Carmena premiará a las escuelas en las que no haya acoso

EL PAÍS, **Madrid**

El Ayuntamiento de Madrid se ha propuesto poner coto al acoso escolar. Por eso va a poner en marcha un proyecto integral que involucre tanto a la Administración pública como a todos los agentes que forman parte de la comunidad escolar en la capital. El Servicio de Agente Tutor de la Policía Municipal será el encargado de coordinar el programa.

Las acciones que contempla el proyecto están fundamentalmente dirigidas a sensibilizar a la llamada "mayoría silenciosa". La masa, sobre todo de alumnos, pero también de padres y profesores, que es consciente de que se está produciendo acoso escolar y no hace nada para evitarlo, ni siquiera informar.

Además de programar charlas, el plan tiene de singular que plantea la creación de la distinción Zona libre de acoso, que recibirán las escuelas que pasen la auditoría municipal.

Los centros podrán exhibir el distintivo en el exterior de las instalaciones. Esa distinción indicará públicamente que se trata de un centro educativo comprometido activamente en la lucha contra el acoso.

Prueba de detección

La auditoría incluye la revisión de aspectos relativos a la prevención del acoso escolar a través de test de detección y otras pruebas que se realizarán a los alumnos, los profesores y las familias que lo deseen.

"El hecho de declarar una zona como libre de acoso", precisa el Gobierno municipal de Manuela Carmena en una nota, "no implicará que no se estén dando ni se vayan a dar casos de acoso en el centro, pero sí, que de localizarse alguno, se pondrían en marcha todos los mecanismos internos y externos si fuera preciso, para tomar medidas lo antes posible".

El plan se pondrá en marcha el próximo curso escolar 2016-2017. Los agentes tutores de Policía Municipal trabajan en este campo del acoso desde hace 15 años. El enfoque de su actividad es siempre preventivo y complementario de la acción policial más que de intervención.

En mayo de 2015 se suicidó Aranzazu, una adolescente acosada por un compañero en el instituto Ciudad de Jaén de Orcasitas. Los docentes denunciaron entonces la falta de medios para frenar el *bullying*.

La región tiene 257 kilómetros de tramos peligrosos en vías secundarias

F. J. B., **Madrid**

Los conductores de la región se enfrentan a diario con 257 kilómetros de tramos peligrosos situados en las carreteras secundarias. Esos son los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), que tiene identificadas estas áreas en las que se concentran las mayores infracciones de velocidad y de accidentes, con el consiguiente riesgo para los usuarios. La Comunidad de Madrid, responsable de su mantenimiento y conservación, asegura que estas carreteras convencionales soportan mucho más tráfico que en otras zonas de España y que este año se invertirán cuatro millones de euros en reducir la siniestralidad.

Los tramos están incluidos dentro del llamado Plan Invive (Intensificación, Vigilancia y Velocidad) con el que la Dirección General de Tráfico pretende intensificar el control en determinadas zonas para evitar las víctimas graves o mortales. Para elaborar el listado, que incluye en toda España más de 1.300 áreas, se han analizado los datos de los accidentes graves registrados, en especial los que han tenido víctimas mortales o las que han requerido hospitalización; el número de siniestros en general y la velocidad media de circulación. Cada tres meses se comprueban estas variables, por lo que los tramos pueden cambiar o mantenerse en función de cómo cambia la siniestralidad.

Para evitar que estos tramos se mantengan, la DGT ha hecho público el listado en su página web (www.dgt.es) y lo actualiza de forma regular. Las órdenes a los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil son muy claras. Deben intensificar los controles de velocidad en estas áreas, pero de forma que los vehículos que lleven los radares sean visibles.

Disuasión y prevención

Según fuentes de Tráfico, no se trata de denunciar sino de que el conductor levante el pie del acelerador y adecue la velocidad al tramo. "Los guardias deben salvaguardar su propia seguridad, pero la orden es que esos radares se vean y sirvan como medida de disuasión y prevención", destacan fuentes de la DGT. En caso de que sea necesario, los agentes podrán someter al conductor a pruebas de alcoholemia y drogas, así como revisar la documentación. Esto último incluye el permiso de conducir, la inspección técnica de vehículos (ITV) y el seguro del vehículo. "La denuncia no es, en ningún caso, el objetivo final", concluye Tráfico.

Para el director general de la Asociación Española de la Carretera (AEC), Jacobo Díaz Pineda, las vías secundarias tienen dos problemas fundamentales en materia de seguridad. En primer lugar, se dan los accidentes frontales en los adelantamientos y en las intersecciones se pueden producir choques frontolaterales. Ambos no se registran en las autovías y autopistas, donde los siniestros más habituales son los alcances por circular los vehículos a distintas velocidades y los choques laterales. "Además, en estas vías en las que se circula a más velocidad no hay peatones y los carriles están mejor protegidos", reconoce Díaz Pineda.

Los estudios que tiene la AEC recogen que el 40% de los accidentes en vías secundarias se deben a salidas de la vía, el 25% a adelantamientos incorrectos y el 20% a choques frontolaterales. Es decir, que el 85% se debe a las características propias de la vía. Otro 10% corresponde a la intervención de peatones y el 5% a un cajón de sastre con el epígrafe de "difusa definición". "Si analizamos las causas, más de los dos tercios se debe a una tipología que no se da nunca en las calzadas con los carriles separados", añade el director general de la AEC.

Los límites de velocidad genéricos para estas vías convencionales (un carril por sentido sin separación central) es de 100 kilómetros por hora si existe un arcén de al menos 1,5 metros. En caso de que sea menor, se reduce a 90 kilómetros.

Sin "demonizar"

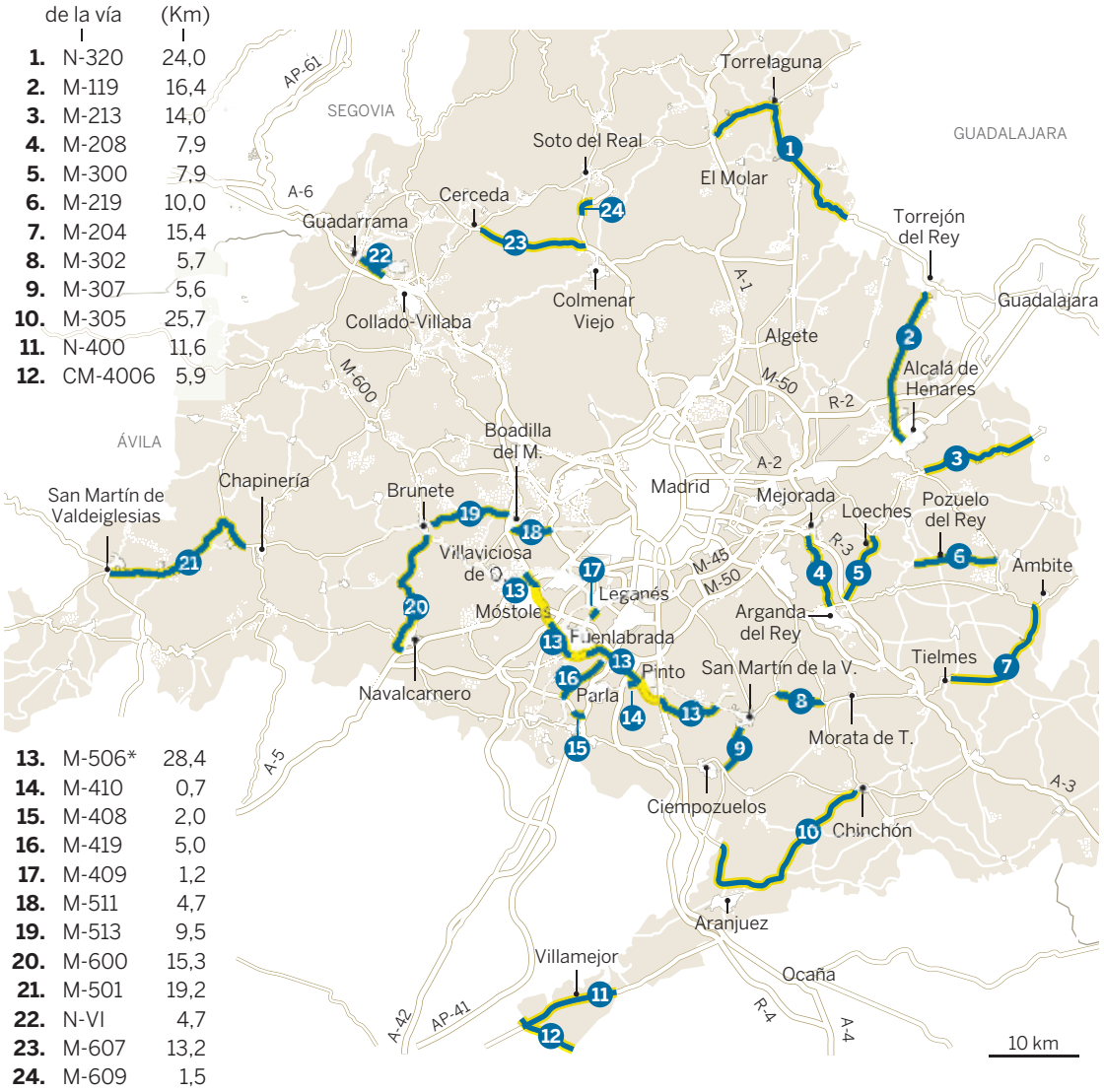
Desde la AEC, tampoco se quiere "demonizar" el exceso de velocidad como causas de los accidentes en estas vías. "Sería más conveniente hablar de velocidad inadecuada porque se debe circular a una velocidad más acorde a las circunstancias. No es lo mismo que haya llovido o que haya nieve en la calzada", recuerda Díaz Pineda. Este apuesta, por el contrario, por un estudio muy detallado de los diferentes tramos: "Hay que ver las circunstancias de uso de cada carretera".

Todas las vías que tienen tramos Invive en Madrid dependen del Gobierno regional, salvo contadas excepciones. Uno de los motivos de esa alta siniestralidad se debe a que registran mucho tráfico, casi similar a las vías que tienen doble calzada, según la subdirectora general de Carreteras de la Consejería de Transportes, Soledad Pérez Galdós.

La Comunidad de Madrid va a invertir este año unos cuatro millones de euros en eliminar o reducir la siniestralidad en 44 puntos de la red secundaria, lo que se traduce en 124 kilómetros. Supone una fuerte subida frente a los 900.000 euros del año pasado en los que se acometieron 35 kilómetros en 14 tramos de concentración de accidentes. Se centran sobre todo en labores de conservación del firme, en mejorar la señalización y en labores de prevención.

Los tramos más peligrosos de las carreteras de Madrid

	Nombre de la vía	Tramo (Km)
1.	N-320	24,0
2.	M-119	16,4
3.	M-213	14,0
4.	M-208	7,9
5.	M-300	7,9
6.	M-219	10,0
7.	M-204	15,4
8.	M-302	5,7
9.	M-307	5,6
10.	M-305	25,7
11.	N-400	11,6
12.	CM-4006	5,9
13.	M-506*	28,4
14.	M-410	0,7
15.	M-408	2,0
16.	M-419	5,0
17.	M-409	1,2
18.	M-511	4,7
19.	M-513	9,5
20.	M-600	15,3
21.	M-501	19,2
22.	N-VI	4,7
23.	M-607	13,2
24.	M-609	1,5



* En cuatro tramos

Fuente: Dirección General de Tráfico. EL PAÍS

Una media de 8,5 kilómetros por tramo

Si se dividen los 257 kilómetros por los 30 tramos de Invive (Intensificación, Vigilancia y Velocidad) que hay en la región, arroja una media de 8,5 kilómetros por tramo. Eso no representa que haya mucha variación entre unos y otros.

Algunos se alargan a un kilómetro escaso como ocurre en la M-410, entre Arroyomolinos y Parla. O en un punto de la M-506 (Villaviciosa de Odón-Arganda del Rey).

Otros por el contrario son muy extensos. El mayor se registra en la M-305 (de Seseña Nuevo a Chinchón), con 25,7 kilómetros. O los 24 de la N-320 (Cuenca-Venturada), que tiene su peor punto en los alrededores de Torrelaguna. La M-501 (M-40-Las Rozas de Puerto Real) tampoco le va a la zaga, con 19,2 kilómetros, desde Chapinería.