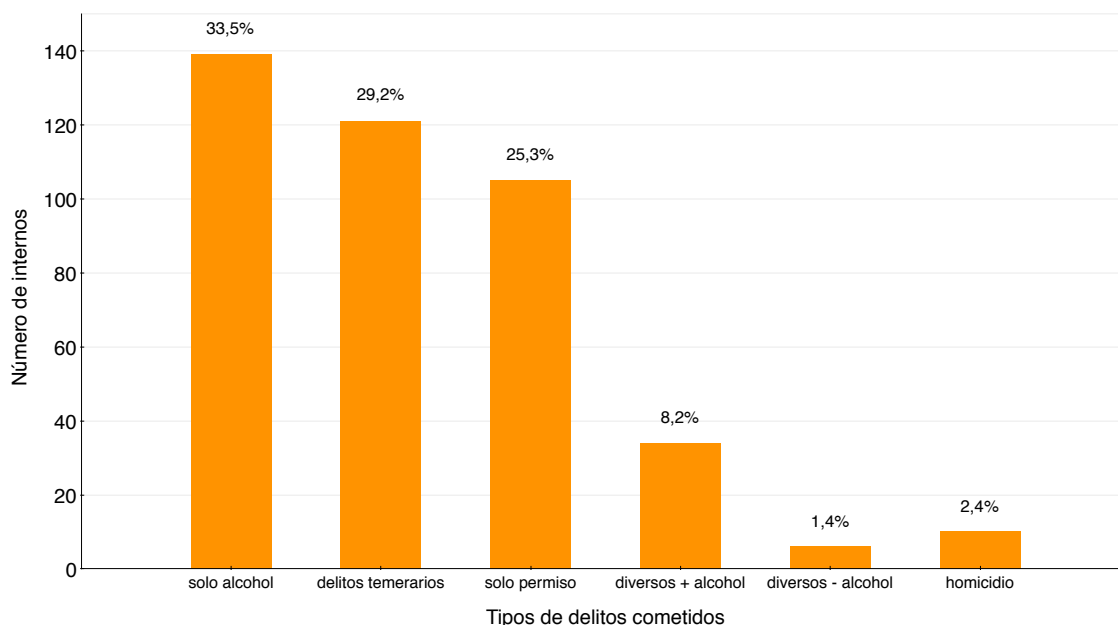
4.2.4. Tipo de delito de tráfico actual

En este apartado se analizan solo los delitos de tráfico actuales. Teniendo en cuenta todos los hechos que aparecían en los expedientes de los internos, lo primero que cabe destacar es que el 33,5% de los casos tenían delitos relacionados con el consumo de alcohol, 79 de estas personas serían del grupo de delito único y los 60 restantes serían de los grupos principal o acumulado. A estos cabría añadir un 8,2% en que constaba más de un delito, pero de estos como mínimo uno estaba relacionado con el consumo de alcohol. En este caso serían 34 casos con 2,7 delitos de media. Si se tienen en cuenta estos dos datos de manera conjunta, un 41,6% de los internos con delitos contra la seguridad vial tenían también un delito relacionado con el consumo de alcohol, como mínimo (véase el gráfico 12).

El segundo tipo de delito en importancia lo constituyeron los relacionados con comportamientos temerarios (29,2%). Esta categoría estaba formada por tipos penales como la conducción temeraria, los delitos de imprudencia, el grave riesgo para la circulación o el exceso de velocidad. La media de delitos de esta categoría era de 1,1, inferior a la de los delitos relacionados con el alcohol.

Una cuarta parte de la muestra había cometido, como delito principal de tráfico, alguna infracción relacionada con el permiso de conducir. Este dato podría dar la sensación aparente de que un número importante de infractores estarían cumpliendo penas de prisión por este motivo, pero no es así. En 45 casos habían cometido un único delito, relacionado con el permiso. De estos, solo 5 fueron clasificados inicialmente en segundo grado de tratamiento penitenciario. El resto fueron clasificados en tercer grado (18) o bien estaban pendientes de valoración (19). Aunque el delito de tráfico estaba relacionado con el permiso de conducir, en sus expedientes constaban también otros delitos, ya fueran de tráfico o de otro tipo.

Gráfico 12. Tipo de delito de tráfico actual (N=415)



Una parte muy pequeña de casos (1,45%) cometieron diversos delitos relacionados con la seguridad vial, pero ninguno de ellos estaba relacionado con el consumo de alcohol (véase la tabla 13). Cabe recordar que las categorías de la tabla se refieren únicamente al tipo de delito, relacionado con la seguridad vial, que el infractor habría cometido.

Tabla 13. Número de delitos total según tipo de delitos de tráfico (N=415)

| | Media | Desviación | n |
|---------------------------------|-------|------------|-----|
| Alcohol | 2,1 | (1,5) | 139 |
| Delitos de conducción temeraria | 3,1 | (4,9) | 121 |
| Homicidio | 2,6 | (3,7) | 10 |
| Permiso | 2,8 | (2,8) | 105 |
| Diversos con alcohol | 3,7 | (2,5) | 34 |
| Diversos sin alcohol | 3,7 | (1,6) | 6 |
| Total | 2,7 | (3,3) | 415 |

4.2.5. Delitos de tráfico anteriores

En la muestra había pocas personas que hubieran cometido delitos de tráfico anteriores (véase la tabla 14). Solo 15 personas (3,6%) tenían antecedentes de este tipo en sus expedientes y, conjuntamente, solo constaban 18 delitos, casi

la mitad relacionados con el consumo de alcohol y un tercio con la conducción temeraria.

Tabla 14. Delitos de tráfico anteriores (N=415)

| | Frecuencia | Porcentaje válido |
|---------------------|------------|-------------------|
| Alcohol | 5 | 33,3 |
| Temeraria | 5 | 33,3 |
| Alcohol y temeraria | 2 | 13,3 |
| Omisión s. | 1 | 6,7 |
| Sin permiso | 1 | 6,7 |
| Contra seguridad | 1 | 6,7 |
| Total | 15 | 100,00 |

4.2.6. Ingresos en prisión

La media global de ingresos en prisión era de 1,7 (DE=1,8). En el 65,9% solo constaba una entrada en prisión, el resto, un 34,1%, habían entrado en dos o más ocasiones (véase la tabla 15). Cerca de un 5,0% eran personas que habían ingresado en prisión en más de cinco ocasiones y el caso más extremo, según la base de datos, habría entrado 21 veces en prisión.

Tabla 15. Número de ingresos en prisión, incluido el actual (N=414)

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje acumulado |
|--------------|------------|------------|----------------------|
| 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 válido | 414 | 100 | |

4.2.7. Clasificación

Una cuestión relevante es que casi el 40,0% de los internos fueron clasificados inicialmente en tercer grado de tratamiento penitenciario y el 31,1% en segundo. Solo tres casos fueron inicialmente clasificados en primer grado. Aunque destaca que 93 personas no fueron clasificadas o esta información no se registró. El resto, el 6,5%, estaban en prisión preventiva o bien se impuso una medida de seguridad (véase la tabla 16).

Tabla 16. Clasificación (N=415)

| | Inicial | | Momento recogida | |
|-------------------------------|------------|------------|------------------|------------|
| | Frecuencia | Porcentaje | Frecuencia | Porcentaje |
| Primer grado | 3 | 0,7 | 3 | 0,7 |
| Segundo grado | 129 | 31,1 | 146 | 35,2 |
| Tercer grado | 163 | 39,3 | 149 | 35,9 |
| Pendiente de clasificar | 93 | 22,4 | 90 | 21,7 |
| Preventivo o medida seguridad | 27 | 6,5 | 27 | 6,5 |
| Total | 415 | 100 | 415 | 100 |

En el momento de la recogida de los datos, como es lógico, la clasificación de parte de los internos había variado. Las personas que se encontraban en segundo grado pasaron de ser el 31,1 al 35,2%. Esta diferencia se explicaba exclusivamente por 17 casos que fueron clasificados inicialmente en tercer grado, pero pasaron a segundo grado. A finales del mes de mayo de 2011, de los 415 internos con delitos de tráfico, 266 ya habían cumplido la condena. Con estos internos se calculó el tiempo que habían pasado en prisión a partir de las fechas de alta y baja introducidas en la base de datos (véase la tabla 17). El tiempo efectivo de los internos que fueron clasificados inicialmente en segundo grado es ligeramente mayor que el de los internos clasificados en tercer grado. Un segundo aspecto que cabe destacar es que el grupo que estaba pendiente de clasificar era el que tenía un tiempo más breve de internamiento efectivo, solo 25 días. Este periodo posiblemente explica por qué no llegaron a ser clasificados.

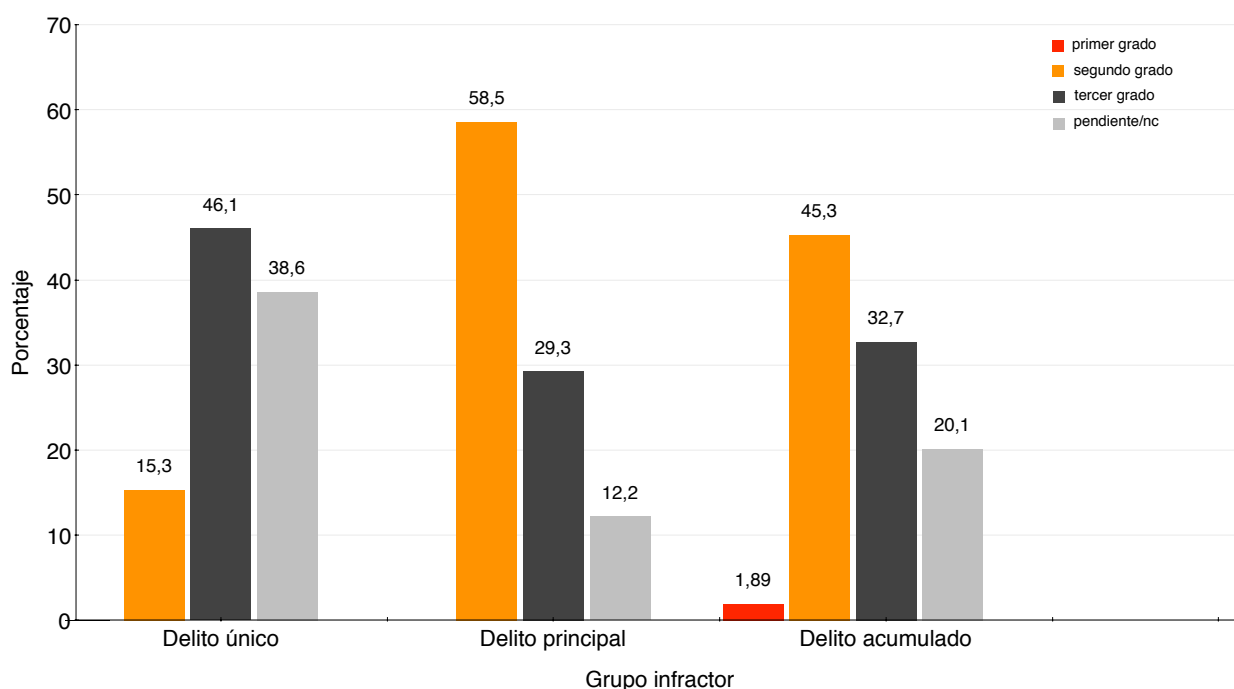
Tabla 17. Tiempo de internamiento (diferencia alta y baja) según clasificación inicial (N=415)

| | Media | Desviación | n |
|------------------------------|--------------|-------------------|----------|
| Primer grado | - | - | 0 |
| Segundo grado | 136,7 | 66,9 | 55 |
| Tercer grado | 125,4 | 59,1 | 106 |
| Preventivo/ Medida seguridad | 56,6 | 88,1 | 19 |
| Pendiente de clasificar | 18,9 | 30,4 | 86 |
| Seguían internados | - | - | 149 |

Si se tiene en cuenta la división inicial de los casos (delito único, principal o acumulado), se puede observar que los casos de delito único eran, casi todos, clasificados como tercer grado o bien quedaron pendientes de clasificar (véase el gráfico 13). Los casos en que el delito de tráfico era el principal, el 58,5% fueron clasificados en segundo grado. Respecto a los de delito acumulado, el 45,3% fueron casos clasificados en segundo grado. Un tercio fueron clasificados en tercer grado. Los únicos tres casos de primer grado corresponden también a este grupo de infractores (véase el gráfico 13). Los tests estadísticos utilizados en este apartado indicaron la existencia de asociación entre las dos variables analizadas (V de Cramer=0,275; $p=0,00$).

No se puede aportar una explicación clara sobre los casos que no fueron clasificados. La corta duración del internamiento sugiere algún tipo de sustitución, por ejemplo por una MPA, pero no se ha podido confirmar ni desmentir esta posibilidad mediante los datos. Por lo tanto, no podemos dar una explicación satisfactoria a la presencia de 90 casos pendientes de clasificar en el momento de la recogida (o 93 según la clasificación inicial).

Gráfico 13. Clasificación inicial según tipo de caso (N=415)



4.2.8. Programas

Dentro de los centros penitenciarios se llevan a cabo programas de intervención específicos. En conjunto, 414 personas de la muestra han realizado 475 programas en total. Ahora bien, 171 internos (41,3%) no hicieron ninguno (véase la tabla 18). El 27,5% de los internos hicieron un programa de los ofrecidos y el 18,8% hizo dos. Como pasa con otras variables de este estudio, la probabilidad de que un sujeto haya participado en un número sucesivamente mayor de programas es cada vez menor. Aproximadamente, la mitad de los casos de delito único hicieron algún programa. En cambio, en los casos de delito principal y los de delito acumulado, cerca del 70,0% de los internos hicieron como mínimo un programa.

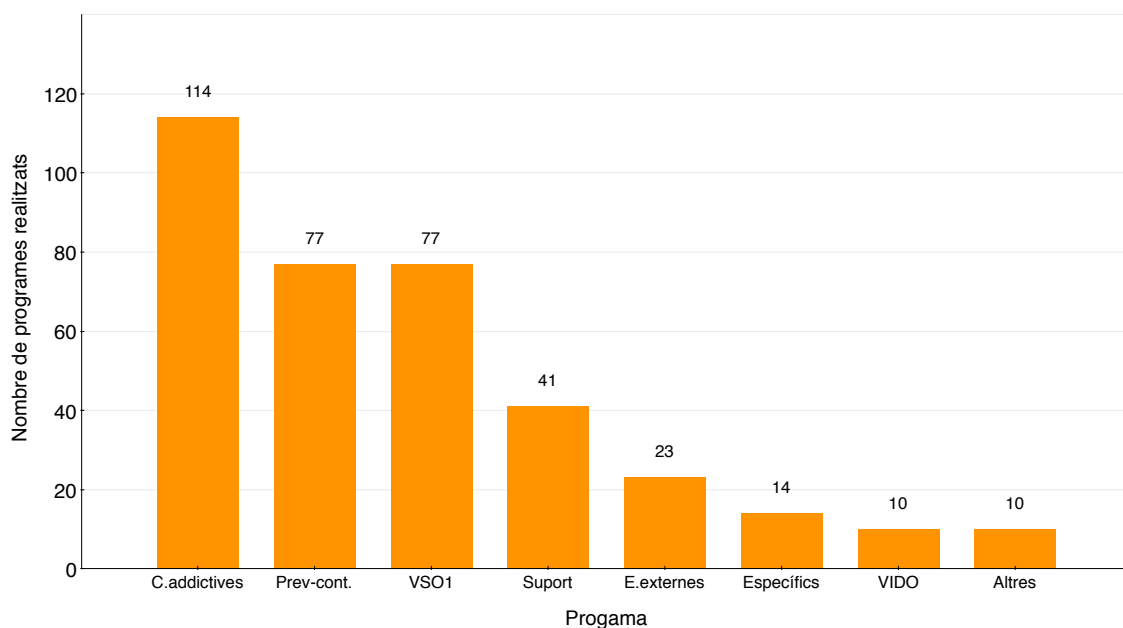
Tabla 18. Programas según tipo de caso (N=415)

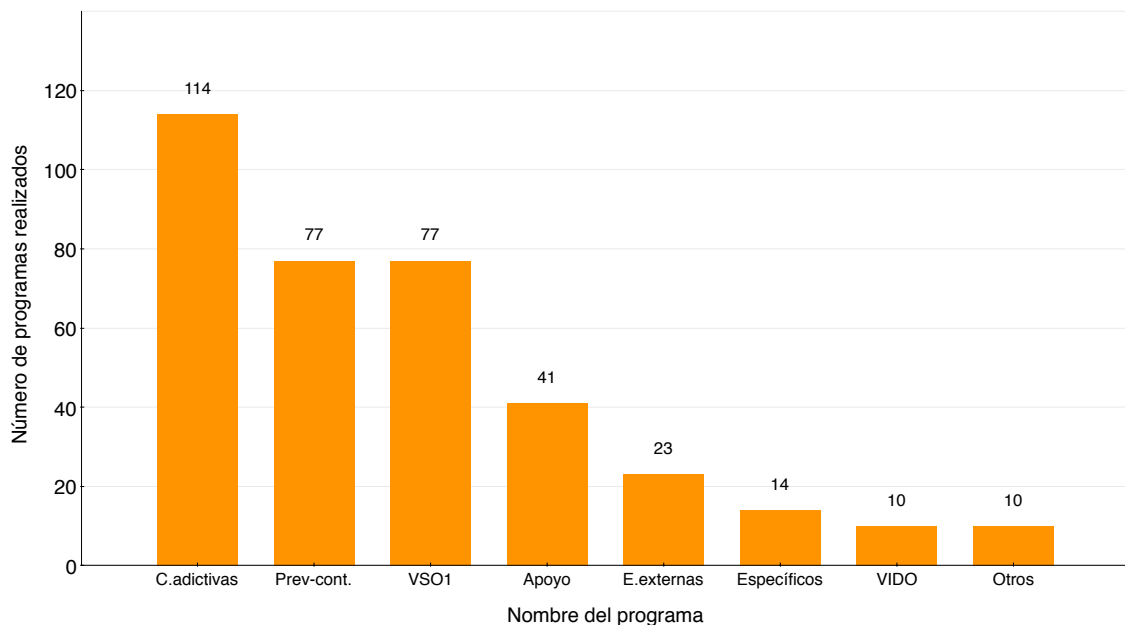
| | Realización de programas | | |
|------------------|--------------------------|-------------|-------------|
| | No | Sí | Total |
| Delito único | 110 (64,3%) | 104 (42,8%) | 214 (51,7%) |
| Delito principal | 12 (7,0%) | 29 (11,9%) | 41 (9,9%) |
| Delito acumulado | 49 (28,7%) | 110 (45,3%) | 159 (38,4%) |
| Total | 171 (100%) | 243 (100%) | 414 (100%) |

Por lo tanto, es preciso tener en cuenta que de los 171 casos que no participaron en programas, dos terceras partes eran casos de delito único. Este grupo, como ya se ha mostrado, tenía una proporción importante de los casos clasificados en tercer grado (60,7%) y de los que no llegaron a ser clasificados (69,1%). Este grupo se caracterizaba, también, por haber sido condenado a periodos más cortos de prisión y, por lo tanto, por haber estado efectivamente internado durante periodos más breves (véase el apartado siguiente: Análisis de diferencias según tipo). Así, parece razonable pensar que la explicación a esta proporción relativamente alta de internos que no han hecho programas se debe, sobre todo, a periodos muy breves de internamiento.

El programa que se ha hecho en más ocasiones es el de conductas adictivas, seguido del programa de prevención y contención y de la actividad de educación vial del programa sociedad y ciudadanía. Los programas de apoyo gestionados por entidades externas (un conjunto de programas diversos que van desde la preparación y el seguimiento de permisos hasta programas de competencias psicosociales) les siguen en cuarto y quinto lugar, respectivamente (véase el gráfico 14).

Gráfico 14. Número de programas total hechos por los internos (N=415)





Se han detectado diferencias entre el número de programas que figuran en la base de datos del Departamento de Justicia y el número de programas, calculado a partir de los datos detallados de participación en programas. Esta diferencia no es menor, ya que la primera indicaría que los internos habrían participado en 475 programas, pero solo se tiene información detallada de 366.

4.2.9. Medidas penales alternativas

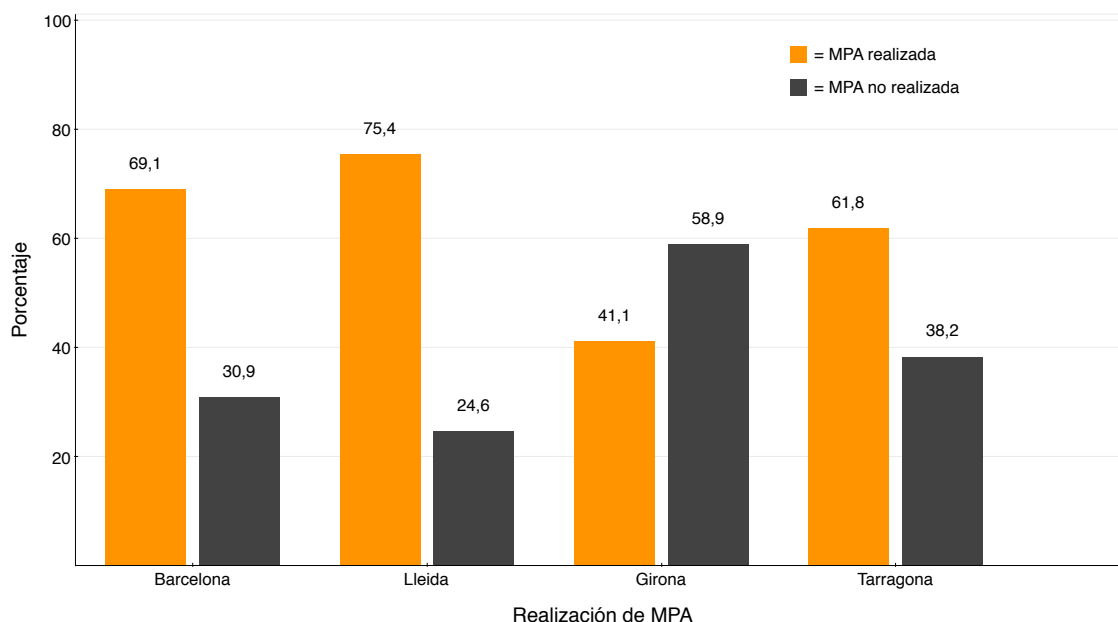
En total, a 267 (64,3%) se les impuso un total 577 medidas penales alternativas (MPA). De estas, 443 (76,7%) eran trabajos en beneficio de la comunidad (en adelante TBC). La mayor parte de todas las MPA fueron impuestas por delitos relacionados con el tráfico, mientras que la cuarta parte restante fueron impuestas por delitos violentos y contra la propiedad. Los internos que hicieron alguna MPA hicieron 2,2 de media (DE=1,4). Si se tienen en cuenta solo los TBC, la media fue de 1,9 (DE=1,1). El 85,0% de los TBC fueron impuestos por un delito contra la seguridad vial y el 15,0% restante por delitos violentos (10%) y contra la propiedad (5,0%).

De las 577 MPA que constan impuestas al conjunto de la muestra, 261 (45,2%) constan como no iniciadas. Ello se debe tanto a incumplimientos como a sustituciones o imposibilidades de diferente tipo o a medidas que todavía no se han podido llevar a cabo, ya que el penado se encontraba en situación de internamiento.

Si tenemos presente la nacionalidad de los internos, extranjeros y nacionales accedieron en proporciones diferentes a medidas penales alternativas. Mientras que el 68,4% de los internos españoles tenían en sus expedientes alguna MPA, en el caso de los extranjeros esta proporción era del 55,7%. Por lo tanto, es más fácil que los españoles hayan hecho alguna MPA y, en este sentido, existe una cierta desigualdad entre extranjeros y españoles. Ahora bien, a pesar de constatar la existencia de asociación entre la nacionalidad y las MPA, es preciso advertir que esta asociación es muy débil ($\Phi=0,121$; $p=0,014$).

Más destacables son las diferencias por provincia de la realización de MPA (V de Cramer=0,217; $p=0,000$), en especial un TBC (V de Cramer=0,228; $p=0,000$). En estos casos las diferencias son más grandes (véase el gráfico 15). Los internos de Barcelona o Lleida tienen una probabilidad más alta de haber hecho alguna MPA que los internos de Tarragona o (sobre todo) que los de Girona.

Gráfico 15. Medidas penales alternativas por provincia (N=403)



La única diferencia que existe a escala penal entre los que han realizado MPA y los que no radica en el número de delitos de tráfico que cometieron. Los casos que hicieron alguna MPA tenían más delitos de tráfico (actuales) que los que no habían hecho ninguna. Ello probablemente se debe a que precisamente

por delitos de este tipo se imponen una gran parte de las medidas alternativas y especialmente las de TBC (anexo tabla 4), mientras que para otros tipos de delitos, la imposición de MPA y TBC es menos probable.

4.3. Diferencias entre variables

4.3.1. Diferencias según nacionalidad

En este apartado se ha analizado si existen diferencias significativas en diversos indicadores según la nacionalidad. El objetivo era detectar diferencias entre extranjeros y españoles en indicadores basados en el número de delitos, el tiempo de condena, el número de ingresos, las regresiones y la participación en programas de tratamiento.

Desde un punto de vista demográfico, la población de origen extranjero era más joven que la población de nacionalidad española. Este mismo fenómeno se produce en la muestra utilizada. Los extranjeros internados por delitos de tráfico son, de media, cuatro años más jóvenes que los españoles, una diferencia que resultó ser estadísticamente significativa.

Respecto al número de delitos cometidos por españoles y extranjeros, se apreciaron ligeras diferencias en las medias de uno y otro grupo. De todas maneras, estas pequeñas diferencias no eran estadísticamente significativas.

En cambio, las diferencias sí que eran significativas en el número de ingresos en prisión. Las personas de nacionalidad española entraron más veces. De hecho, de los 37 penados que ingresaron en prisión en más de cinco ocasiones, solo 3 eran de nacionalidad extranjera.

Tabla 19. Diferencias según la nacionalidad (N=415)

| | Media españoles (DE) | | Media extranjeros (DE) | | Diferencia media |
|---------------------------------------|-------------------------|---------|---------------------------|--------|---------------------|
| Edad | 38,35 | (10,34) | 34,35 | (8,84) | 3,998** |
| Número de delitos de tráfico actuales | 1,28 | (0,67) | 1,37 | (0,82) | |
| Número de delitos de tráfico ant. | 0,04 | (0,25) | 0,04 | (0,23) | |
| Número de otros delitos actuales | 0,74 | (1,377) | 0,74 | (1,71) | |
| Número de otros delitos anteriores | 0,74 | (2,86) | 0,37 | (2,86) | |

| | | | | | |
|--------------------------------|--------|----------|--------|----------|--------|
| Tiempo: tráfico actuales | 206,91 | (203,55) | 206,78 | (229,23) | |
| Tiempo: tráfico anteriores | 8,13 | (57,95) | 4,98 | (41,67) | |
| Tiempo: otros actuales | 187,95 | (406,14) | 177,47 | (442,33) | |
| Tiempo: otros anteriores | 117,54 | (611,36) | 37,07 | (185,31) | 81,37* |
| Número de delitos totales | 2,81 | (3,53) | 2,51 | (2,64) | |
| Tiempo total | 520,53 | (837,10) | 426,29 | (546,64) | |
| Número de programas realizados | 1,21 | (1,44) | 0,99 | (1,25) | |
| Número de ingresos | 1,89 | (2,04) | 1,44 | (0,91) | 0,444* |
| Regresiones de grado | 0,15) | (0,47) | 0,07 | (0,29) | 0,078* |

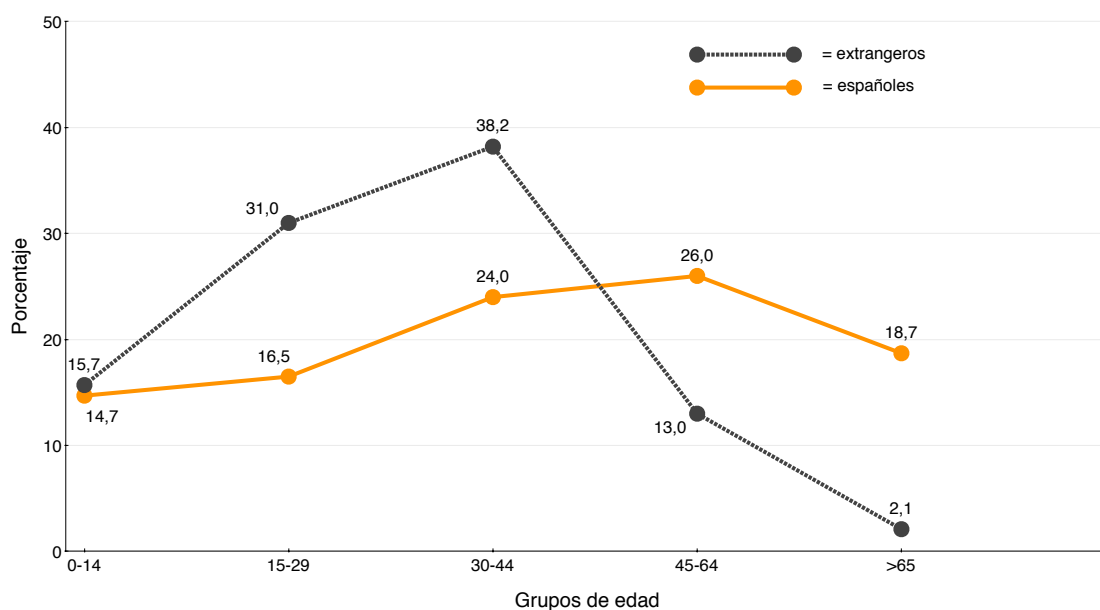
** p<0,01; *p<0,05

También se encontraron diferencias respecto al tiempo de encarcelamiento impuesto, pero solo cuando se tenía en cuenta el tiempo por delitos anteriores. Los penados de nacionalidad española en el pasado habrían sido condenados en una proporción mayor y a medidas más elevadas que los extranjeros. Finalmente, también se observaron diferencias significativas respecto al número de regresiones en el grado de tratamiento penitenciario, que afectaría más a los internos españoles que a los extranjeros (véase la tabla 19).

Ni en el caso de los delitos contra la seguridad vial ni en otros tipos de delitos se detectaron diferencias significativas entre las personas extranjeras y las nacionales. Tampoco existían diferencias respecto al resto de tiempos impuestos en las medidas ni se puede afirmar que unos u otros hubieran participado en más programas.

Por lo tanto, se puede concluir que las diferencias observadas en la edad respondían a la diversa composición de las respectivas poblaciones, es decir, los extranjeros internados son más jóvenes porque los extranjeros en la población general también los son. En la población general, casi el 70,0% de la población de origen extranjero tenía, en 2007, entre 15 y 44 años. La proporción de población con nacionalidad española para este mismo grupo de edad era tan solo del 40,5%, y el 18,7% de la población española tenía 65 años o más, mientras que en la población extranjera eran solo el 2,1% (véase el gráfico 16).

Gráfico 16. Estructura de edad de la población general de Cataluña según nacionalidad (2007)



Fuente: elaboración propia. Datos: www.idescat.cat

4.3.2. Diferencias según tipo de caso

Los tres tipos de infractor (único, principal o acumulado) son las categorías básicas de este apartado. Lo que se pretendía era detectar si estos tres grupos de internos eran diferentes en sus características personales o su trayectoria penal y penitenciaria.

Entre los tres tipos de internos con delitos de tráfico se apreciaban diferencias significativas en la edad, los casos de delito acumulado son dos años más jóvenes que los casos de delito único. Los casos de delito principal tenían más delitos de media (2,9) que los casos de delito único (1,2), pero los de delito acumulado tenían más que ambos grupos (4,5). Respecto al tiempo que se impuso a cada interno, se detectaron diferencias en todos los tipos de delito menos en los delitos de tráfico anteriores, pero este hecho se debe a que eran pocos casos. Como resulta lógico, estas diferencias se tradujeron también en un mayor número de ingresos, más programas realizados, un mayor número de regresiones de grado y condenas más largas (véase la tabla 20).

Tabla 20. Diferencias en las medias entre casos de delito de tráfico único, principal y acumulado (N=415)

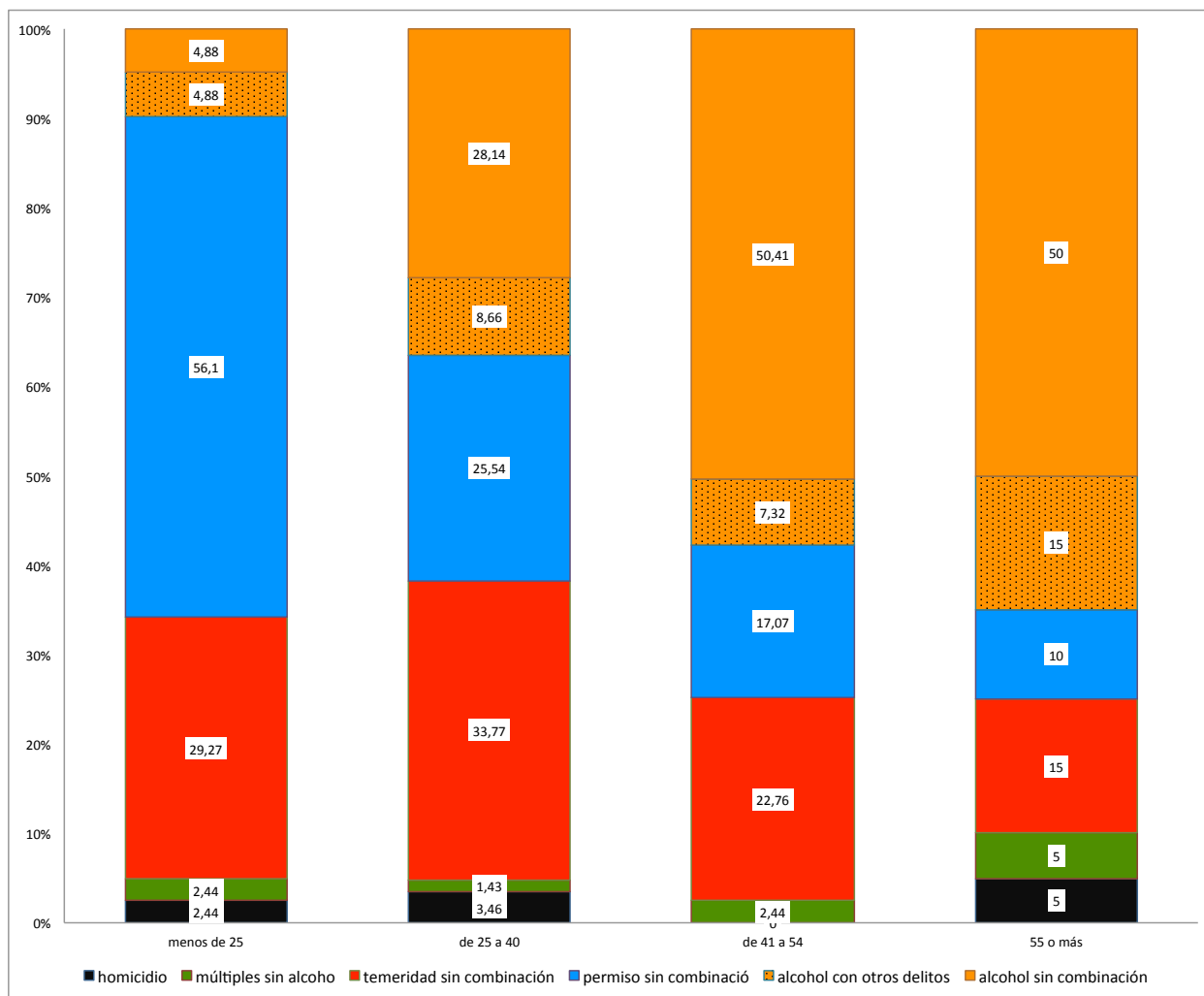
| | Delito único | Delito principal | Delito acumulado |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Edad | 37,99 ^{c*} | 37,88 | 35,84 ^{a*} |
| Número de delitos de tráfico actuales | 1,25 | 1,41 | 1,36 |
| Número de delitos de tráfico anteriores | 0 ^{b*} | 0,17 ^{a*} | 0,07 ^{a*} |
| Número de otros delitos actuales | 0 ^{b*, c*} | 1,32 ^{a*} | 1,64 ^{a*} |
| Número de otros delitos anteriores | 0 ^{c*} | 0,7 ^{c*} | 1,48 ^{a*, b*} |
| Tiempo: tráfico actuales | 172,48 ^{c*} | 256,98 | 239,36 ^{a*} |
| Tiempo: tráfico anteriores | 0 | 41,93 | 7,88 |
| Tiempo: otros actuales | 0 ^{b*, c*} | 276,9 ^{a*} | 383,28 ^{a*} |
| Tiempo: otros anteriores | 0 ^{c*} | 23,6 ^{c*} | 239,13 ^{a*} |
| Número de delitos totales | 1,25 ^{b*, c*} | 2,97 ^{a*, c*} | 4,55 ^{a*, b*} |
| Tiempo total | 172,48 ^{b*, c*} | 599,41 ^{a*, c*} | 869,66 ^{b*, c*} |
| Número de programas realizados | 0,82 ^{b*, c*} | 1,39 ^{a*} | 1,51 ^{a*} |
| Número de ingresos | 1,14 ^{b*, c*} | 1,73 ^{a*, c*} | 2,57 ^{b*, c*} |
| Regresiones de grado | 0,04 ^{c*} | 0,09 | 0,17 ^{a*} |

DMS y C de Dunnett (Edad) ^a = Diferencias respecto Delito único; ^b = Diferencia respecto Delito principal; ^c = Diferencia respecto Delito acumulado; * = Diferencia significativa (p<0,05).

4.3.3. Diferencias en los delitos de tráfico según la edad

Como se ha presentado en apartados anteriores, la mayor parte de las personas incluidas en este estudio habían cometido delitos relacionados con el consumo de alcohol, las conductas temerarias o relacionadas con el permiso o la licencia. Pero, en contra de lo que se podría pensar, los delitos relacionados con el consumo de alcohol y la conducción no fueron más habituales entre los internos más jóvenes de la muestra. Entre los menores de 25 años lo más habitual fue la conducción sin permiso (56,1%) o los delitos relacionados con la temeridad en la conducción (29,27%) y menos del 10,0% tenían delitos relacionados con el consumo de alcohol o de drogas. A medida que aumenta la edad de los internos también aumenta claramente la proporción de casos en que constan delitos relacionados con el consumo de alcohol, a la vez que se reducen los casos de conducción sin permiso (véase el gráfico 17).

Gráfico 17. Delito de tráfico actual por edades (N=415)



Los delitos de temeridad (conducción temeraria, exceso de velocidad o grave riesgo para la circulación) eran característicos de las categorías de edad inferiores (menores de 25 años y entre los 25 y los 40 años), mientras que las categorías de edad superiores (41 a 54 años y 55 y más) tenían una proporción menor. A pesar de ello, la tendencia de los delitos de temeridad según la edad es menos acentuada que la de los delitos de alcohol y conducción sin permiso.

Todas estas diferencias resultaron ser significativas y existe una relación de asociación entre las variables (V de Cramer=0,196; $p<0,01$) que, visto el número de categorías de las variables, es un grado de asociación moderado a pesar de tener un valor V aparentemente pequeño.

Por todo ello, se puede considerar que la edad es un factor que influye, aunque de forma moderada, en el tipo de delito de tráfico que cometen las personas, si bien no es un factor capaz de explicar otras características relacionadas con el

comportamiento delictivo o la trayectoria penitenciaria. De hecho, la edad solo tiene algún grado de asociación con el número de delitos actuales, diferentes de los de tráfico, que constan en los expedientes de los internos y con el número de programas realizados (véase la tabla 21).

Tabla 21. Efectos de la edad sobre las variables penales (N=415)

| | Chi ² | Sig. |
|--|------------------|--------|
| Delitos: de tráfico actuales | 4,637 | 0,200 |
| Delitos: tráfico anteriores | 4,287 | 0,232 |
| Delitos: otros actuales | 9,969 | 0,019* |
| Delitos: otros delitos anteriores | 2,203 | 0,531 |
| Tiempo: recuenta delitos de tráfico actuales | 4,881 | 0,181 |
| Tiempo: recuenta delitos de tráfico anteriores | 4,921 | 0,178 |
| Tiempo: recuenta otros delitos actuales | 8,003 | 0,046 |
| Tiempo: recuenta otros delitos anteriores | 2,321 | 0,509 |
| Número de delitos total | 1,877 | 0,598 |
| Tiempo total | 4,939 | 0,176 |
| Número de programas | 7,839 | 0,049* |
| Número de ingresos | 0,302 | 0,960 |
| Regresiones de grado | 2,197 | 0,533 |

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

Estas dos variables fueron objeto de análisis de varianza para ver si había diferencias significativas entre los diferentes grupos (véase la tabla 22). En el caso de los otros delitos actuales, existían múltiples diferencias significativas entre los diversos grupos de edad. Las personas más jóvenes eran las que habían cometido más delitos de este tipo. Respecto al número de programas realizados, solo existían diferencias significativas entre el grupo de los menores de 25 años y el grupo de los que tenían entre 25 y 40 años. Así, de hecho, se puede concluir que los internos más jóvenes habían cometido más delitos diferentes de los de tráfico que los internos de más edad.

Tabla 22. Diferencias en las medias según grupos de edad (N=415)

| | Menos de 25 | De 25 a 40 | De 41 a 54 | Más de 55 |
|-------------------------|--------------------|------------------------|------------------------|----------------------------|
| Delitos: otros actuales | 0,85 ^{d*} | 0,92 ^{c*, d*} | 0,52 ^{b*, d*} | 0,10 ^{a*, b*, c*} |
| Número de programas | 0,68 ^{b*} | 1,32 ^{a*} | 0,96 | 1,20 |

C de Dunnett. ^a = Diferencias respecto a menos de 25; ^b = Diferencia respecto a 25 a 40 ^c = Diferencia respecto a 41 a 54; ^d = Diferencia respecto a más de 55; * = Diferencia significativa (p<0,05).

4.4. Aspectos relevantes

Todas las personas incluidas en la muestra entraron en prisión por un delito relacionado con la seguridad vial. Algo más de la mitad solo tenía vigentes (actuales) uno o más delitos de esta tipología, mientras que la mitad restante también tendría vigentes otros delitos. Ello explica que, mientras que los casos de delito único cometieron 1,2 delitos, los que habían sido condenados por otros tipos penales aumentaban esta media hasta 2,7 o 2,9, llegando a constar, en el caso más extremo, hasta 21 delitos en total. Con todo, en términos generales, dos tercios de los internos tenían un solo delito de tráfico en sus expedientes. Como resulta lógico, el menor número de delitos del grupo de internos que solo cometieron delitos contra la seguridad vial comporta una reducción global en todas las variables basadas en el tiempo de condena, ya sea el tiempo de la medida, el de internamiento efectivo y, evidentemente, en el motivado por otros delitos.

Respecto a los delitos de tráfico cometidos, el 41,6% de los internos tenían, como mínimo, un delito de tráfico relacionado con el consumo de alcohol. Estos internos infractores se caracterizan por ser personas con una edad más elevada. De hecho, de los 55 internos menores de 25 años, menos del 10% lo eran por alcoholemia y, en cambio, la mayoría lo eran por delitos relacionados con la conducción temeraria o el permiso de conducir. Por el contrario, la proporción de estos delitos en las personas más mayores era mucho menos relevante y, en cambio, el consumo de alcohol era el principal tipo de delito de tráfico que cometieron.

En el caso de los internos que solo habían cometido delitos relacionados con la seguridad vial (delito único), solo un 15,3% fueron clasificados inicialmente en segundo grado. La mayor parte (46,1%) fue clasificada en tercer grado de tratamiento penitenciario y una proporción también importante de casos quedaba pendiente o sin clasificar (38,6%). En cambio, la clasificación en régimen ordinario (segundo grado) fue la más habitual en los casos de delito principal (58,5%) y acumulado (45,3%). En los casos de delito único constan también condenas más cortas y la proporción de los internos que han realizado

algún programa es menor (48,6%) respecto a los casos de delito acumulado (58,7%), que han cometido más delitos, tienen impuestas penas más largas y por un número mayor de delitos.

5. Comparación entre los internos por delitos de tráfico, internos por otros delitos e infractores de tráfico que han cumplido un programa formativo de seguridad vial

El tercer objetivo general de este estudio es identificar las posibles diferencias entre las características psicológicas; las características sociodemográficas y personales y el estilo de conducción de una muestra de internos con algún delito relacionado con la seguridad vial. Este objetivo también incluye la comparación con los resultados de una investigación previa con personas que habían cumplido programas formativos de seguridad vial como medida penal alternativa.

A continuación se presentan los datos del estudio que se llevó a cabo con una muestra de 177 internos ingresados entre enero y octubre de 2010 en una de las prisiones de Cataluña. De estos internos, 96 lo estaban por un delito contra la seguridad vial y los otros 81 internos habían cometido delitos no relacionados con el tráfico. Estos dos grupos se comparan entre ellos pero también con el tercer grupo, formado por infractores de tráfico que habían realizado programas formativos de seguridad vial como medida penal alternativa (MPA). Este último grupo consiste en 220 personas y fue objeto de un estudio previo (Trasovares e Hilterman, 2010).

Primeramente, se describen las características y posibles diferencias en los datos sociodemográficos entre los tres grupos. A continuación, se comentan los datos del permiso de conducir y las posibles diferencias entre los grupos de participantes. En tercer lugar, se analizan los datos psicológicos y se indican las diferencias entre los grupos. Después se detallan los datos del estilo de conducción y las diferencias encontradas entre los participantes de las MPA y los dos grupos de internos. Para finalizar, se describen las relaciones entre los datos psicológicos y el comportamiento vial tal como nos han informado los participantes en el estudio. En otras palabras, finalizamos con una descripción,

para cada uno de los grupos, de la influencia entre las características psicológicas y el estilo de conducir de los tres grupos de penados.

5.1 Características sociodemográficas

En esta sección se presentan los datos sociodemográficos que caracterizan a los tres grupos objeto de estudio, así como las posibles diferencias entre ellos:

- 1) Grupo MPA: penados que han realizado un programa formativo de seguridad vial como medida penal alternativa.
- 2) Grupo tráfico: penados ingresados en prisión por un delito de tráfico.
- 3) Grupo no-tráfico: penados ingresados en prisión por otros delitos no relacionados con el tráfico.

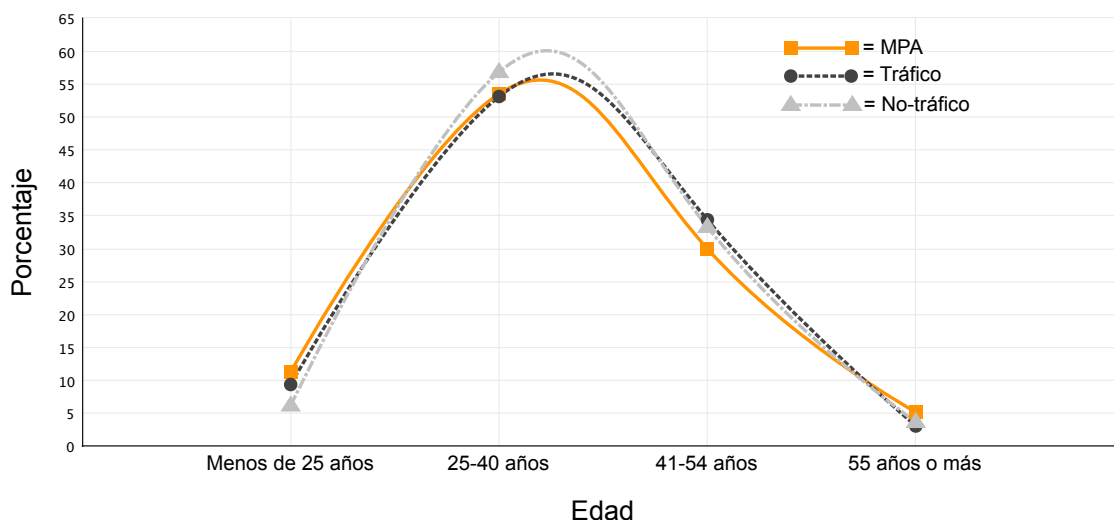
Sexo y edad

La gran mayoría de los participantes eran hombres (n=374; 94,2%). Desde prisiones participaron tres mujeres (1,7%), una en el grupo tráfico y dos en el grupo no-tráfico. En el grupo de la formación vial (MPA) había 14 mujeres, que representan el 6,5% del total del grupo.

En el gráfico 18 se presentan los datos para cada franja de edad en función del grupo. Como se puede observar, algo más del 50% de los participantes tenían una edad comprendida entre los 25 y 40 años. A continuación, el segundo conjunto más amplio por franja de edad, con un 30,0 a 34,4% de los casos, estaba formado por el grupo de 41 a 54 años. Finalmente, había una minoría de entre el 6 y 11% de los participantes que tenían menos de 25 años.

Por otro lado, el análisis comparativo de este dato indicó que no existían diferencias en la edad entre los tres grupos.

Gráfico 18. Edad de los participantes de MPA y los internos por delitos de tráfico y no-tráfico (N=390)



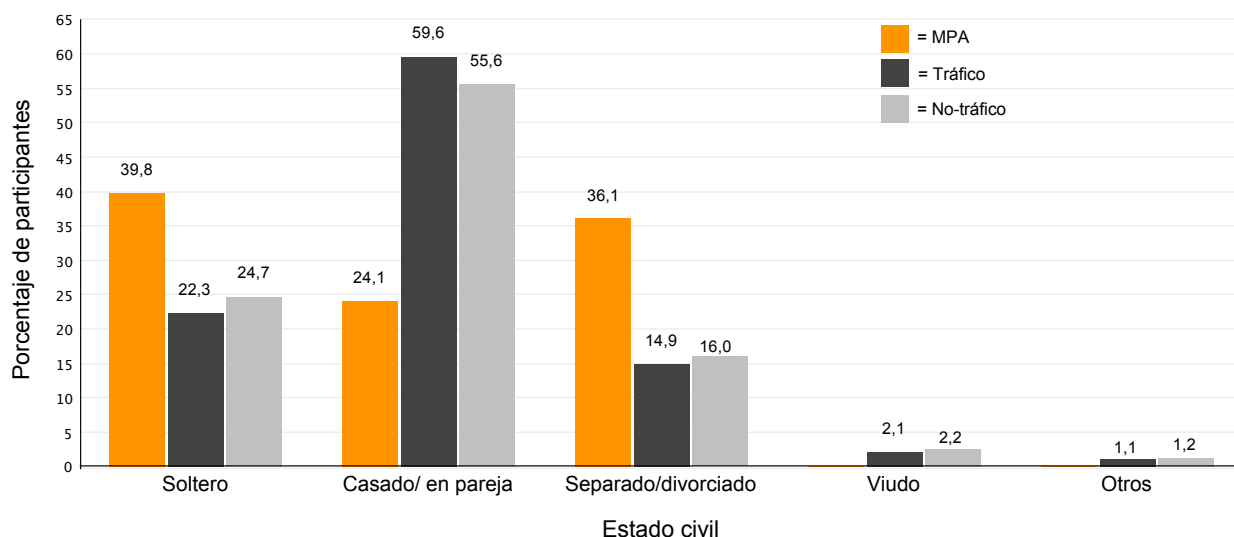
Estado civil

En el gráfico 19 se presentan los datos del estado civil en función del grupo. Hay que tener en cuenta que 87 participantes (39,5%) del grupo MPA no facilitaron datos respecto al estado civil. En consecuencia, los datos presentados en este apartado deben tratarse con prudencia.

Los resultados del análisis de los datos de los tres grupos indicaron que existían diferencias entre el grupo de MPA y los dos grupos de internos en relación con la proporción de solteros, casados o en pareja y de separados y/o divorciados entre los participantes del MPA y los internos, mientras que los dos grupos de prisiones eran muy similares en estas características.

En el grupo de MPA el porcentaje de solteros era de un 39,8%; en el grupo de prisiones, esta cifra no llegaba al 25% de los participantes. En cambio, el número de participantes que estaban casados o vivían en pareja en el grupo de MPA era de un 24,1%, muy inferior a los dos grupos de internos, en los que la proporción de casados era del 59,6% para los internos por delitos de tráfico y del 55,6% para los internos por otros delitos. Finalmente, un 36,1% de los participantes del grupo de MPA estaban separados y/o divorciados, cifra muy superior a la muestra de prisiones, en la que solo un 15% de los casos aproximadamente se encontraban en esta situación.

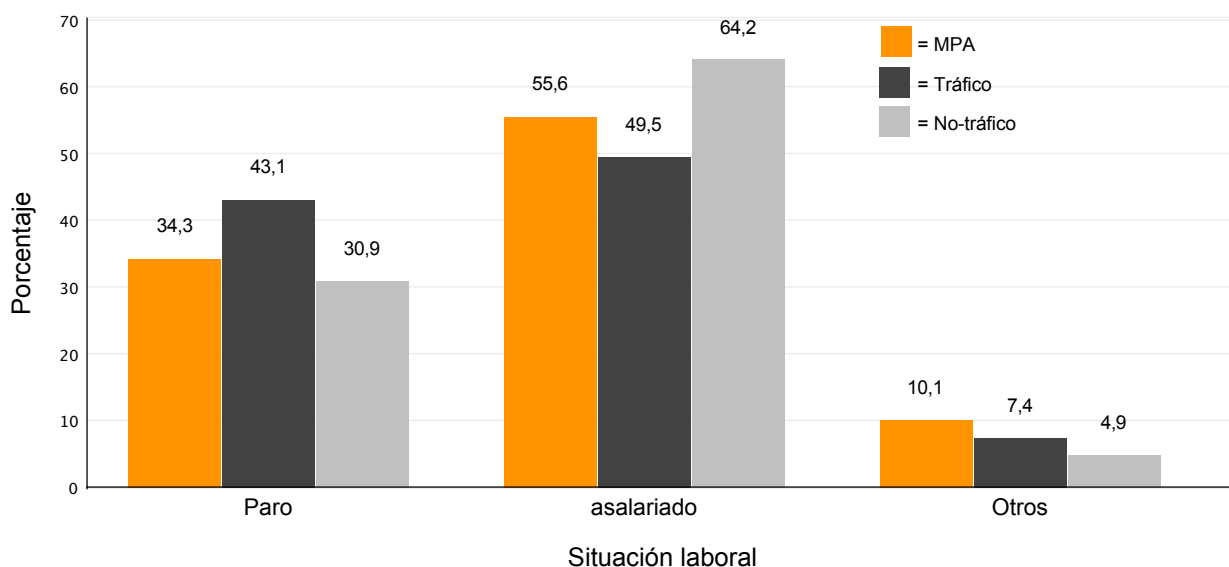
Gráfico 19. Estado civil para los participantes de MPA (n=133), los internos con delitos de tráfico (n=94) e internos con delitos de no-tráfico (n=81), porcentaje y número de participantes (N=308)



Situación laboral

Respecto a la situación laboral, las diferencias entre los tres grupos fueron mucho menos pronunciadas (véase el gráfico 20). Los participantes de MPA y los dos grupos de internos (antes de entrar en prisión) estaban, aproximadamente en la misma proporción, en paro o tenían un trabajo asalariado. Solo se observaron algunas diferencias entre los tres grupos respecto a la categoría «otros». En el grupo MPA cuatro de los participantes eran estudiantes y cinco se encontraban en situación de incapacidad laboral. En el grupo MPA dos eran pensionistas y en el grupo de internos de tráfico los pensionistas eran cinco. Una mujer, antes de ingresar en prisión por un delito no-tráfico, era ama de casa.

Gráfico 20. Situación laboral para los participantes de MPA (n=178), los internos con delitos de tráfico (n=95) e internos con delitos de no-tráfico (n=81), porcentaje de participantes (N=354)



5.2. Datos relacionados con el permiso de conducir

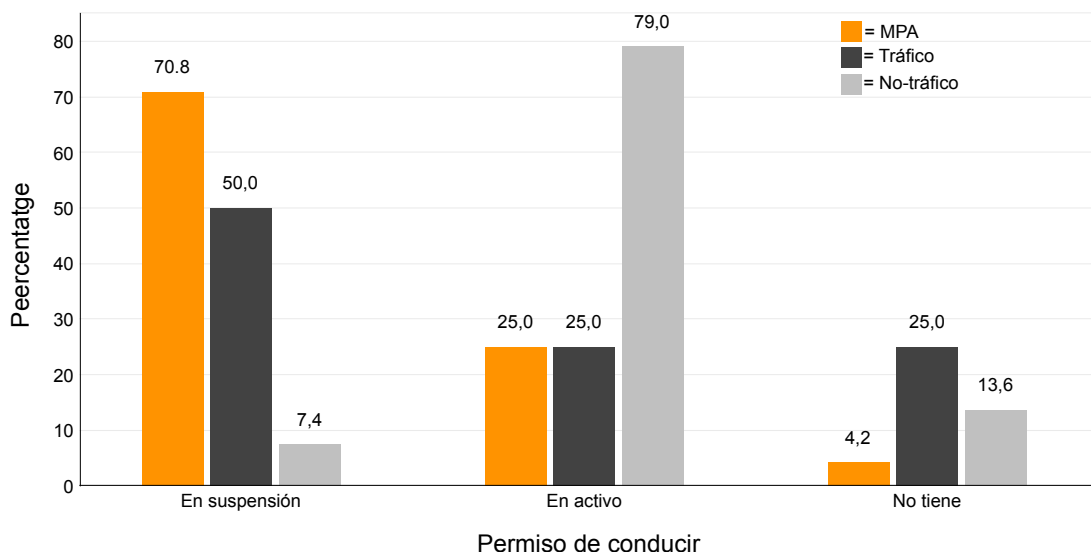
A continuación se presentan las diferencias relacionadas con los datos del permiso de conducir, el tipo de carnet y la frecuencia de conducción de los participantes en el estudio.

Disposición de permiso de conducir

El análisis comparativo a partir del permiso de conducir mostró diferencias muy significativas entre los grupos (véase el gráfico 21). Estas diferencias eran debidas al hecho de que, mientras que un 70,8% del grupo MPA y un 50% de los internos ingresados en prisión por delitos de tráfico disponían de permiso de conducir, pero lo tenían en suspensión en el momento de la recogida de datos, solo un 7,4% de los internos ingresados en prisión por otros delitos se encontraba en esta situación. Por otro lado, un 25,0% del grupo MPA y de los internos ingresados en prisión por un delito de tráfico disponían de permiso de conducir en activo, frente al 79% de los internos ingresados por otros delitos. Finalmente, mientras un 4,2% del grupo MPA no disponía de permiso de

conducir, esta cifra llegaba a un 25% de los internos ingresados en prisión por un delito de tráfico y a un 13,6% en los internos por otros delitos.

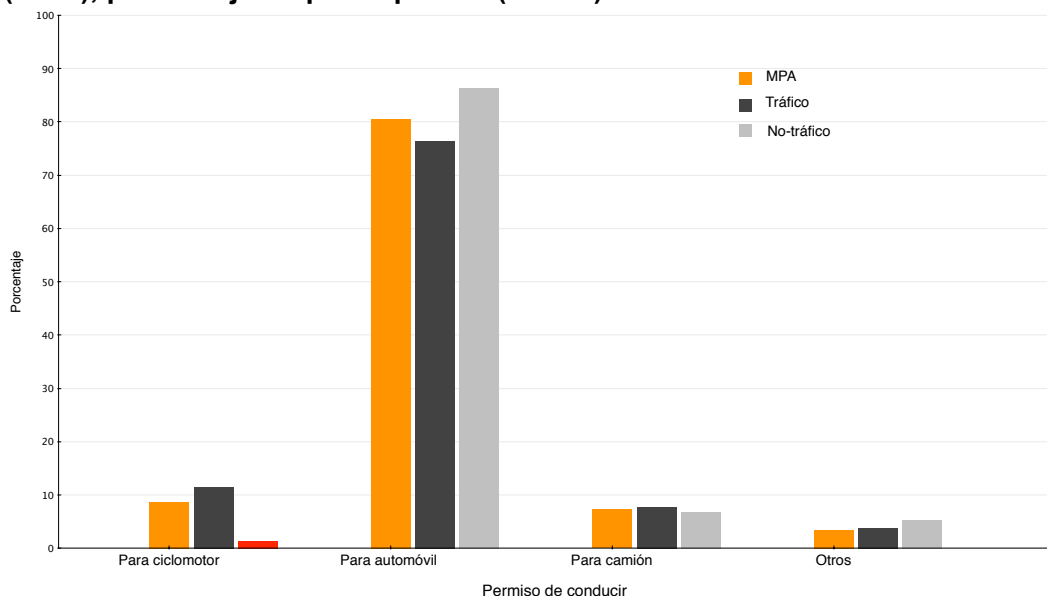
Gráfico 21. Posesión de permiso de conducir de los participantes en MPA (n=212), los internos con delitos de tráfico (n=96) y los internos con delitos de no-tráfico (n=81), porcentaje de participantes (N=389)



Tipo de carnet

En el gráfico 22 se puede ver el tipo de carnet en función del grupo. Como se puede observar, aproximadamente el 80% de los participantes disponía de permiso para conducir automóvil (B). El análisis comparativo de los datos no mostró diferencias en el tipo de carnet en función del grupo.

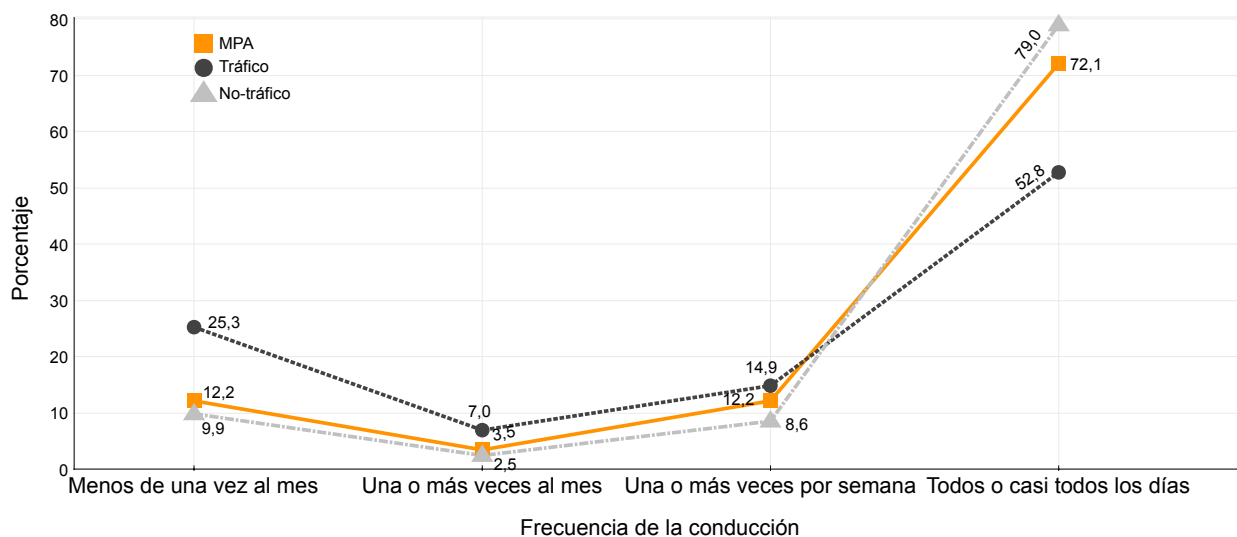
Gráfico 22. Tipo de permiso de conducir de los participantes en MPA (n=212), los internos con delitos de tráfico (n=96) y los internos con delitos de no-tráfico (n=81), porcentaje de participantes (N=389)



Frecuencia de conducción

En el gráfico 23 se puede observar la frecuencia de conducción de los tres grupos. En este caso, se encontraron diferencias moderadas en la frecuencia de conducción entre los tres grupos. Por ejemplo, la mayor parte (79,0%) de los internos ingresados en prisión por delitos no relacionados con el tráfico afirmaban conducir todos o casi todos los días en comparación con el 72,1% del grupo de MPA y con el 52,8% del grupo de internos ingresados en prisión por un delito de tráfico, estos últimos conducían significativamente con menos frecuencia (χ^2 (2, N=340)=15,09, $p<0,01$). Por otro lado, un 25,3% de los internos por delitos de tráfico afirmaba conducir menos de una vez al mes, en contraposición al 12,2% del grupo de MPA y al 9,9% de los internos por otros delitos (χ^2 (2, N=340)=9,94, $p<0,01$).

Gráfico 23. Frecuencia de conducción para los participantes de MPA (n=172), los internos con delitos de tráfico (n=87) y los internos con delitos de no-tráfico (n=81), porcentaje de participantes (N=340)



5.3 Datos psicológicos

En este apartado se presentan los resultados de los aspectos psicológicos analizados.

5.3.1 Datos psicológicos de los dos grupos de internos

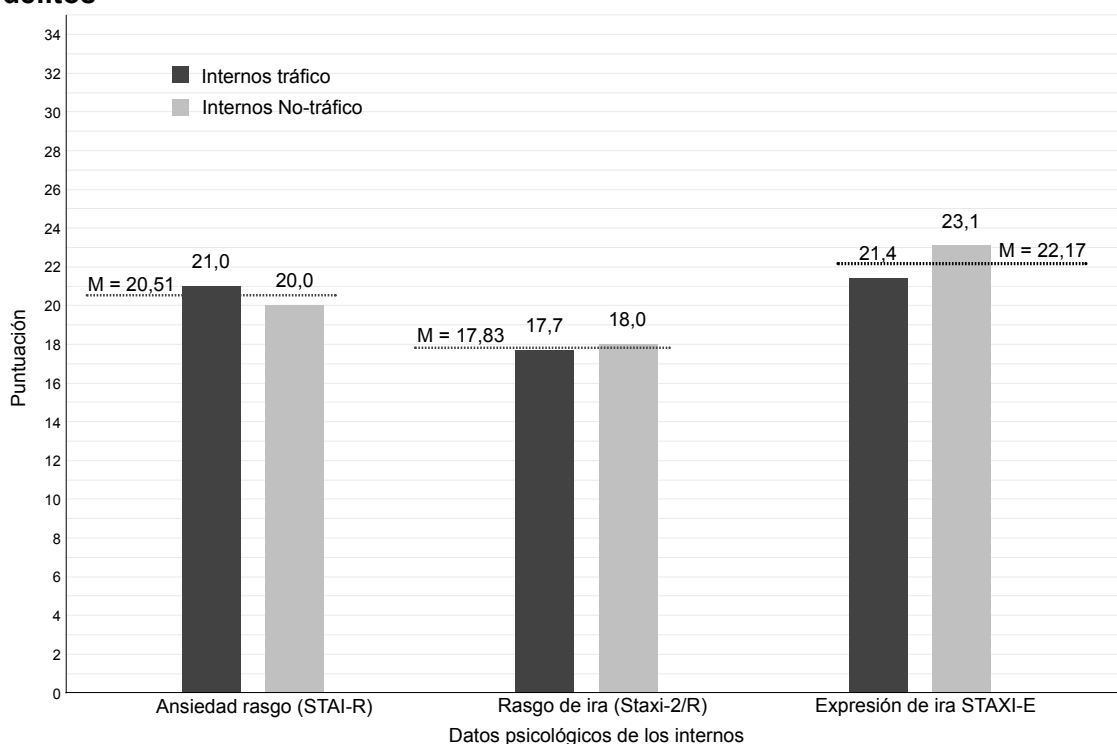
En este apartado se presentan los datos relacionados con el estado psicológico de los internos. Aunque a continuación se hará una comparación entre los dos grupos de internos y el grupo que participó en los programas formativos de seguridad vial, aquí tenemos que limitarnos a una comparación entre los participantes de los dos grupos de internos.

La información relativa a los datos psicológicos, en este caso los cuestionarios de ansiedad y depresión, es difícilmente comparable con la muestra de MPA. Esta investigación (Hilterman y Trasovares, 2010) estaba diseñada para la evaluación de los programas formativos y, por este motivo, se seleccionaron cuestionarios más sensibles al cambio. Una situación de internamiento influye en los resultados de estos tests y podrían resultar sesgados. Por ello, se utilizaron tests alternativos centrados en rasgos de personalidad más estables. Aunque no es posible hacer comparaciones con la muestra MPA a este nivel, podemos hacerlas entre los dos grupos de la muestra de penitenciaros.

Después de la comparación de los datos psicológicos, se hará la comparación de los tres grupos respecto a la información sobre las características sociodemográficas, del permiso de conducir y del estilo de conducción.

En el gráfico 24 se pueden observar las medias (en la tabla 30 del anexo se pueden observar también las desviaciones típicas) obtenidas en los tests psicológicos por los dos grupos de internos hombres. En este caso, teniendo presente que solo participaron tres mujeres en el estudio y que los baremos de los tests psicológicos son diferentes en función del sexo, estas se han excluido del análisis.

Gráfico 24. Datos psicológicos de los internos por delitos de tráfico y por otros delitos



Nota: El número de los participantes varía a causa de los datos perdidos. STAI-R: Tráfico, n=92; No-tráfico, n=75; STAXI-2/R: Tráfico, n= 5; No-tráfico, n=79; STAXI-2/E: Tráfico, n=94; No-tráfico, n=77.

Respecto a la ansiedad como rasgo de personalidad (STAI-R), los internos por delitos de tráfico tenían una puntuación media de 21,0 en el rasgo de ansiedad en comparación con el 20,0 de los internos por otros delitos, puntuaciones muy similares a la media de 19,0 de la población española general. Además, no se observaron diferencias entre ambos grupos en el rasgo de ansiedad.

En cuanto al rasgo de ira (STAXI-2/R), los internos de tráfico obtuvieron una puntuación media de 17,7 en relación con el 18,0 de los internos por otros delitos. Por otro lado, respecto a la expresión de ira (STAXI-2/E), los internos de tráfico obtuvieron una puntuación media de 21,4 en relación con el 23,1 de los internos por otros delitos.

A continuación, se analizaron las posibles relaciones existentes entre el rasgo de ansiedad (STAI-R) y el rasgo y la expresión de la ira (STAXI-2/R; STAXI-2/E).

En los dos grupos de internos, el rasgo de ansiedad se relacionaba positivamente con el rasgo de ira (tráfico: $r=0,49$, $p<0,01$; no-tráfico: $r=0,39$, $p<0,01$) y con la expresión de la ira (tráfico: $r=0,39$, $p<0,01$; no-tráfico: $r=0,30$, $p<0,01$). Estas relaciones significan que en la medida en que los internos son más ansiosos también tienen más rasgos de ira y también la expresan más frecuentemente.

Respecto a la correlación entre los problemas en general (CORE), los problemas con el alcohol (AUDIT) y el rasgo (STAXI-R) y la expresión de la ira, se encontraron pocas diferencias entre los dos grupos de internos. Para los internos de tráfico, el CORE tenía correlaciones significativas tanto con el rasgo de la ira como con su expresión ($r=0,34$, $p<0,001$; $r=0,37$, $p<0,001$, respectivamente). Las relaciones entre el AUDIT y el rasgo y la expresión de la ira eran comparables a las correlaciones mencionadas con el CORE ($r=0,33$, $p<0,001$; $r=0,44$, $p<0,001$, respectivamente).

Para los internos de otros delitos las correlaciones entre el rasgo y la expresión de la ira, por un lado, y el CORE, por otro, eran muy similares a las que se encontraron para los internos de tráfico ($r=0,36$, $p<0,001$; $r=0,40$, $p<0,001$, respectivamente). Sin embargo, la relación entre el rasgo y la expresión de la ira con los problemas del alcohol no era significativa para los internos de delitos diferentes de los de tráfico ($r=0,21$, $p>0,05$; $r=0,13$, $p>0,05$, respectivamente). Esto significa que para los dos grupos se produce un aumento de los problemas generales con los problemas de la ira, o viceversa. La diferencia entre los dos grupos de internos se da en la relación entre los problemas del alcohol y la ira. Para los internos de tráfico esta relación es clara, mientras que para los internos de otros delitos, esta relación está ausente en esta investigación. En este sentido, conviene recordar que aproximadamente un tercio de los internos por delitos contra la seguridad vial lo estaban por conductas relacionadas con el alcohol y la conducción, exclusivamente. Respecto a problemas con el alcohol, existen algunas diferencias importantes entre los internos de tráfico y los internos por otros delitos (véase el apartado siguiente, 5.3.2.).

5.3.2. Datos psicológicos de los tres grupos de penados

Las barras del eje Y derecho en el gráfico 25 representan la distribución en porcentaje de la gravedad de los problemas con el alcohol para los participantes de los tres grupos. El eje Y de la izquierda representa las medias de la puntuación del AUDIT. El nivel de las posibles diferencias entre los tres grupos se indican con el valor «p» de la probabilidad; un valor más pequeño indica una diferencia más grande entre las medias de los grupos.

Respecto a los posibles problemas con el alcohol, medidos mediante el test AUDIT, el grupo MPA manifestaba, de forma moderada, menos problemas con el alcohol que el grupo de internos en las prisiones por delitos de tráfico. En cambio, los participantes del grupo internado por otros delitos informaban haber tenido significativamente menos problemas con el alcohol, antes de su ingreso en prisión, que los participantes de los otros dos grupos.

Gráfico 25. Categorización de los problemas con el alcohol, medidos a través de del AUDIT, de los participantes masculinos de MPA (n=188), los internos con delitos de tráfico (n=94) y los internos con delitos de no-tráfico (n=73), porcentaje de participantes (N=355)

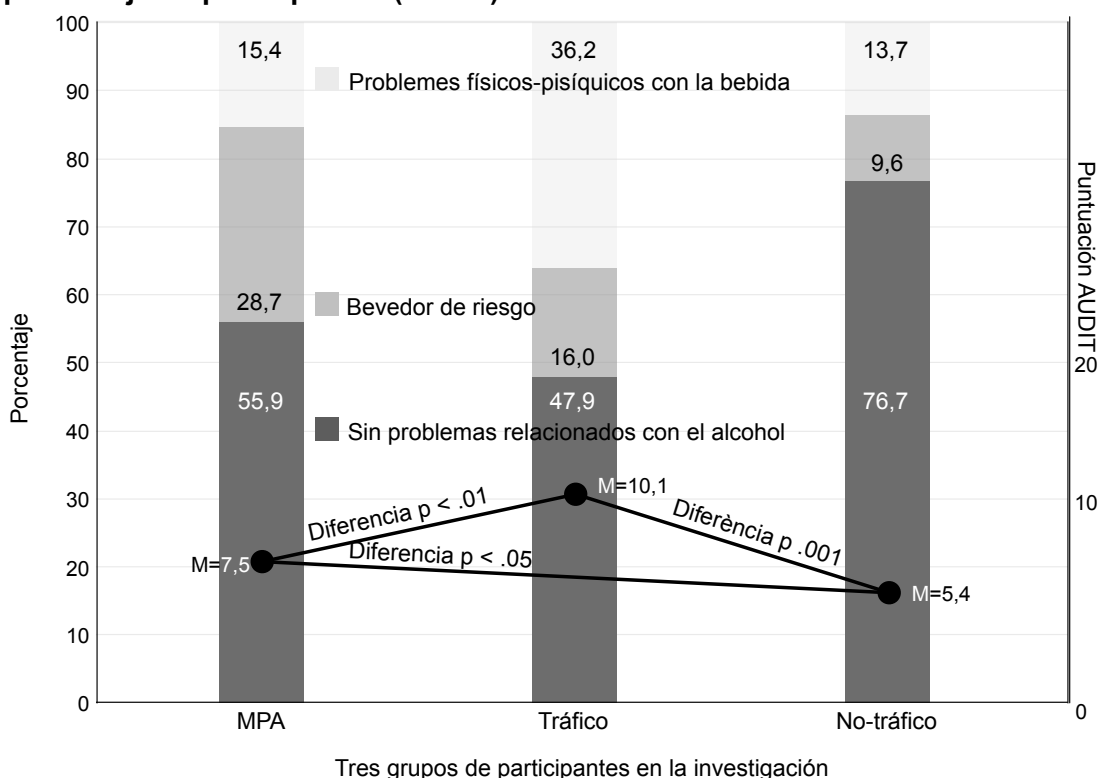
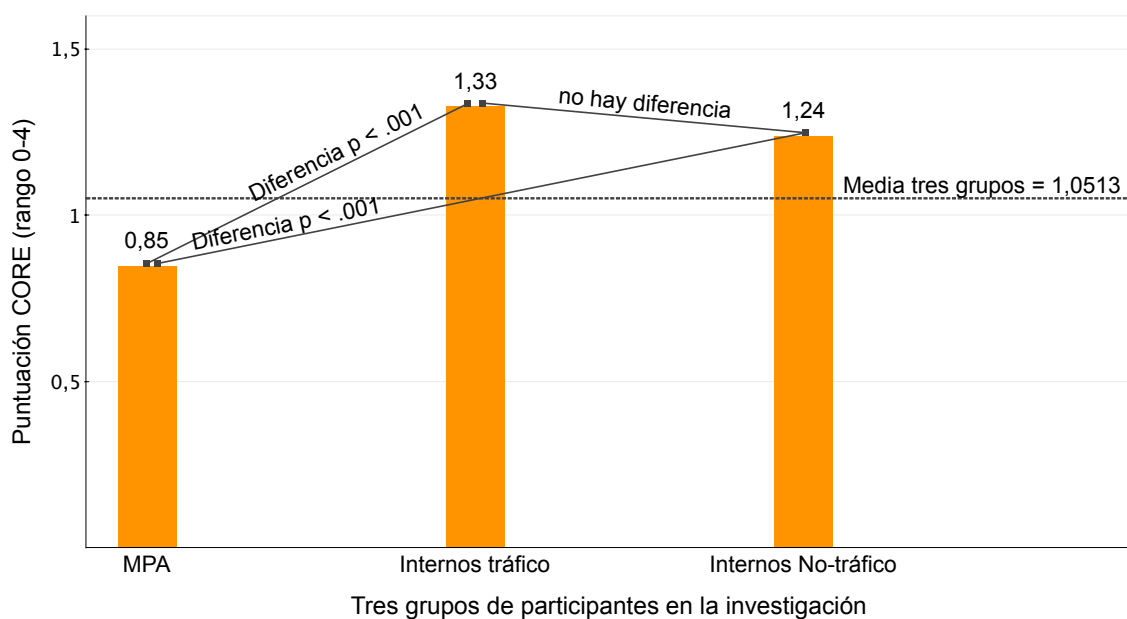


Gráfico 26. Medias de los problemas generales, medidos a través del CORE, de los participantes de MPA (n=204), los internos con delitos de tráfico (n=96) y los internos con delitos de no-tráfico (n=81), total participantes (N=381)



En relación con los problemas psicológicos en general (CORE), el grupo MPA presentaba, de forma significativa, menos problemas en comparación con los dos grupos de prisiones ($F(2, 381)=31,38, p<0,001$). Entre los internos de tráfico y los internos por otros delitos no se encontraron diferencias significativas (véase el gráfico 26).

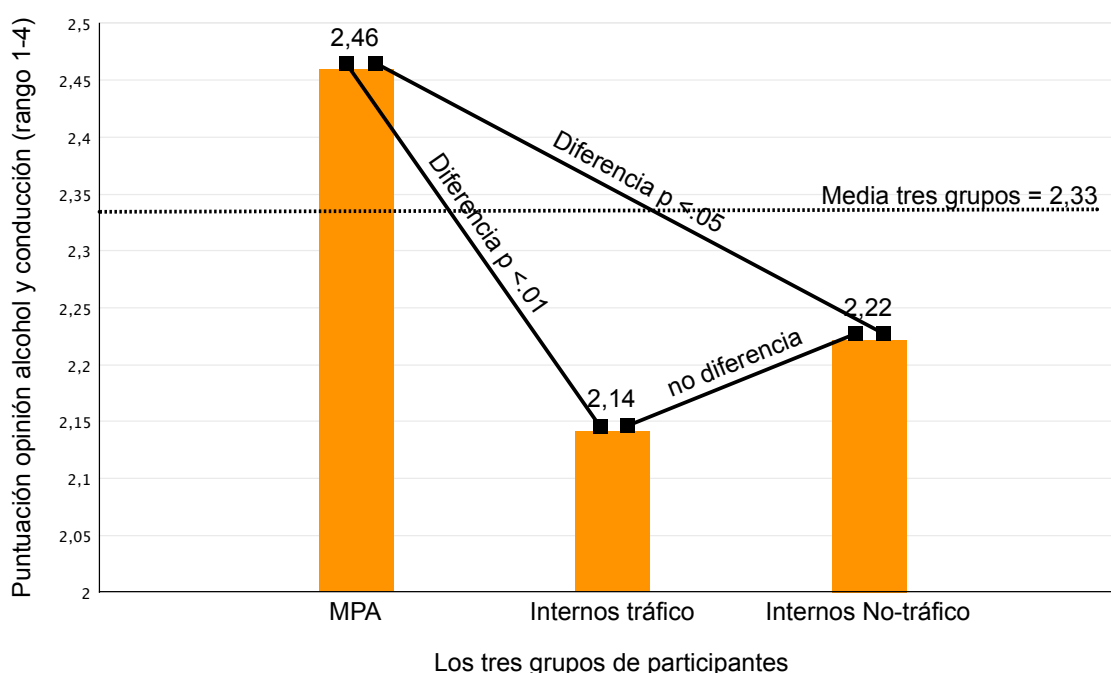
A continuación se analizó la posible relación entre los problemas psicológicos en general, medidos con el CORE, y los problemas con el alcohol (AUDIT). El resultado de este análisis indicó que, cuando una persona tenía más problemas en general aumentaba moderadamente la posibilidad de tener más problemas con el alcohol o a la inversa ($r=0,23; p<0,001$).

Por grupos, esta relación era más fuerte para los internos por delitos de tráfico ($r=0,27; p<0,01$), algo menos para los participantes de la formación vial ($r=0,22; p<0,01$) y no era significativa en el caso de los internados por otros delitos ($r=0,19; p>0,05$).

5.4. Comparación del estilo de conducción

En esta sección explicaremos las características del estilo de conducción de los tres grupos objeto de estudio, así como las posibles diferencias entre los penados de MPA, los internos por delitos de tráfico y los internos por otros delitos.

Gráfico 27. Medias por el cuestionario Törnros sobre la opinión de la combinación de alcohol y conducción de los participantes de MPA (n=210), los internos con delitos de tráfico (n=92) y los internos con delitos de no-tráfico (n=79), porcentaje de participantes (N=381)



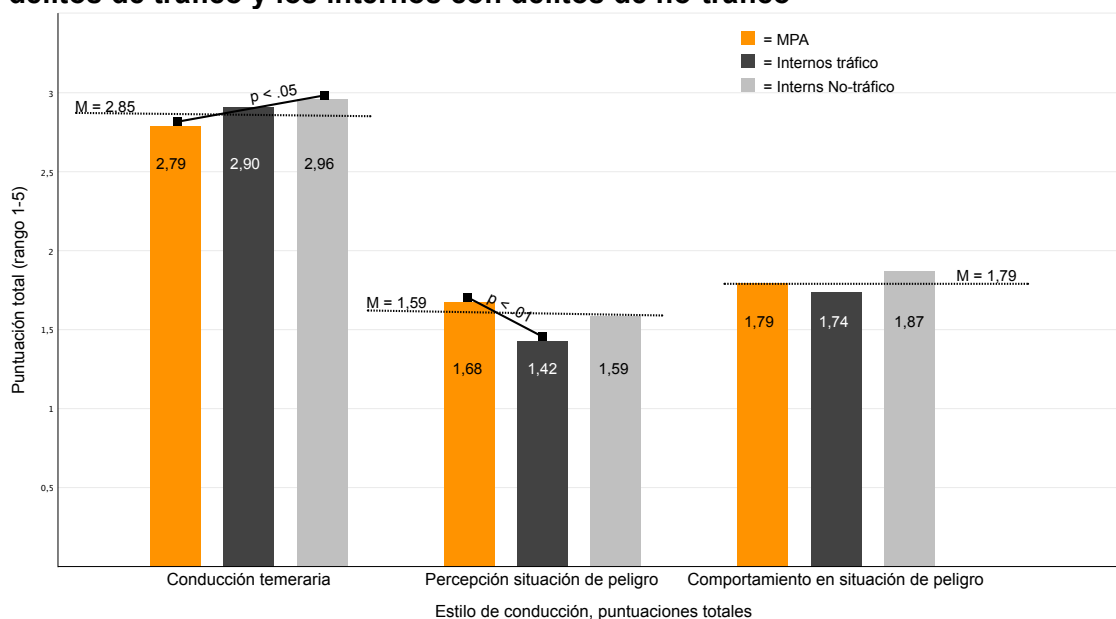
En el gráfico 27, se pueden observar las medias y las diferencias entre los tres grupos respecto a la combinación de beber alcohol y conducir. Los participantes de los programas formativos de seguridad vial manifestaban una percepción de menor riesgo sobre lo que supone beber y conducir (Törnros), mientras que los dos grupos de internos percibían más riesgo en la combinación de consumo de alcohol y la conducción. Antes de hacer un envite interpretativo, es preciso tener en cuenta que las diferencias en las puntuaciones, a pesar de ser estadísticamente significativas, son relativamente pequeñas (0,3 en una escala de 1 a 4, que equivaldría aproximadamente a 1 punto en una escala de 0 a 10). El hecho de que cerca de la mitad de los casos

de MPA puedan tener problemas con el consumo de alcohol parece coherente con que minimicen el riesgo que este factor supone en la conducción. Ahora bien, en el caso de los internos de tráfico, la proporción de aquellos con problemas con la bebida es todavía más elevada pero también manifestaron ser más conscientes de la problemática de la conducción bajo los efectos del alcohol.

En el gráfico 28, se pueden distinguir las puntuaciones medias respecto a la conducción temeraria, y la percepción y el comportamiento en situaciones de peligro. Las posibles diferencias entre los tres grupos se indican con el valor «p» de la probabilidad.

En general, se puede destacar que no existían grandes diferencias entre los tres grupos, pero los internos por otros delitos informaban de una conducción más temeraria que los participantes en las MPA. En cambio, los participantes de las MPA tenían una peor percepción en situaciones de riesgo, comparada con los internos por delitos de tráfico. Respecto al comportamiento en situaciones de riesgo, no se encontraron diferencias entre los tres grupos.

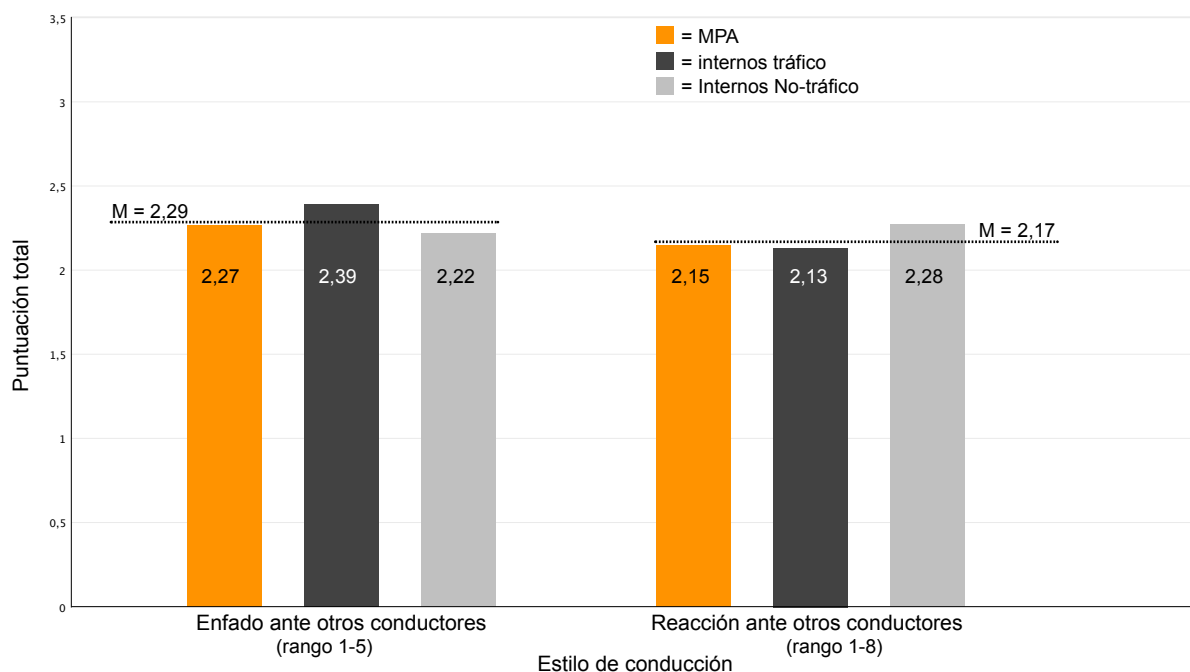
Gráfico 28. Estilo de conducción de los participantes de MPA, los internos con delitos de tráfico y los internos con delitos de no-tráfico



Nota: El número de los participantes varía a causa de los datos perdidos. Conducción temeraria: MPA, n=210; Tráfico, n=92; No-tráfico, n=79; Percepción de peligro: MPA, n=194; Tráfico, n=95; No-tráfico, n=76; Comportamiento de peligro: MPA, n=186; Tráfico, n=94; No-tráfico, n=78.

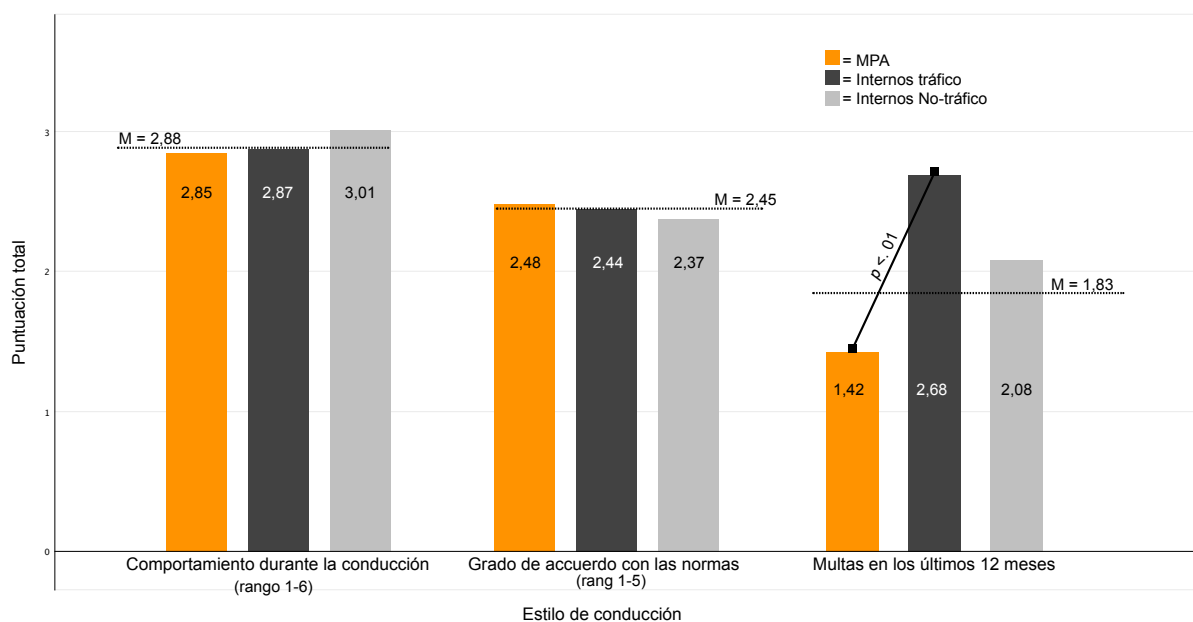
Si nos fijamos en los datos que aparecen en el gráfico 29, en líneas generales los tres grupos tenían un comportamiento muy parecido respecto al enfado y la reacción ante los otros conductores. De hecho, el análisis comparativo no evidenció diferencias en estas variables entre el grupo de MPA, los internos por delitos de tráfico y los internos por otros delitos.

Gráfico 29. Estilo de conducción, enfado y reacción ante otros conductores de los participantes de MPA, los internos con delitos de tráfico y los internos con delitos de no-tráfico



Nota: El número de los participantes varía a causa de los datos perdidos. Enfado ante otros conductores: MPA, n=165; Tráfico, n=81; No-tráfico, n=71; Reacción ante otros conductores: MPA, n=200; Tráfico, n=88; No-tráfico, n=77.

Gráfico 30. Estilo de conducción, comportamiento durante la conducción, grado de acuerdo con las normas de conducción y las multas en los últimos 12 meses de los participantes de MPA, los internos con delitos de tráfico e internos con delitos de no-tráfico



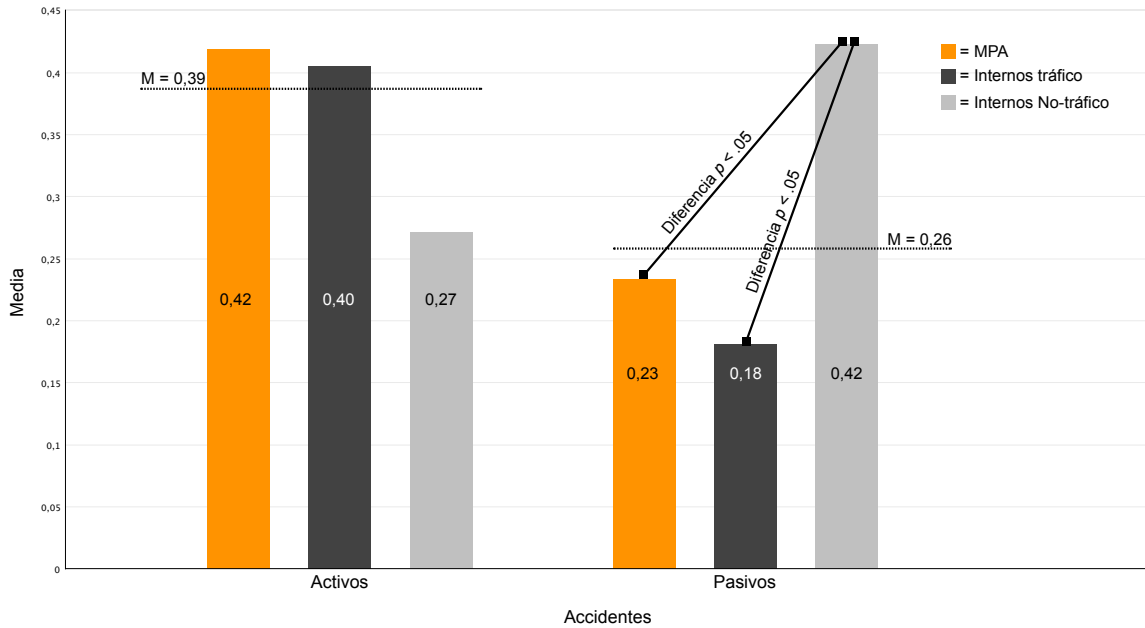
Nota: El número de los participantes varía a causa de los datos perdidos. Comportamiento durante la conducción: MPA, n=159; Tráfico, n=69; No-tráfico, n=52; grado de acuerdo con las normas: MPA, n=196; Tráfico, n=91; No-tráfico, n=79; Multas: MPA, n=212; Tráfico, n=82; No-tráfico, n=75.

Tampoco se encontraron diferencias entre los tres grupos respecto al comportamiento habitual durante la conducción (véase el gráfico 30). Los participantes de los tres grupos se comportaban de igual manera respecto, por ejemplo, al límite de velocidad o mantener la distancia con otros conductores. También coincidieron en el grado de acuerdo sobre las normas de conducción. Generalmente, se encontraban entre las respuestas «de acuerdo» y «en desacuerdo» con las normas de conducción.

Por otro lado, sí que se detectaron algunas diferencias entre los tres grupos respecto al número de multas en los 12 meses previos (para los internos se cuentan los 12 meses previos al internamiento).

A su vez, los internos en prisión por otros delitos se veían involucrados de forma pasiva en más accidentes en comparación con el grupo de MPA y los internos por delitos de tráfico (véase el gráfico 31).

Gráfico 31. Estilo de conducción, accidentes activos y pasivos en los últimos tres años de los participantes de MPA, los internos con delitos de tráfico y los internos con delitos de no-tráfico



Nota: El número de los participantes varía a causa de los datos perdidos. Accidentes activos: MPA, n=215; Tráfico, n=84; No-tráfico, n=70; Accidentes pasivos: MPA, n=214; Tráfico, n=83; No-tráfico, n=71.

5.5 Relación entre el estilo de conducción y los datos psicológicos para los tres grupos

Después de analizar las características en el estilo de conducción de los tres grupos y las posibles diferencias existentes entre ellos, investigamos en qué medida los datos psicológicos evaluados, es decir, los problemas psicológicos en general (CORE) y los problemas con el alcohol, podían influir en el estilo de conducción de cada grupo.

En la tabla 23 se pueden observar las relaciones que se encontraron entre los problemas psicológicos en general y los problemas con el alcohol y los diferentes aspectos de tráfico analizados.

5.5.1 El grupo MPA

En el grupo de MPA, el hecho de tener más problemas psicológicos en general (CORE) se relacionaba positivamente y de forma moderada con una peor percepción del peligro en situaciones de riesgo y también con un peor comportamiento en estas situaciones de peligro. Además, el aumento de problemas psicológicos también se relacionaba con un aumento del grado de enfado y una peor reacción frente a otros conductores, y con el hecho de tener más multas en los últimos 12 meses. Además, se relacionaba con una disminución del grado de acuerdo con las normas de circulación, lo que quería decir que, cuantos más problemas tenían, menos de acuerdo estaban con las normas de circulación.

En el grupo de MPA, el hecho de tener problemas con el alcohol (AUDIT) se asociaba de manera positiva y moderada con las multas y los accidentes activos, de tal forma que cuantos más problemas con el alcohol, más multas tenían en el último año y estaban implicados en más accidentes de forma activa. En menor grado, el hecho de tener problemas con el alcohol también se relacionaba con una peor percepción de situaciones de peligro y con un peor comportamiento en una situación de peligro, y también se relacionaba con una disminución del grado de acuerdo con las normas de circulación. Por otro lado, se relacionaba moderadamente con la percepción del riesgo que supone beber durante la conducción, es decir, cuantos más problemas de alcohol tenían los participantes, menos percepción tenían sobre el riesgo que supone esta conducta.

Tabla 23. Relación entre datos psicológicos y estilo de conducción

| Grupos | MPA | | Prisiones | | | |
|-----------------------|--------|--------|-----------|--------|------------|-------|
| | CORE | AUDIT | Tráfico | | No-tráfico | |
| | CORE | AUDIT | CORE | AUDIT | CORE | AUDIT |
| TÖRNROS | | | | | | |
| Alcohol y conducción | | 0,19** | | 0,36** | | |
| EMG | | | | | | |
| Conducción temeraria | | | | | | |
| Percepción de peligro | 0,17* | 0,15* | | 0,32** | | |
| Comportamiento en una | 0,24** | 0,15* | | 0,25* | 0,25* | |

| | | | | |
|--|--------|--------|-------|-------|
| situación de peligro | | | | |
| Enfado ante otros conductores | 0,28** | | | |
| Reacción frente a otros conductores | 0,19** | 0,29* | 0,23* | |
| Comportamiento habitual durante la conducción | 0,23* | 0,28* | 0,27* | 0,37* |
| Grado de acuerdo con las normas de circulación | 0,20** | 0,23* | | 0,28* |
| Multas en los últimos 12 meses | 0,16* | 0,22** | | |
| Accidentes activos | | 0,22** | 0,27* | |
| Accidentes pasivos | | | | 0,32* |

**= Relación muy significativa ($p < 0,01$) ; *= Relación significativa ($p < 0,05$).
Las correlaciones no significativas no se han incluido en la tabla.

5.5.2 Grupo tráfico

En el grupo de internos en prisión por un delito de tráfico, los problemas psicológicos en general (CORE) se asociaban con una peor reacción ante terceros, un peor estilo de conducción habitual y una mayor implicación en accidentes activos.

Respecto a los problemas con el alcohol (AUDIT), se relacionaban con una mayor tolerancia de consumo de alcohol y conducción, y con una peor percepción del peligro. En otras palabras, cuanto más altas son las puntuaciones en el AUDIT, y por lo tanto, más posibilidades existen de tener un problema de alcoholemia, menor es la percepción del riesgo que supone beber al volante y menor es la percepción del peligro. Por otro lado, también se encontró una relación positiva respecto al comportamiento en una situación de peligro, en el sentido de que, a mayores problemas con el alcohol, peor comportamiento en una situación de peligro. Los problemas con el alcohol también se relacionaban con una reacción más agresiva frente a otros conductores y un peor comportamiento durante la conducción.

En el caso de los participantes de la muestra de MPA, un peor estado general (CORE) se asociaba a resultados peores en prácticamente todos los comportamientos recogidos en el cuestionario del estilo de conducción (EMG). En el caso del alcohol, solo tres subescalas estaban moderadamente

asociadas, pero, en cambio, la relación entre más problemas de alcohol y más multas y siniestralidad activa era clara.

5.5.3 Grupo no-tráfico

Finalmente, respecto al grupo de internos por delitos no relacionados con el tráfico, los problemas psicológicos en general (CORE) se relacionaban con un peor comportamiento en una situación de peligro y con un menor grado de acuerdo con las normas de circulación.

Por otro lado, el hecho de tener problemas con el alcohol (AUDIT) se asociaba con un peor comportamiento habitual durante la conducción y un mayor número de accidentes de manera activa.

A continuación, quisimos analizar las posibles relaciones existentes entre los datos psicológicos y el estilo de conducción, en función de cada uno de los dos grupos de internos.

5.6 Relación entre el estilo de conducción y los datos psicológicos para los dos grupos de internos

En la tabla 24 se describen las relaciones significativas entre los datos psicológicos y los del estilo de conducción. Para entender la tabla, es preciso tener en cuenta que se presentan conjuntamente los datos de los internos ingresados en prisión por un delito de tráfico (izquierda) y los de los internos ingresados por otros delitos (derecha). De esta manera, se pueden ver fácilmente las diferencias que se han encontrado en uno y otro grupo.

Por ejemplo, fijémonos en los datos de la ansiedad rasgo (STAI-R) y la percepción de beber alcohol durante la conducción (Törnros). En los internos por delitos de tráfico, vemos que se relacionan moderadamente, mientras que en los internos por otros delitos no es así. Esto quiere decir que, en los internos por delitos de tráfico, aquellos que son más ansiosos, tienen una percepción más tolerante de lo que supone beber alcohol durante la conducción. En

cambio, en los internos por otros delitos, no existe ninguna relación entre el hecho de ser ansioso y la percepción de beber alcohol y conducir.

5.6.1 Grupo tráfico

Como se puede observar en la tabla, en los internos por delitos de tráfico, el rasgo de ansiedad (STAI-R) se relacionaba moderadamente con la percepción de tolerancia que supone beber alcohol durante la conducción (Törnros). Es decir, cuanto más ansiosos eran los sujetos, menor era la percepción del riesgo que supone beber y conducir. Por otro lado, este rasgo se relacionaba positivamente con el comportamiento habitual durante la conducción y los accidentes activos en los que el conductor había estado involucrado. En otras palabras, a mayor ansiedad rasgo, habitualmente peor estilo de conducción, y mayor número de accidentes activos en los que han estado implicados (véase la tabla 24).

En este grupo, el rasgo de ira (STAXI-2/R) se asociaba positivamente con una mayor tolerancia a beber alcohol y conducir, una conducción más temeraria, una peor percepción y también un peor comportamiento en situaciones de peligro, una peor reacción ante otros conductores, un peor comportamiento habitual durante la conducción y más multas en los 12 meses previos y, en menor medida, con un mayor nivel de enfado ante terceros y con un menor grado de acuerdo con las normas de circulación. Ello significa que a mayor rasgo de ira, la conducción, el comportamiento del conductor y la percepción del riesgo de consumir alcohol y de situaciones de riesgo empeoran de forma importante (véase la tabla 24).

Tabla 24. Grupos tráfico y no-tráfico. Relación entre datos psicológicos y el estilo de conducción

| | Grupo tráfico | | | Grupo no-tráfico | | |
|--|---------------|-----------|----------|------------------|-----------|----------|
| | STAI-R | STAXI-2/R | STAXI-2E | STAI-R | STAXI-2/R | STAXI-2E |
| TÖRNROS | | | | | | |
| Alcohol y conducción | 0,25* | 0,22* | 0,23* | | | |
| EMG | | | | | | |
| Conducción temeraria | | 0,43** | | | 0,34** | 0,32** |
| Percepción de peligro | | 0,40** | 0,40** | | | |
| Comportamiento en una situación de peligro | | 0,31** | 0,31** | | 0,44** | 0,36** |
| Enfado ante otros conductores | | 0,24* | | 0,25* | 0,25* | 0,33** |
| Reacción ante otros conductores | | 0,48** | 0,30** | | | 0,29* |
| Comportamiento habitual durante la conducción | 0,29* | 0,56** | 0,58** | | 0,50** | 0,42** |
| Grado de acuerdo con las normas de circulación | | 0,23* | | | 0,51** | 0,50** |
| Multas en los últimos 12 meses | | 0,32* | | | 0,28* | |
| Accidentes activos | 0,30* | | | | | |
| Accidentes pasivos | | | | | | |

= Relación muy significativa ($p < 0,01$); *= Relación moderadamente significativa ($p < 0,05$); ns = no significativo.

Las correlaciones no significativas no se han incluido en la tabla.

Respecto a la expresión de la ira (STAXI-2E), las puntuaciones más elevadas en este aspecto estaban relacionadas con una mayor tolerancia a la conducción bajo los efectos del alcohol, la peor percepción y comportamiento en situaciones de peligro, la reacción ante otros conductores y el comportamiento habitual durante la conducción. En general, la expresión de la ira mantiene una relación positiva importante con diversos aspectos del estilo de conducción. Es cierto que son algunos menos que en el caso del rasgo de ira, pero los resultados de la correlación indican que la relación entre expresión de la ira y el estilo de conducción es de moderada a fuerte.

5.6.2 Grupo no-tráfico

Respecto al rasgo de ansiedad (STAI-R) para los internos de otros delitos, se encontró una relación positiva entre este rasgo y el enfado ante otros conductores. En este caso, a mayor nivel de ansiedad rasgo, más se enfadaban ante terceros (véase la tabla 24).

En relación con el rasgo de ira (STAXI-2/R), en los internos que se encontraban ingresados por otros delitos se encontró una asociación positiva entre el rasgo de ira y diversos aspectos del estilo de la conducción. En este sentido, el rasgo de ira se relacionaba de manera significativa con un estilo de conducción más temerario, un peor comportamiento en una situación de peligro y más multas en los últimos 12 meses. Además, se relacionaba de manera muy significativa con un peor comportamiento habitual durante la conducción y con estar menos de acuerdo con las normas de circulación. En cambio, entre la expresión de ira (STAXI-2E) y las variables de la conducción no se encontró ninguna relación significativa, respecto a los internos no-tráfico.

En los dos grupos, se encontró que existía una relación entre los diferentes aspectos psicológicos evaluados y los diversos aspectos de tráfico analizados. En este sentido, el hecho de ser más ansioso o más irascible, expresar más la ira, tener más problemas psicológicos en general o más problemas con el alcohol, se asociaba a un peor estilo de conducción en los dos grupos, sin diferencias destacables entre los dos grupos de internos.

6. Discusión y conclusiones finales

Este apartado contiene las conclusiones principales de los análisis realizados en esta investigación. En primer lugar, se presentan los resultados obtenidos a partir de los datos de las bases de datos de gestión de ejecución penal del Departamento de Justicia (capítulo 4). Estos resultados están basados en una información que se recoge para todos los internos y que contiene datos sociodemográficos y la trayectoria penal y penitenciaria. En segundo lugar, las conclusiones extraídas a partir de los análisis realizados con una muestra de internos a los que se administró una serie de cuestionarios a fin de conocer algunas de sus características personales, con especial interés en sus características psicológicas y el estilo de conducción (capítulo 5). Finalmente, se plantean las conclusiones más importantes de esta investigación, con implicaciones directas en la práctica del sistema penal y penitenciario en relación con personas internadas por haber cometido delitos contra la seguridad vial.

En comparación con la población penitenciaria general, los internos con delitos de tráfico son más mayores y la proporción de extranjeros en este tipo de delitos, comparada con el resto, es más pequeña. Con todo, la condición de extranjero o español no parece ser un factor relevante que explique la mayor o menor frecuencia de los comportamientos delictivos, ya sean de tráfico o en general. Los internos de origen extranjero eran más jóvenes que los españoles, pero esta es una diferencia esperable si se tiene en cuenta que la población extranjera es más joven que la población española. En este sentido, las edades de los internos solo reproducen las diferencias existentes en la población general.

A escala formativa, los internos por delitos relacionados con la seguridad vial son un grupo de personas con niveles académicos bajos, solo uno de cada diez dispone de algún título postobligatorio. Más allá de la relación que pueda haber entre el currículum académico y el comportamiento delictivo, este puede ser un aspecto relevante a considerar en el diseño de las intervenciones y la

adaptación de estas a la capacidad de respuesta a la intervención de los usuarios. También se ha detectado que en una quinta parte no consta información en la base de datos mencionada sobre el nivel académico del interno.

Algo más de la mitad de la muestra de internos tenía vigente uno o más delitos contra la seguridad vial. La mitad restante también tendría vigentes otros tipos de delitos. Las diferencias entre los tres grupos de internos (de delito de tráfico único, principal o acumulado) se producen principalmente en las variables de tipo penal y penitenciario. Como resulta lógico, un mayor número y una mayor variedad de delitos, en general, suponen penas de prisión más largas, posibilidades diferentes de ser clasificados inicialmente en tercer grado de tratamiento penitenciario, el número de programas realizados o las regresiones de grado. También se ha detectado que los internos de delito único son ligeramente más mayores que los otros. Aunque, en cualquier caso, pertenecer a uno de los tres grupos no está relacionado con unas tipologías delictivas de tráfico específicas.

Con todo, dos tercios de los internos tenían un solo delito vial en sus expedientes. El menor número de delitos cometidos, en términos generales, afecta al resto de variables de tipo penal. Estos internos cometieron menos delitos, en consecuencia el tiempo total de condena también fue más corto, el número de ingresos menor y también los programas realizados y las regresiones de grado.

Más importante parece ser el efecto de la edad sobre la tipología delictiva. Los internos más jóvenes fueron condenados por delitos relacionados con el permiso de conducir, comportamientos imprudentes o temerarios y posiblemente más impulsivos. En cambio, los delitos contra la seguridad vial relacionados con el consumo de alcohol eran característicos del grupo de más edad.

De toda la muestra, más de un tercio fue inicialmente clasificada en tercer grado de tratamiento penitenciario. Entre estos había sobre todo casos de delito único contra la seguridad del tráfico y, por lo tanto, con un número muy limitado de delitos, generalmente uno solo. En cambio los clasificados en segundo grado eran casos de delito principal o acumulado.

En definitiva, a partir de los datos obtenidos de las bases de datos de ejecución penal, se puede concluir la existencia de diferencias en las trayectorias penitenciarias de las personas condenadas por delitos contra la seguridad vial, según si se trata de personas que han cometido solo delitos de tráfico o también de otro tipo. Pero la mayor parte de estas diferencias se encuentran en variables penales y penitenciarias, como el tiempo de condena, la clasificación, las regresiones de grado o el número de programas realizados. Por lo tanto, en el tratamiento penitenciario, aspectos como la tipología delictiva, la reincidencia o la adaptación a la disciplina parecen tener un papel preponderante en la toma de decisiones. Las diferencias que se obtienen son relativamente previsibles y no permiten ir más allá de la identificación de carreras delictivas.

En calidad de bases de datos de gestión, las bases de datos de ejecución penal contienen algunos datos personales básicos, pero sobre todo se refieren a la trayectoria delictiva, penal, procesal y penitenciaria del interno. La división en grupos a partir de estas características en la práctica hace que dentro de un mismo grupo la heterogeneidad sea considerable. Por ejemplo, dentro la categoría «delincuente contra la seguridad vial», la media de delitos es de poco más de dos y medio. Pero la variabilidad en el número de delitos es elevada; en consecuencia, también lo son la tipología delictiva total (desde hurtos hasta homicidios) y las penas impuestas. Si se presta atención al tiempo de condena, la media general sería de poco más de un año y medio, pero en algún caso el tiempo total de la condena sería de casi veinte años (por la acumulación de diferentes condenas y tipos de delitos). Todos estos casos, a pesar de su diversidad, quedan a menudo bajo la etiqueta relativamente difusa de «delinquentes de tráfico». Es decir, la clasificación en tres grupos de internos, según los tipos de delito cometidos, permite identificar diferencias en las variables penales y penitenciarias, pero no en las características personales.

En el último capítulo de este estudio se ha llevado a cabo una comparación entre los internos por delitos contra la seguridad vial, los internos por otros delitos y los participantes de los programas formativos como medida penal alternativa. Se han encontrado algunas diferencias entre los tres grupos, pero en general las diferencias entre los diferentes grupos de penados eran pocas. En otras palabras, el tipo de delito no permite discriminar las personas de los

tres grupos. Por otro lado, una parte de los participantes de cada grupo tenía problemas en general, problemas con el alcohol, con la ansiedad y problemas con la expresión de la ira. Pero la diferenciación sobre la base del delito no discriminó suficientemente como para justificar una orientación de intervención dirigida hacia el tipo de delito. Cada uno de los problemas encontrados tendría que ser objeto de una intervención especializada para favorecer la reintegración en la sociedad y prevenir futuras transgresiones de la ley.

Una orientación de las intervenciones sobre la base de los problemas del penado, en lugar de intervenciones sobre la base del delito, es más adecuada si tenemos en cuenta que se ha encontrado evidencia de que los mencionados problemas influían negativamente en la percepción sobre la tolerancia de usar alcohol y conducir, la conducción temeraria, la agresividad expresada durante la conducción, el grado de acuerdo con las normas de circulación y los accidentes (activos y pasivos). En resumen, los problemas de comportamiento y de adicción de los penados afectaban el estilo de conducir, de manera que razonablemente se puede esperar que aumente la posibilidad de reincidencia. Aunque en este momento no tenemos datos para confirmar esta hipótesis, sería razonable suponer que si los problemas relacionados con un peor estilo de conducción fueran objeto de intervención, podrían contribuir a una reducción del riesgo de reincidencia.

Las intervenciones para los infractores de seguridad vial que se ejecutan en las prisiones tienen objetivos como «prevenir que los participantes tengan una conducción agresiva y/o temeraria en un futuro y prevenir daños a sí mismos y a otras personas» (programa CONTE). El Programa de movilidad segura en los centros penitenciarios, que se está aplicando en todos los centros penitenciarios de Cataluña desde febrero de 2009, aborda aspectos como el factor humano, la vía y el entorno, y el vehículo, desde una vertiente práctica y aplicada y se está aplicando en todos los centros penitenciarios desde febrero de 2009. Aunque hasta ahora no hay información sobre la efectividad de estos programas, por su contenido se puede deducir que no intervienen en los problemas relacionados con un peor estilo de conducción, sino en el comportamiento vial mismo. Haciendo un paralelismo sería como intervenir en los síntomas del problema, pero no en el problema en sí mismo. Se podría

hacer la comparación con las intervenciones en el abuso de alcohol: las intervenciones más eficaces intervienen en los problemas que causan la adicción, no en el hecho de beber demasiado.

Una alternativa a esto sería un modelo penal basado en las necesidades criminógenas de los internos, interesado en las características individuales de las personas que tiene que atender el sistema penitenciario, en lugar de partir del tipo de delito como base de las intervenciones y de la toma de decisiones. En este modelo la intervención se dirige a las necesidades concretas relacionadas con el comportamiento delictivo, ya que son más específicas. Un modelo de este tipo requiere una valoración previa a la sentencia, que sea exhaustiva y basada en la evidencia empírica, ya que una de las preguntas iniciales del modelo basado en necesidades es si el (presunto) delincuente seguirá el tratamiento en medio abierto, o por su situación de riesgo es más aconsejable su internamiento a pesar de los inconvenientes que comporta (principio del riesgo). En segundo lugar, la intervención se dirige a los aspectos problemáticos, o las necesidades criminógenas, que tiene la persona y que se han identificado en la valoración. Las intervenciones se vuelven más focalizadas y breves, centradas en objetivos que coinciden en apartados específicos de los programas actuales. Es preciso tener presente que un interno por un delito de tráfico puede tener una necesidad importante en el control emocional, la empatía o el manejo del enfado (en la conducción y fuera de la conducción), pero no tener un problema respecto al consumo de drogas o alcohol. Así, una parte del programa le sería de utilidad, pero otras serían innecesarias.

Un modelo penal basado en necesidades permitiría imponer sentencias más adaptadas a las necesidades criminógenas de los infractores y ajustar mejor la duración de las medidas a la duración del tratamiento requerido con el objetivo de mejorar las posibilidades de reinserción social.

Respecto a la pena de prisión aplicada por los delitos contra la seguridad vial, se ha observado en los resultados que la mayor parte de las personas internadas en prisión por delitos de tráfico vivían en pareja y tenían estudios primarios y también trabajo antes de ingresar. De esta forma, se puede inferir

un nivel razonablemente alto de integración social, si se tiene en cuenta que las dificultades de encontrar trabajo se acentúan en el caso de las personas con niveles más bajo de formación. En este sentido, no podemos evitar preguntarnos si el ingreso en prisión en estos casos es la medida más adecuada. Teniendo en cuenta que estas personas se mueven en una franja de integración social relativamente más precaria, una entrada en prisión podría aumentar la reincidencia a medio plazo a causa del efecto sobre la exclusión social. Hay opiniones que tienden a considerar que las penas aunque a menudo no mejoran nada, tampoco hacen ningún daño. A pesar de ello, esta creencia ha sido amplia y repetidamente rebatida por la investigación. Cuando las penas o medidas son proporcionales al nivel de riesgo, pueden mejorar la situación (Palmer, McGuire, Hatcher, Hounscome y Hollin, 2008). Pero su desproporción puede incrementar el riesgo de repetición de los comportamientos delictivos, y además no es rentable poner infractores de bajo riesgo en intervenciones costosas. La evaluación continua de la eficacia de las penas no solo puede contribuir a una mejora de los resultados, sino también a una reducción de la reincidencia y de los costes del sistema de justicia.

En todo caso, los recursos del ámbito de las medidas en la comunidad deben ser suficientes para absorber la demanda. El primer postulado del principio RNR ya establece que la intervención debe ser proporcional al riesgo. Así, en casos de alto riesgo de reincidencia, o lo que es lo mismo, un alto nivel de necesidades de intervención, sería deseable un ámbito especializado de intervención. Sobre todo en aquellos casos en que las medidas son cortas, que son una parte importante de los casos incluidos en este estudio.

Algunos países tienen centros especializados según la duración de las medidas. Así, se evita que personas que tienen que cumplir penas por impago de multas o incumplimientos de una MPA (en principio con pocas necesidades criminógenas) entren en contacto con delincuentes con largas carreras delictivas o presos con delitos graves (en principio con muchas necesidades criminógenas). Esto también permite que los centros y su personal estén especializados tanto en el diagnóstico y la valoración a corto plazo como en las intervenciones breves y focalizadas. Este podría ser un modelo con capacidad para dar respuesta a aquellos casos con un riesgo demasiado elevado para

hacer una intervención en la comunidad pero sin el comportamiento delictivo de los casos más graves de delincuencia. En este punto nuevamente entra en juego la especialización del personal, pero también su motivación y las actitudes positivas hacia el tratamiento (Lambert, Altheimer, Hogan y Barton-Bellessa, 2011), como valoración adecuada de los problemas y la posible comorbilidad.

Recomendaciones

A partir de la información recogida y analizada en este informe, podemos ofrecer algunas recomendaciones.

En primer lugar, sería preciso estudiar la manera en que la recogida de la información de que dispone el Departamento de Justicia fuera más completa y sistematizada. La práctica profesional planificada, las valoraciones de los casos y la evaluación y reevaluación de los resultados forman parte de un círculo que se podría retroalimentar y que es la base de la mejora constante en la calidad del servicio que presta la institución.

En segundo lugar, se propone acercarse al modelo RNR, ya que ha demostrado buenos resultados respecto al abordaje de la delincuencia. Ello supone introducir cambios en algunos procesos como es la valoración inicial de los casos, o también la valoración sobre el cumplimiento de las medidas impuestas. Actuar bajo este modelo quiere decir introducir prácticas basadas en las evidencias y en la investigación, así como formas de trabajar más estructuradas.

En relación con la recogida de información y también con el acercamiento al modelo RNR, cabe decir que, en 2009, se inició la implementación de la herramienta de valoración y gestión del riesgo RISCANVI. Una herramienta actuarial diseñada a partir de la investigación, herramientas de valoración existentes y aportaciones de expertos que se utiliza para valorar individualmente el riesgo de la violencia autodirigida, la violencia intrainstitucional, la reincidencia delictiva violenta y las necesidades de intervención de la población penitenciaria de Cataluña (Departamento de Justicia, sin fecha).

En tercer lugar, las intervenciones en la comunidad se perfilan como prácticas más eficaces en la reducción de la reincidencia. En casos en que la integración social del penado es razonablemente buena, el internamiento en prisión puede suponer un grave retroceso. Además, estas intervenciones tienen un coste económico menor.

En cuarto lugar, no todos los casos son igualmente abordables desde el ámbito de las medidas en la comunidad. En casos de alto riesgo de reincidencia, con una gran cantidad de necesidades de intervención pero con condenas cortas y sin el comportamiento delictivo de los casos más graves, puede ser factible habilitar centros cerrados específicos para el cumplimiento de este tipo de penas. Estos son recursos especializados en valoraciones a corto plazo, en intervenciones breves e intensivas y protegidas del contacto con delincuentes de más alto riesgo. Pero habría que tener en cuenta que una parte importante de estos infractores contra la seguridad vial de más alto riesgo pueden tener comorbilidad de trastornos y problemas, es decir, además de problemas de alcohol pueden tener otro trastorno, o más de uno, que pueden influir negativamente en la realización de las intervenciones.

Diferencias entre MPA e internos por delitos contra la seguridad vial

Desde el punto de vista demográfico, el grupo de MPA estaba compuesto mayoritariamente por hombres solteros y separados. En cambio, los casos de prisión eran sobre todo hombres casados. Laboralmente había también menos paro entre los internos que entre el grupo de MPA y, como es lógico, entre los internos, la proporción de casos con el carnet de conducir suspendido era mucho menor.

A escala psicológica, entre el grupo de MPA y los internos de tráfico se detectaron menos problemas o menos graves con el consumo de alcohol, así como una sintomatología (problemas en general) ligeramente menor. Por el contrario, el grupo de MPA problematizaba menos la conducción bajo los efectos del alcohol.

A pesar de ello, no se apreciaron diferencias entre los dos grupos ni entre el estilo de conducción ni en la siniestralidad, ya fuera activa o pasiva. Sin embargo, las personas del grupo de MPA dijeron que habían recibido más multas durante el año anterior.

Diferencias entre internos por delitos contra la seguridad vial e internos por otros delitos

Ambos grupos de internos, con delitos y sin ellos contra la seguridad vial, eran demográficamente muy parecidos. Los de tráfico eran, por norma general, más mayores y se detectó un número mayor de parados. Como es lógico, casi todos los presos sin delitos de tráfico disponían de carnet de conducir en activo.

Las diferencias a escala psicológica entre ambos grupos de internos también eran escasas. Los unos y los otros tenían rasgos parecidos de ansiedad y de ira y la sintomatología general era muy parecida. A pesar de ello, los internos por delitos contra la seguridad vial manifestaron más problemas con el consumo de alcohol que los otros internos. Pero no se apreciaron diferencias respecto a su tolerancia en relación a la conducción bajo los efectos del alcohol.

Entre los dos grupos de internos tampoco se podían apreciar diferencias en los aspectos del estilo de conducción ni habían recibido (significativamente) más multas unos u otros. De hecho, la única diferencia que se apreciaba es que los internos por otros delitos habían tenido más accidentes pasivos de tráfico.

ANEXO Capítulo 3

VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN PARA EL VACIADO AUTOMÁTICO O MANUAL DE LA BASE DE DATOS SIPC.

- NIS
- Preventivo/penado
- Sexo
- Edad
- Nacionalidad
- Nivel formativo
- Actividad laboral principal
- Fecha ingreso de libertad (condena actual)

- Delitos relacionados con el tráfico:
 - Principal/acumulado

- Códigos:
 - 0305 (a/ ruptura condena privativa permiso cond.)
 - 0411 (a/ contra seguridad tráfico)
 - 0412 (a/ conducción bajo influencia bebidas)
 - 0413 (a/ conducción temeraria)
 - 0414 (a/ creación grave riesgo por circular)
 - 0415 (a/ conducción sin permiso)
 - 1403 (a/ imprudencia temeraria con vehículo a motor)
 - 1404 (a/ imprudencia con infracción reglamentaria con vehículo)
 - 1405 (a/ imprudencia punible con vehículo a motor)
 - 5913 (a/ peligrosidad tráfico)
 - 9379 (f.u./ conducción influencia bebidas o análogas)
 - 93791 (conducción velocidad superior a la permitida)
 - 93792 (conducción influencia bebidas o análogas)
 - 9380 (conducción temeraria)
 - 9381 (f.u./ conducción temeraria)
 - 9382 (f.u./ riesgo grave circular)
 - 9383 (negativa a pruebas de alcoholemia)
 - 9384 (conducción sin permiso)
 - 9385 (grave riesgo por circular)
 - 9142 (homicidio imprudente)

- ACTUAL:
 - N° EJE
 - Código SIPC
 - Categorización del delito (nombre)
 - Delito principal sí/no
 - Condena
- ANTERIORES:
 - N° EJE
 - Código SIPC
 - Categorización del delito (nombre)
 - Delito principal sí/no
 - Condena
- Otros delitos:
 - ACTUAL:
 - N° EJE
 - Código SIPC
 - Categorización del delito (nombre)
 - Delito principal sí/no
 - Condena
 - ANTERIORES:
 - N° EJE
 - Código SIPC
 - Categorización del delito (nombre)
 - Delito principal sí/no
 - Condena
- Número de ingresos (de libertad)

Actividades de tratamiento en la condena actual (desglosar todas las actividades)

- Grupos:
 1. Formación ocupacional (RB)
 2. Formación profesional (RA)
 3. Departamento de atención especializada (DAE)
 4. Enseñanzas iniciales y básicas (PI)
 5. Formación básica (PB)
 6. Preparación pr. acceso y estudios superiores a distancia (PD)

7. Programas de tratamiento (TRAC)
8. Salud y calidad de vida (SQ)
9. Sociedad y ciudadanía (SC)

- Clasificación inicial (primer grado/segundo grado/tercer grado)
- Expedientes disciplinarios:
 - Número de ED 108
 - Número de ED 109
- Número de regresiones a 1er grado

Códigos: 1300/130C/130L/13PE

- Número de regresiones a 2º grado

Códigos: 2300/2353/2A10/2J10

- Clasificación en el momento de la recogida de datos (actual)

Curso de desarrollo global de conducción segura

Primera sesión:

- Presentación del programa, de los formadores y de los usuarios.
- Objetivos y expectativas.
- Fase I: Mejora de la conducción segura. Se incluye:
 - La evaluación de entrada.
 - Elaboración del perfil de riesgo-seguridad como conductor.
 - Repercusiones del perfil de riesgo como conductor en los indicadores de satisfacción personal, integración familiar y cívico/social.

Segunda sesión:

- Fase II: Mejora de la información del perfil de riesgo como conductor.

Tercera sesión:

- Evaluación de entrada y mejora de la información de la satisfacción personal, integración familiar y cívico-social.

Cuarta sesión:

- Fase III: Revisión de comportamiento del riesgo como conductor y de la satisfacción personal, integración familiar y social.

Quinta sesión:

- Fase IV: Integración de valores.
 - Experiencias de víctimas que han sufrido las consecuencias de los accidentes de tráfico.

- Experiencias de usuarios que han sufrido problemas de satisfacción personal, inadaptación familiar y social, como consecuencia de comportamientos de conducción temeraria.
- Sesión de grupo, de toma de decisiones y de elaboración de los compromisos para mejorar la conducción segura y la satisfacción personal, familiar y social.
- Fase V: Evaluación final.

Sexta sesión:

- Preparación de las actividades de compensación de daños a las víctimas y de colaboración en la mejora del cambio social e institucional relacionado con los accidentes de tráfico.

Séptima sesión:

- Sesión de toma de decisiones finales y evaluación general.

ANEXO Capítulo 4

Tabla 26. Nacionalidad (detallada)

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido |
|-------------------|------------|------------|-------------------|
| España | 291 | 70,1 | 70,1 |
| Ecuador | 27 | 6,5 | 6,5 |
| Marruecos | 27 | 6,5 | 6,5 |
| Rumanía | 11 | 2,7 | 2,7 |
| Colombia | 10 | 2,4 | 2,4 |
| Perú | 9 | 2,2 | 2,2 |
| Bolivia | 6 | 1,4 | 1,4 |
| Gambia | 4 | 1 | 1 |
| R. Dominicana | 4 | 1 | 1 |
| Argelia | 3 | 0,7 | 0,7 |
| Cuba | 3 | 0,7 | 0,7 |
| Francia | 3 | 0,7 | 0,7 |
| Brasil | 2 | 0,5 | 0,5 |
| Guinea Conakry | 2 | 0,5 | 0,5 |
| Argentina | 1 | 0,2 | 0,2 |
| Bélgica | 1 | 0,2 | 0,2 |
| Guinea Bissau | 1 | 0,2 | 0,2 |
| Guinea Ecuatorial | 1 | 0,2 | 0,2 |
| Moldavia | 1 | 0,2 | 0,2 |
| Nigeria | 1 | 0,2 | 0,2 |
| Polonia | 1 | 0,2 | 0,2 |
| Portugal | 1 | 0,2 | 0,2 |
| Rusia | 1 | 0,2 | 0,2 |
| Salvador | 1 | 0,2 | 0,2 |
| Ucrania | 1 | 0,2 | 0,2 |
| Chile | 1 | 0,2 | 0,2 |
| China | 1 | 0,2 | 0,2 |
| Total | 415 | 100 | 100 |

Tabla 27. Datos del padrón municipal (01/01/2010)

| Provincia | | |
|-----------|-----------|------------|
| | Población | Porcentaje |
| 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 |

Fuente: INE.es

Tabla 28. Nivel de estudios

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|-----------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Primaria/instrumental | 154 | 37,1 | 37,1 | 37,1 |
| Secundaria | 127 | 30,6 | 30,6 | 67,7 |
| Postobligatoria | 36 | 8,7 | 8,7 | 76,4 |
| Universitaria | 8 | 1,9 | 1,9 | 78,3 |
| No consta | 90 | 21,7 | 21,7 | 100 |
| Total | 415 | 100 | 100 | |

Tabla 29. Medidas penales alternativas

| | MPA dicotómica | N | Media | Desviación |
|--|-------------------|-----|------------|------------|
| Edad | No | 148 | 37,71 | 10,647 |
| | Sí | 267 | 36,85 | 9,713 |
| Delitos: tráfico actuales | No | 148 | 1,14* | 0,421 |
| | Sí | 267 | 1,40* | 0,827 |
| Delitos: tráfico anterior | No | 148 | 0,03 | 0,200 |
| | Sí | 267 | 0,05 | 0,269 |
| Delitos: otros actuales | No | 148 | 0,84 | 1,628 |
| | Sí | 267 | 0,71 | 1,413 |
| Delitos: otros delitos anteriores | No | 148 | 0,72 | 2,179 |
| | Sí | 267 | 0,50 | 1,737 |
| Tiempo: recuento delitos de tráfico actuales | No | 138 | 211,26 | 217,346 |
| | Sí | 254 | 222,54 | 207,537 |
| Tiempo: recuento delitos de tráfico anteriores | No | 3 | 68,67 | 59,164 |
| | Sí | 10 | 276,60 | 216,018 |
| Tiempo: recuento otros delitos actuales | No | 47 | 582,87 | 576,944 |
| | Sí | 88 | 510,23 | 547,721 |
| Tiempo: recuento otros delitos anteriores | No | 20 | 1103,05000 | 1,614168E3 |
| | Sí | 26 | 651,15385 | 1,147226E3 |
| TOTAL DE DELITOS | No | 148 | 2,7297 | 3,16141 |
| | Sí | 267 | 2,6629 | 2,63555 |
| TOTAL TIEMPO | No | 148 | 532,5405 | 905,16737 |
| | Sí | 267 | 453,6367 | 629,44381 |

* p<0,05

ANEXO Capítulo 5

Tabla 30. Datos psicológicos de los internos

| | | N | Tráfico M (DT) | No-tráfico M (DT) |
|------------------------------|---|-----|-------------------|----------------------|
| Ansiedad rasgo (STAI-R) | ↑ | 167 | 21,0 (9,3) | 20,0 (9,5) |
| Rasgo de ira (STAXI-2/R) | ↑ | 174 | 17,7 (4,2) | 18,0 (4,9) |
| Expresión de ira (STAXI-2/E) | ↑ | 158 | 59,5 (8,7) | 59,5 (9,0) |

Las flechas indican la dirección de la puntuación.

↑ = A **mayor** puntuación, más ansiedad/ira; M = Media; DT = Desviación típica;

*** = Diferencia muy significativa ($p < 0,001$); ** = Diferencia moderadamente significativa ($p < 0,01$); * = Diferencia significativa ($p < 0,05$).

Tabla 31. Estado psicológico

| | | N | MPA | Prisiones | |
|-------|---|-----|------------------------------|----------------------------|----------------|
| | | | | Tráfico (%) | No-tráfico (%) |
| 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) |

Las flechas indican la dirección de la puntuación.

↓ = A **menor** puntuación, menos problemas en general y menos problemas con el alcohol. ^a = Diferencia respecto al grupo MPA; ^b = Diferencia respecto al grupo tráfico; ^c = Diferencia respecto al grupo no-tráfico; *** = Diferencia muy significativa ($p < 0,001$); ** = Diferencia moderadamente significativa ($p < 0,01$); * = Diferencia significativa ($p < 0,05$). Los valores no significativos no se han incluido en la tabla.

Tabla 32. Estilo de conducción

| | Rango | N | MPA | Prisiones | |
|--|---------|-----|------------|---------------------------|----------------------------|
| | | | | Tráfico | No-tráfico |
| TÖRNROS | | | | | |
| Alcohol y conducción | 1 – 4 ↓ | 381 | 2,46 (0,8) | 2,14 (0,9) ^{a**} | 2,22 (1,0) ^{a*} |
| EMG | | | | | |
| Conducción temeraria | 1 – 5 ↓ | 386 | 2,79 (0,6) | 2,90 (0,6) | 2,96 (0,6) ^{a*} |
| Percepción de peligro | 1 – 5 ↓ | 358 | 1,68 (0,7) | 1,42 (0,4) ^{a*} | 1,59 (0,6) |
| Comportamiento en una situación de peligro | 1 – 5 ↓ | 358 | 1,79 (0,7) | 1,74 (0,9) | 1,87 (0,8) |
| Enfado ante otros conductores | 1 – 5 ↓ | 317 | 2,27 (0,7) | 2,39 (0,8) | 2,22 (0,7) |
| Reacción ante otros conductores | 1 – 8 ↓ | 365 | 2,15 (0,8) | 2,13 (0,7) | 2,28 (0,7) |
| Comportamiento habitual durante la conducción | 1 – 6 ↓ | 280 | 2,85 (0,8) | 2,87 (0,9) | 3,01 (1,0) |
| Grado de acuerdo con las normas de circulación | 1 – 5 ↓ | 366 | 2,48 (0,8) | 2,44 (0,8) | 2,37 (0,8) |
| Multas en los últimos 12 meses | 1 - 26 | 369 | 1,42 (2,2) | 2,68 (4,1) ^{a**} | 2,08 (2,6) |
| Accidentes activos | 0 - 4 | 369 | 0,42 (0,7) | 0,41 (0,8) | 0,27 (0,7) |
| Accidentes pasivos | 0 - 4 | 368 | 0,23 (0,6) | 0,18 (0,6) | 0,42 (0,8) ^{a,b*} |

Rango = Rango escala. Las flechas en la última columna indican la dirección de la puntuación.

↓ = A **menor** puntuación, mejor resultado.

^a = Diferencia respecto al grupo MPA; ^b = Diferencia respecto al grupo tráfico; ^c = Diferencia respecto al grupo no-tráfico; *** = Diferencia muy significativa (p<0,001); ** = Diferencia moderadamente significativa (p<0,01); * = Diferencia significativa (p<0,05).

Bibliografía

- 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: Organización Mundial de la Salud.
- Bonta, J. (1996). Risk-needs: Assessment and treatment, en: T. Harland (Ed.). *Choosing correctional options that work: Defining the demand and evaluating the supply*, pags. 18-32. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Bonta, J.; Andrews, D. (2007). *Risk-Need-Responsivity: Model for offender assessment and rehabilitation 2007-06*. Recuperado en octubre de 2010 de 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.
- Departamento de Justicia (sin fecha). Evaluación y gestión de riesgo: Riscanvi. Obtenido el 15 de mayo de 2012 de: <http://www20.gencat.cat/portal/site/Justicia/menuitem.51bb51de98b3c1b6bd6b6410b0c0e1a0/?vgnnextoid=7cc8e314e9ecb210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextchannel=7cc8e314e9ecb210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextfmt=default>.
- Departamento de Justicia (2009). *Memoria Departamento de Justicia 2009*. Cataluña: Generalitat de Cataluña.

- Ferguson, J. L. (2002). Putting the “what works” research into practice: An organizational perspective. *Criminal Justice and Behavior*, 29, 472-492.
- Grupo de trabajo de movilidad segura de educadores sociales del Programa Compartim de gestión del conocimiento (2009). *Programa de movilidad segura en los centros penitenciarios*. Barcelona: Departamento de Justicia. Generalitat de Catalunya: <http://www.gencat.cat/justicia/publicacions>.
- Guía de educación para la movilidad segura. Orientaciones para la elaboración de programas*. Servicio Catalán de Tráfico. Departamento de Interior, Relaciones Institucionales y Participación. Generalitat de Catalunya: <http://edums.gencat.cat/>.
- Heer, de, N.E.; Kalidien, S.N. (2009). *Criminaliteit en rechtshandhaving 2009: Ontwikkelingen en samenhangen* (Criminalidad y la aplicación de las leyes: Desarrollo y correlaciones). La Haya: CBS y WODC.
- Herraiz Gonzalo, F. (2010). *Descripción del programa de intervención con internos por delitos contra la seguridad vial*. Barcelona: Centro de Estudios Jurídicos y Formación Especializada.
- Hilterman, E.; Mancho Fora, R. (2012). *Evaluación de programas formativos de seguridad vial y la reincidencia posterior*. Barcelona: Centro de Estudios Jurídicos y Formación Especializada / 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. *Curso de desarrollo global desde el ejercicio de la conducción segura*. Guía del formador y el usuario. Cátedra de Formación y Educación Vial, Universidad Autónoma de Barcelona.
- O'Connor, C. (2008). *What works, Wisconsin fact sheet*. Recuperado en octubre de 2010, de What research 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*, Recuperado el 21 de julio 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 alugaration to offending behavior programs. *Internat- tional Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology*, 52, 206-221.
- Plan de Seguridad Vial 2008-2010*. Servicio Catalán de Tráfico. Departamento de Interior, Relaciones Institucionales y Participación. Generalitat de Cataluña: http://www.gencat.cat/transit/pdf/SEGURIDAD_VIARIA_2008-10.pdf.
- Población penitenciaria y delitos*. Boletín mensual. Área de Planificación y Proyectos Estratégicos. Secretaría de Servicios Penitenciarios, Rehabilitación y Justicia Juvenil. Departamento de Justicia. Generalitat de Cataluña.
- 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 Ressources.
- 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 y 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 vial?* Barcelona: Centro de Estudios Jurídicos y Formación Especializada & 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.