

Àmbit social i criminològic

Ajuts a la investigació 2014

Conducció sota la influència de l'alcohol

Una aplicació del model de la Teoria
de la Conducta Planificada (TPB)

Autors

Montserrat Jornet Gibert
David Gallardo Pujol

Any 2015

Conducció sota la influència de l'alcohol

Una aplicació del model de la Teoria de
la Conducta Planificada (TPB)

Montserrat Jornet Gibert

David Gallardo Pujol

Novembre 2014

El Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada ha editat aquesta recerca respectant el text original dels autors, que en són responsables de la correcció lingüística.

Les idees i opinions expressades en la recerca són de responsabilitat exclusiva dels autors, i no s'identifiquen necessàriament amb les del Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada.

Avís legal



Aquesta obra està subjecta a una llicència de [Reconeixement-NoComercial-SenseObraDerivada 3.0 No adaptada de Creative Commons](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/deed.ca) el text complet de la qual es troba disponible a <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/deed.ca>

Així doncs, es permet la reproducció, la distribució i la comunicació pública del material, sempre que se citi l'autoria del material i el Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada (Departament de Justícia) i no se'n faci un ús comercial ni es transformi per generar obra derivada.

Índex

1. Introducció	4
2. Objectius.....	5
3. Marc teòric	6
3.1. La personalitat en la predicció dels comportaments de risc	6
3.2. Les actituds en la predicció dels comportaments de risc.....	7
3.3. La Teoria de la Conducta Planificada (TPB).....	7
3.3.1. La TPB en l'estudi de la conducció de risc	10
4. Metodologia	13
4.1. Materials	13
4.1.1. Variables demogràfiques i criminològiques	13
4.1.2. Teoria de la Conducta Planificada (TPB).....	13
4.1.3. Personalitat.....	16
4.1.4. Percaça de sensacions.....	16
4.1.5. Impulsivitat.....	16
4.1.6. Actituds antisocials	17
4.1.7. Altres consideracions.....	17
4.2. Participants	18
4.2.1. Conductors control.....	18
4.2.2. Penats per conducció sota la influència de l'alcohol.....	18
4.3. Anàlisi de dades	19
5. Resultats.....	20
5.1. Descriptius de la mostra	20
5.2. Risc de conducció sota la influència de l'alcohol: anàlisi del model de la Teoria de la Conducta Planificada (TPB).....	22
5.2.1. Escenari 1: No segur de superar el límit d'alcoholèmia	23
5.2.2. Escenari 2: Segur de superar el límit d'alcoholèmia	26
5.3. Risc de conducció sota la influència de l'alcohol: comparació dels factors de risc	30
6. Conclusions	34
7. Propostes.....	37
8. Referències bibliogràfiques (APA)	39
9. Annex.....	43

1. Introducció

Malgrat els esforços per reduir les xifres de sinistralitat viària, el nombre d'accidents de trànsit relacionats amb el consum d'alcohol s'ha mantingut estable en els darrers anys. Segons dades de l'*Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses* l'alcohol estava al darrera del 28,9% dels accidents amb conductors morts el passat 2013 a Espanya (Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, 2013).

A aquesta dada cal sumar-hi el fet de que, des de la reforma del Codi penal en matèria de trànsit del 2007, hi ha un nou grup de delinqüents viaris que accedeixen al sistema judicial per primera vegada, i que aproximadament el 50% dels penats per delictes de trànsit són per conducció sota la influència de begudes alcohòliques (Herraiz Gonzalo, 2010a; Miró Llinares & Bautista Ortuño, 2013).

Conèixer quines són les característiques psicològiques més rellevants relacionades amb aquest delicte, si n'hi ha, per abordar-les específicament, suposaria un pas endavant en la prevenció i la intervenció en seguretat viària, i facilitaria el disseny de les estratègies enfocades a prevenir aquesta conducta i la reincidència delictiva.

Amb aquesta finalitat, des del nostre grup de recerca vam desenvolupar un protocol de detecció de risc de conducció sota la influència de begudes alcohòliques (Jornet-Gibert, Gallardo-Pujol, Jamson, & Andrés-Pueyo, 2013), basat en la literatura científica existent en aquest àmbit.

2. Objectius

Tal i com s'assenyalava en l'apartat anterior, el nostre grup de recerca ha desenvolupat un protocol de detecció de risc de conducció sota els efectes de l'alcohol basat en estudis nacionals i internacionals que posen de relleu la necessitat d'incorporar variables psicològiques, a més de variables demogràfiques i criminològiques.

L'objectiu principal d'aquest estudi és la validació d'aquest protocol en penats per conducció sota la influència de begudes alcohòliques complint una mesura penal alternativa a la pena de presó.

En concret, i com a objectiu secundari, es pretén la identificació dels predictors proximals de la intenció de conduir sota la influència de begudes alcohòliques, a partir d'un model d'avaluació de risc basat en la Teoria de la Conducta Planificada (TPB).

Finalment, es pretén la comparació dels factors de risc de la conducció sota la influència de begudes alcohòliques entre un grup de penats per aquest delictes i un grup de conductors control.

3. Marc teòric

El recent auge del factor humà en l'explicació de l'accidentalitat ha significat un augment dels investigadors interessats en l'estudi dels factors personals, fonamentalment psicològics, relacionats amb la sinistralitat i amb la conducció de risc.

Com en altres manifestacions de comportament antisocial, els estudis realitzats fins al moment posen de manifest la importància de les variables de personalitat i les actituds en l'estudi de la conducció de risc, i en concret de la conducció sota la influència de l'alcohol (Jornet-Gibert, Gallardo-Pujol, Suso, & Andrés-Pueyo, 2013; Schell, Chan, & Morral, 2006).

3.1. La personalitat en la predicció dels comportaments de risc

La personalitat es pot definir com un patró únic de pensaments, emocions i conductes que es manté *relativament* estable al llarg del temps i en diferents situacions.

Les dimensions bàsiques de la personalitat s'han relacionat amb una gran varietat de comportaments, des de la conducta antisocial i criminal (Ozer & Benet-Martínez, 2006; Rodríguez-Fornells, López Capdevila, & Andrés-Pueyo, 2002), la conducció agressiva i de risc (Dahlen, Martin, Ragan, & Kuhlman, 2005; Dahlen & White, 2006; Ulleberg & Rundmo, 2003), la conducció sota la influència de begudes alcohòliques (Hubicka, Källmén, Hiltunen, & Bergman, 2010; Jornet-Gibert, Gallardo-Pujol, Suso, et al., 2013), i també el consum d'alcohol (Ibáñez et al., 2010; Mezquita, Stewart, & Ruipérez, 2010).

Els trets de personalitat més específics també s'han relacionat amb conducta delictiva i la conducció de risc.

Més concretament, la impulsivitat s'ha relacionat amb la conducció de risc i sota la influència de l'alcohol (Dahlen et al., 2005), i generalment s'associa a la delinqüència i a la conducta antisocial. El tret Percaça de Sensacions s'ha

associat tradicionalment amb la conducció de risc i amb el consum excessiu d'alcohol (Andrew & Cronin, 1997; Dahlen et al., 2005; Dahlen & White, 2006).

De totes maneres, malgrat les evidències científiques de la relació entre la personalitat i la conducció de risc, el poder predictiu de la personalitat és limitat quan tenim en compte altres variables, com les actituds (Schell et al., 2006).

3.2. Les actituds en la predicció dels comportaments de risc

Les actituds són avaluacions generals sobre un objecte/situació que tenen efectes sobre el comportament, que inclouen aspectes cognitius, afectius i conductuals, i són modificables. De fet, el component cognitiu fa referència a les creences, pensaments i atributs que associariem amb l'objecte de les actituds.

Les actituds vers la conducció antisocial i sota la influència de l'alcohol s'han identificat com a bons predictors de la reincidència en aquests delictes (Chen, 2009; Greenberg, Morral, & Jain, 2004; Iversen & Rundmo, 2002). I també les actituds antisocials s'han relacionat amb la conducció sota la influència de l'alcohol (Jornet-Gibert, Gallardo-Pujol, Suso, et al., 2013).

3.3. La Teoria de la Conducta Planificada (TPB)

En l'àmbit internacional, un dels models més utilitzats per identificar les variables relacionades amb diferents conductes de risc al volant és la Teoria de la Conducta Planificada (TPB; Ajzen, 1991).

La Teoria de la Conducta Planificada (coneguda amb les seves sigles en anglès TPB) és un model de funcionament cognitiu que pretén explicar la variabilitat conductual en diferents situacions, i també s'utilitza per predir conducta específica en situacions concretes.

Segons aquest model, el comportament humà es guia per tres tipus de creences: creences conductuals, creences normatives i creences de control.

El *comportament* és el punt d'inici del model. És important identificar i operativitzar la conducta que volem estudiar, i definir-la de la manera més específica possible tenint en compte l'acció, l'objectiu de la conducta, el context en el què es dona i el moment o període temporal pel qual el model serà vàlid.

Les *creences conductuals* fan referència a les expectatives que les persones es generen al voltant de les conseqüències de la conducta. S'assumeix que les creences conductuals determinen l'*actitud* vers aquesta conducta, és a dir, l'avaluació positiva o negativa que les persones en fan. En general, si el resultat d'una conducta es percep com a positiu, l'actitud cap a aquesta conducta serà favorable.

Les *creences normatives* fan referència a l'aprovació o desaprovació que fan les persones o els grups que són importants (referents) per al subjecte sobre la conducta concreta que s'està estudiant, així com la creença de què aquests referents també duen a terme aquesta conducta. Aquestes creences normatives donen lloc a les *normes socials*, que són la pressió social percebuda pel subjecte sobre dur a terme o no la conducta en qüestió. En general, si el subjecte percep que els seus referents aproven o realitzen la conducta en qüestió, és probable que senti una pressió social per realitzar aquesta conducta.

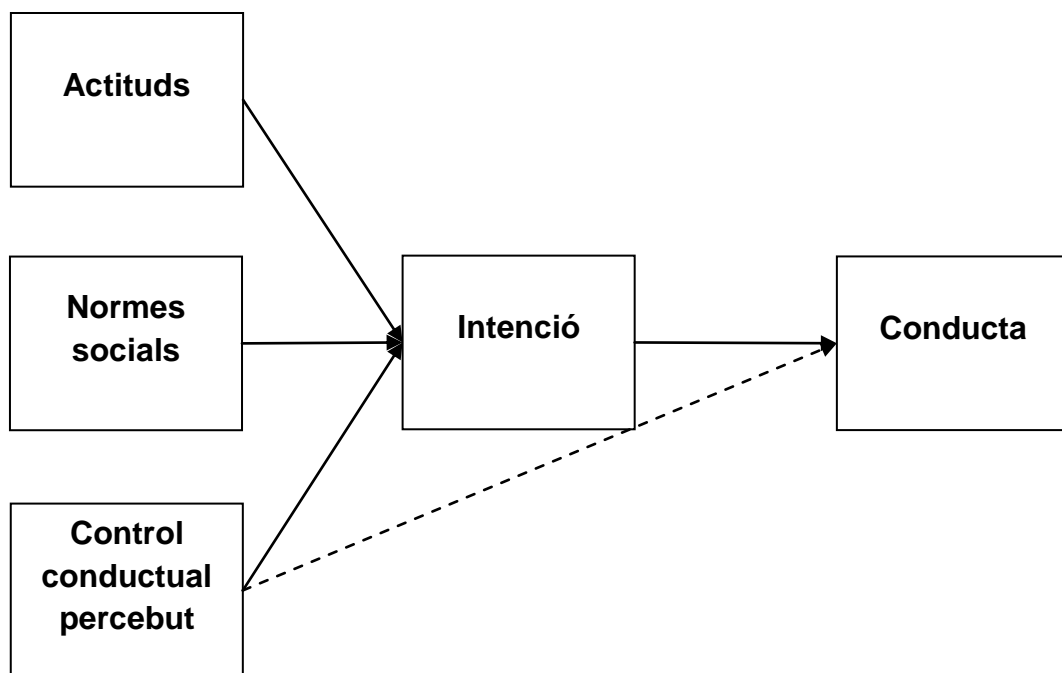
Les *creences de control* inclouen la percepció del subjecte sobre la facilitat o dificultat a què haurà de fer front per dur a terme la conducta en qüestió. Les creences de control donen lloc al *control conductual percebut*, és a dir a l'autoeficàcia que el subjecte percep en relació a la conducta. Si el subjecte identifica molts factors facilitadors de la conducta, el seu control percebut serà alt.

Les actituds, les normes socials i el control conductual percebut conformen la *intenció* de dur a terme la conducta en concret, és a dir, la disposició a realitzar el comportament. Com a norma general, com més positiva sigui l'actitud, més favorables siguin les normes socials, i més alt sigui el control conductual percebut, més forta serà la intenció del subjecte de dur a terme la conducta en qüestió. De totes maneres, la importància relativa d'aquests tres factors pot variar d'una conducta a una altra, i d'un grup de persones a un altre.

La *intenció* és l'element central de la Teoria de la Conducta Planificada, i l'antecedent immediat de la conducta. És un reflex de la representació cognitiva que el subjecte es fa sobre la seva disposició a fer una conducta concreta. Com més forta sigui la intenció de dur a terme una conducta, més probable és que aquest comportament tingui lloc.

De totes maneres, no sempre la intenció és predictor directe del comportament sinó que normalment hi ha altres factors que estan influïent, com la disponibilitat d'oportunitats i recursos, o l'autoeficàcia del subjecte (control conductual percebut). Com més realista sigui el control percebut del subjecte, més acurada serà la predicció del comportament. La figura 1 mostra una representació esquemàtica d'aquest model.

Figura 1. *Esquema de la Teoria de la Conducta Planificada*



Aquest model és molt útil en el disseny d'intervencions ja que, segons els autors (Fishbein & Ajzen, 2010), si s'identifiquen les creences conductuals, normatives i de control que discriminen entre individus que duen a terme la

conducta d'estudi i individus que no, es poden dissenyar intervencions conductuals específiques per la conducta que es vol potenciar o erradicar.

Adaptant aquest model a l'estudi de la conducció sota la influència de l'alcohol, les persones que conduiran sota la influència de l'alcohol seran aquelles que tinguin més intencions de fer-ho, és a dir, aquelles que valorin la conducció sota la influència de l'alcohol de manera positiva (p.e. conduir sota la influència de l'alcohol és segur, ja que ho he fet moltes vegades i mai m'ha passat res), percebin que les persones del seu entorn no estan en contra de la conducció sota la influència de l'alcohol, i creguin que tenen capacitat de conduir en aquesta situació i que aquest fet no tindrà conseqüències negatives (p.e. sóc un bon conductor i, a més, conec una ruta alternativa on no trobaré controls d'alcoholèmia).

3.3.1. La TPB en l'estudi de la conducció de risc

La Teoria de la Conducta Planificada (TPB) ha estat àmpliament utilitzada en la recerca en Seguretat Viària per estudiar diferents conductes de risc al volant, entre les quals conduir amb excés de velocitat, no utilitzar el cinturó de seguretat o no utilitzar el casc (Armitage & Conner, 2001; Armitage, Norman, & Conner, 2002; Chorlton, Conner, & Jamson, 2012; Parker, Manstead, Stradling, & Reason, 1992)

Pel que fa a la conducció sota la influència de l'alcohol, molt pocs estudis han utilitzat aquest model per predir les intencions de conduir després d'haver begut. Malgrat això, els estudis que han utilitzat la TPB per a estudiar la conducció sota la influència de l'alcohol han demostrat la utilitat dels seus components per a la predicció d'aquesta conducta.

Així, Parker, Manstead, Stradling, Reason i Baxter (1992) van avaluar una mostra de 881 conductors anglesos i van trobar que el control conductual percebut era el predictor més potent de la intenció de conduir per sobre del límit legal d'alcoholèmia ($\beta=0,48$), seguit de les normes subjectives ($\beta=0,26$) i l'actitud ($\beta=0,08$). Els components del model de la TPB explicaven el 42,3% de la variància de la intenció. L'edat també era un predictor significatiu de la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol ($\beta=-0,07$), mostrant que les

persones entre 36 i 45 anys tenien probabilitats majors de conduir sota la influència de l'alcohol (Parker, Manstead, Stradling, & Reason, 1992). Els homes estaven més disposats a conduir sota la influència de l'alcohol que les dones.

Marcil, Bergeron i Audet (2001) van avaluar 115 conductors canadencs (nois joves). Els seus resultats van mostrar que els components de la TPB eren bons predictors de la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol, i explicaven el 64% de la variància de les intencions. En aquest estudi, les actituds eren el predictor més potent de les intencions ($\beta=0,51$), seguit del control conductual percebut ($\beta=0,24$) i de les normes subjectives ($\beta=0,16$).

També Armitage i els seus col·legues (2002) van demostrar que la TPB era un model útil per la predicció de la conducció sota la influència de l'alcohol, aconseguint explicar el 47% de la variància després de controlar per l'edat, el sexe i variables relacionades amb la salut. Les normes subjectives eren el predictor més potent ($\beta=0,41$), seguit de l'actitud ($\beta=0,36$) i el control conductual percebut ($\beta=0,18$).

Chan, Wu i Hung (2010) van estendre el model de la TPB amb l'avaluació de la Vulnerabilitat en una mostra de 124 conductors joves de Macao. Van trobar que les normes subjectives no predeien la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol de manera directa, sinó indirectament. Els components de la TPB mediaven l'efecte de la Vulnerabilitat en la intenció. Aquest model de mediació explicava el 79% de les intencions de conduir sota la influència de l'alcohol.

Finalment, Moan i Rise (2011) van avaluar la utilitat de la TPB per predir la intenció de *no* beure i conduir en una mostra de 879 conductors noruecs. El control conductual percebut ($\beta=0,27$) ha estat el predictor més potent d'intenció, seguit de l'actitud ($\beta=0,10$). Les normes subjectives no han estat predictores de la intenció de *no* beure i conduir. El model explicava el 10% de la variància de les intencions. Els resultats del model variaven en funció del sexe (per les dones, només el control conductual percebut ($\beta=0,22$) era predictor de la intenció) i de l'edat (el model funcionava millor en conductors joves ($R^2=0,26$) que en els més grans de 35 anys ($R^2=0,09$)).

Més recentment, González-Iglesias, Gómez-Fraguela i Luengo (2014) han provat la utilitat de la TPB en la predicció de la conducció sota la influència de l'alcohol reportada per 274 conductors espanyols entre 18 i 30 anys. Els resultats mostren que el control percebut sobre la capacitat d'evitar la conducció sota la influència de l'alcohol ($\beta=-0,48$) i les normes socials dels companys ($\beta=-0,21$) són bons predictors de la conducció sota la influència de l'alcohol, informada de manera retrospectiva. Ni les actituds, ni el control percebut sobre l'autoeficàcia en la conducció, ni les normes socials dels progenitors són predictores de la conducció sota la influència de l'alcohol. Els components de la TPB expliquen el 36% de la variància de la conducció sota la influència de l'alcohol.

4. Metodologia

Aquest estudi forma part d'un projecte de recerca més complex, que inclou el disseny del protocol de detecció de risc que s'ha administrat en aquest estudi.

En aquest apartat es detalla el procés de creació del protocol d'avaluació, així com el procés de selecció i avaluació dels participants i d'anàlisi de les dades.

4.1. Materials

Per aquest estudi s'ha dissenyat un protocol de detecció del risc de conducció sota els efectes de l'alcohol que inclou variables sociodemogràfiques, criminològiques i psicològiques. El protocol està organitzat en els següents apartats i materials:

4.1.1. Variables demogràfiques i criminològiques

El qüestionari de variables demogràfiques i criminològiques inclou descriptius demogràfics del participant, com edat, sexe, nacionalitat o nivell d'estudis, i aquells demogràfics que s'han relacionat amb un major risc de reincidència, com estat civil, fills o antecedents per conducció temerària.

Aquest apartat inclou també preguntes referents als hàbits de conducció, experiències en conducció, accidents i multes.

4.1.2. Teoria de la Conducta Planificada (TPB)

Per a l'avaluació de la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol hem creat un qüestionari basat en la Teoria de la Conducta Planificada (TPB; Ajzen, 1991).

El qüestionari es basa en dos escenaris o situacions diferents que pretenen avaluar diferents pressions ambientals respecte el consum d'alcohol, i juguen amb l'ambigüitat versus seguretat sobre si s'estaria cometent un delictes.

- Escenari 1: Es demana al participant que imagini una situació que pugui donar-se en la seva vida diària (o un cop hagi recuperat el permís de conduir si actualment el té retirat), on pugui haver-hi alcohol. Ha

d'imaginar que hi ha arribat conduint el seu cotxe, que mentre està allà beu “un parell de copes” i que després ha de tornar a casa, però **no està segur** de si supera o no el límit d'alcoholèmia.

- Escenari 2: Es demana al participant que imagini una situació igualment probable en la seva vida diària (o un cop hagi recuperat el permís de conduir si actualment el té retirat), on pugui haver-hi alcohol. Ha d'imaginar que hi ha arribat conduint el seu cotxe, que mentre està allà beu “alcohol” i que després ha de tornar a casa, i **està segur** de que supera el límit d'alcoholèmia.

A continuació es descriuen els components de la Teoria de la Conducta Planificada:

- Intenció: s'ha avaluat mitjançant tres ítems (“Tinc la intenció de conduir de tornada a casa en una situació com la descrita en els propers 6 mesos”; “És probable que condueixi de tornada a casa en una situació com la descrita en els propers 6 mesos”; “Conduiré de tornada a casa en una situació com la descrita en els propers 6 mesos”; *Completament en desacord - Completament d'acord*, puntuat en una escala de l'1 al 7). Puntuacions elevades indiquen major intenció de conduir sota la influència de l'alcohol.
- Actitud: s'ha avaluat mitjançant cinc escales de diferencial semàntic que segueixen l'afirmació “Conduir de tornada a casa en una situació com la descrita seria...” (*perillós-segur, insensat-sensat, perjudicial-beneficiós, negatiu-positiu, desagradable-agradable*; puntuat en una escala de l'1 al 7). Puntuacions elevades indiquen actituds a favor de la conducció sota la influència de l'alcohol.
- Normes socials: s'han avaluat mitjançant tres ítems (“Les persones que són importants per a mi voldrien que conduís de tornada a casa en una situació com la descrita”, *Completament en desacord - Completament d'acord*; “Les persones que són importants per a mi *estarien en contra - aprovarien* que conduís de tornada a casa en una situació com la descrita”; “Les persones que són importants per a mi pensen que jo *no*

hauria - hauria de conduir de tornada a casa en una situació com la descrita”; puntuat en una escala de l’1 al 7). Puntuacions elevades indiquen una percepció més favorable per part de l’entorn del subjecte per conduir sola la influència de l’alcohol.

- Control conductual percebut: s’ha avaluat mitjançant tres ítems (“Estic segur de que seria capaç de conduir de tornada a casa en una situació com la descrita”, *Completament en desacord - Completament d’acord*; “Per a mi, conduir de tornada a casa en una situació com la descrita és *extremadament difícil - extremadament fàcil*”; “Crec que tinc capacitat per conduir de tornada a casa en una situació com la descrita”, *Completament en desacord - Completament d’acord*; puntuat en una escala de l’1 al 7). Puntuacions elevades indiquen un major control del subjecte en la conducció sota la influència de l’alcohol.

Al qüestionari s’hi han afegit preguntes control sobre aquesta conducta en concret:

- Control de probabilitats: s’ha avaluat la probabilitat de que el participant es trobi en una situació que afavoreixi el consum d’alcohol i la conducció mitjançant una pregunta (“Com de probable creu que és que es trobi en una situació com la descrita anteriorment en els propers 6 mesos?”; *Molt improbable - Molt probable*, puntuat en una escala de l’1 al 7).
- Conducta passada: s’ha avaluat l’experiència prèvia del participant amb la conducció sota la influència de l’alcohol amb dos preguntes de resposta oberta numèrica (Escenari 1: “Quantes vegades ha conduït després d’haver pres un parell de copes malgrat **no estar segur** de si superava o no el límit d’alcoholèmia en els darrers 6 mesos?” a) en cap de setmana; b) entre setmana; Escenari 2: “Quantes vegades ha conduït després d’haver pres un parell de copes estant **segur** de que superava el límit d’alcoholèmia en els darrers 6 mesos?” a) en cap de setmana; b) entre setmana).

4.1.3. Personalitat

Per a l'avaluació de la personalitat s'ha utilitzat el *NEO-Five Factor Inventory* (NEO-FFI; Costa & McCrae, 1992) basat en el Model dels Cinc Factors de la personalitat (FFM). Es tracta d'un qüestionari de 60 ítems amb 5 opcions de resposta en el que s'ha d'indicar el grau d'acord o desacord amb cadascuna de les afirmacions.

El NEO-FFI dóna informació sobre les cinc grans dimensions de la personalitat: neuroticisme, extraversió, obertura a l'experiència, cordialitat i responsabilitat, i cadascuna de les escales representa la suma de les puntuacions dels 12 ítems que la conformen.

4.1.4. Percaça de sensacions

Per a l'avaluació del tret de percaça de sensacions s'ha utilitzat la versió espanyola de l'*Arnett Inventory of Sensation Seeking* (AISS; Arnett, 1994). Es tracta d'un qüestionari de 20 ítems amb 4 opcions de resposta, en el que els subjectes han d'indicar el grau en què cada afirmació els descriu (A= em descriu molt bé, B= em descriu una mica, C= no em descriu molt bé, D= no em descriu en absolut).

Aquest qüestionari dóna informació de l'escala de Percaça de sensacions, i de les dues escales de Novetat i Intensitat de la percaça. Per a les anàlisis d'aquest estudi hem utilitzat únicament la puntuació total en Percaça de sensacions.

4.1.5. Impulsivitat

Per a l'avaluació de la impulsivitat s'ha utilitzat la *Barratt Impulsiveness Scale-Brief* (BIS-Brief; Steinberg, Sharp, Stanford, & Tharp, 2013). Aquest qüestionari consta de 8 ítems amb 4 opcions de resposta en el que s'ha d'indicar la freqüència (1= Mai o gairebé mai, 2= De tant en tant, 3= Sovint, 4= Sempre o gairebé sempre) en què el subjecte actua en la manera descrita.

El Bis-Brief dóna informació sobre el tret Impulsivitat, i ha demostrat tenir unes propietats psicomètriques correctes malgrat la seva brevetat.

4.1.6. Actituds antisocials

Les actituds antisocials s'han avaluat utilitzant l'escala de Desajust social (SM) del *Jesness Inventory-Revised* (JI-R; Jesness, 1996). Aquesta escala consta de 62 ítems de resposta categòrica binaria. Els subjectes han d'indicar si les afirmacions són Verdaderes o Falses per a ells. L'ajust d'aquesta escala és molt elevat en aquesta població (α Cronbach=0,94).

L'escala de Desajust social avalua el grau en què el subjecte comparteix actituds i opinions pròpies de persones que segueixen formes de vida que no són aprovades socialment.

El JI-R s'ha mostrat útil per a discriminar entre joves delinqüents i no delinqüents (Robinson, Roberts, Strayer, & Koopman, 2007), i entre delinqüents per conducció sota la influència de l'alcohol i no delinqüents (Jornet-Gibert, Gallardo-Pujol, Suso, et al., 2013).

4.1.7. Altres consideracions

Prèviament a l'administració d'aquest protocol, s'explicava als participants l'objectiu i el procediment de la recerca, i se'ls informava dels seus drets com a participants.

A continuació, els participants havien de signar el consentiment informat, que disposa de l'aval de la Comissió de Bioètica de la Universitat de Barcelona (IRB00003099).

En la versió final del protocol hem eliminat el qüestionari AUDIT, que apareixia en el projecte inicial presentat, donat el seu mal funcionament amb poblacions de mesures penals alternatives per la fàcil manipulació de les respostes per part dels participants.

4.2. Participants

Aquest estudi consta de dos grups de participants:

4.2.1. Conductors control

Aquest grup està format per 106 conductors sense condemnes prèvies per conducció temerària.

El contacte amb aquests participants s'ha fet a través de la tècnica de mostreig de bola de neu, partint dels estudiants de Psicologia de la Universitat de Barcelona.

Aquests conductors han estat avaluats amb un qüestionari disponible online a través de la plataforma *Qualtrics*, que n'assegurava la confidencialitat i l'anonimat. El qüestionari estava obert a tothom qui hi volgués participar, i era fàcilment accessible a través de les xarxes socials.

Una sèrie de preguntes control han permès el filtratge dels participants.

4.2.2. Penats per conducció sota la influència de l'alcohol

Aquest grup està format per 107 subjectes complint una sentència de treballs en benefici de la comunitat com a mesura penal alternativa a la pena de presó per un delictes de conducció sota la influència de l'alcohol.

Aquests subjectes pertanyien als equips 1 i 2 de la província de Barcelona, i a un grup de la regió de Terrassa i van ser avaluats entre l'1 de novembre de 2013 i el 31 d'octubre de 2014.

Van ser contactats a través dels seus delegats de Mesures Penals Alternatives, se'ls va informar de l'existència de la recerca i se'ls va demanar la seva participació.

Durant una jornada (generalment la primera) en la seva activitat de TBC un membre del nostre equip s'hi va desplaçar per fer les avaluacions. El protocol va ser administrat de manera autoinformada en grup, a excepció d'aquells casos que han precisat d'una administració individual degut a problemes de lecto-escriptura o amb l'ús de l'idioma.

La seva participació ha estat voluntària i en tot moment se n'ha respectat la confidencialitat i l'anonimat.

4.3. Anàlisi de dades

En primer lloc s'ha fet una anàlisi descriptiva i s'han obtingut les freqüències de les variables demogràfiques i descriptives de la mostra, separades segons el grup (conductors generals i penats per conducció sota la influència de l'alcohol).

A continuació s'ha explorat l'ajust del model de la Teoria de la Conducta Planificada en la mostra de penats per conducció sota la influència de l'alcohol, i s'han explorat les relacions entre les variables del model. S'ha diferenciat l'anàlisi segons l'escenari (no estar segur de superar el límit d'alcoholèmia i estar segur de que es superava el límit d'alcoholèmia), i s'han creat dos models diferents en cada escenari: el model bàsic de la Teoria de la Conducta Planificada (TPB) i el model estès incloent tots els predictors que incorpora el protocol.

En tercer lloc s'ha fet una comparació entre els dos grups (conductors generals i penats per conducció sota la influència de l'alcohol) en les variables del protocol. Per això s'ha fet una anàlisi de la variància (ANOVA).

Finalment s'ha dut a terme una regressió logística per explorar les variables que permeten una correcta identificació del grup de pertinença.

Els programaris utilitzats van ser SPSS (versió 20) i MPlus 3.1 per a Windows.

5. Resultats

5.1. Descriptius de la mostra

La taula 1 mostra els descriptius demogràfics de la mostra, diferenciats per grup dels participants.

Taula 1. *Demogràfics de la mostra, per grup*

		Generals N=106	Penats N=107	Total N=213
Edat	\bar{x} (SD)	32,6 (12,1)	36,0 (8,8)	34,3 (10,7)
	[mín,màx]	[18,65]	[21,61]	[18,65]
Sexe	Home	65,1%	95,3%	80,3%
	Dona	34,9%	4,7%	19,7%
Nivell d'estudis	Sense estudis	0,9%	6,6%	3,8%
	Graduat escolar	8,5%	37,7%	23,1%
	Batxillerat/CFGM	28,3%	34%	31,1%
	CFGS	19,8%	10,4%	15,1%
	Universitaris	42,5%	11,3%	26,9%
Nacionalitat	Espanyola	97,2%	54,7%	75,9%
	Estrangera	2,8%	45,3%	24,1%
Estat civil	Solter/a	51,9%	43,0%	47,4%
	Casat/en parella	46,2%	36,4%	41,3%
	Divorciat/da	1,9%	18,7%	10,4%
	Vidu/a	0,0%	1,9%	0,9%
Fills		24,5%	58,5%	41,5%

El grup de conductors generals està format per 106 participants (65,1% homes) amb una mitjana d'edat de 32,6 anys. La majoria del grup (42,5%) tenen estudis universitaris. El 19,8% tenen un Cicle Formatiu de Grau Superior, el 28,3% tenen estudis de batxillerat o Cicles Formatius de Grau Mitjà, i el 8,5% tenen el Graduat Escolar. El 0,9% reporten no tenir estudis. Pel que fa a estat civil, el 51,9% estan solters, el 46,2% estan casats o viuen en parella, i l'1,9% estan separats o divorciats. El 24,5% tenen fills. El 97,2% dels participants d'aquest grup són de nacionalitat espanyola.

El grup de penats per conducció sota la influència de l'alcohol està format per 107 participants (95,3% homes) amb una mitjana d'edat de 36 anys. El 6,6% del grup reporten no tenir estudis. El 37,7% té el Graduat Escolar, el 34% té estudis de batxillerat o Cicles Formatius de Grau Mitjà, i el 10,4% tenen un Cicle Formatiu de Grau Superior. L'11,3% tenen estudis universitaris. Pel que fa a estat civil, el 43% estan solters, el 36,4% estan casats o viuen en parella, i el 18,7% estan separats o divorciats. Hi ha un 1,9% de vidus. El 58,5% tenen fills. El 54,7% dels participants d'aquest grup són de nacionalitat espanyola, en front d'un 45,3% d'estrangers.

Pel que fa a qüestions relacionades explícitament amb la conducció, els conductors generals tenen de mitjana 12,6 anys de permís de conduir. L'1,9% d'aquests tenen el permís retirat en el moment de l'avaluació. El 4,7% tenen el permís de conduir professional, i el 25,5% treballen en alguna feina relacionada amb la conducció (necessiten el vehicle privat per a treballar). De mitjana, els participants d'aquest grup condueixen 210,5 km setmanals en cotxe, i 24,6 km en moto. El 41,5% ho fan majoritàriament per vies urbanes, i el 58,5% per vies interurbanes.

Els penats per conducció sota la influència de l'alcohol tenen de mitjana 13,8 anys de permís de conduir. Hi ha 7 participants que no han obtingut mai el permís de conduir, és a dir, que al delictes de conducció sota la influència de l'alcohol s'hi afegeix el de conducció sense permís. L'63,5% dels penats tenien el permís retirat en el moment de l'avaluació. El 21,4% tenen el permís de conduir professional, i el 45% treballen en alguna feina relacionada amb la conducció. De mitjana, els participants d'aquest grup condueixen 237,1 km setmanals en cotxe, i 153,9 km en moto. El 60,2% ho fan majoritàriament per vies urbanes, el 26,9% per vies interurbanes, i el 12,9% en ambdues.

En els darrers 5 anys, els conductors generals han tingut una mitjana de 0,3 accidents i 1,3 multes, mentre que els conductors penats per conducció sota la influència de l'alcohol han acumulat de mitjana 0,6 accidents i 5,2 multes.

Cal destacar que el 60,4% dels conductors generals manifesten que han conduït alguna vegada sota la influència de l'alcohol en els 5 anys anteriors a l'avaluació.

La taula 2 mostra els descriptius de la mostra en relació a la conducció. Els resultats es presenten diferenciats per grup.

Taula 2. Descriptius referents a la conducció, per grup

		Generals N=106	Penats N=107	Total N=213
Anys de permís	\bar{x} (SD)	12,6 (11,2)	13,8 (8,6)	13,2 (10,1)
Professional		4,7%	21,4%	12,7%
Retirada permís		1,9%	63,5%	32,4%
Kilometratge	cotxe	210,5 (404,5)	237,1 (722,3)	221,9 (562,0)
	moto	24,6 (68,9)	153,9 (679,2)	66,1 (390,8)
Tipus de via	urbana	41,5%	60,2%	50,3%
	interurbana	58,5%	26,9%	43,7%
Feina rel. amb la conducció		25,5%	45,0%	35,0%
Accidents(5anys)	\bar{x} (SD)	0,3 (0,6)	0,6 (1,2)	0,4 (1,0)
Multes (5anys)	\bar{x} (SD)	1,3 (2,5)	5,2 (11,0)	3,2 (8,0)
Experiència*		60,4%	100%	80,3%

*Experiència prèvia amb conducció sota la influència de l'alcohol els darrers 5 anys

5.2. Risc de conducció sota la influència de l'alcohol: anàlisi del model de la Teoria de la Conducta Planificada (TPB)

Amb l'objectiu de validar aquest protocol de detecció del risc de conduir sota la influència de l'alcohol en penats per aquest delictes, i d'identificar els predictors de la intenció de conduir sota la influència de begudes alcohòliques, s'ha comprovat l'ajust del model i les relacions entre variables mitjançant un Model d'Equacions Estructurals (SEM).

A continuació es presenten els resultats dels models, segons sigui el model bàsic o el model estès, i separats d'acord amb l'escenari que es presentava al subjecte (Escenari 1: el subjecte *no està segur* de superar el límit

d'alcoholèmia; Escenari 2: el subjecte *està segur* de superar el límit d'alcoholèmia).

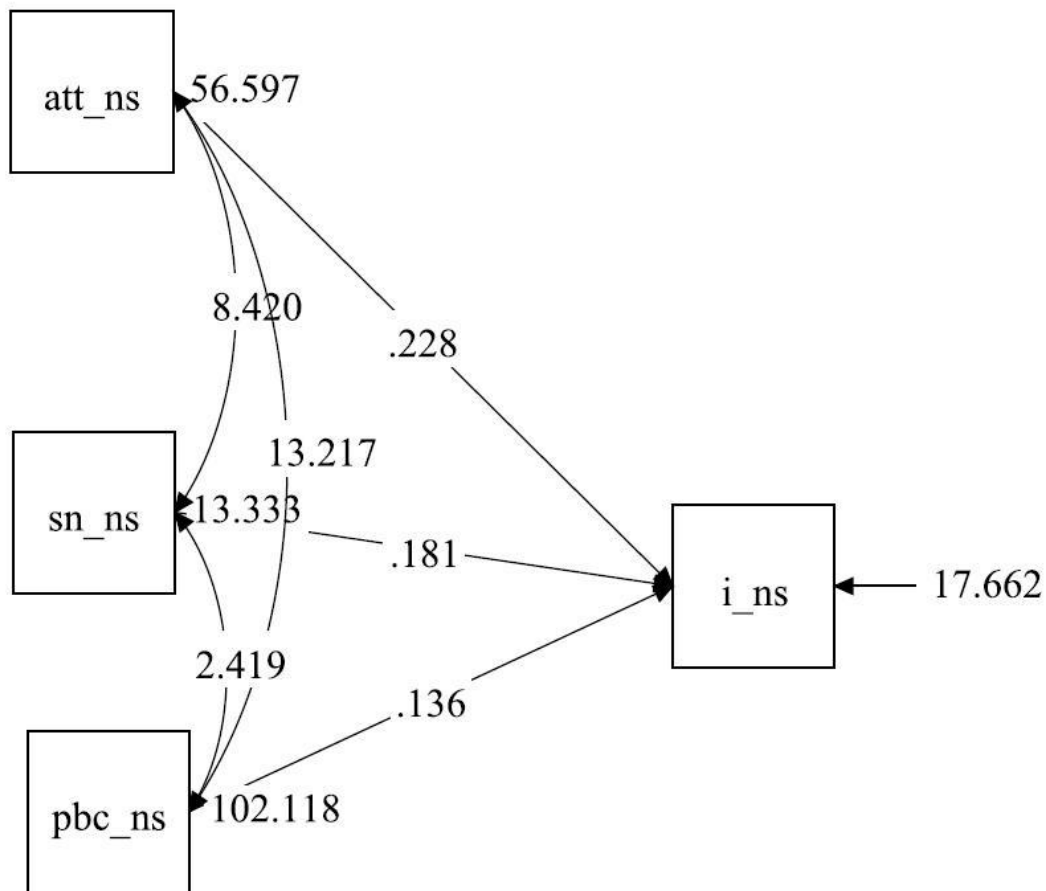
5.2.1. Escenari 1: No segur de superar el límit d'alcoholèmia

5.2.1.1. Model bàsic

En el model bàsic de la Teoria de la Conducta Planificada (TPB) es proposa la predicció de la *Intenció* de conduir sota la influència de l'alcohol (quan el subjecte no està segur de superar el límit d'alcoholèmia) a partir de les actituds que el subjecte té en relació a la conducció sota la influència de l'alcohol, les normes socials que percep del seu entorn sobre conduir sota la influència de l'alcohol i el control conductual percebut sobre l'autoeficàcia per conduir sota la influència de l'alcohol.

L'anàlisi d'aquest model en penats per conducció sota la influència de l'alcohol complint una mesura penal alternativa a la pena de presó, suggereix que només les actituds ($\beta=0,347$; IC95%=0,175;0,518; $p=0,000$) i el control conductual percebut ($\beta=0,277$; IC95%=0,110;0,443, $p=0,001$) són predictors significatius de la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol. En aquest model, les normes socials ($\beta=0,133$; IC95%=-0,043;0,310; $p=0,138$) no tenen un efecte significatiu en la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol. El model explica el 28,1% de la variància de la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol. La figura 2 mostra gràficament el model descrit, quan no s'està segur de superar el límit d'alcoholèmia.

Figura 2. Model bàsic de la TPB (escenari 1)



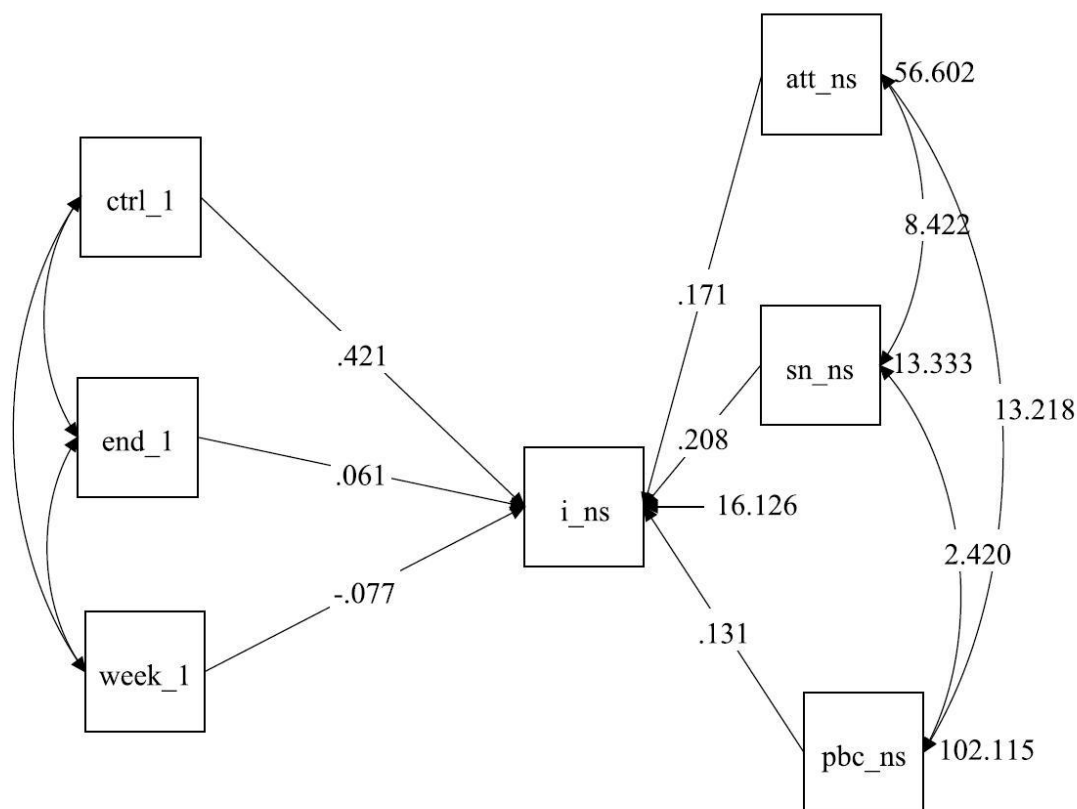
att_ns = Actituds; sn_ns = Normes subjectives; pbc_ns = Control conductual percebut; i_ns = Intenció de conduir sota la influència de l'alcohol, quan no s'està segur de superar el límit d'alcoholèmia. La figura mostra els paràmetres no estandarditzats.

D'aquests resultats concloem que el model es valida parcialment amb penats per conducció sota la influència de l'alcohol, i que les normes socials no són predictores de la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol quan no s'està segur de si s'està superant el límit d'alcoholèmia.

5.2.1.2. Model estès

En el model estès es proposa la incorporació del control de probabilitats i de la conducta passada per a millorar el poder predictiu del model.

Figura 3. Model estès de la TPB (escenari 1)



att_ns = Actituds; sn_ns = Normes subjectives; pbc_ns = Control conductual percebut; ctrl_1 = probabilitat de trobar-se en la situació de conducció sota la influència de l'alcohol; end_1 = experiències prèvies de conducció sota la influència de l'alcohol en cap de setmana; week_1 = experiències prèvies de conducció sota la influència de l'alcohol entre setmana; i_ns = Intenció de conduir sota la influència de l'alcohol, quan no s'està segur de superar el límit d'alcoholèmia. La figura mostra els paràmetres no estandarditzats.

Tal i com s'observa en la figura 3, les variables predictores de la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol són les actituds que té el subjecte envers la conducció sota la influència de l'alcohol ($\beta=0,260$; IC95%=0,083;0,437; $p=0,004$), el control conductual percebut ($\beta=0,266$; IC95%=0,104;0,428; $p=0,001$), la probabilitat de trobar-se en la situació de conducció sota la influència de l'alcohol ($\beta=0,192$; IC95%=0,023;0,362; $p=0,026$), i les experiències prèvies de conducció sota la influència de l'alcohol entre setmana

en negatiu ($\beta=-0,233$; IC95%=-0,441;-0,025; $p=0,028$), és a dir, aquelles persones que tenen més experiències prèvies manifesten menys intencions de conduir sota la influència de l'alcohol en un futur. Aquest model explica el 34,4% de la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol. La figura 3 mostra gràficament el model estès, quan el subjecte no està segur de superar el límit d'alcoholèmia.

La incorporació de les variables de personalitat al model no resulta en una millora de la predicció de la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol.

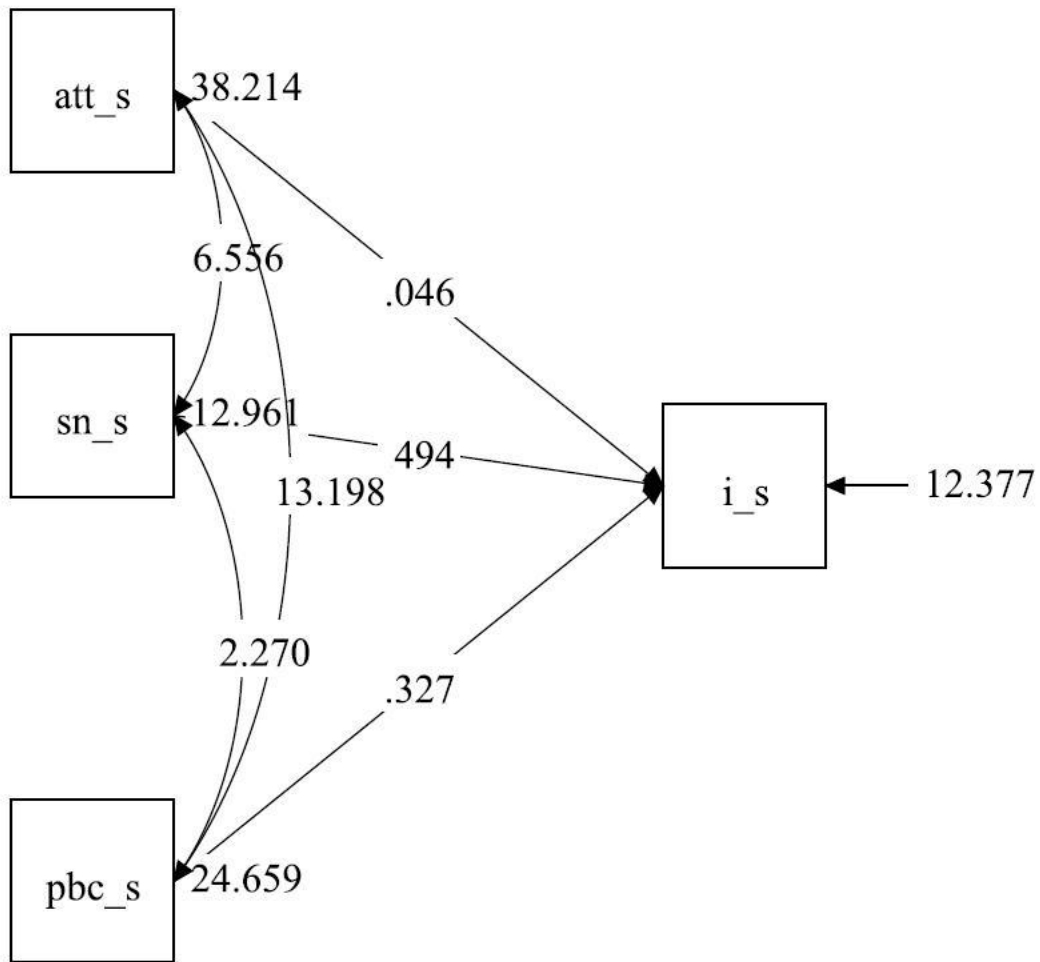
5.2.2. Escenari 2: Segur de superar el límit d'alcoholèmia

5.2.2.1. Model bàsic

Igual que en l'escenari 1, s'ha comprovat la utilitat del model bàsic de la Teoria de la Conducta Planificada (TPB) per a la predicció de la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol (quan el subjecte està segur que superaria el límit d'alcoholèmia) a partir de les actituds, les normes subjectives i el control conductual percebut.

En aquest model, només les normes subjectives ($\beta=0,401$; IC95%=0,245;0,558; $p=0,000$) i el control conductual percebut ($\beta=0,365$; IC95%=0,197;0,534; $p=0,000$) són predictors d'intenció. Les actituds envers la conducció sota la influència de l'alcohol ($\beta=0,064$; IC95%=-0,118;0,247; $p=0,489$) en la situació on el subjecte està segur d'estar cometent un delicte no són predictors d'intenció. Aquest model prediu el 37,1% de la variància de la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol. La figura 4 mostra gràficament el model, quan el subjecte està segur de que supera el límit d'alcoholèmia.

Figura 4. Model bàsic de la TPB (escenari 2)



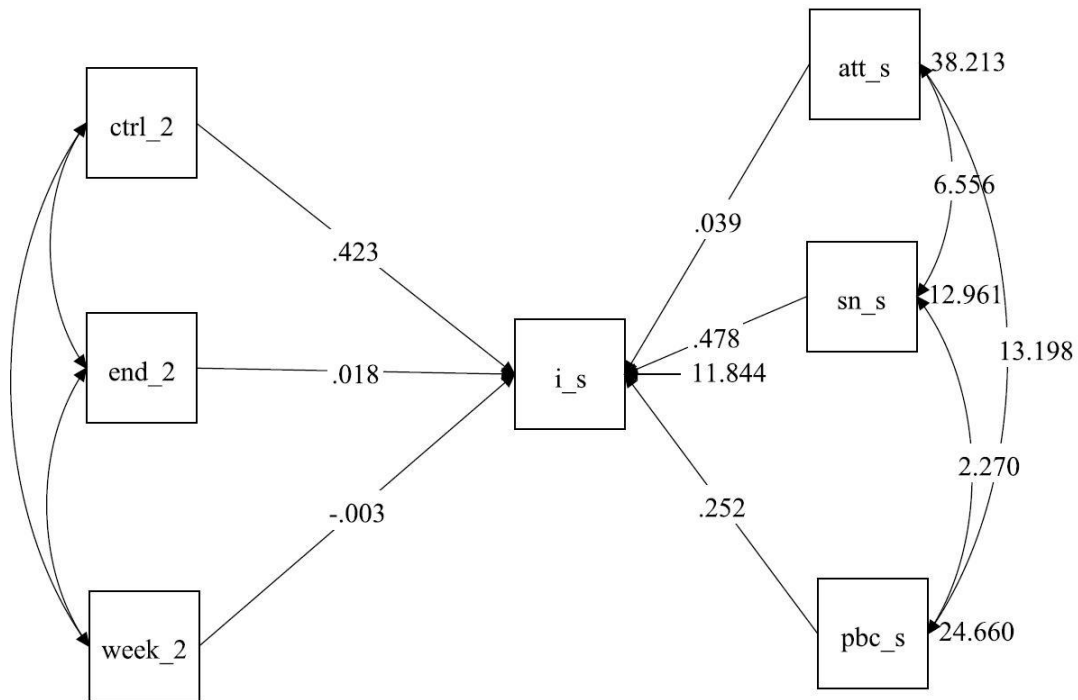
att_s = Actituds; sn_s = Normes subjectives; pbc_s = Control conductual percebut; i_s = Intenció de conduir sota la influència de l'alcohol, quan s'està segur de què es supera el límit d'alcoholèmia. La figura mostra els paràmetres no estandarditzats.

Com en l'escenari 1, aquests resultats ens indiquen que el model es valida parcialment amb penats per conducció sota la influència de l'alcohol, i que, en aquest cas, les actituds no són predictores de la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol quan s'està segur de superar el límit d'alcoholèmia.

5.2.2.2. Model estès

Finalment, s'ha comprovat la utilitat de l'extensió del model en la predicció d'intenció de conduir sota la influència de l'alcohol quan s'està segur de que es supera el límit d'alcoholèmia.

Figura 5. Model estès de la TPB (escenari 2)

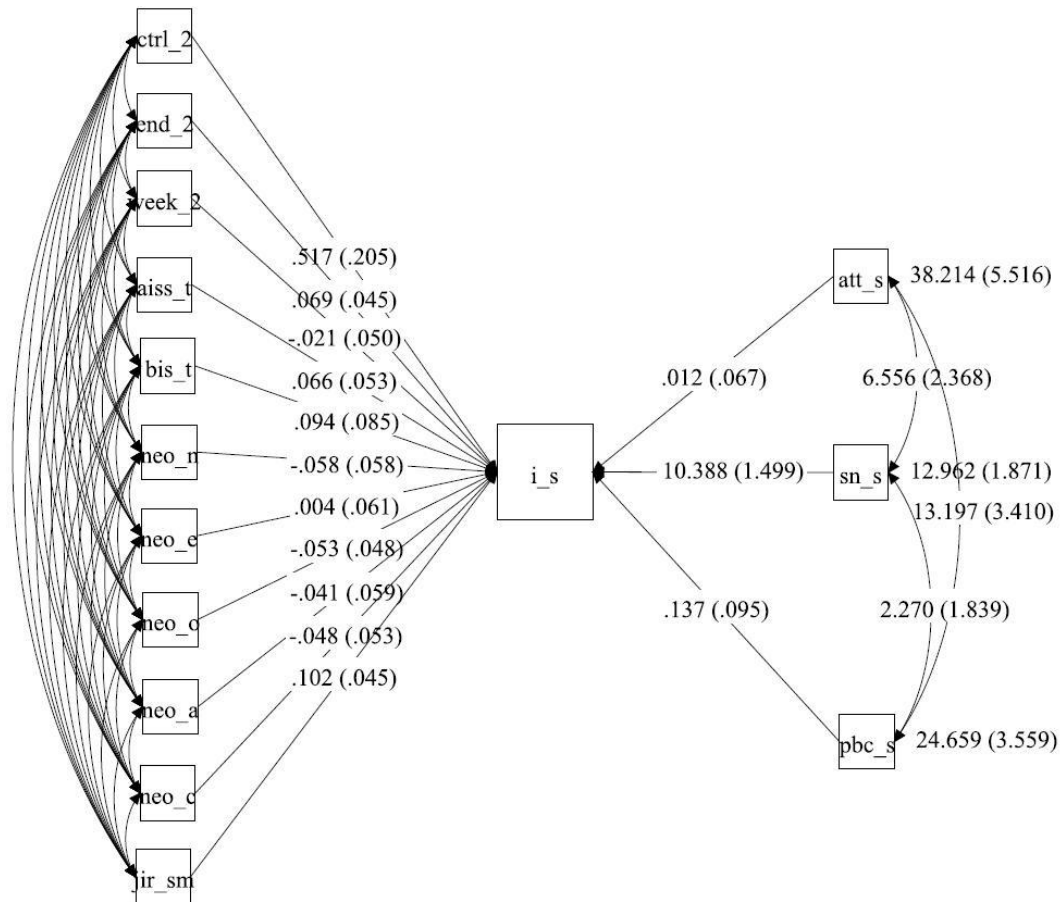


att_s = Actituds; sn_s = Normes subjectives; pbc_s = Control conductual percebut; ctrl_2 = probabilitat de trobar-se en la situació de conducció sota la influència de l'alcohol; end_2 = experiències prèvies de conducció sota la influència de l'alcohol en cap de setmana; week_2 = experiències prèvies de conducció sota la influència de l'alcohol entre setmana; i_s = Intenció de conduir sota la influència de l'alcohol, quan s'està segur de què es supera el límit d'alcoholèmia. La figura mostra els paràmetres no estandarditzats.

Les variables significatives del model són les normes subjectives ($\beta=0,387$; IC95%=0,222;0,553; $p=0,000$), el control conductual percebut ($\beta=0,282$; IC95%=0,088;0,476; $p=0,004$) i la probabilitat de trobar-se en la situació de conducció sota la influència de l'alcohol ($\beta=0,183$; IC95%=0,008;0,358; $p=0,041$). El model que resulta de la incorporació del control de probabilitats i de la conducta passada explica el 39,8% de la variància de la intenció de

conduir sota la influència de l'alcohol. En la figura 5 es mostra gràficament el model descrit, quan el subjecte està segur de que supera el límit d'alcoholèmia.

Figura 6. Model estès de la TPB amb variables de personalitat (escenari 2)



att_s = Actituds; sn_s = Normes subjectives; pbc_s = Control conductual percebut; ctrl_2 = probabilitat de trobar-se en la situació de conducció sota la influència de l'alcohol; end_2 = experiències prèvies de conducció sota la influència de l'alcohol en cap de setmana; week_2 = experiències prèvies de conducció sota la influència de l'alcohol entre setmana; aiss_t = Percaça de sensacions; bis_t = Impulsivitat; neo_n = Neuroticisme; neo_e = Extraversió; neo_o = Obertura a l'experiència; neo_a = Cordialitat; neo_c = Responsabilitat; jir_sm = Actituds antisocials (Desajust Social); i_s = Intenció de conduir sota la influència de l'alcohol, quan s'està segur de què es supera el límit d'alcoholèmia. La figura mostra els paràmetres no estandarditzats.

Quan el model incorpora, a més, variables de personalitat, únicament les normes subjectives ($\beta=0,422$; IC95%=0,251;0,593; $p=0,000$) són predictores de la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol pel que fa a les variables originals del model. En aquest cas, la probabilitat de trobar-se en la situació ($\beta=0,224$; IC95%=0,051;0,396; $p=0,011$) i les actituds antisocials generals

($\beta=0,261$; IC95%=0,035;0,486; $p=0,024$) esdevenen predictores de la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol quan el subjecte està segur de que supera el límit d'alcoholèmia, és a dir, quan està segur de que estaria cometent un delictes. Aquest model explica el 47,2% de la variància de la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol. La figura 6 mostra gràficament aquest model, resultant de la incorporació de les variables de personalitat, quan el subjecte està segur de que supera el límit d'alcoholèmia.

5.3. Risc de conducció sota la influència de l'alcohol: comparació dels factors de risc

En aquest apartat es presenten els resultats de la comparació dels factors de risc de conducció sota la influència de l'alcohol entre el grup de penats per aquest delictes i el grup de conductors control.

La taula 3 presenta la mitjana i la desviació típica de cadascun dels grups, i el resultat de l'Anàlisi de la Variància per a la comparació dels dos grups (l'estadístic i la significació estadística). Els resultats mostren diferències significatives entre els dos grups en la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol i en el control conductual percebut quan no s'està segur de si s'està superant el límit d'alcoholèmia; en les normes subjectives i en les experiències prèvies de conducció sota la influència de l'alcohol en cap de setmana quan s'està segur de que es supera el límit d'alcoholèmia; i en extraversió, responsabilitat, percaça de sensacions i actituds antisocials.

Taula 3. Comparació dels dos grups en els factors de risc de conducció sota la influència de l'alcohol

	Generals N=94		Penats N=93		F	Sig.	d Cohen
	\bar{x}	SD	\bar{x}	SD			
Intenció (NS)	8,17	5,48	6,51	5,21	4,53	0,04	0,31
Actituds (NS)	11,97	6,65	10,86	7,67	1,12	0,29	0,16
Normes socials (NS)	5,11	2,88	4,88	3,50	0,23	0,63	0,07
Control percebut (NS)	12,03	5,25	9,63	6,40	7,86	0,01	0,41
Probabilitats (NS)	3,54	2,21	2,99	2,29	2,83	0,09	0,25
Experiències prèvies-	2,07	5,61	3,11	11,88	0,58	0,45	0,11

cap de setmana (NS)							
Experiències prèvies-setmana (NS)	0,61	2,40	1,52	10,55	0,67	0,42	0,12
Intenció (S)	5,28	4,28	5,31	4,41	0,00	0,96	0,14
Actituds (S)	7,02	3,76	8,09	6,12	2,06	0,15	0,21
Normes socials (S)	3,47	1,28	4,16	3,14	3,91	0,05	0,29
Control percebut (S)	6,59	4,76	7,35	4,69	1,24	0,27	0,16
Probabilitats (S)	2,44	1,90	2,34	2,00	0,10	0,75	0,05
Experiències prèvies-cap de setmana (S)	0,52	1,33	1,56	4,75	4,16	0,04	0,30
Experiències prèvies-setmana (S)	0,17	1,11	0,45	2,04	0,89	0,35	0,14
Neuroticisme	21,22	9,95	20,59	7,87	0,23	0,63	0,07
Extraversió	29,46	8,17	31,70	6,35	4,38	0,04	0,31
Obertura a l'experiència	29,07	8,22	27,58	7,69	1,65	0,20	0,19
Cordialitat	28,99	5,67	29,81	6,53	0,84	0,36	0,14
Responsabilitat	30,23	7,47	33,44	7,61	8,46	0,00	0,43
Percaça de sensacions	49,90	7,29	47,60	7,57	4,49	0,04	0,31
Impulsivitat	16,40	3,55	16,19	4,15	0,14	0,71	0,06
Actituds antisocials	44,99	8,38	22,75	9,33	294,39	0,00	2,52

NS=No segur; S=Segur

Finalment, s'ha dut a terme una regressió logística per predir la pertinença al grup (conductors generals vs penats) utilitzant totes les variables incloses al protocol. L'ajust del model és bo ($\chi^2_{(24)}=219,14$, $p<,01$; $R^2(\text{Nagelkerke})=0,92$; $R^2(\text{Cox \& Snell})=0,69$), i aconsegueix classificar correctament el 95,7% dels casos.

Taula 4. Regressió logística per a la predicció de pertinença al grup

	B (SE)	IC 95% per Odds ratio		
		Inferior	Odds ratio	Superior
Constant	-0,18 (10,85)		0,84	
Edat	0,10 (0,06)	0,98	1,11	1,25
Sexe	5,34 (2,67)*	1,12	208,24	38652,91
Intenció (NS)	-0,39 (0,31)	0.37	0.68	1.24
Actituds (NS)	0,15 (0,14)	0.87	1.16	1.53
Normes socials (NS)	-0,56 (0,32)	0.31	0.57	1.06
Control percebut (NS)	-0,06 (0,17)	0.67	0.94	1.32
Probabilitats (NS)	0,45 (0,41)	0.70	1.57	3.49
Experiències prèvies-cap de setmana (NS)	-0,49 (0,20)*	0.41	0.62	0.92
Experiències prèvies-setmana (NS)	1,22 (0,51)*	1.25	3.40	9.26
Intenció (S)	0,15 (0,31)	0.64	1.17	2.13
Actituds (S)	-0,14 (0,23)	0.56	0.87	1.35
Normes socials (S)	1,67 (0,78)*	1.15	5.31	24.59
Control percebut (S)	0,57 (0,29)*	1.01	1.77	3.10
Probabilitats (S)	-0,50 (0,46)	0.25	0.61	1.50
Experiències prèvies-cap de setmana (S)	1,06 (0,41)**	1.29	2.88	6.41
Experiències prèvies-setmana (S)	-2,37 (1,12)*	0.01	0.09	0.84
Neuroticisme	0,13 (0,09)	0.96	1.14	1.35
Extraversió	0,60 (0,20)**	1.22	1.82	2.70
Obertura a l'experiència	-0,38 (0,15)*	0.51	0.68	0.92
Cordialitat	-0,15 (0,13)	0.66	0.86	1.12
Responsabilitat	0,27 (0,12)*	1.03	1.31	1.67
Percaça de sensacions	0,09 (0,15)	0.83	1.10	1.46
Impulsivitat	-0,30 (0,21)	0.50	0.74	1.12
Actituds antisocials	-0,83 (0,27)**	0.26	0.44	0.74

*p<,05; **p>,01

Els resultats de la regressió logística assenyalen que les variables que permeten predir la pertinença al grup de penats per conducció sota la influència de l'alcohol són el sexe (ser home), les normes socials favorables a la conducció sota la influència de l'alcohol i el control conductual percebut quan s'està segur de que es supera el límit d'alcoholèmia, les experiències prèvies en conducció sota la influència de l'alcohol, tant si s'està segur de superar el límit d'alcoholèmia com si no, i tant en cap de setmana com entre setmana, i l'extraversió, l'obertura a l'experiència, la responsabilitat i les actituds antisocials.

6. Conclusions

Els resultats de l'estudi que hem dut a terme permeten identificar un perfil sociodemogràfic de conductor sota la influència de l'alcohol similar al perfil que mostren estudis previs fets amb població catalana (Hilterman & Trasovares Navarrete, 2010). Els conductors penats per conducció sota la influència de l'alcohol en la nostra mostra són majoritàriament homes, amb una mitjana d'edat de 36 anys, de nacionalitat espanyola i sense parella. Val a dir, però, que aquest perfil coincideix a grans trets amb el dels conductors generals (sense condemnes per conducció sota la influència de l'alcohol). Així doncs, no hi ha variables sociodemogràfiques de risc per a la conducció sota la influència de l'alcohol.

Pel que fa a la conducció, els penats per conducció sota la influència de l'alcohol són majoritàriament conductors amb experiència (13,8 anys de mitjana de permís), i de mitjana condueixen 391 km a la setmana. El 45% tenen una feina relacionada amb la conducció i han rebut aproximadament una multa per any. Els conductors generals utilitzen menys el vehicle de mitjana: condueixen 235 km a la setmana, i només el 25,5% utilitza el vehicle per treballar. Aquests conductors acumulen aproximadament una multa cada 5 anys. Per tant, sembla que estar més exposat a la conducció és factor de risc per la conducció sota la influència de l'alcohol.

Els resultats dels nostres models basats en la Teoria de la Conducta Planificada (TPB), posats a prova amb conductors penats per conducció sota la influència de l'alcohol, estan en línia amb els estudis realitzats fins al moment a nivell internacional en conducció sota la influència de l'alcohol amb conductors generals (no penats). El pes de les actituds, les normes socials i el control conductual percebut sobre la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol varia en funció de la situació concreta que s'està avaluant.

El control conductual percebut és predictor de la intenció tant en el model bàsic com en l'estès en ambdues situacions, tal i com apunten els estudis previs en aquest àmbit (Armitage et al., 2002; Chan et al., 2010; González-Iglesias et al., 2014; Marcil et al., 2001; Moan & Rise, 2011; Parker, Manstead, Stradling, Reason, et al., 1992). Aquests resultats posen de manifest la importància de la

percepció que el subjecte té sobre la seva capacitat de conduir sota la influència de l'alcohol. Per tant, programes d'intervenció amb l'objectiu d'eliminar la conducció sota la influència de l'alcohol han d'incloure el treball del canvi en la percepció del subjecte sobre la manca de conseqüències negatives de la conducció sota la influència de l'alcohol i la impunitat d'aquesta conducta de manera general.

Les actituds envers la conducció sota la influència de l'alcohol són predictores d'intenció en la situació en la que el subjecte no està segur de superar el límit d'alcoholèmia, però no ho són en la situació en que sí que està segur de cometre un delictes. Les actituds doncs, són rellevants en la conducció que segueix a un consum social d'alcohol. Aquestes dades ens fan pensar que caldria incidir en un canvi d'actituds per reduir les taxes de conducció sota la influència d'alcohol en aquells casos en què el subjecte creu que conduir fregant el límit d'alcoholèmia no suposa cap risc ni cap efecte negatiu.

Les normes subjectives només prediuen la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol en la situació en què el subjecte està segur d'estar cometent un delictes. En aquest cas, si els companys o referents no reproveixen explícitament aquesta conducta és més probable que el subjecte manifesti intencions de conduir havent begut. Pel que fa a les normes socials, és difícil el disseny d'una intervenció centrada en canviar la percepció de les normes subjectives. Per tant, les intervencions s'haurien de centrar en els altres components de la TPB. De totes maneres, en els casos de grups d'iguals antisocials, ja es duen a terme intervencions amb l'objectiu de canviar els hàbits relacionats amb freqüentar companyies antisocials, per tant, cal continuar treballant en aquesta línia.

Cal destacar que quan s'incorpora en el model la probabilitat de trobar-se en la situació de conducció sota la influència de l'alcohol, aquesta esdevé un predictor significatiu de la intenció. Per tant, independentment de les actituds, les normes socials i el control percebut, el fet de trobar-se en una situació en què s'ha begut i es disposa del cotxe per tornar a casa conduint augmenta les intencions de fer-ho. En aquest sentit és important dotar als conductors de recursos suficients per poder evitar aquesta conducta, alhora que es treballa en

canvi d'actituds i la percepció de control en la conducció sota la influència de l'alcohol.

Finalment, i pel que fa a la personalitat en el model de la TPB, les actituds antisocials generals tenen un fort efecte sobre la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol quan s'està segur de cometre un delict. En incorporar la personalitat al model, el control conductual percebut deixa de ser predictor de la intenció, per tant, tot fa pensar que la percepció del subjecte sobre la manca de conseqüències negatives de la conducció sota la influència de l'alcohol es deu a una creença arrelada sobre la impunitat de la transgressió. Caldria més recerca en aquest sentit per explorar possibles efectes de mediació o moderació de la personalitat en aquest model.

Malgrat la validació del model de la Teoria de la Conducta Planificada (TPB) en mostra catalana penada per conducció sota la influència de l'alcohol, els resultats de la comparació dels factors de risc de la conducció sota la influència de l'alcohol entre el grup de penats i el grup de conductors generals mostren resultats contraris als esperats. Quan no estan segurs de si superen el límit d'alcoholèmia, els conductors generals reporten majors intencions i major control de conduir sota la influència de l'alcohol. També pel que fa a personalitat, els conductors generals es mostren menys responsables, més cercadors de sensacions i més antisocials que els penats. Aquest resultat ens fa pensar en un possible efecte de simulació o de desitjabilitat social en les respostes dels penats. De totes maneres, aquest fet també podria explicar-se per l'efecte recent d'haver passat pel procediment judicial com a conseqüència del delict, i les conseqüències negatives que aquest fet ha tingut en la seva vida diària. Tanmateix, cal tenir en compte aquest fet en la interpretació dels resultats.

7. Propostes

La conducció sota la influència de l'alcohol és un problema complex, causat per multitud de factors. Com a tal, les intervencions que tenen com a objectiu una reducció de la conducció sota la influència de l'alcohol han de ser àmplies i tenir en compte tots els factors que hi intervenen. Tal com assenyalen David, Quimby, Oder, Gururaj i Hajar (2003), és important que les intervencions estiguin dirigides a grups de persones específics, i treballin els factors de risc rellevants d'aquest grup, sobretot quan es dissenyen intervencions per a conductors reincidents, ja que la literatura ha demostrat que aquest grup de conductors són encara menys receptius als mètodes tradicionals de sanció i rehabilitació (Simpson, Beirness, Robertson, Mayhew, & Hedlund, 2004).

Seguint aquesta línia, el primer pas és identificar els factors de risc que guien la conducció sota la influència de l'alcohol en el grup concret sobre el que es vol intervenir.

A continuació cal dissenyar una intervenció adreçada a modificar aquests factors de risc. Aquesta intervenció ha de tenir en compte les característiques i les creences pròpies de cada individu.

Tal com assenyalen estudis previs fets amb població catalana (Herraiz Gonzalo, 2010b; Hilterman & Trasovares Navarrete, 2010), és necessari ajustar el contingut dels programes formatius d'acord als factors de risc i les necessitats dels penats, i altres característiques sociodemogràfiques que puguin influir les seves creences i motivacions sobre la conducció sota la influència de l'alcohol.

L'ús de la Teoria de la Conducta Planificada (TPB) permet identificar les creences associades a la intenció de conduir sota la influència de l'alcohol, i dissenyar un programa d'intervenció adreçat a canviar aquelles creences de risc que s'identifiquin amb una major probabilitat de conduir sota la influència de l'alcohol, permetent l'adaptació de la intervenció a cada persona o grup de persones, en funció dels seus factors de risc.

Aquest estudi representa un pas endavant en la identificació dels factors de risc associats a la conducció sota la influència de l'alcohol en persones que ja han

estat penades per aquest delictes, però cal més recerca per tal d'identificar aquells factors de risc associats a la reincidència per acotar les característiques associades a aquesta conducta i dissenyar un programa d'intervenció amb probabilitats reals d'èxit.

8. Referències bibliogràfiques (APA)

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179–211. doi:10.1016/0749-5978(91)90020-T
- Andrew, M., & Cronin, C. (1997). Two measures of Sensation Seeking as predictors of alcohol use among high school males. *Personality and Individual Differences*, 22(3), 393–401.
- Armitage, C. J., & Conner, M. (2001). Efficacy of the Theory of Planned Behaviour: A meta-analytic review. *British Journal of Social Psychology*, 40, 471–499.
- Armitage, C. J., Norman, P., & Conner, M. (2002). Can the Theory of Planned Behaviour mediate the effects of age, gender and multidimensional health locus of control? *British Journal of Health Psychology*, 7(Part 3), 299–316. doi:10.1348/135910702760213698
- Arnett, J. (1994). Sensation seeking: A new conceptualization and a new scale. *Personality and Individual Differences*, 16(2), 289–296. doi:10.1016/0191-8869(94)90165-1
- Chan, D. C. N., Wu, A. M. S., & Hung, E. P. W. (2010). Invulnerability and the intention to drink and drive: an application of the theory of planned behavior. *Accident; Analysis and Prevention*, 42(6), 1549–55. doi:10.1016/j.aap.2010.03.011
- Chen, C.-F. (2009). Personality, safety attitudes and risky driving behaviors—Evidence from young Taiwanese motorcyclists. *Accident Analysis & Prevention*, 41(5), 963–968. doi:10.1016/j.aap.2009.05.013
- Chorlton, K., Conner, M., & Jamson, S. (2012). Identifying the psychological determinants of risky riding: an application of an extended Theory of Planned Behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 49, 142–53. doi:10.1016/j.aap.2011.07.003
- Costa, P. t., & McCrae, R. R. (1992). *Revised NEO Personality Inventory (NEO-PI-R) and the NEO Five-Factor Inventory (NEO-FFI) professional manual*. Odessa, FL: Psychological Assessment Resources.
- Dahlen, E. R., Martin, R. C., Ragan, K., & Kuhlman, M. M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the

- prediction of unsafe driving. *Accident; Analysis and Prevention*, 37(2), 341–8. doi:10.1016/j.aap.2004.10.006
- Dahlen, E. R., & White, R. P. (2006). The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences*, 41(5), 903–915. doi:10.1016/j.paid.2006.03.016
- Davis, A., Quimby, A., Odero, W., Gururaj, G., & Hajar, M. (2003). *Improving Road Safety by Reducing Impaired Driving in Developing Countries: a scoping study*. Crowthorne, UK.
- Fishbein, M., & Ajzen, I. (2010). *Predicting and changing behavior: The Reasoned Action Approach*. New York: Psychology Press.
- González-Iglesias, B., Gómez-Fraguela, J. A., & Luengo, M. Á. (2014). Sensation seeking and drunk driving: the mediational role of social norms and self-efficacy. *Accident; Analysis and Prevention*, 71, 22–8. doi:10.1016/j.aap.2014.05.006
- Greenberg, M. D., Morral, A. R., & Jain, A. K. (2004). How can repeat drunk drivers be influenced to change? Analysis of the association between drunk driving and DUI recidivists' attitudes and beliefs. *Journal of Studies on Alcohol*, 65(4), 460–463.
- Herraiz Gonzalo, F. (2010a). *Descripció del perfil psicològic dels interns empresonats per delictes contra la seguretat del trànsit*. Barcelona.
- Herraiz Gonzalo, F. (2010b). *Descripció del programa d' intervenció amb interns per delictes contra la seguretat vial*. Barcelona.
- Hilterman, E., & Trasovares Navarrete, M. (2010). *Com conduïm després d' un programa formatiu de seguretat viària?*. Barcelona.
- Hubicka, B., Källmén, H., Hiltunen, A., & Bergman, H. (2010). Personality traits and mental health of severe drunk drivers in Sweden. *Social Psychiatry and Psychiatric Epidemiology*, 45(7), 723–31. doi:10.1007/s00127-009-0111-8
- Ibáñez, M. I., Moya, J., Villa, H., Mezquita, L., Ruipérez, M. Á., & Ortet, G. (2010). Basic personality dimensions and alcohol consumption in young adults. *Personality and Individual Differences*, 48(2), 171–176.
- Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. (2013). *Víctimas mortales en accidentes de tráfico. Memoria 2013*.

- Iversen, H., & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*, 33(8), 1251–1263. doi:10.1016/S0191-8869(02)00010-7
- Jesness, C. F. (1996). *The Jesness Inventory (2nd ed)*. North Tonawanda, NY: Multi-Health Systems.
- Jornet-Gibert, M., Gallardo-Pujol, D., Jamson, S., & Andrés-Pueyo, A. (2013). Características psicológicas de los penados por conducción bajo los efectos del alcohol: Nuevas perspectivas teóricas para la predicción. Santander: Congreso Internacional de Seguridad Vial.
- Jornet-Gibert, M., Gallardo-Pujol, D., Suso, C., & Andrés-Pueyo, A. (2013). Attitudes do matter: The role of attitudes and personality in DUI offenders. *Accident Analysis & Prevention*, 50, 445–450. Retrieved from <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2012.05.023>
- Jovanović, D., Lipovac, K., Stanojević, P., & Stanojević, D. (2011). The effects of personality traits on driving-related anger and aggressive behaviour in traffic among Serbian drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(1), 43–53. doi:10.1016/j.trf.2010.09.005
- Lajunen, T. (2001). Personality and accident liability: are extraversion, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational fatalities? *Personality and Individual Differences*, 31, 1365–1373.
- Marcil, I., Bergeron, J., & Audet, T. (2001). Motivational factors underlying the intention to drink and drive in young male drivers. *Journal of Safety Research*, 32(4), 363–376. doi:10.1016/S0022-4375(01)00062-7
- Mezquita, L., Stewart, S. H., & Ruipérez, M. Á. (2010). Big-five personality domains predict internal drinking motives in young adults. *Personality and Individual Differences*, 49(3), 240–245. doi:10.1016/j.paid.2010.03.043
- Miró Llinares, F., & Bautista Ortuño, R. (2013). *Delincuencia vial , reincidencia y delincuencia común*. Elche.
- Moan, I. S., & Rise, J. (2011). Predicting intentions not to “drink and drive” using an extended version of the theory of planned behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1378–84. doi:10.1016/j.aap.2011.02.012
- Ozer, D. J., & Benet-Martínez, V. (2006). Personality and the Prediction of Consequential Outcomes. *Annual Review of Psychology*, 57(1), 401–421. doi:10.1146/annurev.psych.57.102904.190127

- Parker, D., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., & Reason, J. T. (1992). Determinants of intention to commit driving violations. *Accident Analysis & Prevention*, *24*(2), 117–131. doi:10.1016/0001-4575(92)90028-H
- Parker, D., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., Reason, J. T., & Baxter, J. S. (1992). Intention to Commit Driving Violations: An Application of the Theory of Planned Behavior. *Journal of Applied Psychology*, *77*(1), 94–101.
- Robinson, R., Roberts, W. L., Strayer, J., & Koopman, R. (2007). Empathy and Emotional Responsiveness in Delinquent and Non-delinquent Adolescents. *Social Development*, *16*(3), 555–579. doi:10.1111/j.1467-9507.2007.00396.x
- Rodríguez-Fornells, A., López Capdevila, J. M., & Andrés-Pueyo, A. (2002). Personalidad y comportamiento penitenciario. *Psicothema*, *14*, Supl.
- Schell, T. L., Chan, K. S., & Morral, A. R. (2006). Predicting DUI recidivism: Personality, attitudinal, and behavioral risk factors. *Drug and Alcohol Dependence*, *82*(1), 33–40. doi:10.1016/j.drugalcdep.2005.08.006
- Simpson, H. M., Beirness, D. J., Robertson, R. D., Mayhew, D. R., & Hedlund, J. H. (2004). Hard core drinking drivers. *Traffic Injury Prevention*, *5*(3), 261–9. doi:10.1080/15389580490465355
- Steinberg, L., Sharp, C., Stanford, M. S., & Tharp, A. T. (2013). New tricks for an old measure: the development of the Barratt Impulsiveness Scale-Brief (BIS-Brief). *Psychological Assessment*, *25*(1), 216–26. doi:10.1037/a0030550
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, *41*(5), 427–443. doi:10.1016/S0925-7535(01)00077-7

9. Annex

A continuació s'annexen els qüestionaris utilitzats per a l'avaluació dels penats per conducció sota la influència de l'alcohol.

Este consentimiento informado general hace referencia al estudio "Conducción bajo los efectos del alcohol: una aplicación del modelo TPB", aprobado por la **Comisión de Bioética de la Universitat de Barcelona**, el 5 de febrero de 2013 (IRB00003099)

Investigadores principales:

Lcda. Montsant Jornet Gibert
Dr. David Gallardo Pujol
Dr. Antonio Andrés Pueyo

El objetivo del presente estudio es explorar las variables individuales, como las actitudes o la personalidad, asociadas a la conducción bajo los efectos del alcohol para conocer los determinantes de esta conducta.

Para participar en este estudio es imprescindible que disponga de permiso de conducir.

Este estudio consta de dos partes. En la primera parte, después de un breve cuestionario de datos sociodemográficos, se le presentará la descripción de unos escenarios en los que puede darse la conducción bajo los efectos del alcohol, usted tendrá que leer e imaginar estos escenarios y le pediremos su opinión al respecto. La segunda parte consta de una serie de cuestionarios autoinforme de la personalidad.

Los siguientes párrafos contienen información que normalmente se aplica a los participantes sobre su consentimiento informado.

CONFIDENCIALIDAD

El investigador responsable grabará la información en un archivo y será identificada solamente mediante un código formado por tres letras o dígitos aleatorios seguidos de un número (p. ej. FD4_01001732). Cualquier información que pueda servir de identificación se mantendrá almacenada en un archivo aparte y de manera segura. La información que contienen sus registros no se proporcionará a nadie y se protegerá la privacidad de sus datos. En ningún momento se informará a terceros sobre sus respuestas. Los resultados de este estudio pueden llegar a publicarse de forma agregada en libros o revistas especializadas o pueden usarse con finalidades didácticas. Sin embargo, su nombre u otros posibles identificadores no aparecerán en ninguna publicación o materiales.

DERECHO A TENER MÁS INFORMACIÓN SOBRE EL ESTUDIO

Usted puede remitir cualquier pregunta acerca del estudio a montsant.jornet@ub.edu.

RECHAZO O ABANDONO DE LA PARTICIPACIÓN

La participación en este estudio es voluntaria. Si decide participar, usted puede cambiar de parecer o dejar el estudio en cualquier momento sin que por ello se vea afectado en ninguna medida. De igual forma, a criterio del investigador, puede ser retirado del estudio por alguna de las siguientes razones: (a) si no cumple con los requerimientos mínimos del estudio, (b) si por cualquier motivo se interrumpe el estudio.

CONSENTIMIENTO

Yo afirmo que se me han explicado la finalidad y objetivos de la presente investigación, y los procedimientos utilizados en el estudio. Asimismo, se me ha informado de la posibilidad de retirarme del estudio cuando quiera y sin tener que dar explicaciones.

Declaro que he leído este consentimiento informado y que participo voluntariamente en este estudio. Soy mayor de 18 años y dispongo de permiso de conducir.

Firma

Fecha

Datos sociodemográficos

A continuación se le harán una serie de preguntas. Por favor, conteste con honestidad. Recuerde que sus respuestas serán tratadas de manera anónima y en ningún caso se informará a terceros de las mismas.

1. Edad: _____
2. Sexo: Hombre Mujer
3. Nacionalidad (indicar si se dispone de más de una): _____
4. Estado civil:
 - Soltero/a
 - Casado/a - En pareja
 - Divorciado/a
 - Viudo/a
5. Hijos:
 - No
 - Sí
6. Estudios:
 - Sin estudios
 - Graduado escolar/ESO
 - Bachillerato/COU/CFGM /FP I
 - CFGS / FP II
 - Estudios universitarios
7. Años de permiso de conducir: _____ ¿En qué país lo sacó? _____
8. ¿Tiene el permiso de conducir retirado temporalmente? No Sí
 ¿Durante cuánto tiempo? _____
 ¿Cuánto tiempo le queda de retirada de permiso? _____
9. Kilometraje medio semanal (en coche): _____
10. Kilometraje medio semanal (en moto): _____
11. La mayor parte de su kilometraje es por vías:
 - Urbanas (dentro de su pueblo/ciudad)
 - Interurbanas (carretera, autovía, autopista)

12. ¿Es usted conductor profesional (transportista, taxista, etc.)? No Sí
13. ¿Utiliza su vehículo durante su jornada laboral (por ejemplo si es comercial)? No Sí
14. ¿Ha sufrido algún accidente en los últimos 5 años? No Sí. ¿Cuántos? _____
15. ¿Cuántas sanciones de tráfico (multas, etc.) ha recibido en los últimos 5 años? _____

TPB

Está participando en un estudio para conocer su opinión sobre la conducción bajo los efectos del alcohol. Se le presentarán dos situaciones diferentes y a continuación tendrá que contestar a unas preguntas en relación a ellas.

Algunas preguntas pueden parecer similares pero abordan cuestiones ligeramente diferentes. Por favor, conteste a todas las preguntas.

Escenario 1

Imagine una situación en la que pueda haber alcohol (cena, comida con amigos, descanso después del trabajo, fiesta, etc.).

Imagine que ha llegado allí conduciendo su coche.

Mientras está allí toma un par de copas. Al final tiene que volver a casa, pero **NO ESTÁ SEGURO** de si supera o no el límite de alcoholemia.

Las preguntas a continuación hacen referencia a la situación descrita arriba. Lea cada pregunta con atención y marque el número que mejor describa su opinión en cada una de las frases. No hay respuestas correctas o incorrectas.

- | | | | | | | | | | | |
|---|---|------------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---------------------------------|
| 1 | ¿Cómo de probable cree que es que se encuentre en una situación como la descrita anteriormente en los próximos 6 meses? | <i>Muy improbable</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | <i>Muy probable</i> |
| 2 | Tengo la intención de conducir de vuelta a casa en una situación como la descrita en los próximos 6 meses. | <i>Completamente en desacuerdo</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | <i>Completamente de acuerdo</i> |
| 3 | Es probable que conduzca de vuelta a casa en una situación como la descrita en los próximos 6 meses. | <i>Completamente en desacuerdo</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | <i>Completamente de acuerdo</i> |
| 4 | Conduciré de vuelta a casa en una situación como la descrita en los próximos 6 meses. | <i>Completamente en desacuerdo</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | <i>Completamente de acuerdo</i> |
| 5 | Conducir de vuelta a casa en una situación como la descrita sería... (<i>marque un número por línea</i>) | | | | | | | | | |

- | | | | | | | | | |
|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|--------------------|
| <i>Peligroso</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | <i>Seguro</i> |
| <i>Insensato</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | <i>Sensato</i> |
| <i>Perjudicial</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | <i>Beneficioso</i> |
| <i>Negativo</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | <i>Positivo</i> |
| <i>Desagradable</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | <i>Agradable</i> |

- | | | | | |
|----|---|------------------------------------|---------------------------|---------------------------------|
| 6 | Las personas que son importantes para mí querrían que condujera de vuelta a casa en una situación como la descrita. | <i>Completamente en desacuerdo</i> | 1 2 3 4 5 6 7 | <i>Completamente de acuerdo</i> |
| 7 | Las personas que son importantes para mí (_____) que condujera de vuelta a casa en una situación como la descrita. | <i>estarían en contra</i> | 1 2 3 4 5 6 7 | <i>aprobarían</i> |
| 8 | Las personas que son importantes para mí piensan que yo (_____) conducir de vuelta a casa en una situación como la descrita. | <i>no debería</i> | 1 2 3 4 5 6 7 | <i>debería</i> |
| 9 | Estoy seguro de que sería capaz de conducir de vuelta a casa en una situación como la descrita. | <i>Completamente en desacuerdo</i> | 1 2 3 4 5 6 7 | <i>Completamente de acuerdo</i> |
| 10 | Para mí, conducir de vuelta a casa en una situación como la descrita es _____ | <i>extremadamente difícil</i> | 1 2 3 4 5 6 7 | <i>extremadamente fácil</i> |
| 11 | Creo que tengo capacidad para conducir de vuelta a casa en una situación como la descrita. | <i>Completamente en desacuerdo</i> | 1 2 3 4 5 6 7 | <i>Completamente de acuerdo</i> |
| 12 | ¿Cuántas veces ha conducido después de haber tomado un par de copas pese a no estar seguro de si superaba o no el límite de alcoholemia en los últimos 6 meses? | | | |

Fin de semana:

Entre semana:

TPB

Escenario 2

Imagine una situació en la que pueda haber alcohol (cena, comida con amigos, descanso después del trabajo, fiesta, etc.).
Imagine que ha llegado allí conduciendo su coche.
Mientras está allí bebe alcohol. Al final tiene que volver a casa, y **ESTÁ SEGURO** de que supera el límite de alcoholemia.

Las preguntas a continuación hacen referencia a la situación descrita arriba. Lea cada pregunta con atención y marque el número que mejor describa su opinión en cada una de las frases. No hay respuestas correctas o incorrectas.

- | | | | | | | | | | | |
|---|---|------------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---------------------------------|
| 1 | ¿Cómo de probable cree que es que se encuentre en una situación como la descrita anteriormente en los próximos 6 meses? | <i>Muy improbable</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | <i>Muy probable</i> |
| 2 | Tengo la intención de conducir de vuelta a casa en una situación como la descrita en los próximos 6 meses. | <i>Completamente en desacuerdo</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | <i>Completamente de acuerdo</i> |
| 3 | Es probable que conduzca de vuelta a casa en una situación como la descrita en los próximos 6 meses. | <i>Completamente en desacuerdo</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | <i>Completamente de acuerdo</i> |
| 4 | Conduciré de vuelta a casa en una situación como la descrita en los próximos 6 meses. | <i>Completamente en desacuerdo</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | <i>Completamente de acuerdo</i> |
| 5 | Conducir de vuelta a casa en una situación como la descrita sería... <i>(marque un número por línea)</i> | | | | | | | | | |
| | <i>Peligroso</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | | <i>Seguro</i> |
| | <i>Insensato</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | | <i>Sensato</i> |
| | <i>Perjudicial</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | | <i>Beneficioso</i> |
| | <i>Negativo</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | | <i>Positivo</i> |
| | <i>Desagradable</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | | <i>Agradable</i> |
| 6 | Las personas que son importantes para mí querrían que condujera de vuelta a casa en una situación como la descrita. | <i>Completamente en desacuerdo</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | <i>Completamente de acuerdo</i> |
| 7 | Las personas que son importantes para mí (_____) que condujera de vuelta a casa en una situación como la descrita. | <i>estarían en contra</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | <i>aprobarían</i> |



- 8 Las personas que son importantes para mí *no debería* 1 2 3 4 5 6 7 *debería*
piensan que yo (_____) conducir
de vuelta a casa en una situación como la
descrita.
- 9 Estoy seguro de que sería capaz de *Completamente en* 1 2 3 4 5 6 7 *Completamente*
conducir de vuelta a casa en una situación *desacuerdo* *de acuerdo*
como la descrita.
- 10 Para mí, conducir de vuelta a casa en una *extremadamente* 1 2 3 4 5 6 7 *extremadamente*
situación como la descrita es _____ *difícil* *fácil*
- 11 Creo que tengo capacidad para conducir *Completamente en* 1 2 3 4 5 6 7 *Completamente*
de vuelta a casa en una situación como la *desacuerdo* *de acuerdo*
descrita.
- 12 ¿Cuántas veces ha conducido después de haber tomado un par de copas estando **seguro** de que
superaba el límite de alcoholemia en los **últimos 6 meses**?

Fin de semana:

Entre semana:

AISS

Por favor, lea atentamente estas instrucciones antes de comenzar. Este cuestionario contiene 20 frases. Lea, por favor, cada una de ellas y escoja de las cuatro alternativas A, B, C o D, la respuesta que se corresponde mejor con su manera más frecuente de ser, pensar o actuar. No hay respuestas correctas ni incorrectas, ni tampoco respuestas buenas o malas. Asegúrese de que ha respondido a todas las frases.

A	B	C	D
Me describe muy bien	Me describe algo	No me describe muy bien	No me describe en absoluto

1	Considero que podría ser interesante casarse con alguien de un país extranjero	A	B	C	D
2	Cuando el agua está muy fría, prefiero no bañarme aunque el día sea muy caluroso	A	B	C	D
3	Si tengo que esperar en una larga "cola", generalmente soy paciente	A	B	C	D
4	Cuando escucho música, me gusta oírla fuerte	A	B	C	D
5	Cuando tengo que hacer un viaje, pienso que lo mejor es hacer los menos planes y hacer el viaje tal como vaya saliendo	A	B	C	D
6	Prefiero no ir a ver una película que sea de miedo o de mucho suspense	A	B	C	D
7	Pienso que es divertido y excitante actuar o hablar delante de un grupo	A	B	C	D
8	Si fuese a un parque de atracciones, preferiría subir en la montaña rusa o en otras atracciones rápidas	A	B	C	D
9	Me gustaría viajar a lugares desconocidos y remotos	A	B	C	D
10	Nunca me gustaría jugar el dinero, aunque pudiera permitírmelo	A	B	C	D
11	Disfrutaría siendo uno de los primeros exploradores de lugares desconocidos	A	B	C	D

A	B	C	D
Me describe muy bien	Me describe algo	No me describe muy bien	No me describe en absoluto

12	Me gustan las películas donde hay muchas explosiones y persecuciones de coches	A	B	C	D
13	No me gustan las comidas muy calientes y picantes	A	B	C	D
14	En general, trabajo mejor cuando estoy bajo presión o urgencia	A	B	C	D
15	Frecuentemente, me gusta tener la radio o TV encendidas mientras estoy haciendo otras cosas, como por ejemplo leer o hacer la limpieza	A	B	C	D
16	Sería interesante ver un accidente de coche	A	B	C	D
17	Pienso que lo mejor es arreglar los asuntos familiares comiendo en un restaurante	A	B	C	D
18	Me gusta la sensación de estar cerca del borde de un lugar alto y mirar hacia abajo	A	B	C	D
19	Si fuera posible visitar otro planeta o la luna libremente, sería de los primeros en apuntarme	A	B	C	D
20	Puedo entender que sea excitante estar en un barco en tiempos de guerra	A	B	C	D

BIS-Brief

Las personas difieren en su manera de pensar y actuar en diferentes situaciones. Este cuestionario mide algunas de las formas en que usted actúa y piensa. Lea cada frase y marque la alternativa que más se ajuste a su forma de ser.

1	2	3	4
Nunca o casi nunca	De vez en cuando	A menudo	Siempre o casi siempre

1	Planifico las tareas cuidadosamente	1	2	3	4
2	Hago cosas sin pensar	1	2	3	4
3	No presto atención	1	2	3	4
4	Me sé controlar	1	2	3	4
5	Me concentro fácilmente	1	2	3	4
6	Pienso las cosas con cuidado	1	2	3	4
7	Digo cosas sin pensar	1	2	3	4
8	Actúo de improviso	1	2	3	4

Cuestionario NEO-FFI

Por favor, lea cuidadosamente estas instrucciones antes de empezar para marcar bien sus respuestas.

Este cuestionario consta de 60 frases. Lea cada frase con atención y marque la alternativa (A a E) que refleje mejor su acuerdo o desacuerdo con ella. Señale según sea su grado de acuerdo:

A	B	C	D	E
Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Neutral	De acuerdo	Totalmente de acuerdo

1	A menudo me siento inferior a los demás.	A B C D E
2	Soy una persona alegre y animosa.	A B C D E
3	A veces, cuando leo poesía o contemplo una obra de arte, siento una profunda emoción o excitación.	A B C D E
4	Tiendo a pensar lo mejor de la gente.	A B C D E
5	Parece que nunca soy capaz de organizarme.	A B C D E
6	Rara vez me siento con miedo o ansioso.	A B C D E
7	Disfruto mucho hablando con la gente.	A B C D E
8	La poesía tiene poco o ningún efecto sobre mí.	A B C D E
9	A veces intimido o adulo a la gente para que haga lo que yo quiero.	A B C D E
10	Tengo unos objetivos claros y me esfuerzo por alcanzarlos de forma ordenada.	A B C D E
11	A veces me vienen a la mente pensamientos aterradores.	A B C D E
12	Disfruto en las fiestas en las que hay mucha gente.	A B C D E
13	Tengo una gran variedad de intereses intelectuales.	A B C D E
14	A veces consigo con artimañas que la gente haga lo que yo quiero.	A B C D E
15	Trabajo mucho para conseguir mis metas.	A B C D E
16	A veces me parece que no valgo absolutamente nada.	A B C D E
17	No me considero especialmente alegre.	A B C D E

A	B	C	D	E
Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Neutral	De acuerdo	Totalmente de acuerdo

18	Me despiertan la curiosidad las formas que encuentro en el arte y en la naturaleza.	A	B	C	D	E
19	Si alguien empieza a pelearse conmigo, yo también estoy dispuesto a pelear.	A	B	C	D	E
20	Tengo mucha auto-disciplina.	A	B	C	D	E
21	A veces las cosas me parecen demasiado sombrías y sin esperanza.	A	B	C	D	E
22	Me gusta tener mucha gente alrededor.	A	B	C	D	E
23	Encuentro aburridas las discusiones filosóficas.	A	B	C	D	E
24	Cuando me han ofendido, lo que intento es perdonar y olvidar.	A	B	C	D	E
25	Antes de emprender una acción, siempre considero sus consecuencias.	A	B	C	D	E
26	Cuando estoy bajo un fuerte estrés, a veces siento que me voy a desmoronar.	A	B	C	D	E
27	No soy tan vivo ni tan animado como otras personas.	A	B	C	D	E
28	Tengo mucha fantasía.	A	B	C	D	E
29	Mi primera reacción es confiar en la gente.	A	B	C	D	E
30	Trato de hacer mis tareas con cuidado, para que no haya que hacerlas otra vez.	A	B	C	D	E
31	A menudo me siento tenso e inquieto.	A	B	C	D	E
32	Soy una persona muy activa.	A	B	C	D	E
33	Me gusta concentrarme en un ensueño o fantasía y, dejándolo crecer y desarrollarse, explorar todas sus posibilidades.	A	B	C	D	E
34	Algunas personas piensan de mí que soy frío y calculador.	A	B	C	D	E
35	Me esfuerzo por llegar a la perfección en todo lo que hago.	A	B	C	D	E
36	A veces me he sentido amargado y resentido.	A	B	C	D	E
37	En reuniones, por lo general prefiero que hablen otros.	A	B	C	D	E
38	Tengo poco interés en andar pensando sobre la naturaleza del universo o de la condición humana.	A	B	C	D	E
39	Tengo mucha fe en la naturaleza humana.	A	B	C	D	E

A	B	C	D	E
Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Neutral	De acuerdo	Totalmente de acuerdo

40	Soy eficiente y eficaz en mi trabajo.	A	B	C	D	E
41	Soy bastante estable emocionalmente.	A	B	C	D	E
42	Huyo de las multitudes.	A	B	C	D	E
43	A veces pierdo el interés cuando la gente habla de cuestiones muy abstractas y teóricas.	A	B	C	D	E
44	Trato de ser humilde.	A	B	C	D	E
45	Soy una persona productiva, que siempre termina su trabajo.	A	B	C	D	E
46	Rara vez estoy triste o deprimido.	A	B	C	D	E
47	A veces reboso felicidad.	A	B	C	D	E
48	Experimento gran variedad de emociones o sentimientos.	A	B	C	D	E
49	Creo que la mayoría de la gente con la que trato es honrada y fidedigna.	A	B	C	D	E
50	En ocasiones primero actúo y luego pienso.	A	B	C	D	E
51	A veces hago las cosas impulsivamente y luego me arrepiento.	A	B	C	D	E
52	Me gusta estar donde está la acción.	A	B	C	D	E
53	Con frecuencia pruebo comidas nuevas o de otros países.	A	B	C	D	E
54	Puedo ser sarcástico y mordaz si es necesario.	A	B	C	D	E
55	Hay tantas pequeñas cosas que hacer que a veces lo que hago es no atender a ninguna.	A	B	C	D	E
56	Es difícil que yo pierda los estribos.	A	B	C	D	E
57	No me gusta mucho charlar con la gente.	A	B	C	D	E
58	Rara vez experimento emociones fuertes.	A	B	C	D	E
59	Los mendigos no me inspiran simpatía.	A	B	C	D	E
60	Muchas veces no preparo de antemano lo que tengo que hacer.	A	B	C	D	E

Inventario Jesness Revisado (SM)

Este cuestionario contiene 62 frases. Lea cada una de ellas. Si está de acuerdo con el enunciado, marque la casilla **V (Verdadero)**. Si no está de acuerdo con el enunciado, marque la casilla **F (Falso)**.

Debe responder de acuerdo a sus hábitos, sentimientos y/o creencias. No existen respuestas correctas o erróneas. Marque V o F para cada una de las frases incluso aunque no siempre esté totalmente seguro de su respuesta.

1	Cuando tienes problemas, lo mejor es no hacer nada	V	F
2	Me meto en muchas peleas	V	F
3	Me preocupa mucho hacer las cosas bien	V	F
4	Soy más listo que la mayoría de gente que conozco	V	F
5	Me molesta que no se castigue a los delincuentes	V	F
6	Creo que la mayoría de los policías tratan de ayudar a las personas	V	F
7	Si no le gustas a la policía intentarán detenerte por cualquier motivo	V	F
8	Estarás mejor si no confías en la gente	V	F
9	La mayoría de los policías son bastante tontos	V	F
10	Una persona como yo, primero pelea y después hace preguntas	V	F
11	Si pudiera dejaría ahora mismo la escuela o mi trabajo	V	F
12	Las mujeres parecen más amables y felices que los hombres	V	F
13	La policía mete sus narices en muchas cosas que no son de su incumbencia	V	F
14	Casi nunca tengo la suerte que me merezco	V	F
15	Me pasan muchas cosas extrañas	V	F
16	Si alguien de tu familia se mete en problemas, es mejor apoyarlo que decírselo a la policía	V	F
17	A menudo parece que pasa algo malo cuando estoy intentando hacer las cosas lo mejor posible	V	F
18	La mayoría de las personas que tienen autoridad son mandones y dominantes	V	F

A	B	C	D	E
Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Neutral	De acuerdo	Totalmente de acuerdo

19	No me importa si le gusto a la gente o no			V	F
20	Esté donde esté, siempre preferiría estar en otro sitio			V	F
21	Creo que los chicos de catorce años tienen edad suficiente para fumar			V	F
22	Tengo un pronto muy fuerte			V	F
23	La policía suele tratar mal a la gente			V	F
24	Frecuentemente no encuentro nada en qué ocupar mi tiempo			V	F
25	A menudo me siento solo y triste			V	F
26	Muchas veces hago cosas que mi familia me dice que no debería hacerlas			V	F
27	Es divertido dar problemas a la policía			V	F
28	Muchas personas dicen cosas malas de mí a mis espaldas			V	F
29	Parece que la gente espere de mí que me meta en algún lío			V	F
30	Muchas personas son más felices que yo			V	F
31	Realmente no tengo muchos problemas por los que preocuparme			V	F
32	Si tú y tus amigos os metéis en un lío, es mejor ponerse de acuerdo para dar todos la misma versión de los hechos			V	F
33	Tengo un montón de problemas			V	F
34	Prefiero estar solo que acompañado			V	F
35	La policía y los jueces te dirán una cosa pero hacen otra			V	F
36	No me parece mal robar a propietarios deshonestos			V	F
37	Nunca me retiro de una pelea			V	F
38	Tengo muchas malas ideas que nadie conoce			V	F
39	Los padres siempre están fastidiando y chinchando a sus hijos			V	F
40	Siempre me siento feliz en casa			V	F
41	Por las noches, cuando no tengo nada que hacer salgo a buscar algo excitante			V	F
42	Muchas mujeres parecen mandonas y dominantes			V	F

A	B	C	D	E
Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Neutral	De acuerdo	Totalmente de acuerdo

43	Nadie parece entenderme o entender cómo me siento			V	F
44	Siempre soy amable			V	F
45	No me importa mentir si estoy en problemas			V	F
46	Casi siempre estoy preocupado			V	F
47	Si vas con malas compañías puedes meterte en algún problema			V	F
48	Mi mente está llena de malas ideas			V	F
49	Algunas veces cuando mi familia dice que no haga algo sigo adelante y acabo haciéndolo			V	F
50	No suelo divertirme o entusiasarme casi nunca			V	F
51	Los que dirigen las cosas suelen estar en mi contra			V	F
52	Creo que mi madre debería haber sido más estricta de lo que fue conmigo			V	F
53	Me siento sólo incluso cuando hay otras personas conmigo			V	F
54	A menudo tengo problemas con la respiración			V	F
55	Para mi tamaño, soy bastante fuerte			V	F
56	Casi nunca me dan buenas oportunidades			V	F
57	A veces la única manera de resolver algo es luchar por ello			V	F
58	Soy nervioso			V	F
59	Robar no es tan malo si se roba a una persona rica			V	F
60	Las cosas no me parecen reales			V	F
61	Me siento mejor cuando sé exactamente qué pasará al día siguiente			V	F
62	Creo que hay algo que no funciona en mi mente			V	F