

INTERVENCIÓ AMB INFRACTORS CONDEMNATS PER DELICTES DE TRÀNSIT A PROGRAMES FORMATIUS

BUTLLETÍ DE DIFUSIÓ DE RECERQUES

INVESTIGACIÓ

Presentació

La recerca que presentem a continuació és el resultat de l'encàrrec que la Subdirecció General de Reparació i Execució Penal a la Comunitat (SGREPC), depenent del Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya, va fer al Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada (CEJFE) per tal de conèixer la eficàcia dels programes formatius que es duen a terme amb les persones penades per un delictes de trànsit.

Els programes formatius són una mesura prevista al Codi penal als articles 98 i del 101 al 104. És imposada per un jutge que en controla l'execució. L'administració (Departament de Justícia) assigna al penat un tècnic d'execució que elabora un pla individual d'intervenció, el deriva a una entitat col·laboradora, en fa el seguiment i informa al jutge del resultat del programa.

La recerca avalua ara l'efectivitat dels programes formatius aplicats a delictes de trànsit en dos nivells:

- a) L'assoliment dels seus propis objectius d'aprenentatge i de canvi sobre el que planteja el programa.

Presentación

La investigació que presentamos a continuación es el resultado de un encargo de la Subdirección General de Reparación y Ejecución Penal en la Comunidad (SGREPC), dependiente del Departamento de Justicia de la Generalitat de Catalunya, que hizo al Centro de Estudios Jurídicos y Formación Especializada (CEJFE) con la finalidad de conocer la eficacia de los programas formativos que se llevan a cabo con las personas condenadas por un delito de tráfico.

Los programas formativos son una medida prevista en el Código penal actual en los artículos 98 y del 101 al 104. La medida está impuesta por un juez que controla su ejecución. Es la Administración (Departamento de Justicia) quien asigna al penado un técnico de ejecución que elabora un plan individual de intervención, lo deriva a una entidad colaboradora, realiza el seguimiento e informa al juez del resultado del programa.

La investigación evalúa la efectividad de los programas formativos aplicados a delitos de tráfico a dos niveles:

1. Si consigue sus propios objetivos de aprendizaje y de cambio sobre lo que plantea el programa.



b) El seu possible efecte sobre la taxa de reincidència en nous delictes de trànsit.

Ara es presenta la primera part d'aquesta avaluació, deixant per finals de 2011 l'avaluació de la reincidència en nous delictes de trànsit.

Com conduïm després d'un programa formatiu de seguretat viària?

Autors: Mavi Trasovares i Ed Hilterman, Justa Mesura, Consultoria & Investigació Aplicada

Introducció

Els accidents de trànsit no són fruit de l'atzar, ans al contrari, el factor humà és el motiu principal d'aquests. La conducta irresponsable i imprudent dels conductors i la manca de respecte envers les normes de circulació són la causa de les altes taxes de sinistralitat, on elements com la velocitat excessiva, la ingesta d'alcohol i d'altres drogues, la conducció temerària i les maniobres incorrectes són presents en la majoria d'accidents.

Els programes formatius d'educació viària són una mesura penal d'execució a la comunitat que s'imposa habitualment en delictes relacionats amb el trànsit (articles 379 i següents del Codi penal) per suspendre o substituir la pena de presó. Aquests programes tenen un doble objectiu. En primer lloc, aconseguir reduir a curt termini la sinistralitat viària. En segon lloc, un canvi cultural profund i permanent en la conducció, la circulació i la mobilitat.

Aquest estudi va ser un encàrrec de la SGREPC dels Serveis Penitenciaris, Rehabilitació i Justícia Juvenil (SSPRJJ) del Departament de Justícia al CEFJE amb la finalitat d'avaluar l'eficàcia dels programes formatius de trànsit. El CEFJE, en col·laboració amb la consultoria a qui es va encarregar l'estudi, *Justa Mesura*, va desenvolupar un estudi per tal d'avalu-

2. El posible efecto sobre la tasa de reincidencia en nuevos delitos de tráfico.

Ahora se presenta la primera parte de esta evaluación, dejando para finales de 2011 la evaluación de la reincidencia en nuevos delitos de tráfico.

¿Cómo conducimos después de un programa formativo de seguridad vial?

Autores: Mavi Trasovares y Ed Hilterman, Justa Mesura, Consultoria & Investigació Aplicada

Introducción

Los accidentes de tráfico no son fruto del azar, por el contrario, el factor humano es el motivo principal de éstos. La conducta irresponsable e imprudente de los conductores y la falta de respeto hacia las normas de circulación son la causa de las altas tasas de siniestralidad, donde elementos como la velocidad excesiva, la ingesta de alcohol y de otras drogas, la conducción temeraria y las maniobras incorrectas están presentes en la mayoría de accidentes.

Los programas formativos de educación vial son una medida penal de ejecución en la comunidad que se impone habitualmente en delitos relacionados con el tráfico (artículos 379 y siguientes del Código penal) para suspender o sustituir la pena de prisión. Estos programas tienen un doble objetivo. En primer lugar, conseguir reducir a corto plazo la siniestralidad viaria. En segundo lugar, un cambio cultural profundo y permanente en la conducción, la circulación y la movilidad.

Este estudio fue un encargo de la SGREPC de los Servicios Penitenciarios, Rehabilitación y Justicia Juvenil (SSPRJJ) del Departamento de Justicia al CEFJE con la finalidad de evaluar la eficacia de los programas formativos de tráfico. El CEFJE, en colaboración con la consultoría a quien se encargó la investigación, *Justa Mesura*, desarrolló un estudio con el fin de evaluar estos

ar aquests programes, amb l'objectiu de valorar els processos de canvi i l'impacte d'aquests programes sobre la reincidència en delictes de trànsit.

Objectius

Els objectius d'aquest treball van ser els següents:

1. Identificar les característiques més comuns d'infractors que arriben als programes formatius.
2. Conèixer i descriure els factors de risc relacionats amb les característiques sociodemogràfiques, el permís de conduir, la infracció motiu de condemna i els antecedents penals associats als delictes de trànsit.
3. Explorar en quina mesura l'estat psicològic (ansietat, depressió i problemes d'alcohol) és un factor de risc en l'estil de conducció.
4. Determinar si hi ha diferències entre les entitats que imparteixen la formació en funció de les característiques dels participants.
5. Avaluar l'efectivitat dels programes en funció dels factors de risc teòrics relacionats als delictes de trànsit.

Metodologia de l'estudi

Disseny

Per dur a terme la investigació es va plantejar un estudi prospectiu en què es mesuraven característiques i actituds dels participants dels programes formatius a l'inici i final de la formació (disseny pre-post).

Participants

La mostra d'aquest estudi es componia de 278 voluntaris del total de 354 infractors de trànsit que van realitzar un programa forma-

programas, con el objetivo de valorar los procesos de cambio y el impacto de estos programas sobre la reincidencia en delitos de tráfico.

Objetivos

Los objetivos de este trabajo fueron los siguientes:

1. Identificar las características más comunes de infractores que llegan a los programas formativos.
2. Conocer y describir los factores de riesgo relacionados con las características sociodemográficas, el permiso de conducir, la infracción motivo de condena y los antecedentes penales asociados a los delitos de tráfico.
3. Explorar en qué medida el estado psicológico (ansiedad, depresión y problemas de alcohol) es un factor de riesgo en el estilo de conducción.
4. Determinar si hay diferencias entre las entidades que imparten la formación en función de las características de los participantes.
5. Evaluar la efectividad de los programas en función de los factores de riesgo teóricos relacionados a los delitos de tráfico.

Metodología del estudio

Diseño

Para llevar a cabo la investigación se planteó un estudio prospectivo en que se medían características y actitudes de los participantes de los programas formativos al inicio y final de la formación (diseño pre-post).

Participantes

La muestra de este estudio se componía de 278 voluntarios del total de 354 infractores de tráfico que realizaron un programa for-

tiu entre l'1 d'abril de 2009 i el 13 de febrer de 2010.

Fonts d'informació

En aquesta investigació es van utilitzar dues fonts d'informació diferents:

1) La informació sobre l'estat psicològic i l'estil de conducció dels participants obtinguda mitjançant els qüestionaris realitzats a l'inici i final del curs i

2) La informació judicial i personal procedent de les bases de dades del Departament de Justícia (SIPC i MPEC) i dels expedients dels tècnics encarregats de l'execució de la mesura.

Qüestionaris

Pel que fa a l'avaluació psicològica es van avaluar els símptomes de depressió mitjançant l'Inventari de Depressió de Beck (BDI; Beck, Ward, Mendelson, Mock & Erbaugh, 1961), els símptomes d'ansietat fent servir l'Inventari d'Ansietat de Beck (BAI; Beck, Epstein, Brown & Steer, 1988) i els problemes d'abús o dependència d'alcohol mitjançant el Test d'Identificació d'Alcohol (AUDIT; Babor, Higgins-Biddle, Saunders & Monteiro, 2001).

Quant a l'estil de conducció es va fer servir el qüestionari EMG (Houwen & Vissers, 2002) i el Tornrös (1998). Aquests qüestionaris servien per avaluar diferents àrees dels programes formatius de seguretat viària en relació a la conducció (vegeu Taula 1):

mativo entre el 1 de abril de 2009 y el 13 de febrero de 2010.

Fuentes de Información

En esta investigación se utilizaron dos fuentes de información diferentes:

1) La información sobre el estado psicológico y el estilo de conducción de los participantes obtenida mediante los cuestionarios realizados al inicio y final del curso y

2) La información judicial y personal procedente de las bases de datos del Departamento de Justicia (SIPC y MPEC) y de los expedientes de los técnicos encargados de la ejecución de la medida.

Cuestionarios

Con respecto a la evaluación psicológica se evaluaron los síntomas de depresión mediante el Inventario de Depresión de Beck (BDI; Beck, Ward, Mendelson, Mock & Erbaugh, 1961), los síntomas de ansiedad utilizando el Inventario de Ansiedad de Beck (BAI; Beck, Epstein, Brown & Steer, 1988) y los problemas de abuso o dependencia de alcohol mediante el Test de Identificación de Alcohol (AUDIT; Babor, Higgins-Biddle, Saunders & Monteiro, 2001).

En cuanto al estilo de conducción se utilizó el cuestionario EMG (Houwen & Vissers, 2002) y el Tornrös (1998). Estos cuestionarios servían para evaluar diferentes áreas de los programas formativos de seguridad vial en relación a la conducción (véase Tabla 1):

Taula 1. Relació entre les escales i les àrees dels programes formatius de seguretat viària		
		Rang escala
Àrea sanitària		
TÖRNROS		
Percepció alcohol i conducció		1 – 4 ↑
Àrea viària		
EMG		
Conducció temerària		1 – 5 ↓
Percepció de perill		1 – 5 ↑
Comportament en una situació de perill		1 – 5 ↓
Enuig davant d'altres conductors		1 – 5 ↓
Reacció enfront d'altres conductors		1 – 8 ↓
Comportament habitual durant la conducció		1 – 6 ↓
Àrea jurídica i criminològica		
Grau d'acord amb les normes de circulació		1 – 5 ↑
Àrea psicològica		
Nivell d'importància infraccions futures		1 – 10 ↑
Nivell de confiança infraccions futures		1 – 10 ↑
Les fletxes a la darrera columna indiquen la direcció de la puntuació. ↑ = A major puntuació, millor resultat. ↓ = A menor puntuació, millor resultat.		

Resultats

Pel que fa a les característiques més comuns dels infractors (Objectiu 1), un 90,0% eren homes de nacionalitat espanyola, amb una mitjana d'edat de 37,4 anys. La major part

Resultados

Con respecto a los característicos más comunes de los infractores (Objetivo 1), un 90,0% eran hombres de nacionalidad española, con una media de edad de 37,4 años. La mayor

d'ells tenien carnet de conduir d'automòbil i conduïen pràcticament tots els dies de la setmana. En la majoria de casos, la infracció principal motiu de condemna va ser conduir sota els efectes de l'alcohol.

Quant a l'objectiu 2, l'estudi va indicar que hi havia una sèrie de factors de risc sociodemogràfics que es relacionaven amb un pitjor estil de conducció: com tenir menys de 25 o més de 55 anys, el fet d'estar solter i no tenir càrregues familiars o estar a l'atur.

En relació a l'avaluació de l'estat psicològic com a factor de risc en l'estil de conducció (Objectiu 3), l'estudi va indicar que hi havia diferències en la conducció entre els participants que tenien símptomes d'alguna psicopatologia i els que no en tenien, amb un pitjor estil de conducció en el primer cas.

Pel que fa a l'existència de diferències entre entitats en funció de les característiques dels participants (Objectiu 4), la investigació va revelar algunes diferències en l'estil de conducció i en la valoració final del programa que van fer els participants en funció de les entitats formadores (Arc, Creu Roja i UAB).

Finalment, pel que fa a l'efectivitat dels programes formatius en relació als factors de risc relacionats amb els delictes de trànsit (Objectiu 5), només es van observar diferències en la percepció del risc de l'ús d'alcohol durant la conducció i el comportament en una situació de perill i la conducció temerària que van millorar en finalitzar el curs.

Conclusions

Com a conclusió, el programa formatiu va tenir un efecte molt reduït. De fet, en alguns subgrups podria ser més beneficiós realitzar una intervenció més específica relacionada amb les seves característiques i necessitats criminològiques.

parte de ellos tenían carné de conducir de automóvil y conducían prácticamente todos los días de la semana. En la mayoría de casos, la infracción principal motivo de condena fue conducir bajo los efectos del alcohol.

En cuanto al objetivo 2, el estudio indicó que había una serie de factores de riesgo sociodemográficos que se relacionaban con un peor estilo de conducción: tener menos de 25 o más de 55 años, el hecho de estar soltero, no tener cargas familiares o estar en paro.

En relación a la evaluación del estado psicológico como factor de riesgo en el estilo de conducción (Objetivo 3), el estudio indicó que había diferencias en la conducción entre los participantes que tenían síntomas de alguna psicopatología y los que no tenían, con un peor estilo de conducción en el primer caso.

Con respecto a la existencia de diferencias entre entidades en función de las características de los participantes (Objetivo 4), la investigación reveló algunas diferencias en el estilo de conducción y en la valoración final del programa que hicieron los participantes en función de las entidades formadoras (Arc, Cruz Roja y UAB).

Finalmente, con respecto a la efectividad de los programas formativos en relación a los factores de riesgo relacionados a los delitos de tráfico (Objetivo 5), sólo se observaron diferencias en la percepción del riesgo del uso de alcohol durante la conducción y el comportamiento en una situación de peligro y la conducción temeraria que mejoraron al finalizar el curso.

Conclusiones

Como conclusión, el programa formativo tuvo un efecto muy reducido. De hecho, en algunos subgrupos de participantes podría ser más beneficioso realizar una intervención más específica y relacionada con sus características y necesidades criminológicas.

En definitiva, creiem que s'haurien de dissenyar cursos a mida segons del tipus de l'infractor i no donar un únic format de programa formatiu, doncs aquest no possibilita un canvi en l'estil de conducció favorable de tots els participants.

En definitiva, creemos que se tendrían que diseñar cursos a medida del tipo del infractor y no hacer un único formato de programa formativo, pues éste no possibilita un cambio en el estilo de conducción favorable de todos los participantes.

Referències bibliogràfiques / Bibliografía

- 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.
- Beck, A. T., Epstein, N., Brown, G., & Steer, R. A. (1988). An inventory for measuring clinical anxiety: psychometric properties. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 56, 893–897.
- Beck, A.T., Ward C.H., Mendelson, M., Mock, J., & Erbaugh. J. (1961). An inventory for measuring depression. *Archives of General Psychiatry*, 4, 561-571.
- Houwen, K. van der i Vissers, J.A.M.M. (2002). *Kwaliteitssysteem EMA. Ontwikkeling van een monitorinstrument*. Report TT02-035. Veenendaal: Traffic Test.
- Törnros, J. (1998). *Rattfylleriprogrammet I Stockholm: Samverkansprogram Kriminalvården, Skyddsvärnet och Magnus Huss kliniek*. Stockholm: Väg- och transportforskningsinstitutet.

Butlletins. Invesbreu publicats

- 1 *Immigrants i criminalitat a Europa. Els exemples d'Alemanya i Espanya. Gener 1995*
- 2 *La preso pública de Barcelona durant l'etapa isabelina / La casa de correcció de Barcelona (1836-1856). Gener 1998.*
- 3 *El cost de la justícia penal. Privació de llibertat i alternatives. Febrer 1998.*
- 4 *El nen abusat sexualment com a testimoni / Els delictes contra la llibertat sexual relacionats amb menors. Març 1998.*
- 5 *Intel·ligència i personalitat en el procés rehabilitador del delinqüent. Maig 1998.*
- 6 *Salut i presó. Octubre 1998.*
- 7 *La premsa envers la violència juvenil i la presó. Novembre 1998.*
- 8 *El tractament dels agressors sexuals. Febrer 1999.*
- 9 *La victimització a Catalunya l'any 1996. Abril 1999.*
- 10 *Programes aplicats de psicologia comunitària amb personal penitenciari. Juny 1999.*
- 11 *Justícia juvenil: inserció laboral i mesures en medi obert. Octubre 1999.*
- 12 *Reincidència i delinqüència juvenil. Novembre 1999.*
- 13 *Violència domèstica. Desembre 1999.*
- 14 *L'estat de l'adopció a Catalunya (1998-1999).*
- 15 *Maltractaments infantils a Catalunya. Juny 2000*
- 16 *Presó i dones. La incidència dels programes motivacionals en la conducta social. Un estudi evolutiu (1988-2000) a la presó de dones de Barcelona. Setembre 2000*
- 17 *Avaluació d'un programa de tractament per a joves violents. Novembre 2000*
- 18 *Avaluació de l'efectivitat dels programes de tractament amb delinqüents a Europa. Gener 2001*
- 19 *La victimització a Catalunya l'any 1999. Maig 2001*
- 20 *L'arrest de cap de setmana a Catalunya (1996-2000)*
- 21 *Addictes a les drogues i reincidència en el delicte*
- 22 *Maltractaments físics greus a nadons i menors de quatre anys ingressats en centres d'acolliment*
- 23 *Intervenció institucional. Elements per a l'anàlisi en menors infractors o en risc*
- 24 *Els menors estrangers indocumentats no acompanyats (MEINA)*
- 25 *La medicació penal*
- 26 *La reincidència*
- 27 *Família i conducta antisocial*
- 28 *Presentació de dues recerques de l'àmbit penitenciari*
- 29 *Intervenció en centres de justícia juvenil*
- 30 *La Classificació inicial en règim obert dels condemnats a presó*
- 31 *La reincidència en les penes alternatives a la presó a Catalunya*
- 32 *L'assistència religiosa i la llibertat de culte a les presons de Catalunya*
- 33 *Bullying - Violència de gènere Elements per a l'anàlisi*
- 34 *Violència dels joves a la família*
- 35 *Infractors i conducta violenta*
- 36 *Drogues i tractament penitenciari*
- 37 *Perfil professional del jutge de primera instància i instrucció de Catalunya*
- 38 *Violència de gènere i justícia*
- 39 *Delictes sexuals i reincidència*
- 40 *Intervenció amb infractors juvenils*
- 41 *Mediació i resolució de conflictes en entorns penitenciaris*
- 42 *Perfil professional del Secretari Judicial de Catalunya*
- 43 *Predicció del risc de violència en contextos institucionals. Els sistemes de control monitorat aplicat a penats adults*
- 44 *Drogues i presó. Mesures de seguretat i salut mental*
- 45 *Models de política criminal i penitenciària internacional*
- 46 *Dona i violència de gènere*
- 47 *La formació dels funcionaris de seguretat dels centres penitenciaris a Catalunya i a França*
- 48 *Perfil dels penats per delictes contra la seguretat del trànsit*
- 49 *Intervenció amb agressors de violència de gènere*

Edició i producció: **Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada Ausiàs March, 40**
Tel. 93 207 31 14
Fax 93 207 67 47
cejfe.dj@gencat.cat

Tiratge: 2.000 exemplars

ISSN: 1138-5014

Dip. legal: B-1482-1998