

Presentació

Un dels objectius del Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada (CEJFE) és el foment i la divulgació de temes d'actualitat científica en l'àmbit de la justícia i la criminologia, per a la qual cosa es serveix, entre d'altres mitjans, del butlletí *Invesbreu* de difusió de la recerca.

L'any 2008 la Subdirecció General de Reparació i Execució Penal a la Comunitat va encarregar al CEJFE un estudi referit als infractors de trànsit als quals es condemna a seguir *cursos formatius* com a mesura penal d'execució a la comunitat. La demanda va sorgir de la necessitat d'aprofundir en el coneixement dels penats per delictes de trànsit després de l'entrada en vigor de la nova regulació en matèria de seguretat viària (Llei Orgànica 15/2007, de 30 de novembre). Aquesta Llei va portar a l'àmbit de la justícia penal, i fins i tot a presó, un col·lectiu de persones que fins llavors no hi arribaven. A través de la recerca també es pretenia analitzar el contingut i el desenvolupament dels cursos formatius i la seva efectivitat pel que fa a la reducció de la conflictivitat viària per part dels que hi participaven. Finalment, es volia conèixer si els perfils dels infractors de trànsit condemnats a mesures a la comunitat eren similars als d'aquells a qui se'ls imposava una pena de presó, i si les actuacions que duïen a terme els professionals d'execució penal amb aquestes persones era similar o molt diferent en funció de la pena imposada.

Presentación

Uno de los objetivos del Centro de Estudios Jurídicos y Formación Especializada (CEJFE) es el fomento y la divulgación de temas de actualidad científica en el ámbito de la justicia y el derecho, para lo cual se sirve, entre otros medios, del boletín *Invesbreu* de difusión de la investigación.

En el 2008 la Subdirección General de Ejecución Penal en la Comunidad encargó al CEJFE un estudio referido a los infractores de tráfico condenados a realizar *cursos formativos* como medida penal de ejecución en la comunidad. La demanda surgió de la necesidad de profundizar en el conocimiento de los penados por delitos de tráfico después de la entrada en vigor de la nueva regulación en materia de seguridad vial (Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre). Esta ley llevó al ámbito de la justicia penal, e incluso a prisión, a un colectivo de personas que hasta el momento no llegaban. A través de la investigación también se pretendía analizar el contenido y el desarrollo de los cursos formativos y su efectividad respecto a la reducción de la conflictividad vial por parte de los que participaban. Finalmente, se quería conocer si los perfiles de los infractores de tráfico condenados a medidas en la comunidad eran similares a los perfiles de los que se les imponía una pena de prisión, y si las actuaciones que hacían los profesionales de ejecución penal con estas personas era similar o muy diferente en función de la pena impuesta.



Per tirar endavant aquest projecte el CEJFE va encomanar parts de la recerca a professionals i entitats experts en la matèria. En una primera fase, l'any 2008, es va iniciar l'estudi amb les persones condemnades a programes formatius a la comunitat i en una segona fase, iniciada l'any 2009, es va dur a terme la part de l'estudi que recull els casos de persones condemnades a pena de presó. L'*Invesbreu* presenta els resultats dels estudis esmentats. La primera recerca, *Avaluació dels programes formatius de seguretat viària i de la reincidència posterior*, estudia l'assoliment dels objectius d'aprenentatge i de canvi que planteja el programa formatiu i el seu possible efecte sobre la taxa de reincidència en nous delictes de trànsit.¹

La segona recerca, *Programes de tractament i característiques dels interns penitenciaris ingressats per delictes de trànsit a Catalunya*, explica les característiques sociodemogràfiques, penals i penitenciàries dels interns per delictes de trànsit, els programes que segueixen i les intervencions que es fan amb ells dins dels centres penitenciaris.

Avaluació dels programes formatius de seguretat viària i de la reincidència posterior

Autors: Ed Hilterman i Roger Mancho Fora, Justa Mesura, Consultoria & Investigació Aplicada

Introducció

La causa principal de la major part dels accidents de trànsit és el factor humà. La conducta irresponsable i imprudent dels conductors i la manca de respecte envers les normes de circulació són les causes de les altes taxes de sinistralitat i elements com la velocitat excessiva, la ingesta d'alcohol o la conducció imprudent són presents en la majoria d'accidents.

Els programes formatius d'educació viària són una mesura penal alternativa que s'imposa habitualment als autors dels 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: aconseguir reduir a curt termini la sinistralitat viària i propiciar un canvi cultural permanent en la conducció.

1. Es poden consultar els resultats d'aquest primer objectiu de la recerca a l'*Invesbreu* núm. 50 de la mateixa col·lecció, editat el 2010. Al 2012 s'ha ampliat, incorporant-hi l'estudi de la reincidència.

Para llevar a cabo este proyecto el CEJFE encargó partes de la investigación a profesionales y entidades expertas en la materia. En una primera fase, en el año 2008, se inició el estudio con las personas condenadas a programas formativos en la comunidad y en una segunda fase, iniciada en el 2009, se realizó la parte del estudio que recoge los casos de personas condenadas a pena de prisión. El *Invesbreu* presenta los resultados de los estudios nombrados. La primera investigación, *Evaluación de los programas formativos de seguridad vial y la reincidencia posterior*, estudia la consecución de los objetivos de aprendizaje y de cambio que plantea el programa formativo y su posible efecto sobre la tasa de reincidencia en nuevos delitos de tráfico.¹

La segunda investigación, *Programas de tratamiento y características de los internos penitenciarios ingresados por delitos contra la seguridad vial en Catalunya*, explica las características sociodemográficas, penales y penitenciarias de los internos por delitos de tráfico, los programas que siguen y las intervenciones que se hacen con ellos dentro de los centros penitenciarios.

Evaluación de los programas formativos de seguridad vial y la reincidencia posterior

Autores: Ed Hilterman y Roger Mancho Fora, Justa Mesura, Consultoría & Investigación Aplicada

Introducción

La principal causa de la mayoría de los accidentes de tráfico es el factor humano. La conducta irresponsable e imprudente de los conductores y la falta de respeto hacia las normas de circulación son las causas de las altas tasas de siniestralidad y elementos como el exceso de velocidad, la ingesta de alcohol o la conducción imprudente están presentes en la mayoría de accidentes.

Los programas formativos de educación vial son una medida penal alternativa que se impone habitualmente a los autores de 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: conseguir reducir a corto plazo la siniestralidad vial y propiciar un cambio cultural permanente en la conducción.

1. Se pueden consultar los resultados de este primer objetivo de la investigación en el *Invesbreu* nº 50 de la misma colección, editado en el 2010. En el 2012 lo hemos ampliado, incorporando en el estudio los datos de reincidencia.

Objectius

Els objectius d'aquest treball van ser els següents:

1. Identificar les característiques més comuns dels 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 amb els delictes de trànsit.
6. Conèixer la reincidència dels seus participants i la seva relació amb l'estat i el canvi de les variables de l'estudi.

Metodologia de l'estudi

Disseny

Es va portar a terme un estudi prospectiu amb un disseny quasi experimental en què es mesuraven característiques i actituds dels participants dels programes formatius a l'inici i final de la formació (pre-post). Per avaluar la reincidència es va dissenyar un qüestionari auto informat i es van recollir dades de noves condemnes i nous expedients oberts mitjançant les bases de dades d'execució penal i la d'Administració de Justícia, ambdues del Departament de Justícia.

Participants

La mostra d'aquest estudi es componia de 278 participants voluntaris del total de 354 infractors de trànsit que van realitzar un programa formatiu entre l'1 d'abril de 2009 i el 13 de febrer de 2010. Dels 278 participants, un centenar van autoritzar ser contactats posteriorment per respondre l'auto informe de reincidència i, d'aquests, 64 van poder ser localitzats telefònicament i van contestar el qüestionari.

Fons d'informació

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

1. El propi participant, a qui es van administrar qüestionaris per tal de conèixer el seu estat psicològic i estil de conducció, a l'inici i final del curs; i també dos anys i quatre mesos després per veure la reincidència en el mateix tipus de delictes
2. La informació judicial i personal procedent de les bases de dades de l'àmbit d'execució penal del Departament de Justícia (mesures d'execució pe-

Objetivos

Los objetivos de este trabajo fueron los siguientes:

1. Identificar las características más comunes de los 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 con los delitos de tráfico.
6. Conocer la reincidencia de los participantes y su relación con el estado y cambio de las variables del estudio.

Metodología del estudio

Diseño

Se llevó a cabo un estudio prospectivo con un diseño cuasi experimental en que se medían características y actitudes de los participantes de los programas formativos al inicio y final de la formación (pre-post). Con el fin de evaluar la reincidencia se diseñó un cuestionario auto informado y se recogieron datos sobre nuevas condenas y nuevos expedientes abiertos mediante las bases de datos de ejecución penal y de la Administración de Justicia, ambas del Departamento de Justicia.

Participantes

La muestra de este estudio se compone de 278 participantes voluntarios del total de 354 infractores de tráfico que realizaron un programa formativo entre el 1 de abril de 2009 y el 13 de febrero de 2010. De los 278 voluntarios, un centenar autorizaron el ser contactados posteriormente para responder el autoinforme de reincidencia, y de ellos, 64 pudieron ser localizados telefónicamente y contestaron al cuestionario.

Fuentes de Información

En esta investigación se utilizaron dos fuentes de información diferentes:

1. El propio participante, a quien se le administraron cuestionarios para conocer su estado psicológico y su estilo de conducción al inicio y final del curso; y también dos años y cuatro meses después, para ver la reincidencia en el mismo tipo de delito.
2. La información judicial y personal procedente de las bases de datos del ámbito de ejecución penal del Departamento de Justicia (medidas de eje-

nal a la comunitat i SIPC²) dels expedients dels tècnics encarregats de l'execució de la mesura i de la base de dades de jutjats,³ pels fets que es trobaven en una fase del procés penal prèvia a la sentència.

Qüestionaris

Pel que fa a l'avaluació psicològica es van analitzar 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) per avaluar diferents àrees dels programes formatius de seguretat viària en relació amb la conducció.

El qüestionari dissenyat per obtenir les dades de reincidència auto informada constava de 30 preguntes referides al període de temps entre el final de la formació i el moment de l'entrevista. A més d'un llistat d'infraccions, també se'ls preguntava per la seva freqüència de conducció, estat general de salut i el seu consum d'alcohol no relacionat amb la conducció.

Resultats

La majoria dels infractors eren homes, de nacionalitat espanyola i una mitjana d'edat de 37,4 anys. Majoritàriament tenien el carnet de conduir d'automòbil i conduïen pràcticament cada dia. La infracció principal d'aquestes persones havia estat conduir sota els efectes de l'alcohol.

L'estudi va identificar una sèrie de factors de risc sociodemogràfics que es relacionaven amb un pitjor estil de conducció: tenir menys de 25 o més de 55 anys, ser solter, no tenir càrregues familiars o estar a l'atur.

L'avaluació psicològica al llarg del programa va indicar que una part dels participants tenien problemes amb el consum d'alcohol i en menor mesura presentaven símptomes de depressió o d'ansietat.

L'estudi també 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 dels primers.

Pel que fa a l'existència de diferències entre les entitats que impartien els cursos de formació (Arc,

cució penal sen la comunidad y SIPC²), de los expedientes de los técnicos encargados de la ejecución de la medida y de la base de datos de juzgados,³ para los hechos que se encontraban en una fase del proceso penal previa a la sentencia.

Cuestionarios

Con respecto a la evaluación psicológica se analizaron 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) para evaluar diferentes áreas de los programas formativos de seguridad vial en relación a la conducción.

El cuestionario diseñado para obtener los datos de reincidencia auto informada constaba de 30 preguntas referidas al período de tiempo entre el final de la formación y el momento de la entrevista. Además de un listado de infracciones, también se les preguntó sobre la frecuencia de conducción, estado general de salud y su consumo de alcohol no relacionado con la conducción.

Resultados

La mayor parte de los infractores eran hombres, de nacionalidad española y con una media de edad de 37,4 años. La mayoría tenían carné de conducir de automóvil y conducían prácticamente cada día. La infracción principal de estas personas había sido conducir bajo los efectos del alcohol.

El estudio identificó 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, ser soltero, no tener cargas familiares o estar en paro.

La evaluación psicológica a lo largo del programa indicó que una parte de los participantes tenían problemas con el consumo de alcohol y en menor medida presentaban síntomas de depresión o ansiedad.

El estudio también indicó que había diferencias en la conducción entre los participantes que tenían síntomas de alguna psicopatología y aquellos que no los tenían, con un estilo de conducción peor por parte de los primeros.

Sobre la existencia de diferencias entre las entidades que impartían los cursos de formación (Arc, Cruz

2. Sistema Informàtic Penitenciari Català.

3. TEMIS: Sistema informàtic de l'Administració de Justícia.

2. Sistema Informático Penitenciario Catalán.

3. TEMIS: Sistema informático de la Administración de Justicia.

Creu Roja i UAB), en funció de les característiques dels participants, la investigació va revelar algunes diferències en l'estil de conducció i en la valoració final del programa que van fer els participants.

Pel que fa a l'efectivitat dels programes, la majoria d'usuaris van valorar molt positivament tant el curs com el clima durant la formació, tot i algunes diferències segons les entitats. Aspectes com la percepció de risc que suposa conduir sota els efectes de l'alcohol, la conducció arriscada o temerària i la reacció davant d'una situació de perill van millorar. Però la percepció de perill, l'enuig i reacció davant d'altres conductors, el respecte a les normes o la consideració vers altres conductors no van experimentar canvis durant el programa.

La reincidència dels participants entesa com una nova condemna va ser baixa. Només un 2,6% havia estat novament condemnat després del programa, però les dades judicials suggerien una reincidència lleugerament més alta, del 8,2%. Aquestes dades contrasten amb les de reincidència auto informada (Taula 1), segons la qual prop del 60% haurien comès una nova infracció al volant. Una part serien sancions per estacionament, però el 18,5% admestia haver circulat sota els efectes de l'alcohol i un 20% amb excessos de velocitat superiors a 150 Km/h per autopista o a més de 70 Km/h dins la ciutat.

Taula 1.
Nombre d'infraccions de seguretat viària dels reincidents segons tipus de nova infracció (N=32)

Tipus d'infracció	Nombre d'infraccions	Percentatge de reincidència auto informada
Sancions rebudes	20	37,03
Consum d'alcohol/drogues	10	18,52
Velocitat	11	20,04
Altres	4	0,74
Conjunt d'infraccions	32	59,3

La reincidència auto informada s'ha pogut associar amb el consum d'alcohol, però no amb la resta d'aspectes psicològics avaluats. També es va associar amb l'edat, amb tenir una ocupació i amb tenir persones a càrrec. En canvi, amb l'excepció del grau d'acord amb les normes, el canvi en l'estil de conducció que s'hagi pogut produir per efecte del programa formatiu no té cap relació amb la reincidència auto informada.

Roja y UAB), en función de las características de los participantes, la investigación reveló algunas diferencias en el estilo de conducción y en la valoración final del programa que hicieron los participantes.

Respecto a la efectividad de los programas, la mayoría de usuarios valoraron muy positivamente tanto el curso como el clima durante la formación, aunque con algunas diferencias entre entidades. Aspectos como la percepción del riesgo que supone conducir bajo los efectos del alcohol, la conducción arriesgada o temeraria y la reacción ante una situación de peligro mejoraron. Pero la percepción de peligro, el enfado y la reacción ante otros conductores, el respeto por las normas o la consideración hacia los otros conductores no experimentaron cambios durante el programa.

La reincidencia de los participantes entendida como una nueva condena fue baja. Sólo un 2,6% fue condenado de nuevo tras el programa, pero los datos judiciales sugieren una reincidencia ligeramente mayor, del 8,2%. Dichos datos contrastan con los de reincidencia auto informada (Tabla 1), según la cual cerca del 60% habrían cometido una nueva infracción al volante. Una parte serían sanciones por estacionamiento, sin embargo, el 18,5% admitió haber circulado bajo los efectos del alcohol y un 20% con excesos de velocidad superiores a los 150 Km/h en autopista o de 70 Km/h dentro de núcleos urbanos.

Tabla 1.
Número de infracciones de seguridad vial de los reincidentes según el tipo de nueva infracción (N=32)

La reincidencia auto informada se ha podido asociar con el consumo de alcohol, pero no con el resto de aspectos psicológicos evaluados. También se asoció con la edad, con tener una ocupación y con tener personas a su cargo. Por el contrario, con la excepción del grado de acuerdo con las normas, el cambio en el estilo de conducción que se hubiese podido producir por efecto del programa formativo no tienen ninguna relación con la reincidencia auto informada.

Conclusions

S'ha pogut observar que els participants que a l'inici del programa tenien més problemes amb l'alcohol van informar que al final del programa ja no els tenien. Aquesta negació es va traduir, però, en una relació inversa amb la reincidència. És a dir, els participants que manifestaren un canvi més gran van reincidir més. La negació del problema evidencia encara més la necessitat d'intervencions més orientades a les necessitats i característiques del subjecte.

L'ús de qüestionaris auto informats s'ha convertit en una eina freqüent i útil en recerques similars, però en el cas dels delictes de trànsit s'ha de tenir en compte que els informants semblen tendir sistemàticament a la subpuntuació.

També resulta destacable la distància entre les dades de reincidència. La diferència de les dades oficials (d'execució penal i de jutjats) respecte a les auto informades revela la baixa probabilitat que un infractor sigui detectat.

Finalment, el programa formatiu va tenir un efecte molt limitat. De fet, amb alguns subgrups de participants podria ser millor realitzar una intervenció més específica i relacionada amb les seves característiques i necessitats criminògenes. És per això que pensem que caldria dissenyar cursos a mida del tipus d'infractor i no fer un únic programa formatiu, ja que aquest no possibilita un canvi en l'estil de conducció favorable per a tots els participants.

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

Autors: Ed Hilterman, Roger Mancho Fora i Maria Victòria Trasovares Navarrete
 Griselda Baldris Catafau, Yolanda Muñoz Fernández

Introducció

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

La seva finalitat és aportar una informació estructurada sobre les persones que es troben ingressades a presó per delictes relacionats amb la seguretat viària tant pel que fa a les característiques dels infractors, com dels programes i intervencions específiques que se'ls apliquen, per tal que aquesta informació pugui contribuir a millorar l'aplicació de les interven-

Conclusiones

Se ha podido observar que los participantes que al principio del programa tenían más problemas con el alcohol informaron que al finalizar el programa ya no los tenían. Tal negación se tradujo, sin embargo, en una relación inversa con la reincidencia. Es decir, los participantes que manifestaron un cambio más grande, reincidieron más. La negación del problema evidencia todavía más la necesidad de intervenciones más orientadas a las necesidades y características del sujeto.

El uso de cuestionarios auto informados se ha convertido en una herramienta frecuente y útil en investigaciones parecidas, pero en el caso de los delitos contra la seguridad vial tenemos que tener presente que los informantes parecen tender sistemáticamente a la subpuntuación.

También resulta destacable la distancia entre los tres datos de reincidencia. La diferencia de los datos oficiales (de ejecución penal y de juzgados) respecto a los datos auto informados revelan la baja probabilidad de que un infractor sea detectado.

Finalmente, el programa formativo tuvo un efecto muy limitado. De hecho, con algunos subgrupos de participantes podría ser más beneficioso realizar una intervención más específica y relacionada con sus características y necesidades criminógenas. Es por ello que creemos necesario diseñar cursos a medida del tipo de infractor y no hacer un único programa formativo, pues este no possibilita un cambio en el estilo de conducción favorable de todos los participantes.

Programes de tratamiento y características de los internos penitenciaros ingresados por delitos contra la seguridad vial en Catalunya

Autores: Ed Hilterman, Roger Mancho Fora, Maria Victòria Trasovares Navarrete
 Griselda Baldris Catafau, Yolanda Muñoz Fernández

Introducción

Esta investigación es el resultado de la colaboración entre el Centro de Estudios Jurídicos y Formación Especializada, los servicios de Medio Abierto y Servicios Sociales y de Rehabilitación de la Subdirección General de Programas de Rehabilitación y Sanidad del departamento de Justicia de la Generalitat de Catalunya y Justa Mesura, Consultoría & Investigación Aplicada. Su propósito es proporcionar una información estructurada sobre las personas ingresadas en la cárcel por delitos relacionados con la seguridad vial, tanto de las características de los infractores, como de los programas e intervenciones específicas que se les aplican, con la finalidad de que esta información pueda ayudar a mejorar la aplicación de las intervencio-

cions que porten a terme els serveis penitenciaris amb aquest tipus d'infractors.

Objectius

Els objectius generals de la investigació són tres:

1. Descriure el tractament que es duu a terme a nivell penitenciar dels infractors de trànsit. S'han comparat aquestes actuacions a nivell català i espanyol amb altres quatre països europeus (Holanda, Alemanya, Suècia i Regne Unit).
2. Identificar les principals característiques sociodemogràfiques, personals i penitenciàries d'una mostra d'interns que hagin comès algun delictes relacionat amb la seguretat viària.
3. Identificar les possibles diferències entre les característiques psicològiques, les característiques sociodemogràfiques i personals i l'estil de conducció d'una mostra d'interns amb algun delictes relacionat amb la seguretat viària.

Metodologia de l'estudi

Disseny

Per portar a terme el primer objectiu es va dissenyar un qüestionari semi estructurat i traduït a tres llengües (català, castellà i anglès), que va ser enviat via correu electrònic a una sèrie d'informants clau per conèixer el tractament penitenciar dels infractors amb delictes de trànsit, tant de Catalunya i Espanya, com dels quatre països europeus esmentats anteriorment.

La informació recollida en el qüestionari es va complementar amb dades estadístiques extretes de fonts de dades estadístiques oficials. També es va portar a terme un ampli recull i anàlisi documental sobre les polítiques públiques i penitenciàries a Catalunya i a Espanya relacionades amb aquest tema.

Per portar a terme el segon objectiu es va analitzar una mostra de 415 persones internades en centres penitenciaris de Catalunya entre els mesos de gener i octubre de l'any 2010 a través d'un buidat de la informació recollida en les bases de dades d'Execució del Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya.

Per assolir el tercer objectiu general es presenten les dades de l'estudi que es va dur a terme amb una mostra de 177 interns ingressats en centres penitenciaris catalans. D'aquests, 96 ho estaven per un delictes de trànsit (grup experimental) i els 81 restants per delictes no relacionats amb el trànsit (grup de control). També es van comparar amb un grup d'infractors de trànsit que havien realitzat programes formatius de seguretat viària com a mesura penal alternativa (MPA).

Qüestionaris

Per avaluar les característiques psicològiques dels participants es van utilitzar els següents qüestionaris

que realizan los servicios penitenciarios con este tipo de infractores.

Objetivos

Los objetivos generales de la investigación son tres:

1. Describir el tratamiento a nivel penitenciario de los infractores de tráfico. Se han comparado estas actuaciones a nivel catalán y español con las de cuatro países europeos (Holanda, Alemania, Suecia y Reino Unido).
2. Identificar las principales características sociodemográficas, personales y penitenciarias de una muestra de internos que hayan cometido algún delito relacionado con la seguridad vial.
3. Identificar las posibles diferencias entre las características psicológicas, las características sociodemográficas y las personales y el estilo de conducción de una muestra de internos con algún delito relacionado con la seguridad vial.

Metodología del estudio

Diseño

Para llevar a cabo el primer objetivo se diseñó un cuestionario semi estructurado y traducido a tres lenguas (catalán, castellano e inglés) que fue enviado vía correo electrónico a una serie de informantes clave para conocer el tratamiento penitenciar de los infractores con delitos de tráfico, tanto en Catalunya y España, como de los cuatro países europeos mencionados anteriormente.

La información recogida por en el test se completó con datos estadísticos extraídos de fuentes de datos estadísticos oficiales. También se llevó a cabo una amplia recogida y análisis documental sobre políticas públicas y penitenciarias en Catalunya y España relacionadas con este tema.

Para llevar a cabo el segundo objetivo se analizó una muestra de 415 personas internadas en centros penitenciaris de Catalunya entre los meses de enero y octubre del año 2010 a través de un vaciado de la información recogida en las bases de datos de Ejecución del Departamento de Justicia de la Generalitat de Catalunya.

Para lograr el tercer objetivo se presentan los datos del estudio que se realizó con una muestra de 177 presos en Catalunya. De estos, 96 lo estaban por un delito de tráfico (grupo experimental) y los 81 restantes por delitos no relacionados con el tráfico (grupo control). También se compararon con un grupo de infractores de tráfico que habían realizado programas formativos de seguridad vial como medida penal alternativa (MPA).

Cuestionarios

Para evaluar las características psicológicas de los participantes se utilizaron los siguientes cuestionarios

ris: STAI-R (*State-Trait Anxiety Inventory*; Spielberger, et al., 1970, Adaptació espanyola de TEA, 1986); l'Inventari d'expressió de la Ira (STAXI-2R/E; Miguel-Tobal, Casado, Cano i Spielberger, 2001); el *Clinical Outcomes in Routine Evaluation-Outcome Measure* (CORE-OM; Botella, 2008; Connell et al., 2007); i l'*Alcohol Use Disorders Identification Test* (AUDIT; Contel Guillamón, Gual Solé i Colom Farran, 1999). Per analitzar l'estil de conducció es va fer servir el qüestionari EMG (Houwen & Vissers, 2002) i el qüestionari Tornrös (1998) per avaluar diferents àrees dels programes formatius de seguretat viària en relació a la conducció.

Resultats

Objectiu 1:

Les intervencions dirigides als infractors de seguretat viària que s'executen en les presons tenen objectius com: "prevenir que els participants tinguin una conducció agressiva i/o temerària en un futur i prevenir danys a si mateixos i a d'altres persones" (programa CONTE). Altres programes aborden aspectes com el factor humà, la via, l'entorn i el vehicle, i s'apliquen a tots els centres penitenciaris des de febrer de 2009. Encara que fins ara no hi ha informació sobre l'efectivitat d'aquests programes, pel seu contingut es pot deduir que no intervenen en els problemes relacionats amb un pitjor estil de conducció, sinó en el comportament vial mateix.

Una alternativa seria un model penal basat en les necessitats criminògenes dels interns, com el model RNR (Andrews & Bonta). Un model penal basat en necessitats permetria imposar sentències més adaptades a les necessitats criminògenes dels infractors i ajustar millor la durada de les mesures a la durada del tractament requerit amb l'objectiu de disminuir les possibilitats de reincidència.

En els quatre països europeus analitzats la pena de presó s'aplica poc als infractors contra la seguretat viària. Són molt més utilitzades les mesures específiques en la comunitat que, en gran part, consisteixen en *programes de formació*, molt sovint en combinació amb altres mesures, com per exemple *psicoteràpia*, *teràpies dirigides a problemes específics* i *supervisió en medi obert*. Generalment existeixen molt poques evidències que les *penes de presó* i les *multes* redueixin la reincidència en delictes contra la seguretat viària quan aquests comportaments estan relacionats amb l'abús de l'alcohol. Altres mesures com els *dispositius de bloqueig d'engegada de vehicles* tendeixen a tenir un efecte positiu mentre es troben instal·lats, també en els casos de la revocació del carnet. Però aquest efecte positiu desapareix quan es treu el dispositiu del vehicle. Les intervencions amb infractors adreçades a tractar els problemes

rios: STAI-R; *State-Trait Anxiety Inventory*; Spielberger, et al., 1970, Adaptación espanyola de TEA, 1986); Inventario de expresión de la Ira (STAXI-2R/E; Miguel-Tobal, Casado, Cano y Spielberger, 2001); *Clinical Outcomes in Routine Evaluation-Outcome Measure* (CORE-OM; Botella, 2008; Connell et al., 2007); y *Alcohol Use Disorders Identification Test* (AUDIT; Contel Guillamón, Gual Solé i Colom Farran, 1999).

En cuanto al estilo de conducción se utilizó el EMG (Houwen & Vissers, 2002) y el cuestionario Tornrös (1998) para evaluar distintas áreas de los programas formativos de seguridad vial en relación a la conducción.

Resultados

Objetivo 1:

Las intervenciones dirigidas a los infractores contra la seguridad vial que se ejecutan en las prisiones tienen objetivos tales como: "prevenir que los participantes tengan una conducción agresiva y/o temeraria en el futuro así como prevenir daños para sí mismos y para otras personas" (programa CONTE). Otros programas tratan aspectos como el factor humano, la vía, el entorno y el vehículo y se aplican en todos los centros penitenciarios desde febrero de 2009. Aunque todavía no hay información sobre la efectividad de dichos programas, por su contenido se puede deducir que no intervienen en los problemas relacionados con un peor estilo de conducción, sino que se centran en el comportamiento vial mismo.

Una alternativa sería un modelo penal basado en las necesidades criminógenas de los internos, como el modelo RNR (Andrews & Bonta). Un modelo penal basado en necesidades permitiría imponer sentencias más adaptadas a las necesidades criminógenas de los infractores y ajustar mejor la duración de las medidas a la duración del tratamiento requerido con el objetivo de mejorar las posibilidades de reincidencia.

En los cuatro países europeos analizados la pena de prisión se aplica poco a los infractores contra la seguridad vial. Son mucho más utilizadas las medidas específicas en la comunidad que, en gran parte, consisten en *programas de formación*, a menudo combinados con otras medidas como la *psicoterapia*, *terapias dirigidas a problemas específicos* y *supervisión en medio abierto*. Por lo general existen muy pocas evidencias acerca de que las *penas de prisión* o las *multas* reduzcan la reincidencia en delitos contra la seguridad vial cuando estos comportamientos están relacionados con el abuso de alcohol. Otras medidas, como los *dispositivos de bloqueo de encendido del vehículo* tienden a tener un efecto positivo mientras están instalados, y también en los casos de revocación del carnet. Pero tal efecto positivo desaparece cuando se retira el dispositivo del vehículo. Las intervenciones con infractores dirigidas a tratar los pro-

d'alcohol i a una aproximació socio-educativa, tendeixen a tenir més èxit en la reducció de la reincidència de persones que condueixen sota la influència de l'alcohol.

Objectiu 2:

Pel que fa als aspectes sociodemogràfics, la majoria dels penats eren homes (96,1%), amb una edat mitjana de 37 anys i de nacionalitat espanyola (70,1%), amb una petita part de països comunitaris (4,1%). En una mica més d'una cinquena part (21,7%) no constava el nivell d'estudis i la majoria tenien només estudis primaris (37,1%) o secundaris (30,6%).

Quant a les característiques penals i penitenciàries, els 415 interns acumulaven en els seus expedients un total de 1.135 delictes, tant de trànsit com d'altres tipus. Entre aquests reincidents, destaca un 4,3% que eren responsables de gairebé una quarta part de tots els delictes (24,6%).

La majoria dels casos estaven a presó en situació de penats (84,8%) i complint una pena que, de mitjana, era de 380 dies de presó. Segons les dades obtingudes a partir del SIPC, aproximadament la meitat (51%) hauria comès delictes relacionats només amb la seguretat viària.

Objectiu 3:

Si es comparen els tres grups d'interns enquestats, el grup experimental de trànsit, el grup control i el grup d'MPA, aquest darrer manifestava, de manera moderada, menys problemes amb l'alcohol que el grup d'interns a presons per delictes de trànsit. En canvi, els participants del grup internat per altres delictes informaven haver tingut significativament menys problemes amb l'alcohol abans del seu ingrés a presó que els participants dels altres dos grups (gràfic 1).

En el cas dels problemes psicològics en general (CORE), el grup d'MPA presentava de forma significativa menys problemes que els dos grups de presons ($F(2, 381) = 31,38, p < .001$). L'anàlisi posterior també va revelar l'associació entre els problemes d'alcohol i els problemes psicològics ($r = .23; p < .001$).

Pel que fa a l'estil de conducció, el grup d'MPA mostrava nivells de tolerància més alts al consum d'alcohol i la conducció. No obstant, i tot i que en diverses subescales apareixen diferències significatives entre els tres grups, aquestes diferències són petites. És a dir, el grup experimental, el d'interns i el d'MPA eren, en aquest sentit, molt semblants.

En el grup d'MPA, el fet de tenir problemes amb l'alcohol (AUDIT) s'associava de forma positiva i moderada amb les multes i els accidents actius, una percepció més benèvola a la conducció sota

blemas de alcohol y a una aproximación socio-educativa tienden a tener mayor éxito en la reducción de la reincidencia de aquellas personas que conducen bajo la influencia del alcohol.

Objetivo 2:

Por lo que respecta a los aspectos sociodemográficos, la mayoría de los penados eran hombres (96,1%), con una edad media de 37 años y de nacionalidad española (70,1%), con una pequeña parte de países comunitarios (4,1%). En algo más de una quinta parte (21,7%) no constaba el nivel de estudios y la mayoría tenían solamente estudios primarios (37,1%) o secundarios (30,6%).

En cuanto a las características penales y penitenciarias, los 415 internos acumulaban en sus expedientes un total de 1.135 delitos, ya fueran de tráfico o de otros tipos. Entre estos reincidentes destaca un 4,3% responsables de casi una cuarta parte de todos los delitos (24,6%).

La mayoría de los casos estaban en prisión en situación de penados (84,8%) y cumpliendo una pena media de 380 días de prisión. Según los datos obtenidos a partir del SIPC, aproximadamente la mitad (51%) habrían cometido un delito relacionado solo con la seguridad vial.

Objetivo 3:

Si se comparan los tres grupos de internos encuestados, el grupo experimental de tráfico, el grupo control y el grupo de MPA, este último manifestó, de forma moderada, menos problemas con el alcohol que el grupo de internos en prisión por delitos de tráfico. En cambio, los participantes del grupo de internos por otros delitos informaron haber tenido significativamente menos problemas con el alcohol antes de su ingreso en prisión que los participantes de los otros dos grupos (grafico 1).

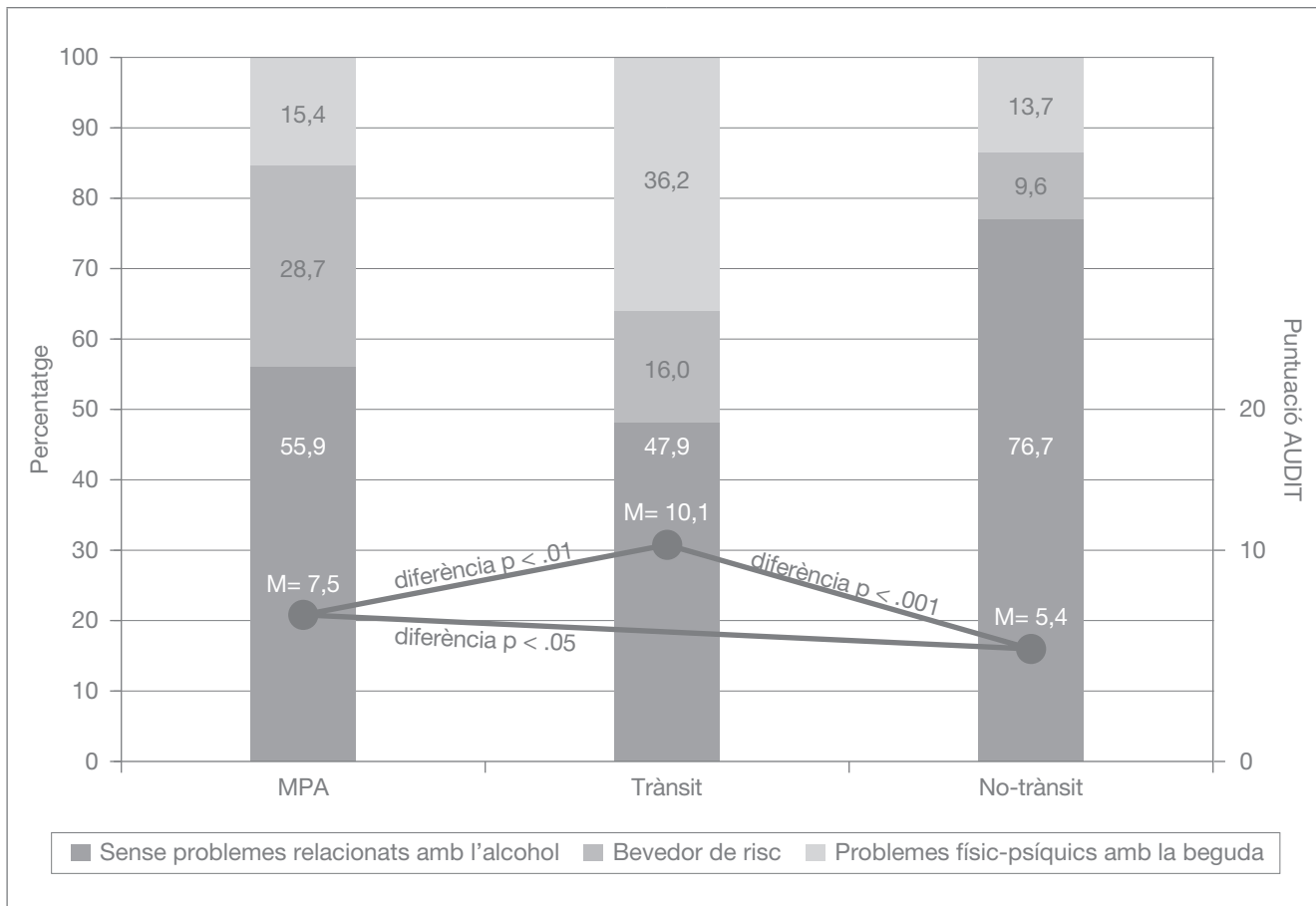
En el caso de los problemas psicológicos en general (CORE), el grupo de MPA presentó significativamente menos problemas que los dos grupos de prisiones ($F(2, 381) = 31,38, p < .001$). El análisis posterior también reveló la asociación entre los problemas de alcohol y los problemas psicológicos ($r = .23; p < .001$).

En cuanto al estilo de conducción, el grupo de MPA mostraba niveles de tolerancia más altos al consumo de alcohol y la conducción. No obstante, y a pesar de que en diversas subescales aparecían diferencias significativas entre los tres grupos, estas divergencias eran pequeñas. Es decir, el grupo experimental, el de internos y el de MPA eran, en este sentido, muy parecidos.

En el grupo de MPA, el hecho de tener problemas con el alcohol (AUDIT) se asociaba positiva y moderadamente con las multas y los accidentes activos, una percepción más benévola a la conducción bajo sus

Gràfic 1.
Problemes d'alcohol (AUDIT)

Gráfico 1.
Problemas de alcohol (AUDIT)



els seus efectes, pitjor percepció de les situacions de perill i comportament davant d'aquestes, així com amb un menor grau d'acord amb les normes de circulació.

En el grup experimental la relació era molt semblant, llevat de la relació amb les multes i els accidents passius. En canvi, es va evidenciar un pitjor estat psicològic general (CORE) d'aquest grup.

En el grup d'interns sense delictes de trànsit l'estat psicològic general (CORE) es relacionava amb un pitjor comportament en situacions de perill i un grau d'acord menor amb les normes de circulació. Pel que fa als problemes d'alcohol (AUDIT), s'associaven a un pitjor comportament habitual durant la conducció i a haver tingut més accidents actius, on el responsable havia estat l'intern.

Conclusions

En l'àmbit internacional la intervenció amb infractors de trànsit des de centres penitenciaris no és una prioritat per als països consultats en la mesura que:

1. Es tendeix a donar resposta a aquests casos des de l'àmbit de les mesures a la comunitat.
2. En conseqüència, hi ha pocs infractors de trànsit a les presons i no es percep aquesta problemàtica

efectos, una peor percepción de las situaciones de peligro y comportamiento ante estas, así como un menor grado de acuerdo con las normas de circulación.

En el grupo experimental, la relación era muy parecida, con la excepción de las multas y los accidentes pasivos. En cambio se evidenció un peor estado psicológico general (CORE) de este grupo.

En el grupo de internos sin delitos contra la seguridad vial el estado psicológico general (CORE) se relacionaba con un peor comportamiento en situaciones de peligro y con un grado de acuerdo menor con las normas de circulación. En lo que respecta a los problemas de alcohol (AUDIT) se asociaban a un peor comportamiento habitual durante la conducción y a haber sufrido más accidentes activos en los que el responsable había sido el interno.

Conclusiones

En el ámbito internacional la intervención con infractores de tráfico desde centros penitenciarios no es una prioridad para los países consultados en la medida que:

1. Tienden a dar respuesta a estos casos desde el ámbito de las medidas en la comunidad.
2. En consecuencia, hay pocos infractores contra la seguridad vial en las prisiones y no se percibe

com a prioritària en termes d'intervenció o d'urgència per al servei.

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

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

Pel que fa a les variables psicològiques i de l'estil de conducció, hi ha algunes diferències significatives entre els tres grups (experimental, control i MPA) però en general són petites. Això fa pensar que una part més gran d'aquests casos podrien ser abordats des de l'àmbit de les mesures alternatives a la presó. No obstant, seria recomanable aproximar-se a un model RNR introduint pràctiques basades en la recerca i l'evidència científica. Per tal que aquesta aproximació sigui efectiva cal desenvolupar i aplicar eines de valoració que permetin identificar el risc de reincidència, els factors criminògens presents en cada cas i que la sentència respongui també a aquestes valoracions.

esta problemática como una prioridad en temas de intervención o de urgencia para el servicio.

3. Se tiende a un modelo basado en módulos diseñados para el tratamiento de problemas específicos, en lugar de un modelo de intervención en programas diseñados según el delito.

Podemos concluir pues que la actual política de tratamiento de los infractores en los centros penitenciarios de los países consultados se acerca a un modelo de intervención basado en el principio Riesgo- Necesidad-Responsividad (RNR).

Por lo que respecta a las variables psicológicas y del estilo de conducción, hay algunas diferencias significativas entre los tres grupos (experimental, control i MPA), pero en general son pequeñas. Lo que nos lleva a pensar que una gran parte de estos casos podrían ser abordados desde el ámbito de las medidas alternativas a la prisión. Sin embargo, es recomendable aproximarse a un modelo RNR introduciendo prácticas basadas en la investigación y la evidencia científica. Para que esta aproximación sea efectiva se tendrían que desarrollar y aplicar herramientas de valoración que permitieran identificar el riesgo de reincidencia, los factores criminógenos presentes en cada caso y que la sentencia respondiera también a estas valoraciones.

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 delictes*
- 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*
- 50 *Intervenció amb infractors condemnats per delictes de trànsit a programes formatius*
- 51 *Abús sexual infantil: valoració psicosocial des de l'àmbit de la justícia*
- 52 *Agressors en violència de parella*
- 53 *Inserció després de la presó*
- 54 *Estrangers en centres penitenciaris*
- 55 *Victimologia i ciberdelicte en menors*
- 56 *La reincidència en el programa de mediació i reparació de menors*