

4. КАРЕЛИН, Андрей. *Э.Торндайк. Принципы обучения, основанные на психологии (комментарий)*. Москва: АСТ.ЛТД.1998.704 с. ISBN 5-15-000894-X.
5. КАРАКОВСКИЙ, Владимир. *Воспитание для всех*. Москва: НИИ школьных технологий. 2008. 240 с. ISBN 978-5-91447-005-7.
6. КРАЙГ Грэйс. *Психология развития*. Санкт-Петербург: Питер. 2000. С.599-643. 992с. ISBN 5-314-00128-4.
7. *Куррикулум по классному руководству для 5-12 классов*. Chişinău: Univers Pedagogic. 2006. 31с.
8. ПРАКТИКУМ по экспериментальной и прикладной психологии./ Ред. А. А. Крылов. Учеб.пос. Л.: ЛГУ.1990.С.32-37.560с. ISBN 5-8046-0100-8.
9. ФЕЛЬДШТЕЙН, Давид. *Психология взросления: структурно-содержательные характеристики процесса развития личности*. Москва: Московский психолого-социальный институт: Флинта.1999. 672с. ISBN 5-89502-096-8.
10. ЯКИМАНСКАЯ, Ирина. *Компетентностный подход в образовании: проблемы и пути модернизации*. Новосибирск: ООО агенство СИБПРИНТ. 2013. 159 с. ISBN 978-5-94301-427-7.
11. SINIȚARU, L. «Искусство воспитания» как реальность системы образования в республике Молдова.În: *Psihologie. Pedagogie specială. Asistență socială. Chişinău* 2020. №1(58). P.104 -120. ISSN 1857-4432 (online) ISSN 1857-0224 (print).

MANIFESTAREA AGRESIVITĂȚII LA CONDUCĂTORII AUTO

Haidu Felicia Aurica, psiholog, București

Abstract: *This article addresses a current issue: aggression, and especially aggression in car drivers. Aggression is one of the oldest research problems, but equally current for the humanities. Aggression is a form of behavior of human deviance, with a variety of forms of manifestation, with different intensity. Especially since there is a favorable ground for its appearance and manifestation in drivers: increased number of cars, traffic jams, bad roads, poorly trained drivers and more.*

Keywords: aggression, violence, anger, tolerance, assertiveness.

În societatea postmoderna în care trăim, agresivitatea este din ce în ce mai prezenta și mai coplesitoare, sub toate formele ei de manifestare, atât la nivel social, cât și cel individual. Agresivitatea reprezintă una dintre cele mai vechi probleme de cercetare, dar în aceeași măsură

actuală pentru domeniul științelor umaniste. În încercările de definire, analiză și interpretare a agresivității de către specialiști, nu regăsim un consens mai general, o unanimitate. Totuși se disting o serie de poziții în definirea comportamentului agresiv. În literatura de specialitate tema agresivității se discută foarte aprins. Abordările conceptuale ale agresivității de peste hotare (N.D. Levitov, 1967; L.M. Semeniuc, 1996; I.A. Furmanov, 1996; T.G. Rumeanțeva, 1991 etc.), convențional, pot fi împărțite în două grupe. Prima include teoriile, care tratează agresivitatea ca particularitate înnăscută, instinctivă a individului (Z. Freud, 1959; K. Lorents, 1966,1967; W. McDougall, 1926 etc). A doua conține concepțiile ce inspiră agresivității caracteristici ale comportamentului dobândit (J. Dollard,1939 A. Buss, 1961; L. Bercowitz, 1981, 1989 etc) [4].

Mobilitatea și traficul generează valoare economică și bunăstare socială, dar acestea pot avea consecințe nocive asupra sănătății. Transportul motorizat a devenit din ce în ce mai accesibil, iar rata accidentelor a crescut. Reducerea efectelor nocive ale traficului și păstrarea avantajelor acestuia necesită control serios și organizare atât din partea conducătorilor auto cât și din partea organizațiilor responsabile cu instruirea și abilitarea conducătorilor auto. Dintre științele sociale, psihologia este în esență instrumentul cunoașterii „factorului uman”, și mai precis, a omului în acțiune. Acesta este motivul pentru care de la începutul secolului al XX-lea, psihologii au studiat abilitățile și structurile mentale ale șoferului. Studiul agresivității conducătorilor auto a fost realizat și de către cercetători autohtoni, precum Grigore M. Havârneanu (International Union of Railways, Paris), Corneliu E. Havârneanu (Universitatea Al. I. Cuza din Iași), Mihai Copăceanu, Filomela Roxana Toadere ș.a. [6,7].

Agresivitatea este o formă de conduită de devianță umană, cu o diversitate de forme de manifestare, cu intensitate diferită. Cu atât mai mult să existe un teren prielnic pentru apariție: număr sporit de mașini, ambuteiaje, trafic infernal, drumuri rele, șoferi de proastă formație și nu doar. Chiar dacă problema agresivității a fost studiată de foarte mulți cercetători, există puține studii care ar reflecta studiul comportamentul agresiv la conducătorii auto. De aceea am realizat studiu teoretico-experimental al manifestării agresivității la conducătorii auto. Argumente pentru a studia această problemă și a interveni în soluționare ei sunt multe și anume: cea mai mare rată a accidentelor rutiere fatale dintre toate statele membre UE. Potrivit statisticilor publicate de Comisia Europeană (publicate pe 4 aprilie 2019), România are în continuare cele mai periculoase șosele din întreaga Uniune Europeană, țară noastră a înregistrat în anul 2018 cea mai mare rată a accidentelor rutiere fatale dintre toate statele membre. Deși o dată cu instalarea pandemiei legate de Covid-19 și în țara noastră se observă o ușoară tendință pozitivă, imaginea de ansamblu rămâne critică: „Siguranța șoselelor din România a crescut cu 4% între 2017 și 2018. Totuși, România este în continuare pe ultimul loc la capitolul performanței în acest sector' (citat din raportul Comisiei

Europene, 2019). Este greu de estimat dacă această îmbunătățire s-ar datora și altor măsuri în afara celor impuse de restricțiile de siguranță, care au condus automat și la perioade de restrângere substanțială a restricțiilor de circulație. Totuși, la nivel continental, cifrele arată o îmbunătățire a siguranței drumurilor europene în ultimii ani. Din 2010 până în prezent, numărul deceselor pe șosele a scăzut cu 21% în UE. Chiar și așa, 25.100 de accidente fatale au avut loc anul trecut în cele 28 de state membre. În luna iunie 2020, cifrele Institutului National de Statistică indicau cifre cu 0,2% mai mici față de anul 2018 (INS, citat de Ziarul Financiar) [9]. Conform sursei citate, față de anul 2018, numărul persoanelor accidentate mortal a scăzut cu 0,2%, în timp ce numărul accidentelor de circulație rutieră care au cauzat răni a crescut cu 3,1%. Totodată, numărul persoanelor rănite a crescut cu 2,5%. Statisticile arată că în anul 2019, în lunile de concedii au fost înregistrate cele mai multe accidente pe șoselele din țara noastră: august (11,1% din numărul total de accidente), iulie (10,0%) și septembrie (9,9%). În ceea ce privește luna producerii accidentelor, cele mai multe s-au înregistrat în lunile august (11,1% din numărul total de accidente), iulie (10,0%) și septembrie (9,9%). Referitor la locul producerii acestora, cele mai multe au avut loc în interiorul localităților. Majoritatea evenimentelor rutiere au avut loc în timpul zilei, iar carosabilul era uscat. Bucureștiul conduce topul celor mai multe accidente rutiere

Numărul persoanelor care își pierd viața în urma accidentelor rutiere la nivel global este în creștere. Un raport al Organizației Mondiale a Sănătății (OMS), lansat la sfârșitul anului 2018, arată că numărul deceselor anuale din accidente rutiere a ajuns la 1,35 de milioane în 2016, ceea ce înseamnă că în lume, 3.700 de persoane își pierd zilnic viața într-un accident rutier, iar la fiecare 24 de secunde un om moare fie ca pasager, biciclist sau pieton. Potrivit raportului „Global Status On Road Safety 2018”, accidentele rutiere au devenit principala cauză a deceselor copiilor și a tinerilor până în 29 de ani (Organizația Mondială a Sănătății, Global Status On Road Safety 2018).

Având în vedere aceste statistici, se pune problema de ce autoritățile nu se mobilizează să ia măsuri, atâta timp cât anul trecut au murit, în accidente rutiere, aproape 1.900 de oameni. Mai mult, situația prezentă din luna august a anului 2020 arată că România a ajuns China la numărul infecțiilor cu Covid-19. Concret, ne întrebăm cum se face că într-o țară în care se vorbește la fiecare legislatură de importanța îmbunătățirii condițiilor de drum și de măsurile ce derive din acestea, de îmbunătățirea condițiilor medicale din spitale și de măsurile ce derive de aici, totuși România nu reușește nici performanța educării tuturor participanților la trafic, nici îmbunătățirea drumurilor, nici a condițiilor din spitale. Întrebarea firească ce se naște atunci este: de unde să se înceapă pentru ca măsurile adoptate să fie totuși vizibile și măsurabile într-un timp prestabilit?

În România, dar și în R. Moldova se pune mare accent pe învățarea regulilor de circulație, acordarea primului ajutor, structura motorului etc. și mai puțin pe aspectele psihologice legate de șofat și comportament în trafic, comportament care trebuie să fie unul educat, empatic, răbdător.

Atunci când conduce, un șofer nu este doar un om care se urcă la volan, doar cu ce a învățat și a asimilat în cadrul școlii de șoferi (ne referim la norme de condus și reguli de circulație), ci implică în actul conducerii vehiculul și ale comportamentului în trafic întreaga sa personalitate incluzând scheme cognitive timpurii.

Filomela Roxana Toadere în teza sa de doctorat intitulată *Contribuții la realizarea unor drumuri mai sigure* concluzionează faptul că mulți șoferi au o percepție eronată asupra comportamentelor de risc în trafic. Astfel, dintre comportamentele necorespunzătoare pot fi enumerate: supraestimarea rolului experienței de conducător auto, subestimarea efectelor alcoolului, supraaprecierea capacității de anticipare a modificării rapide a circumstanțelor din trafic și a posibilităților autovehiculului. O mare parte a conducătorilor auto nu recunosc întotdeauna relația între regulile de circulație și securitatea traficului rutier, fiind dispuși să încalce regulile dacă apreciază că acest lucru nu le periclitează siguranța la acel moment. Mulți conducători auto asociază comportamentele riscante cu consecințele pe care acestea le au, dar subestimează probabilitatea producerii acestora, în special raportat la propria persoană [5].

În studiile asupra furiei și a condusului agresiv, psihologul Jerry Deffenbacher de la Universitatea de Stat din Colorado, a descoperit că persoanele care s-au identificat ca șoferi cu furie înaltă diferă de șoferii cu furie scăzută în cinci moduri cheie:

- Se angajează într-o gândire ostilă, agresivă. Au mai multe șanse de a insulta alți șoferi sau de a-și exprima necredința cu privire la modul în care alții conduc. De asemenea, gândurile lor se îndreaptă mai des spre răzbunare, ceea ce înseamnă uneori rău fizic.
- Își asumă mai multe riscuri pe drum. Șoferii cu furie înaltă sunt mai predispuși să depășească 10 - 20 km / h peste limita de viteză, să schimbe rapid benzile și să intre într-o intersecție când lumina devine roșie.
- Șoferii care prezintă un grad ridicat al furiei se enervează mai repede și se comportă mai agresiv. Au mai multe șanse să înjure sau să sune numele, să strige la alți șoferi, să dea naștere la furie. Și sunt mult mai probabil să fie supărați nu doar la volan, ci pe tot parcursul zilei.
- Șoferii cu furie înaltă au avut de două ori mai multe accidente auto în simulări de conducere. De asemenea, aceștia raportează mai multe accidente apropiate și obțin mai multe bilete pentru viteză.
- Șoferii cu potențial agresiv se confruntă cu mai multă furie, anxietate și impulsivitate. Poate din stresul de la serviciu sau de la domiciliu, șoferii cu scor ridicat al furiei sunt mai susceptibili să se înfurie și la volan; de asemenea, tind să își exprime mânia în exterior și să acționeze impulsiv. (American Psychological Association, February 2014) [2,10].

Mihai Copăceanu împarte șoferii agresivi în mai multe categorii:

1. Conducătorul autor care este agresiv și în viața de zi cu zi. Aceste persoane sunt agresive nu doar în trafic, ci inclusiv pe stradă sau acasă; viața lor de familie este adesea presărată cu astfel de întâmplări, care pot avea drept punct de plecare chiar și o mică contradicție. Acești oameni, când sunt expuși la evenimentele rutiere neplăcute, pot ajunge chiar la conflicte fizice cu ceilalți participanți la trafic. La aceste persoane agresivitatea este prezentă atât ca stare cât și ca trăsătură de personalitate. Cercetările dezvoltate asupra etiologiei tulburărilor medicale, atât exprimarea cât și controlul furiei au fost demonstrate a fi variabile importante, ce trebuie diferențiate de simpla manifestare a sentimentelor de furie. De aceea, ar fi indicată dezvoltarea diferențiată de scale pentru a estima furia ca stare și furia ca trăsătură, precum și a scalelor axate pe aspectele specific ale exprimării furiei.

2. Avem apoi șoferul care, odată aflat la volan, își dă seama că nu ajunge în timp util la destinație. În acel moment, crește nivelul de stres și încearcă să ajungă la destinație indiferent că e zăpadă sau poliție în zonă. Vorbim de șoferi care, în mod normal, sunt responsabili. (Copăceanu, M.). Din relatările unor șoferi aflați în această situație de frustrare sau stres, putem afla că unii dintre aceștia au fost la limita de a face un accident minor, grav sau foarte grav, dar au realizat acest lucru abia când pericolul a trecut și nivelul de adrenalină și acetilcolină a scăzut considerabil. A fi la limita de a călca un pieton care traversează neregulamentar sau a trece pe roșu par a fi percepute abia când șoferul derulează filmul zilei, când i se cere să rememoreze actul sau conduita de agresivitate fie de către partea vătămată, fie de vreun membru al familiei. Cei mai mulți admit că într-o zi obișnuită nu ar apela la astfel de conduita, însă vorbim aici despre zile în care fie merge la spital că naște soția, fie are de susținut o prezentare importantă, deci vorbim de o activare foarte mare a persoanei dinainte de a se urca la volan, care se accentuează pe măsură ce realizează că blocarea în trafic îi accentuează și mai mult frustrarea și neliniștea deja resimțite.

3. Al treilea tip de șofer identificat de psiholog este acel șofer care în spatele volanului se simte mai puternic. „Există chiar și un studiu care arată că cei care au mașini masive conduc mai riscant. Au viteză mai mare, fac mișcări bruște.

4. O a patra categorie este cea a **taximetriștilor**; aceștia se consideră șoferi profesioniști și se cred la fel de importanți ca pompierii, polițiștii sau salvarea și își arogă niște drepturi și un statut ilegale”, a mai subliniat psihologul, care consideră că amenziile ar responsabiliza astfel de șoferi mai mult : „Dacă amenziile ar fi mai dure, ar fi altceva, ar descuraja infraționalitatea. În momentul de față, ești încurajat să consideri că strada este a ta, atâta vreme cât știi că poți încălca legea, dar nu ești penalizat pe măsură, așa cum se întâmplă în străinătate. Ține și de educație, iar din acest punct de vedere, șoferii români sunt mai puțin educați decât europenii”, a conchis specialistul [7].

Părerea noastră este un pic diferită, merge în direcția unei reabilitări mai degrabă, decât a aplicării de sancțiuni continue. Recent, cartea *Homo Sapiens* a lui Rutger Bretman, susține punctul

nostru de vedere mai degrabă, care are la bază o premisă psihologică simplă: dacă un om a fost rănit într-o relație (ne referim la relația cu mama din copilărie), repararea și vindecarea rănii respective se face tot într-o relație (în relații sociale, cum susține Bretman. Oamenii care devin agresivi ajung așa ca urmare a activării unui mecanism de apărare, numit generic aici *agresivitate*. Conduita agresivă în trafic este tot un răspuns la o situație percepută de creierul șoferului agresiv ca fiind amenințătoare. Dovada pe care autorul menționat o are și care poate fi la fel de elocventă pentru șoferii agresivi este dată de studiile și experimentele sociale care s-au efectuat pe deținuți în diverse închisori din Europa. Acesta afirmă că reabilitarea celor mai mulți oameni a avut loc în programe ce presupuneau interacțiunea socială mai degrabă și nu măsuri coercitive. Cu cât regimul din închisoare era mai dur cu atât creștea numărul infracțiunilor săvârșite în închisoare. La fel prognosticăm și noi în ceea ce-l privește pe șoferul agresiv: cu cât îl vom constrânge prin amenzi usturătoare, prin depuneri drastice, cu atât îi înverșunăm mai tare pe organele de poliție. Soluția este aceeași ca în cazul deținuților din studiile citate în cartea *Homo Sapiens*: îndrumarea lor la fiecare act de agresiune consemnat către grupuri sociale, care au ca scop reabilitarea șoferilor și adoptarea de comportamente de prevenire și de gestionare a impulsurilor agresive. Amenda lucrează la buzunarul omului, în timp ce consilierea și terapia lucrează cu mintea și cu emoțiile, adică exact acelea care sunt responsabile de comiterea actelor de agresiune [4].

Se poate creiona, totuși, un portret-robot al șoferului agresiv? Greu de răspuns. Există, cu siguranță, un profil dominant de *comportament la risc, însă este foarte greu să facem generalizări, întrucât vorbim de intervenția multor variabile externe și interne, începând de la vârsta șoferului și nivelul de educație până la difuzia identității (de exemplu, tineri care abia au luat carnetul de șoferi și încearcă să capete o nouă identitate prin deținerea unei mașini anume sau rularea cu o viteză anume).*

Un conducător auto responsabil, care respectă regulile de circulație și care își cunoaște limitele va avea un comportament preventiv. În trafic, riscul înseamnă două secunde. Cu alte cuvinte, o decizie luată în două secunde poate costa viața unor oameni.

Încercăm să schițăm câțiva indicatori care pot conduce la identificarea conducătorului auto agresiv:

- ✓ Schimbare necorespunzătoare sau neregulată a benzii
- ✓ Conducerea ilegală pe marginea drumului, într-un șanț sau pe un trotuar sau o mediană
- ✓ Trecerea acolo unde este interzisă
- ✓ Utilizarea vehiculului într-un mod neregulat, nesăbuit, neglijent sau neglijent sau schimbarea bruscă a vitezei fără schimbarea benzii
- ✓ Nerespectarea dreptului de trecere

- ✓ Nerespectarea semnelor de circulație, a dispozitivelor de control al traficului sau a ofițerilor de circulație; nerespectarea legilor de circulație a zonei de siguranță
- ✓ Nerespectarea avertismentelor sau instrucțiunilor de pe vehicul care le afișează
- ✓ Nerespectarea semnalului (indicator, semafor, etc)
- ✓ Conducerea prea rapidă față de condițiile impuse de vreme sau de drum
- ✓ Efectuarea de mișcări bruște în trafic sau incomodarea sau chiar blocarea traficului

Întrucât conducătorii auto tineri, fără experiență, sunt expuși într-o măsură mult mai mare riscului de a fi implicați într-un accident decât conducătorii auto mai în vârstă, mai experimentați, instruirea conducătorilor auto în cadrul școlii de șoferi este un instrument important în pregătirea acestora pentru a conduce cu prudență și pentru a spori conștientizarea riscurilor presupuse de conducerea unui autovehicul. Cerințele minime pentru examenul de obținere a permisului de conducere au fost deja stabilite în directivele UE, însă instruirea propriu-zisă a conducătorilor auto nu a fost abordată în reglementările europene, rămânând deci în întregime la latitudinea fiecărui stat în parte. În România, accentul este plasat pe cunoașterea legislației, a semnelor rutiere și a manevrelor de conducere prin proba practică. Unele țări au adoptat o abordare cu mai multe stadii pentru instruirea conducătorilor auto, care implică instruirea obligatorie atât înainte, cât și după examenul de conducere. Pentru formarea conducătorilor auto, este important ca elevii să învețe nu numai să stăpânească vehiculul și să cunoască reglementările rutiere, ci și să evalueze riscurile și factorii care sporesc riscurile în traficul rutier, precum și să-și aprecieze cu obiectivitate propriile abilități și limite. Toate acestea sunt reflectate în matricea OIC (Obiective pentru instruirea conducătorilor auto), care a fost aplicată în proiectul UE GADGET (http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/gadget.pdf).

În plan practic, considerăm că școala de șoferi ar trebui poate să fie succedată de efectuarea unor ore suplimentare pentru tinerii depistați fie cu probleme de gestionare a furiei, fie cu probleme emoționale, fie cu nesiguranța în a manevra mașina. Orele pot viza consilierea psihologică, dar și efectuarea unor ore suplimentare de traseu. Așa cum în armată, oamenii sunt supuși unor teste mai ample, dar și unor testări în câmpul muncii, sub forma unor simulări, așa se pot petrece lucrurile și în România într-un viitor apropiat. Avem centre de simulare pentru piloți, putem crea centre de simulare și pentru conducătorii auto. Scopul conducerii asistate ar putea fi de a oferi conducătorilor auto, în special tinerii începători, un nivel mai mare de experiență înainte de a-și obține permisul de conducere, pe lângă cursurile formale susținute cu instructori auto în cadrul școlilor de șoferi. Lipsa de experiență este considerată a fi unul dintre principalii trei factori care explică riscul înalt de implicare în accidente rutiere a conducătorilor auto începători.

Așadar, o mai bună înțelegere a agresivității umane și a evoluției ei în cadrul personalității umane este esențială pentru a învăța cum să prevenim comportamentul agresiv pe viitor. În condițiile din zilele noastre, indivizii pot învăța să conviețuiască cu aceste comportamente agresive și cu simptomele lor. Problema majoră cu șoferii agresivi este aceea că deși răspund penal de faptele lor și de cele mai multe ori acest comportament este comorbid cu personalitate de tip anti-social, șoferii nu sunt trimiși să facă terapie sau consiliere pentru a înțelege acest tip de comportament al lor și pentru a face schimbări pe viitor. Terapia sau consilierea cu un specialist psiholog poate ajuta persoana agresivă să-și înțeleagă comportamentele și să reacționeze în mod mai adecvat, să învețe să-și exprime mai bine emoțiile înainte de a dezvolta ostilitate și resentimente.

Bibliografie:

1. ANDRE, C. *Cum să ne exprimăm emoțiile și sentimentele*. București: Trei, 2003. 368 p. ISBN 978-973-707-904-6.
2. DEFFENBACHER, J. *General anger: Characteristics and clinical implications*. *Psicologia Conductual*, 1, 51–72, 1993.
3. GOLEMAN, D. *Inteligența emoțională, cheia succesului în viață*. București: Allfa. ISBN 973-8457-62-9
4. FURTUNĂ, D. *Homo Aggressivus. De ce nu se opresc războaiele și violența*. Chișinău: On, 2015, 660 p. ISBN 978-997-51-3937-3 .
5. HAVÂRNEANU, G.M. & HAVÂRNEANU, C.E. Evaluarea psihologică în domeniul transporturilor. În: V. Enea & I. Dafinoiu (Eds.), *Evaluarea psihologică. Manualul psihologului clinician* (pp. 549-565). Iași, România: Polirom, 2017. ISBN 978-973-46-7005-5
6. HAVÂRNEANU, G. *Psihologia transporturilor*. 264 p. Iași: Polirom, 2013. ISBN: 978-973-46-3238-1
7. HAVÂRNEANU, G.M. & HAVÂRNEANU, C.E. *Psihologia riscului*. Iași: Polirom, 2015, 344p. ISBN: 978-973-46-5624-0
8. HAVÂRNEANU, C. *Evaluarea psihologică a conducătorilor auto*. Iași: Editura Universității „Alexandru Ioan Cuza”, 2011. 235 p. ISBN 978-973-70-3633-9
9. <https://www.zf.ro/auto/cele-mai-multe-accidente-rutiere-au-loc-in-timpul-concediilor-circa-19252123>; 31.08.2021
10. <https://www.apa.org/action/resources/research-in-action/rage>; accesat la 15.09.2021