



---

## Modelo de cambio de actitudes: una propuesta pedagógica para la seguridad vial

Entrevista con Mercè Jariot Garcia y Jose Ramón Tello Sánchez

**Figura 1**



**Mercè Jariot Garcia**  
Universidad Autónoma de  
Barcelona

**Figura 2**



**Jose Ramón Tello Sánchez**  
Universidad Autónoma de  
Barcelona

pp.105-113

DOI: <https://doi.org/10.19136/etie.v7n14.6321>



## Modelo de cambio de actitudes: una propuesta pedagógica para la seguridad vial

**Diana del Carmen Madrigal Castellanos**

Universidad Juárez Autónoma de Tabasco

<https://orcid.org/0000-0001-5701-4065>

diana.madrigal@ujat.mx

México

Una de las aspiraciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) es la ambiciosa meta de reducir a la mitad —para el año 2030— el número de defunciones y lesiones causadas por accidentes de tránsito a nivel global. Según datos del “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial” de la OMS (2023) <sup>1</sup>, cada año, aproximadamente 1,19 millones de personas pierden la vida en colisiones vehiculares, y entre 20 y 50 millones sufren lesiones no mortales, muchas de las cuales resultan en discapacidad. Los traumatismos causados por el tránsito son la principal causa de mortalidad entre niños y jóvenes de 5 a 29 años.

Frente a esta alarmante realidad, han surgido voces que se oponen a la normalización de las muertes y lesiones atribuibles a accidentes de tránsito, abogando por la educación del comportamiento humano como una clave fundamental para la reducción de la accidentalidad.

Mercè Jariot Garcia (Figura 1) y Jose Ramón Tello Sánchez (Figura 2), integrantes del equipo de la Cátedra de Formación y Educación Vial, y del Equipo de Investigación de Educación y Seguridad vial (ERESv) del Departamento de Pedagogía Aplicada de la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB), comparten este enfoque con el que se busca incidir en la reducción de la accidentalidad en el tráfico mediante la formación, difusión, documentación e investigación, así como fomentar la colaboración entre entidades, académicos y equipos de investigación en iniciativas orientadas a la reducción de accidentes, desde la perspectiva de la educación vial, desde el cambio de actitudes.

Mercè Jariot dirige los esfuerzos de la Cátedra y es especialista en el diseño e implementación de programas educativos fundamentados en el modelo de cambio de actitudes en el ámbito de la seguridad vial, elaborado por el equipo de investigación ERESv. Ha publicado numerosos estudios relacionados con la formación de preconductores y conductores y formación del profesorado de formación vial, y ha colaborado en múltiples proyectos de intervención en Cataluña, centrados en la formación de jóvenes y adultos para promover actitudes responsables en la conducción.

Por su parte, Jose Ramón Tello es educador social con especialización en educación vial, habiéndose enfocado en el análisis de comportamientos sociales y su relación con la seguridad vial. Ha participado en varios estudios sobre la eficacia de programas de intervención en el aula.

---

<sup>1</sup> Organización Mundial de la Salud. (2023). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023*. <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789240086517>



Ambos han contribuido a la formulación de políticas educativas que fomentan una cultura de seguridad vial.

Ambos expertos reconocen el papel fundamental del factor humano como el principal responsable de los accidentes de tráfico, lo que ha llevado a que sus programas de intervención e investigación se centren en el cambio de actitudes. Este enfoque se basa en el Modelo de Cambio de Actitudes desarrollado por el reconocido investigador Josep Montané, quien señala que la seguridad vial de los conductores está influenciada directamente por sus pensamientos, emociones y comportamientos; por ello, intervenir en estas áreas resulta clave para alcanzar mejores resultados (Montané et al., 2007) <sup>2</sup>.

Se han implementado diversos programas de intervención inspirados en el Modelo de Cambio de Actitudes, dirigidos a preconductores, conductores de vehículos de dos ruedas, de bicicletas, conductores infractores en proceso de recuperación de puntos en Cataluña, así como en los cursos de acreditación profesional para conductores de autobuses y camiones. Los resultados preliminares observados hasta la fecha indican que este enfoque produce resultados satisfactorios.

En relación con este modelo, los participantes del equipo de trabajo permiten un diálogo abierto para explorar las diversas incidencias de esta experiencia educativa.

---

## | *Entrevista*

*¿Cuál es la importancia de la educación en la formación para la prevención de accidentes de tráfico?*

**Mercè Jariot (MJ):** Bueno, la educación es un factor clave para la prevención, incluso para la reeducación de los conductores y las conductoras que muestran comportamientos arriesgados; es un factor que de alguna manera nos ayuda a hacer este proceso de autorreflexión sobre los comportamientos que tenemos, y nos ayuda también a visibilizar cuáles son las consecuencias de estos comportamientos. Cuando digo *educación*, no solo es una educación para dar información, también es una educación de las emociones, porque la emoción para nosotros juega un papel muy importante en el momento de decidir el comportamiento, ya sea con un vehículo, como peatón o en cualquier tipo de situación.

**Jose Tello (JT):** Sí, me sumo a lo que dices, Mercè, y añadiría que la educación debe ser la punta de lanza, debe ser la que lidere los modelos de conducción segura, porque lo que buscamos es evitar que haya personas que pierden la vida en un accidente o que sufren lesiones crónicas; por tanto, la educación es la clave de la movilidad segura, con ella se pueden establecer los patrones de respeto y convivencia en la circulación y en la movilidad de

---

<sup>2</sup> Montané, J., Jariot, M., & Rodríguez, M. (2007). *Actitudes, cambio de actitudes y conducción segura: Un enfoque crítico aplicado a la reducción de accidentes de tráfico*. Laertes Editorial, S.L.



las personas en todos los ámbitos, ya sea como conductor de un vehículo, como peatones, como ciclistas, es decir, en todo tipo de vehículos y a lo largo y ancho de la vida: desde la infancia, que comenzamos a transitar por las vías públicas, posteriormente en la etapa juvenil, donde ya empezamos a utilizar las máquinas para movernos, como los patinetes, los vehículos de movilidad personal, vehículos como turismo, el camión; hasta la etapa de la vejez, donde ya debemos también aprender a abandonar la conducción, cuando se reducen nuestras habilidades.

Desgraciadamente (*sic*), la educación en la prevención de accidentes viales hoy en día está en segundo plano; lidera quizás un poco más la perspectiva de la sanción y la reeducación; desgraciadamente (*sic*) bajo mi punto de vista se basa en la sanción, y para mí esto creo que no es reeducativo porque lo que hace es generar una especie de rechazo de la sociedad hacia la movilidad segura, intentando saltarse, transgredir las normas y yendo al límite de lo punitivo, cuando deberíamos fomentar, valores de respeto y una cultura de la convivencia. Y esto sólo lo puede hacer la educación.

*¿Cómo surge el modelo de cambio de actitudes?*

**MJ:** El modelo tiene un nacimiento fruto de una desgracia. Quien inicia este modelo, que hemos ido probando y mejorando, es el catedrático Josep Montané, por un accidente familiar. A raíz de esto él escribió un artículo en la revista EDUCAR del Departamento de Pedagogía Aplicada, y en él destacaba la importancia de lo que acabamos de decir: la importancia de la educación de conductor, no solo con información sobre normas, señales, y no solo con la formación práctica de habilidades para la conducción del vehículo, sino una educación más profunda orientada a ayudar a que la persona reflexione sobre su comportamiento y sobre todo lo que sabe de la conducción y sus riesgos, y a partir de aquí, trabajar con la educación emocional, y en valores como algo primordial para llegar a que el conductor o la conductora, al final, sea consciente de que el comportamiento arriesgado puede provocar consecuencias mortales. De ahí nace la idea que nos convocó a diseñar lo que es el modelo.

*¿Cómo definen el modelo de cambio de actitudes y cómo se opera?*

**JT:** El modelo de cambio de actitudes es una propuesta pedagógica que aspira a reducir el comportamiento de riesgo en la conducción, en pro de la adquisición de actitudes seguras mediante el abordaje de aspectos cognitivos, comportamentales y emocionales de la persona.

Además, realizan un compromiso con la movilidad segura y su enseñanza. El modelo lo que hace es influir en las creencias de las personas al respecto de las falsas creencias que tengan asimiladas sobre algunos factores de riesgo, como pueden ser: la velocidad, el consumo de alcohol o drogas, la tendencia al riesgo, la distracción, etcétera, etcétera; por lo tanto, lo que hace es abordar esas creencias para dar una nueva información a las personas que estamos reeducando. Una información nueva que les sea útil, que sea constatable, que sea certera. No es una información basada en opiniones, ni en consejos o recomendaciones, sino que es una información... en una palabra: veraz.

Entonces, lo que hacemos en la primera fase, en ese primer punto, es abordar las creencias de la persona, de tal manera que sea consciente de aquellas creencias que tiene incorporadas como



propias y que no están alineadas a las creencias de un comportamiento seguro; o a la movilidad segura, esto es, seguramente la persona tiene informaciones incorporadas que no se ajustan a las que favorecen la movilidad segura. Por ponerlos un ejemplo: *me voy a comprar un coche muy caro porque ese vehículo es capaz de salvarme la vida*. Esto sería un abordaje de las creencias.

El segundo abordaje es sobre los comportamientos de la persona, de sus hábitos. ¿Cuáles son sus hábitos o comportamientos viales? En esta etapa lo que buscamos es hacer que la persona sea consciente de sus comportamientos en la vía, para que genere una primera idea de un posible cambio que sea capaz de hacer en cuanto a los factores de riesgo que está asimilando en su comportamiento. De tal manera que ya tenemos dos cosas: información nueva que sabe que la tenía mal entendida, y el conocimiento de que esos comportamientos que está teniendo en la vía no son los adecuados. Hasta aquí ya hemos abordado dos factores claves del modelo: lo cognitivo (información-creencias) y lo conductual.

El tercer abordaje que hacemos es el de las emociones. En éste lo que intentamos buscar es que el sujeto se ponga en primera persona en cuanto a las consecuencias de un posible accidente de tráfico, por lo cual, si sabe que lo que tenía entendido estaba mal entendido, y sabe que lo estaba llevando a cabo, podrá visualizar que lo que ocurren en los accidentes no es algo que les pasa a los demás, sino que también le puede suceder a él o a ella. Esto facilita que cambien las actitudes, que es a lo que nosotros apostamos y defendemos, abordando estos tres ejes, creencias, comportamientos y emociones.

**MJ:** Es un modelo que pilota en estos tres componentes; y que busca provocar un proceso de cambio de actitudes, por lo que partimos de una fase de evaluación inicial en la que analizamos qué creencias o qué falsas creencias tiene la persona, así como qué comportamientos de riesgo pueden estar relacionados con creencias equivocadas. A partir de esta primera evaluación tenemos un perfil de seguridad-riesgo, y con base en el análisis de ese perfil se inicia lo que llamamos *la mejora*, es decir la mejora de la información que sirve —como ha dicho Jose— para cambiar las creencias equivocadas, ya que puede ser que alguna persona realice comportamientos, porque no tiene la información adecuada para evaluar que ese comportamiento es peligroso.

Hay algunas personas que solo contar con nueva información ya les sirve, pero hay otro tipo de personas que necesitan un paso más. Es entonces donde *revisamos comportamientos, costumbres, hábitos*; ya que en esta fase lo que queremos es que la persona sea consciente de sus comportamientos de riesgo, al relacionarlos con la nueva información. Si lo hemos hecho bien, la persona lo que hace es relacionar su comportamiento con la información que hemos dado, y darse cuenta de la situación de riesgo, que puede generar un accidente. Al final de esta fase es cuando la persona, consciente del riesgo, muestra disposición para cambiar alguno de estos comportamientos que hemos explicitado... es cuando iniciamos el cambio.

Hay personas que con información y la revisión de comportamientos genera un cambio, pero hay quienes aún necesitan una tercera ayuda; es cuando entra la fase de trabajo, que llamamos de *integración de las emociones*, donde incorporamos la figura del testimonio de un accidente de tráfico. Puede ser de una víctima directa o indirecta, es decir, que haya sufrido un accidente de tráfico o, que tenga alguien muy cercano que lo haya sufrido. Lo que se busca aquí es que



se pongan en el lugar de la persona, y verbalicen lo que sienten. A partir de esta fase emocional; hacemos que se comprometan para actuar en cada factor de riesgo, y en ese compromiso se logra a partir de un cambio de actitudes.

*¿Cuáles fueron las teorías que convergieron para formar este modelo? ¿Qué teorías del conocimiento?*

Bueno, yo diría que este modelo nace, o se gesta, a través de la revisión de los modelos clásicos de actitudes, y de otros modelos o teorías, como la teoría de la homeostasis y de la composición de riesgos, o la de percepción del riesgo, que se basa en la información; una idea clave de esta teoría es que una persona se comportará de forma correcta si tiene la información adecuada, por lo tanto, esta teoría nos aporta mucho. Digamos que es muy potente en la primera fase en la que se trabaja toda la parte cognitiva; pero claro, no es suficiente con dar información. Por tanto, para analizar el comportamiento es necesario la revisión de otras teorías sobre la actitud y ofrecer una visión más completa para poder cambiar actitudes arriesgadas en la conducción.

**JT:** La diferencia que hace evidente el modelo de cambio de actitudes es un poco lo que apuntaba Mercè. Que la persona sepa no solo lo que tiene que hacer, sino que, además, quiera hacerlo. Ahí está la diferencia del modelo de cambio de actitudes, que no sé si queda registrada en algún otro modelo de una manera tan clara. La clave es que yo sé lo que tengo que hacer y hago lo correcto.

*¿Cuál ha sido hasta ahora el alcance de este modelo en su implementación?*

**MJ:** Nuestro modelo de cambio de actitudes es el modelo que se utiliza en Cataluña para la reeducación de los conductores o las conductoras infractoras. Por este modelo catalán pasan todos aquellos que quieren recuperar los puntos del permiso de conducir o el permiso de conducir si lo han perdido; también quienes han sido penados o juzgados y tienen una pena que cumplir y se la redimen haciendo un curso de formación; también es el modelo que utilizan las nominadas autoescuelas de calidad de Cataluña, certificadas por el Servei Català de Trànsit, que es la máxima institución de vialidad en Cataluña, que opera cursos de seguridad vial dirigidos a preconductores.

**JT:** Ahora bien, también bajo este modelo se forma un modelo profesoral con el que se capacita a todo el profesorado de formación vial desde el año 2004. Entonces, diría que en Cataluña ha tenido mucho impacto y tiene mucha incidencia en la educación y formación vial. Es un modelo conocido y que las instituciones apoyan e implementan.

*¿Cuáles han sido los desafíos que ha tenido la implementación de este modelo?*

**MJ:** Uno de los obstáculos más importantes es la discrepancia entre las directrices del gobierno central de España, en relación con la educación del conductor y nuestra manera de hacer o de trabajar las actitudes. Sin embargo, el Servei Català de Trànsit apoya el modelo y eso nos ayuda a continuar. También nos alienta que hemos hecho tres evaluaciones de la eficacia del modelo en cuanto a la reducción de las sanciones de los conductores y conductoras que han pasado por estos cursos, y los resultados han sido altamente positivos.





**JT:** Como dice Mercè, desde el año 2004 se está implementando el modelo de cambio de actitudes en Cataluña de forma ininterrumpida. Las instituciones aquí en Cataluña ven el buen resultado y apuestan por él, y aunque es un camino laborioso, vale la pena.

Fíjate que es curioso. En Europa hay una matriz que se llama “*Goals Driver Education*”; esta matriz tiene cinco niveles. Son las recomendaciones europeas que deben cumplir los programas educativos y reeducativos en educación vial, y el modelo de cambio de actitudes cumple esos cinco niveles, porque el nivel quinto es enseñar al profesorado de formación vial valores tan importantes en la movilidad, como es el valor de la vida propia y la ajena.

*¿Podrían contarnos brevemente sobre un programa de intervención que ustedes implementan?  
¿Y el perfil idóneo del formador?*

**JT:** Bueno, aquí en Cataluña hay unas autoescuelas que se habilitan como centros donde las personas pueden dirigirse a esas escuelas para recuperar puntos o recuperar el permiso. Es un curso de 12 horas que normalmente se realiza en dos días. El profesorado que se va a encontrar ahí es un profesorado que ha sido formado bajo nuestro modelo de cambio de actitudes, y lo que va a hacer es aplicar, en esas 12 horas, las 5 etapas de las que consta el modelo de cambio de actitud. Inscribirse a estas escuelas habilitadas con el curso, puede ser para recuperar puntos o para recuperar el permiso.

**MJ:** En un curso de recuperación de puntos está la figura del formador o la formadora que, inicialmente, lo que debe hacer es motivar, ganarse al grupo, sobre todo porque nos encontramos delante de un grupo complicado, son personas que han sido sancionadas, lo que puede hacer que se vea el curso como un castigo, aunque la decisión de incorporarse y asistir es voluntaria. Por lo que, en esta primera presentación, lo importante es que el formador o la formadora motive a los asistentes del curso y, sobre todo, hable del valor de la vida, porque el curso está en el lado de eso. Lo más importante es la vida para nosotros y para los formadores. Estas son las únicas pautas que tiene para la presentación: intentar motivar y empezar a observar todo; cómo se mueven y qué es lo que están diciendo cada uno de los participantes.

**JT:** Diría también que la persona que conduce estos cursos —o sea, el docente— requiere de flexibilidad, que sea capaz de no juzgar a las personas que tiene delante, que sea capaz, de ofrecer alternativas de manera rápida, que sea una persona con lenguaje verbal y no verbal, amable; porque, como decía Mercè, es gente que viene enfadada y que no quiere estar allí. Por eso la presentación es importantísima; diríamos que es la primera hora para darle la vuelta, para que el formador les invite y les haga ver que ese curso está hecho para cambiar algo dentro de ellos.

**MJ:** Para mí es fundamental que ese formador o formadora debe ser un modelo, porque si él o ella no conduce teniendo en cuenta toda esta “conducción tranquila”, porque que disfruta de la conducción, y se anticipa a los posibles riesgos, no podrá transmitirlo; es decir, un formador que fume mientras conduce nunca podrá convencer a otro conductor o conductora que eso es algo arriesgado. Por tanto, nosotros partimos de que el formador tiene que ser un modelo de la conducción segura, que tiene que practicar primero con el ejemplo.



Otra característica fundamental es que debe saber gestionar sus emociones y gestionar las emociones del grupo. En la fase en la que trabajamos las emociones, él es el primero, o la primera, que debe manifestar sus emociones ante la persona que ha venido a contarnos la experiencia vivida, por haber sufrido ese accidente.

También ser experto en la escucha activa, porque estos cursos arrojan muchas cosas, pero a veces pueden pasar desapercibidas y son súper importantes. Entonces tienen que estar atentos y escuchar de forma activa todo lo que nos van diciendo.

**JT:** Podemos decir que no es una persona que venga a enseñar cuánto sabe, sino una persona que es capaz de gestionar al grupo y darles la información clave que el grupo necesita conocer: la información justa y necesaria para convencer. Que se pueda tomar como referente, para que no haya disonancia, no entre lo que dice y lo que hace; o sea, yo no puedo estar convenciendo de que con una copa de alcohol no se puede conducir con seguridad y luego irme al bar con mis alumnos y tomarme una cerveza. En eso no hay coherencia, esto es una disonancia cognitiva.

*¿Cómo legitiman ustedes a un formador?*

**MJ:** Bueno, ahora empezaremos uno de los cursos que tiene que hacer el formador. Es un curso de 80 horas para la formación de reeducación de conductores. Son cursos en los que ellos deben mostrarnos sus competencias a través de la metodología de la simulación en el aula; entonces, nos muestran si son competentes en la aplicación de cada una de las fases del curso.

*¿Cuál es el rol de las universidades, entonces, en este desafío de cambio de actitudes y comportamientos para evitar accidentes de tráfico?*

**MJ:** Nuestro rol es intentar formar a los mejores profesionales posibles; profesionales capaces de cambiar actitudes y de mejorar las cifras sobre accidentes viales. Aunque solo haya una persona que se muera (*sic*), para nosotros es terrible. Eso por una parte, y la otra, evidentemente, la investigación, que es fundamental para ver cómo está funcionando el programa, para ver cómo y qué es lo que está pasando en las vialidades, qué es lo que se tiene que mejorar; y por supuesto, la transferencia, que creo que en nuestro caso somos uno de los grupos de la Facultad de Ciencias de la Educación que hace mucha transferencia de la investigación y de conocimientos, que se palpa en la mejora que antes hemos analizado: la reducción de las sanciones y las infracciones.

**JT:** Yo noto una disonancia en relación al mensaje que se transmite a la sociedad sobre los objetivos del 2030 en educación; donde los centros de educación formal deben implicarse en la mejora de la seguridad vial y con lo que realmente ocurre al final, las aulas, en los institutos, los colegios. Creo que la Universidad y, en general, las universidades deberían apostar más por la educación vial, porque genera mucho sacrificio en todos los ámbitos: a nivel personal, a nivel familiar, a nivel de recursos del estado, a nivel económico, a todos los niveles.

Los accidentes de tráfico o los siniestros son un drama. Un drama que se ha normalizado. Mira, cuando aparecen otras cuestiones sanitarias de salud pública, parece que los países ponen en marcha todos los mecanismos para solventarlas; sin embargo, con los accidentes de tráfico parece que socialmente hemos asumido que es algo con lo que hay que convivir y no se puede





hacer nada. Eso es un error como sociedad, y es un error desde el punto de vista de las universidades. Nosotros nos consideramos privilegiados porque podemos hacer investigación y transferencia a la vez y, aún así nos gustaría hacer mucho más y pensamos: “si nosotros somos los que más hacemos, ¿qué están haciendo los demás?”. Pues probablemente sea muy poco. Quizás habría que reclamar que todos los centros universitarios dieran visibilidad a esta cuestión y que se pusieran más medios, no importa con qué modelo, pero que hubiera una concienciación social de que se está trabajando para resolver esta cuestión.

**MJ:** Añadiría una cosa. Claro, nosotros estamos muy contentos con todo esto que estamos haciendo, con esta transferencia que hemos hecho, pero también estamos disgustados porque en nuestra Facultad no tenemos ninguna asignatura de educación y formación vial; cuando es una asignatura transversal en educación primaria, cuando en educación secundaria es súper importante, porque ahora cada vez más tenemos jóvenes que van por las calles con vehículos de movilidad personal, que van sin casco, que van a más velocidad. Entonces, pensamos que es triste que nuestra Facultad de Educación, teniendo un grupo de investigación que lleva desde 1992 con este interés, no haya ninguna asignatura de educación vial. Esperamos que con los nuevos planes de estudio logremos conseguir, que se incluyan, y que para todos sea tan importante como lo es para nosotros.