

Proyecto Iberoamericano de Divulgación Científica
Comunidad de Educadores Iberoamericanos para la Cultura Científica

CARRETERAS SIN DELINCUENTES

[illegible]

REFERENCIA: 5MMG89

El hábitat humano



sociedad

Un 30% de las menores abortaría sin decirlo en casa

Carreteras sin delincuentes

Los juicios rápidos por delitos al volante ya son casi la mitad del total ● Juristas y catedráticos critican el abuso debido a la presión social ● Las medidas han ayudado a evitar 900 muertes

ELSA GRANDA

El apocalipsis penal y penitenciario, vaticinado por algunos sectores hace justo dos años, se ha desinflado. Sea porque los españoles están más concienciados o porque la reforma del Código Penal en materia de seguridad vial ha surtido un efecto disuasorio, pero a pesar de las miserias y limitaciones, los juzgados y de los departamentos que gestionan las condenas han logrado salir sin demasiadas magulladuras del primer asalto contra los delitos al volante. Pocos dudan hoy de que el peaje a pagar en este viaje es perfectamente asumible: en este tiempo la reforma ha ayudado a evitar unas 900 muertes sobre el asfalto, y 2009 concluirá con una cifra que, pese a ser escalofriante, será la menos trágica de la historia en las carreteras españolas: menos de 2.000 muertos.

La tramitación a través de juicios rápidos de alrededor del 90% de los asuntos de tráfico ha sido clave para que la reforma saliera a flote, así como el establecimiento de los trabajos en beneficio de la comunidad como sustitutos de la cárcel en buena parte de las condenas (para penas menores de dos años y cuando no existen antecedentes), que, pese a necesitar un impulso, han dejado ver

que tienen un inmenso potencial. El 44% de los juicios rápidos ya son por delitos de seguridad vial, aunque éstos sólo representan el 5% de los procedimientos incoados por delito. Según la fiscalía, el aumento de actividad en los juzgados de instrucción en sus funciones de guardia y en los de ejecutorias ha aumentado un 20% desde la reforma penal.

Antonio García, portavoz de la Asociación Profesional de la Magistratura, señala que “no se han producido gravísimas disfuncionalidades, aunque sí ha aumentado la penuria en la que los juzgados viven desde siempre”. Mientras que Miguel Ángel Gimeno, portavoz de Jueces para la Democracia, asegura que el Estado no debería “recurrir al Derecho Penal cada vez que encuentra un problema, sin agotar el margen administrativo. Creo que deben ser más imaginativos, por ejemplo, requisando el coche; porque si no, cuando haya una muerte, ¿qué pena se le habría de poner en términos de escalera?”. El catedrático de Derecho Penal en la Universidad de Murcia Jaime Peris utiliza una imagen para explicar la situación actual de los juzgados debido a la sobrecarga causada por los delitos de tráfico: “Idéntico a la caja de un super-

mercado, los abogados haciendo cola y el fiscal sentado; llegas allí y el abogado dice: ‘Bueno, ¿en cuánto me lo dejaría [la condena]’? Es así, literalmente”. Eugenia Doménech, abogada y presidenta de la Asociación para la Prevención de Accidentes de Tráfico P(A)T, se rebela frente a estos planteamientos y destaca el papel preventivo y concienciador de los nuevos delitos: “Fue un mensaje a la sociedad para dejar claro que

700 personas están encarceladas por delitos contra la seguridad vial

El perfil del penado a trabajos sociales: joven y con estudios universitarios

determinadas conductas al volante son inadmisibles”.

Apenas dos meses después del endurecimiento de algunos supuestos (consumo de alcohol y exceso de velocidad) y la tipificación de otros, como la conducción sin

carné, los servicios penitenciarios (no incluye Cataluña) ya habían recibido 1.461 sentencias con obligación de cumplir trabajos en beneficio de la comunidad. Ese año acabó con 33.184. Y cuando llegue la hora de comerse las uvas este año, Instituciones Penitenciarias habrá recibido unas 100.000 condenas a las que tendrá que dar salida antes de que prescriban (las de menos de 30 jornadas lo hacen al año). Mientras, en las cárceles ya hay 700 personas cumpliendo condena por estos delitos, de ellos sólo 10 son mujeres. La causa principal que les metió entre rejas ha sido la conducción temeraria (30,6%), circular con el carné suspendido o sin haberlo obtenido nunca (29,4%) y la conducción bajo la influencia de alcohol o drogas (28%). En algo menos de un año, entre diciembre de 2008 y noviembre de 2009, la población reclusa cuyo delito principal tenía relación con la seguridad vial se incrementó el 102%.

Los trabajos en beneficio de la comunidad (TBC) se establecieron como una alternativa a la prisión, de forma que el condenado, mayoritariamente joven y con estudios universitarios, purgara su pena sin dejar de lado su vida normal, aunque aportando algo a la sociedad. Más del 85% de las con-

denas impuestas por los jueces han sido de conformidad, es decir, el acusado acepta los hechos y recibe a cambio una reducción en un tercio de la condena, que generalmente consiste en una multa, retirada temporal del permiso y

C. F. G. Cumple condena en la cárcel de Ourense

“No se puede conducir como iba yo”

Hace casi siete años que C. F. G., gallego, de 40 años, embistió con un coche robado a otro vehículo en el que viajaba un matrimonio. Circulaba drogado —“Había tomado una caja de tranquimacín”— y a pesar de tener 34 años nunca se había sacado el carné. Él no sufrió heridas graves. El velocímetro marcaba 170. Durante el juicio pidió perdón al hombre, pero especialmente a la mujer, que fue la que se llevó la peor parte, y aún caminaba ayudada por muletas. Ellos le perdonaron.

Cuenta que se durmió y, cuando abrió los ojos, ya había pasado todo. “En ese momento lo que deseas es morirte”, explica. Lo primero que preguntó al recuperar la consciencia fue si había muerto alguien. No era la primera vez que conducía drogado. En el año y ocho meses que lleva en la prisión ourensana de Pereiro de Aguiar, condenado por imprudencia temeraria, hurto y conducir sin carné, ha sufrido una metamorfosis espectacular: ha dejado las drogas —“Empecé a los 14 años con la heroína intravenosa y me metía de todo”—, y cuando deje la prisión, dentro de nueve meses, lo primero que quiere hacer es apuntarse a la autoescuela. Pero

la mutación más sorprendente se ha producido en su cabeza. “Me apunté a un taller de seguridad vial de cuatro meses; me abrió los ojos: yo creo que la gente se toma muy a la ligera lo de los coches y en algunos casos es como llevar un arma. Cualquiera podría verse en esta situación”, recita mientras cuenta que falta concienciación y que él prohibiría “poner en manos de novatos coches de 200 caballos”. “Estoy seguro de que una parte de la pena me la merezco, pero también me condenaron por el robo de dos coches, con el que yo no tuve nada que ver. No es plato de gusto estar aquí, pero tengo que cumplir por lo que sí he hecho. No se puede conducir en las condiciones en las que iba yo”, señala. C. F. G. afirma que quiere colaborar para concienciar a otros y es firme defensor de endurecer las penas. Del taller de seguridad vial, pionero en España y que Prisiones quiere extender al 75% de los reclusos, lo que más le impactó fue el testimonio de un joven en silla de ruedas y una madre que había perdido a su hijo. “Estar aquí es duro, pero no me quejo, podría ser peor, podría estar en el cementerio o haber matado a alguien”.

PEDRO ANDRÉS Condenado a 30 jornadas de trabajo social

“Me tratan como a un convicto total”

Está molesto; enfadado. A medida que habla se enciende. Pero la condena que le impuso el juez hace algo más de un año (ocho meses sin conducir, 480 euros de multa y 30 jornadas de trabajo social) parece a ratos surtir en Pedro Andrés (39 años, vecino de Sanlúcar la Mayor, Sevilla) el mismo efecto que la lluvia fina. Lo que más le enfada es tener que acudir los fines de semana al Centro de Inserción Social de Sevilla “a perder el tiempo” organizando documentos, y se queja de que allí a veces le tratan “como un convicto total, como si hubiera apuñalado a uno”. Cuando el 21 de noviembre de 2008 le pararon en un control de alcoholemia arrojó una tasa de 0,64 miligramos por litro de aire espirado (a partir de 0,60 se considera delito). Salía de un cumpleaños y había tomado “dos o tres cervezas, una copa de cava y un chupito”. Pero se queja de que la pena es desproporcionada: “Llevo conduciendo desde los nueve años, sólo tuve que dar una clase práctica para sacar el carné, estoy todos los días en la carretera, y soy más seguro con dos cervezas que muchas personas sin alcohol”. “Con dos o tres cervezas no pasa nada. Yo iba bien”, zanja.

Al día siguiente ya estaba ante el juez. Asegura que la abogada de oficio le dijo que no se “preocupara porque los trabajos en beneficio de la comunidad no se cumplían”. “Y han tardado casi un año en llamarme”, señala. “Lo que te da rabia es que esto funcione tan rápido... con las cosas horribles que pasan... y en cambio te has tomado un par de copas, no ocasiones peligro... no atropellé a nadie, no estaba generando peligro, eran las cuatro de la mañana...” Pedro Andrés subraya que no cree que el alcohol sea el mayor problema en la carretera: “No respetar la distancia de seguridad es tanto o más peligroso”.

—¿Se arrepiente?

—Esto me rebota más que otra cosa. Yo no soy de los malos.

—¿Temió ser encarcelado?

—Si no he hecho nada, no ha pasado nada. Yo no conduzco así; eso fue circunstancial. La próxima vez me verás echarme mano al bolsillo para pagar un taxi... Si me vuelven a parar y vuelvo a dar 0,60 tendré delito, pero por tonto, no por peligroso.

—¿Suele contarlo?

—Lo de la multa y eso sí, pero que hago el canelo en un centro de esos, no..., no es agradable.





educación

Una directora en busca de la calidad universitaria



cultura

Barenboim abre la temporada de La Scala con ‘Carmen’



cultura

600.000 personas asisten a la Feria de Guadalajara



entre 20 y 180 jornadas de trabajo social. En noviembre, Prisiones había dado salida a 31.606 condenas, ejecutaba 10.535 y estaba gestionando 32.159. Cerca de 36.600 estaban pendientes. Todo ello con 14.267 plazas rubricadas, que en 2008 eran 11.404 y en 2007 no llegaban a 6.000. En Cataluña, pionera de estas medidas alternativas, se cumplieron 2.319 TBC por delitos de tráfico este año, hasta el pasado día 1, mientras que la demanda rozaba las 9.900 plazas.

La secretaria general de Instituciones Penitenciarias, Mercedes Gallizo, dedica buena parte de su tiempo a patearse España atando convenios para que engorde la bolsa de ocupaciones disponibles. Una labor a veces frustrante: “Es muy importante que funcione. Todos tenemos que redoblar esfuerzos, porque hay una débil conciencia en algunos agentes que deben crear los instrumentos para que eso se cumpla. Algunos de esos agentes, llámense ayuntamientos, diputaciones, comunidades autónomas, asociaciones, entidades, dicen: ‘¡Uf, otro lío más!’, en lugar de verlo como una oportunidad”. También recuerda Gallizo que cada plaza puede estar ocupada por distintas personas en distintos momentos (“tienen una rotación muy alta”), y más que escasez de puestos para trabajos en beneficio de la comunidad habla de “reparto descompensado”. Cuando se le pregunta por presuntas prescripciones de alguna de estas condenas, echa mano de un tono tajante: “El infractor debe saber que va a cumplir. Estamos avanzando mucho en poco

Condenas

Según la fiscalía, el aumento de actividad en los juzgados de instrucción en sus funciones de guardia y de los de ejecutorias tras la reforma penal de 2007 ronda el 20%.

► **Condenas. Conducir sin carné:** en 2008: 22.875 | 1er semestre 2009: 20.031.
Velocidad: en 2008: 670 | 1er semestre 2009: 403.
Alcohol / drogas: en 2008: 43.447 | 1er semestre 2009: 24.671.
Conducción temeraria: en 2008: 1.030 | 1er semestre 2009: 622.
Negarse a realizar las pruebas de alcoholemia: en 2008: 1.844 | 1er semestre 2009: 794.

► **Procedimientos anuales** 2007: 43.926 | 2008: 87.755 | 1er semestre 2009: 57.040

tiempo, y trabajando con el ámbito judicial para que las sentencias nos lleguen de la forma más rápida posible, dando prioridad a las más cercanas a la prescripción”. Para impulsar y agilizar el cumplimiento de penas, el pasado viernes el Gobierno aprobó la creación de talleres en los que los penados recibirán formación y, posteriormente, ayudarán a la concienciación vial en colegios o empresas, o realizarán trabajos en entidades vinculadas con la seguridad vial.

Algunos de los tipos penales

retocados o incluidos por primera vez en el Código Penal aquel 2 de diciembre de 2007 responden a lo que se conoce como delitos de peligro abstracto. Es decir, aquéllos en los que el castigo se anticipa al daño para las personas o los bienes. Jaime Peris explica que hace 50 años ya se denunciaba que esa justicia preventiva se estaba extendiendo “peligrosamente como una mancha de aceite”. “Bueno, ¡si vieran lo

Gallizo: “El infractor debe saber que va a cumplir la pena de trabajos sociales”

El año acabará por primera vez en la historia con menos de 2.000 muertos

de ahora...! Lo que pasa es que es políticamente incorrecto decir esto porque el Estado tiende a atender a la alarma social... En la penosa reforma del Código Penal que se tramita en el Congreso, de los 150 artículos que van a cambiar más de 50 están relacionados con noticias periodísticas de los últimos tres años. Si se abusa de este tipo de delitos y su realidad aplicativa es decepcionante, al ciudadano le provoca un efecto de desaliento. En los países serios jurídico penalmente esto no ocurre”. La idea de que se opta

La primera causa de las condenas a prisión por delitos de tráfico es la conducción temeraria. / C. ÁLVAREZ

con demasiada facilidad por tipificar conductas que podrían evitarse aumentando la sanción administrativa también es compartida por las asociaciones de jueces y por el catedrático de Derecho Penal de la Universidad de la Laguna Esteban Sola: “Aunque la reforma penal [sobre seguridad vial] fue objeto de severas críticas, parece innegable que se ha demostrado muy útil. Con todo, no se ha desvanecido la idea de que incluso mejores resultados se podrían obtener sin la reforma penal” [aumentando las sanciones].

El Código Penal ha sacado de la carretera, al menos temporalmente, a una parte de los infractores más peligrosos y ha supuesto un buen apoyo para el permiso por puntos, al que reforzó castigando con prisión la conducción que había agotado su saldo. Mar Cogollos, directora de Aesleme y una de las principales activistas en favor de la seguridad vial, subraya: “Estamos siendo más conservadores en el ámbito penal que el resto de Europa. ¡Es que hablamos, por ejemplo, de ir a 200 en autovía! No hay que esperar a que haya una muerte para tomar medidas contra esa gente”.

+ EL PAÍS.com
► **Participe**
¿Son demasiado duras las penas por infracciones de tráfico?

Los retos pendientes

ANÁLISIS
Bartolomé Vargas

La reforma de 2007 que creó nuevos delitos de peligro como la conducción con tasa objetiva de alcohol o sin permiso e incrementó las penas de otros supuestos ha tenido, en general, una aplicación eficaz y pronta que facilita la resocialización y el respeto a las leyes de tráfico.

Aunque ha empezado a producirse una respuesta penal proporcionada, desde el momento en que todavía sufrimos anualmente en torno a 3.000 muertos, cerca de 20.000 heridos graves y no baja el número de accidentes, no puedo sentirme satisfecho. Hay una cifra disminuida, pero aún relevante de imprudencias graves que la inercia judicial y sobrecarga de trabajo las sigue llevando indebidamente a juicio de faltas. Nos preocupa la creciente e intensa multirreincidencia en delitos de peligro con un porcentaje, en progresión, que acaba en prisión.

Entre los retos pendientes, está, en primer lugar, que la ley penal extienda sus efectos a todos los que la infringen. Vale más la certeza en su aplicación que lo elevado de la sanción. Preferimos el comiso como opción sustitutiva de la prisión salvo en casos muy graves, y es preciso analizar criminológicamente las causas de los accidentes y perfiles de los multirreincidentes. Estamos iniciando las estrategias de investigación de las manipulaciones de tacógrafos y de los supuestos de explotación laboral del conductor.

Los controles de drogas, de alto valor preventivo, son una asignatura pendiente. Debieran ser tan frecuentes como los de alcohol. Somos el único país de la UE sin una regulación seria sobre ellos, y por eso hemos propuesto desde la fiscalía una pronta modificación legal. Los retos deben universalizarse. La prioridad es la creación de un espacio europeo de seguridad vial y el compromiso de ayuda a los países del tercer mundo.

Finalmente, quiero expresar mi creencia de que el derecho penal no es la solución final de los problemas, aunque en el momento histórico actual deba cumplir las funciones que le tocan. La clave es un profundo cambio cultural, la educación y la mejora de infraestructuras, señalización, seguridad de los automóviles y el diseño de ciudades humanizadas y no contaminadas. La sociedad ha iniciado con decisión un camino de mejora en valores ciudadanos. El camino es largo. Llegaremos a la meta. Vale la pena para salvar vidas.

Bartolomé Vargas es fiscal de Sala de Seguridad Vial.



Proyecto Iberoamericano de Divulgación Científica
Comunidad de Educadores Iberoamericanos para la Cultura Científica

Ficha de catalogación

Título:	Carreteras sin delincuentes
Autor:	Elsa Granda
Fuente:	<i>El País</i> (España)
Resumen:	¿Es bueno pasar de las sanciones económicas y las retiradas del carnet de conducir a las condenas en prisión por determinadas conductas al volante? ¿Deben ser tratados los conductores como delincuentes en determinados casos? Las respuestas a esas preguntas están claras si se considera que el objetivo principal debe ser la reducción del número de muertes en las carreteras. El endurecimiento de las sanciones ha conllevado en España que de 5.000 muertes anuales se haya llegado a menos de 2.000. En el otro lado, conducir ha sido sinónimo de delinquir para las 700 personas que están encarceladas en España por delitos contra la seguridad vial.
Fecha de publicación:	07/12/09
Formato	☐ Noticia
	☒ Reportaje
	☐ Entrevista
	☐ Artículo de opinión
Contenedor:	☐ 1. Los retos de la salud y la alimentación
	☐ 2. Los desafíos ambientales
	☐ 3. Las nuevas fronteras de la materia y la energía
	☐ 4. La conquista del espacio
	☒ 5. El hábitat humano
	☐ 6. La sociedad digital
	☐ 7. Otros temas de cultura científica
Referencia:	5MMG89



CENTRO DE ALTOS
ESTUDIOS UNIVERSITARIOS
CENTRO DE ALTOS
ESTUDIOS UNIVERSITÁRIOS



Agencia Española
de Cooperación
Internacional
para el Desarrollo

Proyecto Iberoamericano de Divulgación Científica
Comunidad de Educadores Iberoamericanos para la Cultura Científica

Propuesta didáctica

Actividades para el alumnado

1. Señala cuáles de las siguientes afirmaciones son verdaderas y cuáles falsas teniendo en cuenta lo que se dice en el texto sobre los delitos al volante:

1. En España el código penal no recoge delitos relacionados con el tráfico.	V	F
2. Hasta 2009 el número de muertos en las carreteras españolas era superior a 2.000 personas.	V	F
3. Muchas de las penas relacionadas con el tráfico no llevan a la cárcel en España sino que pueden consistir en servicios a la comunidad.	V	F
4. En las cárceles españolas hay 700 personas cumpliendo condena por delitos relacionados con el tráfico. Sólo 10 de ellas son mujeres.	V	F
5. Las reformas penales que han incluido delitos relacionados con el tráfico han supuesto la reducción del número de ellos.	V	F
6. En España hay más condenas por conducir sin carnet que por haber consumido alcohol o drogas al volante.	V	F
7. En España no llegan a cien el número de condenas anuales por conducción temeraria.	V	F
8. Las reformas en el código penal no suelen centrarse especialmente en los delitos que más aparecen en la prensa.	V	F
9. Quienes suelen desarrollar trabajos sociales en lugar de penas de cárcel son las personas mayores con menor nivel de formación.	V	F
10. Actualmente todos los casos en los que se infringe una norma de tráfico en las carreteras españolas son sancionados.	V	F

2. Haz un resumen del texto para que alguien que no lo haya leído pueda saber tres cosas:

- La evolución de la siniestralidad en las carreteras españolas en los últimos años.
- Las reformas en el código penal que se han llevado a cabo en España.
- Las penas que se aplican a los delitos relacionados con el volante.

3. Busca datos de población y de siniestralidad anual en las carreteras de diversos países y compáralos con los del tuyo. Obtén información tanto del número de muertos anuales como del número de heridos. Valora cuál es la posición relativa de tu país en este tema a la vista de esos datos.

4. ¿Qué penas tienen las infracciones de las normas del tráfico en tu país? ¿Conducen algunas de ellas a la cárcel? ¿Existe el carnet por puntos en tu país? ¿Averigua en qué consiste?

5. Imagina que fueras el Ministro del Interior o de Justicia y que acabas de leer ese reportaje. ¿Hay algún cambio que te parece que deberías proponer para cambiar las leyes de tu país o la forma en que se aplican?

6. Resume los testimonios de C. F. G. y de Pedro Andrés que se incluyen en ese reportaje. ¿Cuáles son sus percepciones sobre las sanciones que se aplican en España por delitos relacionados con la conducción? ¿Qué opinas tú de ellas?

7. Organiza un debate en el que por equipos se discutan los argumentos con los que defenderían sus perspectivas en torno a la cuestión de si deben ser considerados delitos

tipificados con penas de cárcel las conductas imprudentes al volante aunque no hayan causado daños a otras personas.

8. Sobre cada frase de la siguiente quiniela señala tu postura de acuerdo, desacuerdo o duda. Selecciona dos o tres frases de la quiniela que te parezcan destacables (estés o no de acuerdo con lo que dicen) y redacta un comentario sobre ellas.

Quiniela sobre las normas de tráfico y sus penas			
1. No todos los automóviles deberían tener que someterse al mismo límite de velocidad ya que unos son más seguros que otros.	1	X	2
2. No todos los conductores deberían tener que someterse al mismo límite de velocidad ya que unos son más hábiles que otros.	1	X	2
3. No todos los conductores deberían tener que limitar su ingestión de alcohol a las mismas cantidades ya que unos toleran más que otros.	1	X	2
4. Las leyes no deben ser iguales para todas las personas.	1	X	2
5. Quien mata al volante es un asesino.	1	X	2
6. El éxito español en la reducción del número de muertos en las carreteras muestra que los cambios introducidos en el código penal han sido adecuados.	1	X	2
7. Los servicios a la comunidad son una buena idea para determinados delitos, además son mejores que la cárcel para la reeducación de las personas.	1	X	2
8. El código de la circulación y las penas por las infracciones en el tráfico deberían ser iguales en todo el mundo.	1	X	2
9. Saber conducir mejor es hacerlo de forma más prudente.	1	X	2
10. Deberían tratarse los temas relacionados con las normas del tráfico en la educación de los niños y jóvenes.	1	X	2

1: De acuerdo; X: En duda; 2: En desacuerdo



CENTRO DE ALTOS
ESTUDIOS UNIVERSITARIOS
CENTRO DE ALTOS
ESTUDIOS UNIVERSITÁRIOS



Proyecto Iberoamericano de Divulgación Científica
Comunidad de Educadores Iberoamericanos para la Cultura Científica

Propuesta didáctica
Sugerencias para el profesorado

- De entre las actividades propuestas conviene elegir cuáles se adaptan mejor al grupo y a sus intereses. En todo caso, antes de proponer la realización de las actividades se recomienda una lectura atenta del texto.

- La actividad 1 facilita el análisis del contenido del texto. Su revisión permitirá aclararlo y resolver posibles dudas. La actividad 2 se centra en el caso español y en los datos que sobre él se aportan en el reportaje. La actividad 3 sugiere analizar los datos sobre siniestralidad en el propio país y en otros a fin de valorar su posición relativa en cuanto a la seguridad de sus carreteras. La actividad 4 se centra en la tipificación de las sanciones por las infracciones en el tráfico. En la actividad 5 se sugiere plantear los cambios que sobre este tema convendría plantear en el propio país. En la actividad 6 se propone confrontar las posturas de las dos personas cuyos testimonios se incluyen en el reportaje. Dicha valoración se puede plantear también a partir del debate que se propone en la actividad 7 y que se centra en algunos de los aspectos más eficaces, pero también más polémicos de la reforma del código penal español en relación con este tema. La actividad 8 plantea cuestiones valorativas que pueden generar cierta controversia en relación con este tema.

- Aunque las actividades propuestas están redactadas para ser realizadas individualmente, varias de ellas son especialmente propicias para ser desarrolladas en equipo o incluso en debate abierto con toda la clase. Es especialmente interesante, en este sentido, compartir los trabajos y los análisis sobre las actividades 5, 6 y 7.

- Podría ser oportuno registrar algunos de los comentarios y las respuestas que aparecen en el aula en torno a las actividades 5, 7 y 8. Tales apreciaciones pueden ser útiles para entender las percepciones que los jóvenes tienen sobre las sanciones que merecen las infracciones de tráfico y pueden ser un buen indicador sobre su educación vial y la responsabilidad que asumen en ese campo.