

**UNIVERSITATEA PEDAGOGICĂ DE STAT „ION CREANGĂ” CHIȘINĂU
ȘCOALA DOCTORALĂ DE PSIHOLOGIE**

Cu titlu de manuscris
C.Z.U. 159.942.6:656.13.052(043.2)

Haidu Felicia Aurica

**MANIFESTAREA AGRESIVITĂȚII LA CONDUCĂTORII AUTO ȘI MODALITĂȚI DE
DIMINUARE**

**SPECIALITATEA: 511.02 - PSIHOLOGIA DEZVOLTĂRII ȘI PSIHOLOGIA
EDUCAȚIONALĂ**

Rezumatul tezei de doctor în psihologie

CHIȘINĂU, 2024

Teza a fost elaborată în cadrul Școlii Doctorale de Psihologie din Universitatea Pedagogică de Stat „Ion Creangă”

Componența Comisiei de susținere publică a tezei de doctorat:

Președinte:

Racu Igor, doctor habilitat în psihologie, profesor universitar, Universitatea Pedagogică de Stat „Ion Creangă”

Conducător de doctorat:

Losii Elena, doctor în psihologie, conferențiar universitar, Universitatea Pedagogică de Stat „Ion Creangă”

Referenți oficiali:

Adăscăliță Viorica, doctor în psihologie, conferențiar universitar, UPS „Ion Creangă”

Potâng Angela, doctor în psihologie, conferențiar universitar, Universitatea de Stat din RM

Sterian Mihaela, doctor în psihologie, conferențiar universitar, Facultatea de Științe ale Educației, Universitatea Creștină Dimitrie Cantemir, România

Susținerea va avea loc la 16 februarie 2024, ora 11.00, în ședința Comisiei de doctorat din cadrul Școlii Doctorale de Psihologie din UPSC „Ion Creangă”, str. I. Creangă 1, MD-2069, bl.2, Sala Senatului.

Teza de doctor în psihologie și rezumatul pot fi consultate la Biblioteca Științifică a Universității Pedagogice de Stat „Ion Creangă” și pe pagina web a ANACEC (www.anacec.md, www.cnaa.md).

Rezumatul a fost expediat la 2024

Președintele Comisiei de doctorat

Racu Igor, prof. univ., dr. hab.

Conducător de doctorat

Losii Elena, conf. univ., dr

Autor

Haidu Felicia-Aurica

CUPRINS

Reperle conceptuale ale cercetării.....	4
Conținutul tezei.....	8
Concluzii generale și recomandări.....	25
Bibliografie.....	28
Lista publicațiilor autorului la tema tezei.....	30
Adnotare (în română, rusă și engleză).....	31

REPERELE CONCEPTUALE ALE CERCETĂRII

Actualitatea și importanța problemei abordate. Agresivitatea în trafic prezintă o problemă acută a societății moderne, caracterizată de urbanizarea masivă, fluxul în creștere de mașini și ambuteiaje, creșterea numărului accidentelor și victimelor traficului rutier, creșterea nivelului de stres și reducerea toleranței la frustrare a populației, creșterea numărului de persoane cu tulburări psihice nediagnosticate în rândul populației, diminuarea valorii educației în general și educației rutiere în particular, criza transportului public etc. Fenomenul agresivității în trafic reflectă o problemă de sănătate mentală, condiționată social și personal, care necesită o abordare multiaspectuală și transdisciplinară (educație, psihologie, securitate națională, medicină etc.). Siguranța în trafic se regăsește în lista priorităților tuturor statelor dezvoltate și a celor în curs de dezvoltare, accidentele rutiere fiind una dintre primele cauze a mortalității populației civile. Organizația Mondială a Sănătății arată că 1.35 milioane de persoane își pierd anual viața în accidente rutiere (*astfel, la fiecare 30 de secunde o persoană de pe glob își pierde viața într-un accident rutier și în fiecare secundă cineva este rănit grav*)[6, 19, 27]. În studiile recente din literatura de specialitate este relevat faptul că factorul uman este aproape în totalitate responsabil pentru producerea accidentelor rutiere, iar o bună parte a accidentelor rutiere sunt condiționate de agresivitatea conducătorilor auto manifestate în trafic. Un studiu din SUA evidențiază că utilizatorul drumului este singurul factor în 95% din accidente, carosabilul – în 3% și vehiculul – în 2% [6, 25, 27, 28].

Actualitatea cercetării este argumentată și de dificultățile teoretice și practice ale investigației fenomenului abordat, care se concretizează în faptul că agresivitatea umană nu este ușor de studiat, principala dificultate rezultând din natura eterogenă a termenului. Adesea conceptul de agresivitate este asociat cu cel de violență, furie, agresiune ș.a. Clarificarea terminologică prezintă un aspect important al prezentei cercetări. Psihodiagnoza agresivității conducătorului auto este de asemenea de o importanță deosebită prin faptul clarificării principalelor aspecte legate de cauzele agresivității șoferilor în trafic. Importanța practică a temei din prezenta lucrare este reflectată și de studiile de analiză comparativă a comportamentului agresiv în trafic și programe de reabilitare a conducătorilor auto agresivi.

Descrierea situației în domeniul de cercetare și identificarea problemei de cercetare.

Din punct de vedere istoric, evaluarea riscurilor manifestării comportamentului agresiv al șoferului s-au bazat pe două abordări concurente: evaluare actuarială și judecata clinică. O perspectivă bazată pe abordarea actuarială se concentrează pe evidențele empirice ale factorilor de risc care sunt evaluați ponderat. Această metodă actuarială are capacitatea de a prognoza incidentele de furie patologică, agresiune și violență. În contrast, abordarea care se bazează exclusiv pe evaluarea clinică a riscului aduce cu sine alte dificultăți, inclusiv probleme legate de prejudecățile prezent în evaluările clinice [10]. Pentru a asista practicienii care pot fi mai puțin familiarizați cu evaluarea riscului legată de furie, agresivitate și violență patologică, am dezvoltat un model care ajută în formularea și evaluarea cazurilor în aceste domenii. Acest model se bazează pe teorii și cercetări anterioare cu privire la furie, agresivitate și violență și este aliniat cu abordările cognitive-comportamentale de formulare a cazurilor.

Modelul nostru se inspiră din lucrările precum cea a lui Berkowitz din 1989, modelul propus de Bushman și Anderson în 2001, precum și modelul lui Gardner și Moore din 2008, cunoscut sub numele de „modelul evitării furiei” [3,4]. Acest model lucrează cu factori distali (adică cei mai îndepărtați în timp și context) și factori actuali ai agresivității, și necesită o analiză idiografică, adică o abordare individualizată care ține cont de dimensiunile și contextele specifice ale fiecărui caz. Acesta pune accentul pe factorii care au fost susținuți empiric ca având o influență semnificativă asupra agresivității și violenței. Prin aplicarea acestui model, practicienii pot avea o bază mai solidă pentru evaluarea și înțelegerea cazurilor legate de furie, agresivitate și violență, ceea ce poate facilita dezvoltarea unor strategii de intervenție personalizate și eficiente pentru fiecare individ în parte.

Am luat în calcul clasificările și tipologiile existente (agresivitate reactivă și instrumentală) ale agresivității, care pot fi raportate la fenomenul agresivității în trafic, raportate de Dodge K.A., Meloy J.R., Raine A., et al. [5, 15, 24]. De asemenea, în abordarea conceptuală a agresivității s-a avut în vedere și parcurgerea literaturii de specialitate din țară: Popescu-Neveanu P., Mitrofan N., Macovei, M. [21, 14, 18], care atrag atenția asupra mai multor criterii de evaluare a comportamentului agresiv, cum ar fi criteriul intenționalității și moralității. De asemenea, am analizat lucrările autorilor din Republica Moldova: Petru Jelescu, ce vizează starea de certitudine/incertitudine în comportamentul uman și explică reacția de protest, negație, agresiune [7, 8]; Elena Losîi, Iulia Racu, Tatiana Gangan cu studiul experimental al agresivității la elevii [13, 23]; Ina Botnari, Angela Potâng, cu lucrările privind teoriile explicative ale agresivității [22]; Valentina Mîslițchi, cu abordările teoretice ale agresivității conducătorului auto [16], articolele dnei Svetlana Tolstaia și Ana-Maria Vladu privind siguranța în trafic au completat abordarea științifică și educațională vizată de tema lucrării de față [27].

În rezultatul investigației minuțioase a situației în domeniul de cercetare și problemelor abordate de anti-cercetătorii temei, am ajuns la concluzia, precum că evaluarea comportamentului agresiv al șoferilor necesită o abordare complexă care implică evaluări clinice, teste psihologice și observații practice pentru a identifica factorii care stau la baza acestor comportamente și pentru a dezvolta intervenții adecvate. Scopul final este asigurarea siguranței rutiere și prevenirea incidentelor grave în trafic. Astfel, am ajuns să formulăm **problema cercetării**, ce rezidă din contradicția dintre nevoia stringentă a societății românești în strategii funcționale privind siguranța rutieră și lipsa unor studii aprofundate a profilului șoferilor cu risc sporit pentru șofatul periculos, precum și insuficiența programelor specializate de intervenție pentru reducerea tendințelor șofatului riscant. Soluționarea problemei enunțate constă în determinarea trăsăturilor de personalitate, care în mare parte influențează manifestările comportamentale ale șoferilor în trafic și pot genera diverse situații de risc în trafic, inclusiv pentru viața și integritatea fizică și psihică a participanților din trafic în vederea proiectării strategiilor optime de intervenție psihologică.

Scopul cercetării constă în studiul manifestărilor și identificarea predictorilor comportamentului agresiv și șofatului periculos la șoferi precum și elaborarea unui program de intervenție pentru reducerea agresivității conducătorilor auto.

Obiectivele cercetării:

- analiza literaturii psihologice cu privire la agresivitate, furie, violență și cauzele comportamentului agresiv al șoferilor, modalitățile de investigare a comportamentului agresiv la conducătorii auto, precum și tehnicile și procedeele de diminuare a acestuia;
- studiul aplicativ al factorilor psiho-sociali ai comportamentului agresiv al conducătorilor auto;
- identificarea diferențelor în ceea ce privește agresivitatea în trafic și șofatul periculos la șoferi în funcție de variabile demografice (gen, vârstă, mediu de trai, religie, studii, statut socio-economic și marital) și profilul de personalitate;
- identificarea predictorilor pentru comportamentul agresiv al conducătorilor auto aflați în trafic pe dimensiunile: șofat agresiv, șofatul riscant cognițiile/emoțiile negative și șofatul periculos;
- elaborarea și validarea experimentală a unui program de intervenție pentru reducerea agresivității conducătorului auto.

Ipoteza de cercetare: Presupunem că manifestările, nivelurile și dinamica comportamentului agresiv la conducătorii auto aflați în trafic sunt determinate de un complex de factori psihologici precum: trăsăturile de personalitate (agreabilitate, stabilitate emoțională, conștiinciozitate); cogniții și emoții negative; predispoziția spre risc și pericol; nivelul și specificul furiei (ca variabile moderator) și factori socio-demografici: vârsta, gen, mediul de proveniență, apartenență religioasă, statut socio-economic, nivelul instruirii, statut marital, iar antrenarea conducătorilor auto într-un program de intervenție psihologică ar putea reduce agresivitatea manifestată în trafic la conducătorii auto.

Ipoteza cercetării se bazează pe convingerea noastră fermă, că comportamentul agresiv în trafic poate fi prevenit și ameliorat dacă se realizează în prealabil o evaluare judicioasă a viitorilor șoferi și dacă cei identificați deja ca fiind agresivi sunt incluși într-un program de reabilitare. Gândirea unui program psihosocial de reabilitare a șoferilor care manifestă agresivitate presupune întâi de toate o evaluare inițială judicioasă, în scopul *identificării contextului general și personal în care se manifestă acest comportament în trafic.*

Astfel, lucrarea a vizat, dincolo de activitatea de evaluare și un plan de intervenție psihologică asupra unui număr de 204 de subiecți în vederea elaborării unui program de reabilitare a conducătorului auto.

Suportul teoretic al cercetării a cuprins: *teorii și concepții privind agresivitatea* (Berkowitz L., A. Buss, 1993; K. Lorents, Kahneman, D., Slovic, P., Tversky, A., 1982; Bushman, B. J., Anderson, C. A., 2001; Dodge, K.A., 1991; Miles, D. E., Johnson, G. L., 2003; Johansson, R., 2009; Jacobs, G., Aeron-Thomas, A., Astrop, A., 2016; Popescu-Neveanu, P., 1978; Mitrofan, 2004, Iu. Racu, 2013; M. Macovei, 2013; V. Măslîchi, 2017; A. Potâng, 2018, E. Loșii, 2020; S. Tolstaia, 2022 [3, 4, 5, 6, 9, 13, 14, 16, 21, 22, 23, 27]; *abordări privind particularitățile vârstei adulte* (U. Șchiopu, E. Verza, I. Racu, Iu. Racu, T. Crețu, D. Papalia, S. Wendkos Olds, S. Duskin Feldman, G. Sion, L. Steinberg) [13, 14, 29, 30, 33].

Metodologia cercetării:

Metode teoretice: analiza și sinteza literaturii de specialitate care include modele de analiză și evaluare a agresivității ca stare și ca trăsătură de personalitate; metoda ipotetico-deductivă de interpretare a datelor obținute; *Metode empirice:* experimentul de constatare, de formare și de control; *Tehnici de evaluare:* ancheta pe bază de chestionar administrate șoferilor pe bază de consimțământ informat cu privire la participare și la scopul studiului; Testul DDDI: The Dula Dangerous Driving Index; Chestionarul STAXI-2 (State-Trait Anger Expression Inventory); Inventarul de personalitate DECAS; *Metode statistice:* Testul Kolmogorov-Smirnov, Testul Mann-Whitney, Testul Kruskal-Wallis H.

Rezultatele obținute care contribuie la soluționarea problemei științifice constau în: elaborarea unui model de evaluare a comportamentului conducătorilor auto, identificarea predictorilor comportamentului agresiv a conducătorului auto, precum și elaborarea și implementarea unui program complex de intervenție psihologică.

Noutatea și originalitatea științifică: Pentru prima dată în România și Republica Moldova a fost analizat și interpretat din perspectiva psihologică profilul conducătorului agresiv, fiind relevate și descrise particularitățile psihice și de personalitate ale conducătorului auto cu manifestări agresive. De asemenea, au fost stabilite condițiile de ordin psihologic care fac posibilă diminuarea agresivității prin conștientizarea schemelor dezadaptative timpurii și a paternurilor de gândire și de comportament, a tiparelor relaționale și prin restructurarea acestora în cadrul unui program de intervenție psihologică centrat pe terapia cognitiv-comportamentală și pe analiza tranzacțională.

Semnificația teoretică a cercetării se referă la cunoștințele științifice obținute despre natura psihologică a manifestării agresivității conducătorilor auto și caracteristicile ei esențiale ce-i conferă identitate în raport cu alte concepte din zona manifestărilor agresive:

- structurile psihice responsabile de manifestarea comportamentului agresiv la volan;
- profilul psihologic al șoferului agresiv;
- strategiile de diminuare a manifestărilor agresive în trafic, orientate spre identificarea cauzelor psihologice ce le generează.

Valoarea aplicativă a tezei constă în posibilitatea aplicării programului de intervenție psihologică având ca obiectiv diminuarea comportamentelor agresive la conducătorii auto și propunerea acestui program pentru a fi utilizat la nivel național în procesul de instruire a viitorilor șoferi. De asemenea, programul propus poate constitui un ghid practic și un reper metodologic valoros pentru psihologii din domeniul psihologiei dezvoltării, educaționale și al transporturilor. Rezultatele unor astfel de evaluări pot constitui repere metodologice și științifice importante în reevaluarea criteriilor și etapelor de obținere a permisului și de gestionare a comportamentului agresiv al șoferilor cu un istoric rutier marcat de furie, comportament manifest agresiv și tendințe de escaladare a conflictelor în trafic.

Rezultatele științifice principale înaintate spre susținere:

1. Există o relația de asociere dintre trăsăturile de personalitate și nivelul agresivității la volan.
2. Șofatul agresiv și riscant în trafic este alimentat de emoții și gânduri negative, ceea ce poate fi caracteristic oricărui participant la trafic în calitate de conducător auto.
3. Variabile precum vârsta, religia, statutul marital, nivelul de instruire și apartenența de gen și indicatorul furiei pot constitui predictorii pentru comportamentul șoferilor în trafic pe dimensiunile: șofatul agresiv, cognițiile/ emoțiile negative, șofatul riscant și șofatul periculos.
4. Intervențiile psihologice special organizate, axate pe restructurare cognitivă și analiza emoțiilor, pot contribui la obținerea unui progres semnificativ în ceea ce privește însușirea unui nou tipar de gândire și unui nou tipar de comportament în trafic în situații potențial declanșatoare de furie, pot spori conștientizarea responsabilității șoferilor în ceea ce privește reactivitatea lor în trafic în momentele tensionate ce pot genera agresiune.

Implementarea rezultatelor științifice. Rezultatele cercetării teoretico-experimentale au fost implementate în procesul didactic de pregătire a studenților în cadrul disciplinelor *Orientare vocațională, Psihologia muncii*, a masteranzilor în cadrul disciplinelor *Psihodiagnostic organizațional, recrutare, selecție și evaluare profesională, Psihologia adultului, Consilierea și planificare carierei*, în procesul de formare continuă și complimentară a psihologilor, consilierilor vocaționali și psihoterapeuților.

Aprobarea rezultatelor cercetării. Aspectele mai importante ale cercetării au fost discutate și analizate la ședințele de raportare a activității doctorale din cadrul Școlii Doctorale de Psihologie și Catedrei de Psihologie a Universității Pedagogice de Stat „Ion Creangă”; au fost publicate în diverse reviste științifice și prezentate în cadrul sesiunilor anuale ale doctoranzilor, conferințelor științifice naționale și internaționale; au fost implementate în cadrul ședințelor de consiliere / reabilitare a șoferilor ce au încălcat regulile de circulație rutieră cu risc de retragere a permisului în cadrul cabinetului de psihologie a transporturilor. În perspectivă, preconizăm implementarea rezultatelor științifice în procesul de formare a psihologilor, în special în domenii precum psihologia transporturilor, psihologie educațională, psihologie clinică și în cadrul activităților de consiliere psihologică a persoanelor cu tendințe agresive. De asemenea, programul psiho-educational propus ar putea fi cuprinsul unui ghid de bune practici și al unor cursuri naționale acreditate de Colegiul Psihologilor din România și incluse ca parte a unui program național de politici educaționale menite să reducă agresivitatea în trafic în general și agresivitatea conducătorilor auto în special.

CONȚINUTUL TEZEI

Teza este constituită din adnotări (în două limbi), lista abrevierilor, introducere, trei capitole, concluzii generale și recomandări, bibliografie și anexe.

În *Introducere* sunt argumentate actualitatea și importanța temei cercetării, gradul de cercetare al problemei, sunt prezentate scopul și obiectivele cercetării, problema științifică importantă soluționată,

noutatea științifică a rezultatelor înregistrate, importanța teoretică și valoarea aplicativă a lucrării, modul de implementare a rezultatelor cercetării.

În *capitolul I*, cu titlul: ***Fundamentarea teoretică a agresivității conducătorilor auto în trafic***, sunt descrise și clarificate divergențele conceptuale ale câmpului semantic al agresivității: mânie, furie, agresiune, violența; sunt prezentate și analizate critic principalele teorii ale agresivității; sunt descrise și explicate diferite tipuri de agresivitate, agresivitatea latentă/pasivă, agresivitatea ca expresie pentru tulburarea de personalitate pasiv/agresivă, agresivitatea manifestă, comportamentul agresiv; studiate diverse cauze ale agresivității șoferilor în trafic, modalități de măsurare a agresivității conducătorului auto și modele ale evaluării comportamentului agresiv, modalități de diminuare a agresivității conducătorului auto.

Studiul agresivității umane se dovedește dificil atât din perspectivă conceptuală, cât și în ceea ce privește acțiunile concrete. Aceasta se datorează în mare parte naturii variate a termenului. Pe de o parte, agresivitatea este un fenomen complex, exprimându-se sub diverse forme, iar pe de altă parte, termenul de agresivitate este adesea asociat cu conotații precum violența, furia și agresiunea. Din acest motiv, este necesar să se stabilească cu precizie limitele conceptuale ale câmpului semantic al agresivității, care poate cuprinde elemente precum mânia, violența, furia, agresiunea și auto-agresiunea.

În sens etimologic, noțiunea de *agresivitate* trimite la o potențialitate individuală, la capacitatea de a înfrunta un obstacol, de a se confrunța cu altul și a nu da înapoi în caz de dificultate [16, p.121]. În acest sens, agresivitatea este necesară, uneori chiar utilă pentru desfășurarea și finalizarea unei activități. Ea reprezintă o capacitate care permite individului să se afirme, să nu dea înapoi în fața dificultăților și nici să nu ocolească lupta ca o fază de confruntare cu ceilalți în obținerea succesului.

Există și încercări explicative care pun problema agresivității în termeni de tendință. În *Dicționarul de psihanaliză*, autorii Laplanche și Pontalis, definesc agresivitatea drept „tendință sau ansamblu de tendințe ce se actualizează în conduite reale sau fantasmatiche care ținesc să facă rău altuia, să-l distrugă, să-l constrângă, să-l umilească etc.” [12].

În psihologia românească, P. Popescu-Neveanu definește *agresivitatea* ca un tip de „comportament distructiv și violent orientat spre persoane, obiecte sau spre sine” [21], definiție la care subscriem parțial. Menționăm, că pe parcursul acestei lucrări, termenii de *agresivitate* și *comportament agresiv* au fost folosiți în paralel, ca stare și manifestare/exprimare a unuia și aceluiași fenomen.

Din analiza tuturor conceptelor ce se referă la agresivitatea umană în general și cea a conducătorului auto în mod particular, analiza tipurilor de agresivitate și cauzelor generatoare de comportamente agresive precum și din analiza modelelor și a instrumentelor de evaluare a furiei și a emoțiilor conexe, am desprins câteva concluzii teoretice importante:

- ✓ *Agresivitatea este o tendință internă, o potențialitate ce permite individului să înfrunte probleme și constrângeri sociale, care poate sau nu să se actualizeze în agresiune externă în funcție de temperament și alți factori interni precum și factori externi, ca un răspuns la o agresiune verbală sau fizică inițiată de alții;*

- ✓ Natura agresivității este dependentă de context și de diversitatea situațiilor care reclamă un comportament agresiv.
- ✓ Chiar dacă există cercetări cu privire la comportamentul agresiv în trafic, nu s-a ajuns încă la o concluzie unanim acceptată referitoare la acest concept [1, 17, 26].
- ✓ Factorii și cauzele comportamentului agresiv al șoferilor în trafic sunt multipli și necesită o abordare de evaluare atentă: de la reacție de apărare la tulburare mintală, iar abordarea acesteia va fi diversă în dependență de factorii generatori; evaluarea comportamentului agresiv al șoferilor necesită o abordare complexă care implică evaluări clinice, teste psihologice și observații practice pentru a identifica factorii care stau la baza acestor comportamente și pentru a dezvolta intervenții adecvate.
- ✓ Comportamentul agresiv în trafic poate fi asociat din punct de vedere clinic cu tulburările de personalitate de tip antisocial, narcisic sau histrionic. De asemenea, agresivitatea poate să apară ca urmare a unor condiții medicale generale, cum ar fi traumatismele cranio-cerebrale, epilepsia, hipotiroidismul, neoplasmul sistemului nervos central, afecțiunile cardiovasculare și altele. Aceste condiții medicale pot influența comportamentul și controlul emoțiilor unei persoane, putând contribui la manifestarea agresivității în trafic.
- ✓ În ceea ce privește politica pentru siguranța rutieră în România, există semne pozitive, deoarece în ultimii cinci ani, instanțele de judecată au început să prevadă în hotărârile definitive necesitatea apelului la un terapeut cognitiv-comportamental și chiar să prescrie un număr minim de ședințe. Aceasta indică o mai mare conștientizare a problemelor legate de comportamentul agresiv în trafic și o abordare mai orientată către soluții terapeutice.
- ✓ Studiile contemporane relevă că comportamentul agresiv în trafic poate fi prevenit și ameliorat printr-o evaluare riguroasă a potențialilor șoferi și prin includerea celor deja identificați ca fiind agresivi în programe de reabilitare. Suntem încurajați să credem că dezvoltarea unui program terapeutic de reabilitare pentru șoferii care manifestă agresivitate necesită, în primul rând, o evaluare inițială atentă pentru a identifica contextul general și personal în care se manifestă acest comportament în trafic. Este important să se înțeleagă motivele subiacente ale agresiunii și să se dezvolte strategii de gestionare a furiei și de îmbunătățire a comportamentului rutier.

În *capitolul II - Cercetarea empirică a comportamentului agresiv și predictorilor acestuia la conducătorii auto în trafic*, am relatat rezultatele unor studii comparative, de relație și de identificare a predictorilor comportamentului agresiv în trafic.

Scopul cercetării pentru etapa de constatare constă în determinarea specificului comportamentului agresiv a conducătorului auto aflat în trafic, identificării contextului general și personal în care se manifestă acest comportament agresiv în trafic.

În vederea realizării scopului propus am înaintat următoarele **obiective** de cercetare:

1. Investigarea relației dintre aspectele socio-demografice și manifestarea comportamentului agresiv la conducătorii auto aflați în trafic.

2. Evidențierea trăsăturilor de personalitate ce contribuie la manifestarea comportamentului agresiv la conducătorii auto aflați în trafic.
3. Determinarea particularităților stării emoționale și cognitive (cognițiile și emoțiile negative) în relație cu trăsăturile de personalitate la conducătorii auto aflați în trafic.
4. Identificarea predictorilor pentru comportamentul agresiv al conducătorilor auto aflați în trafic pe dimensiunile: *șofat agresiv, șofatul riscant cognițiile/emoțiile negative și șofatul periculos*.

Ipoteza generală. Presupunem că manifestările, nivelurile și dinamica comportamentului agresiv la conducătorii auto aflați în trafic sunt determinate de un complex de factori psihologici precum: trăsăturile de personalitate (agreabilitate, stabilitate emoțională, conștiinciozitate), cogniții și emoții negative, predispoziția spre risc și pericol nivelul și specificul furiei (ca variabile moderator) și factori socio-demografici: apartenența de gen, vârsta, mediul de proveniență, apartenență religioasă, statut socio-economic, nivelul instruirii, statut marital.

Ipoteza generală a permis lansarea următoarelor **ipoteze operaționale**:

1. Presupunem că există diferențe statistic semnificative la nivelul comportamentului agresiv manifestat în trafic în funcție de mediul de proveniență, apartenență religioasă, apartenența de gen, statutul socio-economic, statutul marital, nivelul de instruire și vârsta.
2. Presupunem că există o relație de asociere între comportamentul agresiv manifestat în trafic și trăsăturile de personalitate ale conducătorilor auto: deschidere, extraversiune, conștiinciozitate, agreabilitate, stabilitate emoțională.
3. Presupunem că predictorul declanșator al comportamentului agresiv al conducătorilor auto aflați în trafic este furia ca reacție, trăsătură și temperament.

Metodologia cercetării constatative.

Variabilele cercetării: **VI** - *cognițiile/emoțiile negative*, apartenența de gen, vârsta, mediul de proveniență, apartenență religioasă, statut marital și nivel de instruire, trăsături de personalitate: deschidere, extraversiune, conștiinciozitate, agreabilitate, stabilitate emoțională; **VD** - comportamentul agresiv al conducătorilor auto, cuantificat prin (*șofat agresiv, șofatul periculos, șofatul riscant*) - DDDI: The Dula Dangerous Driving Index); **VMo** - furia.

Cercetarea experimentală, a fost realizată integral în perioada anilor 2017-2018, în cadrul cabinetului individual de psihologie Haidu Felicia.

Eșantionul cercetării: Eșantionul de cercetare a fost constituit din 204 conducători auto. Prezentăm în continuare datele socio-demografice: Media de vârstă 37,5 (min 20 ani-maxim 55 de ani), dintre care 177 bărbați și 27 femei, mediul rural 56 subiecți, mediul urban 148 subiecți, apartenența religioasă: 189 de religie ortodoxă și alte religii 15; statutul-socioeconomic cu venit sub nivelul mediu 60 și peste nivelul mediu 144; după statutul marital 135 căsătoriți, necăsătoriți 56, divorțați -13, nivelul de instruire cu școală profesională 24 subiecți, liceul-86, și studii universitare sau postuniversitare 94 subiecți. Eșantionul a fost constituit în mod aleatoriu.

La această cercetare au participat șoferii care se prezintă la evaluarea anuală periodică (control periodic), ocazie cu care a fost administrată bateria de teste. Toți subiecții au fost informați că datele vor fi folosite la un studiu, că datele nu vor influența rezultatul controlului periodic și, pentru o mai mare credibilitate a psihologului și pentru creșterea încrederii în examinator.

Prezentarea rezultatelor experimentului de constatare urmează ordinea obiectivelor și ipotezelor expuse în cercetare. Sunt prezentate după caz, atât statisticile descriptive, cât și cele inferențiale, acolo unde, în funcție de specificul ipotezei, este cazul de a fi elucidate aceste detalii. La fel, sunt prezentate și interpretările statistice și psihologice cu concluzii, pentru fiecare ipoteză operațională în parte.

Din perspectiva demersului științific în conformitate cu **obiectivul nr. 1**, ce presupune *Investigarea relației dintre aspectele socio-demografice și manifestarea comportamentului agresiv la conducătorii auto aflați în trafic*, a fost înaintată următoarea ipoteză operațională nr. 1: **Presupunem că există diferențe statistic semnificative la nivelul comportamentului agresiv manifestat în trafic (șofat agresiv, șofatul periculos, șofatul riscant) în funcție de apartenența de gen, mediul de proveniență, apartenență religioasă, statutul socio-economic, statutul marital, nivelul de instruire și vârsta.**

Influența indicilor demografici are o importanță majoră în cercetarea comportamentului agresiv la conducătorii auto aflați în trafic, deoarece rata accidentelor diferă în funcție de mediu (zonă), atitudinea șoferului față de procesul din trafic, capacitatea acestuia de a analiza situația sau starea lui emoțională, precum o demonstrează statisticile existente cu privire la rata accidentelor rutiere. În vederea prevenirii acestor comportamente agresive în trafic, ne-am propus să studiem incidența comportamentului agresiv în trafic a conducătorilor auto, luând în considerație indicatorii demografici, pentru ca, ulterior, să putem interveni cu programe specializate, psihologice de intervenție în funcție de aceste date.

Pentru a verifica această ipoteză, am folosit datele demografice din chestionarele aplicate în calitate de *variabilă independentă* și pentru identificarea nivelului comportamentului agresiv manifestat în trafic, aplicate în calitate de *variabilă dependentă*, au fost folosite scorurile de la **Indicatorul Dula**, cuantificate și operaționalizate prin următoarele subscale (variabile): șofat agresiv, șofatul riscant, cogniții și emoții negative.

Cercetarea variabilelor demografice care pot interveni ca factori aliați, sau în calitate de variabile confundate ce ar putea influența specificul cercetării date a permis să scoatem în evidență lipsa unor diferențe statistic semnificative ce ar influența, într-o anumită etapă a vieții, conducătorii auto în trafic. Ipoteza înaintată, conform căreia am presupus că *există diferențe statistic semnificative la nivelul comportamentului agresiv manifestat în trafic, în funcție de mediul de proveniență, apartenență religioasă, apartenența de gen, statutul socio-economic, statutul marital, nivelul de instruire și vârsta, nu a fost confirmată din punct de vedere statistic.*

Singura diferență constatată a fost identificată la variabila *șofat riscant* în funcție de factorul socio-demografic *vârsta conductorilor auto*. Diferențele au fost identificate cu cote minime în prima decadă de vârstă, cu o ulterioară creștere spre vârsta medie și o scădere spre decada a treia de vârstă. Acest lucru se explică prin faptul că la vârsta mijlocie, majoritatea conducătorilor auto capătă o anumită pretinsă

experiență a șofatului și comit manevre riscante în trafic, fiind siguri de comportamentul indus de aceștia, comparativ cu prima decadă unde conducătorii auto încep de abia să exploreze potențialul său de conducere, iar spre decada a treia de vârstă, în urma mai multor experiențe atât negative cât și pozitive, opțiunea multora este în scădere, în ceea ce privește șofatul riscant.

Vom preciza că modelarea *comportamentului agresiv al conductorilor auto aflați în trafic* include exact acele elemente conform Indicatorului Dula, care este constituită din mai multe componente precum urmează în figura 2.1.

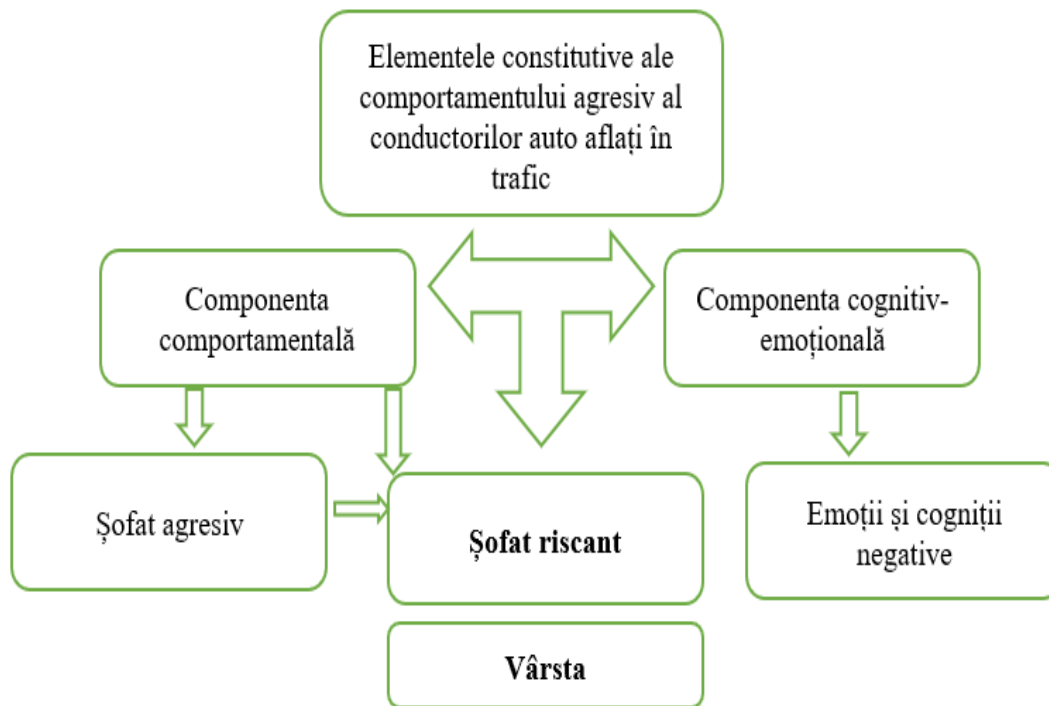


Figura 2.1. Modelarea comportamentului agresiv în trafic în funcție de expresia comportamentală și cognitiv emoțională a conducătorilor auto

Reieșind din datele obținute în cercetare putem considera că toți conducătorii auto participanți în trafic adoptă, indiferent de orice factor socio-demografic, cum ar fi *mediul de proveniență, apartenență religioasă, apartenența de gen, statutul socio-economic, statutul marital, nivelul de instruire și vârsta* același tip de comportament, cu excepția variabilei *șofat riscant*, care depinde în mare măsură de *vârsta conductorilor auto* și care are o pondere destul de mare în manifestarea comportamentului agresiv la conductorii auto, deoarece reprezintă o parte componentă a acestui comportament. În cazul dat, putem discuta despre comportamente nu pur și simplu agresive sau periculoase, ci indezirabile. Astfel, mentenanța comportamentului agresiv poate fi alimentată de oricare fațetă a acestuia, fie prin adoptarea unui stil de conducere agresiv și impunător, fie prin expunerea la riscuri prin manevre periculoase, toate acestea fiind condiționate în plan emoțional și decizional de factorul emoții și cogniții negative.

În următoarea succesiune experimentală vom încerca să delimităm care ar fi *factorii psihologici* care pot împiedica adoptarea unui comportament agresiv în trafic și invers care îl alimentează, cum ar fi anumite *trăsături de personalitate și furia ca stare, trăsătură sau temperament* ce implică, totodată,

spontaneitate în tot acest proces, dar care poate conferi și continuitate comportamentului agresiv, manifestat de conducătorul auto în trafic. Vom preciza totodată că, în contextul cercetării date, suntem interesați anume de manifestarea acestui comportament în trafic, limitele studiului fiind reduse doar la acest subiect, nu explorăm caracteristicile agresivității fiecărui subiect, în afara participării în trafic, deoarece precum arată studiile efectuate până la momentul de față, manifestarea la volan și în afara condusului automobilului este diferită. În cazul dat, vom face referire la ideea că, asemeni multor alte comportamente sociale complexe, agresivitatea este dobândită prin învățarea socială, conform teoriei lui A. Bandura [2] și acest lucru ne permite să delimităm, în cadrul studiului nostru, agresivitatea ca trăsătură și agresivitatea ca stare, cea din urmă, fiind conceptualizată în cadrul lucrării date ca fiind echivalentul comportamentului agresiv al conducătorilor auto în trafic.

Din perspectiva demersului științific în conformitate cu **obiectivul nr. 2** ce presupune *evidențierea trăsăturilor de personalitate ce contribuie la manifestarea comportamentului agresiv la conducătorii auto aflați în trafic*, a fost înaintată următoarea *ipoteză operațională nr. 2*: Presupunem că există o relație de asociere între comportamentul agresiv manifestat în trafic și trăsăturile de personalitate ale conducătorilor auto: deschidere, extraversiune, conștiinciozitate, agreabilitate, stabilitate emoțională.

Pentru a verifica ipoteza nr 2. am folosit ***Inventarul de personalitate DECAS***, pentru a evalua *trăsăturile de personalitate ale conducătorilor auto*, din perspectiva *deschiderii*: imaginație activă, sensibilitate estetică, atenție pentru viață și sentimente interne, preferința pentru varietate, curiozitate intelectuală, independență în gândire, aspecte care nu se asociază în mod necesar cu educația sau inteligența generală. Acest factor ne-a permis să înțelegem natura deschiderii conducătorului auto și cum influențează această deschidere asupra adoptării unui comportament agresiv în trafic. *Extraversiunea* conducătorului auto permite identificarea entuziasmului, spiritul gregar, asertivitatea, activismul, căutarea stimulării, emoțiilor pozitive și ar putea servi ca un potențial demotivator în a apela la comportamente agresive în trafic din partea conducătorilor auto. *Conștiinciozitatea* ca ordine, competență și simț al datoriei sau eventual dorința de realizare, auto-disciplina, deliberare, la fel, poate servi în calitate de stoper în adoptarea unui comportament agresiv în trafic. *Agreabilitatea* care se manifestă prin încredere, sinceritate, altruism, modestie, blândețe, dar și *Stabilitatea emoțională* manifestată prin reacții emoționale adecvate situației, rezistența la frustrare/stres și nu în ultimul rând prin stăpânire de sine.

Pentru identificarea nivelului *comportamentului agresiv manifestat în trafic*, în calitate de *variabilă dependentă*, au fost folosite scorurile de la ***Indicatorul Dula*** cuantificate și operaționalizate prin următoarele subscale (variabile) șofat agresiv, șofatul riscant, cogniții și emoții negative).

În dependență de polaritatea variabilelor selectate (trăsături de personalitate), se poate estima efectul pozitiv sau negativ asupra posibilității de a adopta un comportament agresiv în trafic. În continuare prezentăm rezultatele referitoare la trăsăturile de personalitate ale conducătorilor auto.

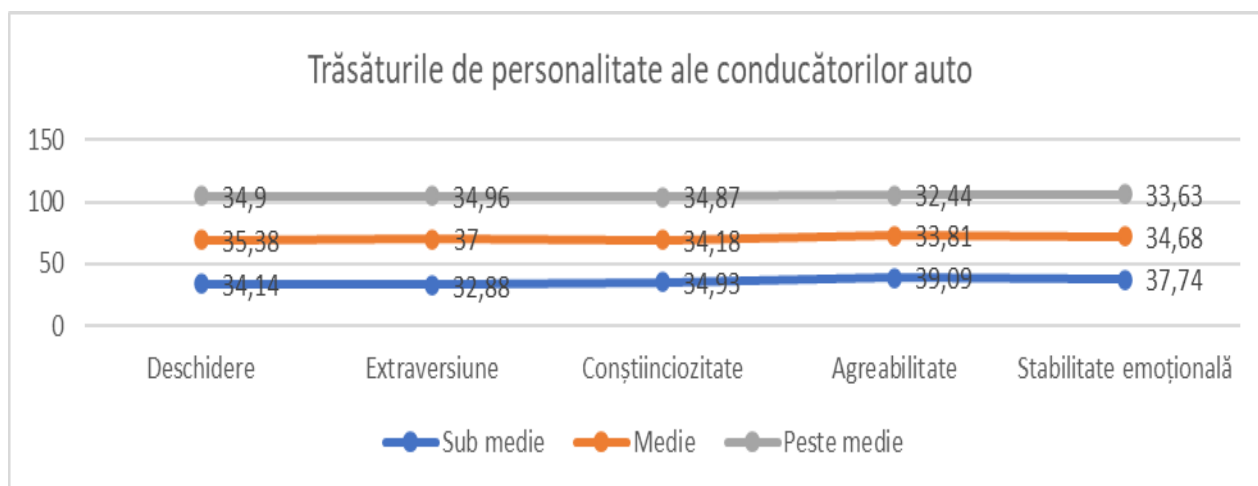


Figura 2.2. Rezultatele privind trăsăturile de personalitate la conducătorii auto în funcție de diferite polarități

Identificarea *trăsăturilor de personalitate ale conducătorilor auto* relevă faptul că majoritatea conductorilor auto au un nivel peste medie la toate trăsăturile de personalitate măsurate, în afară de scala *conștiinciozitate*, unde (40,7%) din respondenți au un nivel sub medie. Un procentaj destul de mare se păstrează și la scala *agreeabilitate* nivel sub medie (32,2%), situația e la fel destul de alarmantă și cu privire la stabilitatea emoțională a conducătorilor auto unde avem o marjă de (24,3%) sub mediu. (Vezi tabelul 2.1.)

Tabelul 2.1. Frecvențele manifestării polarității trăsăturilor de personalitate la conducătorii auto

	Deschidere	Extraversiune	Conștiinciozitate	Agreeabilitate	Stabilitate emoțională
Sub medie	27.70%	23.70%	40.70%	32.20%	24.30%
Medie	11.90%	13.60%	21.50%	11.90%	10.70%
Peste medie	60.50%	62.70%	37.90%	55.90%	65%

Rezultatele respective ne mai indică asupra faptului că, în mare parte, conducătorii auto au o orientare preponderent spre polaritatea pozitivă în trăsăturile de personalitate, adică sunt destul de stabili emoțional (65%), agreeabili (55,9%), extraverți (62,7%) și deschiși (60,5%), dar mai puțin conștiincioși (40,7%). Totodată, rămâne o problemă rata destul de ridicată a accentuărilor de personalitate cu orientare sub medie și la variabilele *agreeabilitate* (32,20%) și variabila *stabilitate emoțională* (24,30%). Aceste date ne permit conturarea, totodată, a unui profil al conducătorului auto, care se manifestă prin atenția pentru viață și sentimente interne, independență în gândire, care nu neapărat ar însemna că avem în față un conducător auto inteligent, dar, în schimb, este atent la ceea ce se întâmplă în jurul său în trafic și are capacitate deplină de analiză a situației. *Extraversiunea*, ca dominantă în conturarea profilului conducătorului auto, asertivitatea, activismul, căutarea stimulării emoțiilor pozitive, ar putea servi temeii pentru experimentarea unor emoții ce ar putea conduce la comportamente agresive în trafic. *Conștiinciozitatea*, care, la marea majoritate este la un nivel scăzut și care denotă lipsa simțului datoriei față de ceilalți participanți la trafic sau eventual lipsa de disciplină, poate contribui la manifestarea unui comportament agresiv în trafic. *Agreeabilitatea* conducătorilor auto, fiind atestată la un nivel peste mediu,

se manifestă prin încredere, modestie, blândețe și poate condiționa niște mecanisme de frânare în comportamentele spontane agresive la trafic. *Stabilitatea emoțională* este peste medie la marea majoritate a conducătorilor auto și denotă lipsa manifestării reacțiilor emoționale inadecvate situației, capacitatea de a rezista la frustrare și stres și nu în ultimul rând prin stăpânire de sine, ceea ce duce la minimalizarea incidenței manifestării unui comportament agresiv la conducătorii auto în trafic.

În determinarea relației de asociere dintre trăsăturile de personalitate ale conducătorilor auto: deschidere, extraversiune, conștiinciozitate, agreabilitate, stabilitate emoțională și comportamentul agresiv manifestat în trafic (șofat agresiv, șofat riscant, emoții și cogniții negative), am efectuat statistica descriptivă pentru a determina metoda statistică potrivită pentru setul respectiv de date.

Pentru a determina care sunt diferențele cu privire la polaritățile existente în trăsăturile de personalitate în relație cu șofatul agresiv a fost efectuat testul omnibus Kruskal-Wallis H pentru a stabili diferențele dintre diverse niveluri ale personalității și șofatul agresiv. Astfel, am observat că pentru scalele *deschidere*, *extraversiune* și *conștiinciozitate*, datele nu indică diferențe statistic semnificative asociate cu șofatul agresiv ($p > 0.05$). În schimb, există diferențe statistic semnificative între *nivelul agreabilității la șofatul agresiv* ($H_{(2)} = 14.696$, $p < 0.001$) și între *nivelul stabilității emoționale la șofatul agresiv* ($H_{(2)} = 7.410$, $p = 0.025$). Pentru a vedea mai exact între care nivele ale agreabilității și ale stabilității emoționale există diferențe semnificative în ceea ce privește șofatul agresiv, am utilizat testele post-hoc Mann-Whitney U. Acest lucru ne-a permis să vedem la care nivel de manifestare al scalei există pondere de a spune că șofatul agresiv poate fi manifestat, iar aceste rezultate vor servi ca temei pentru psihologii evaluatori în examinarea riscurilor existente cu privire la manifestarea comportamentului agresiv în trafic a conducătorilor auto.

Pentru a evita o creștere nedorită a erorii de tip I (fals pozitiv), din cauza comparațiilor multiple, am aplicat corecția Bonferroni și am ajustat pragul de semnificație al testelor la valoare 0.0167. Astfel, toate valorile p asociate testelor post-hoc au fost comparate cu valoarea prag ajustată. (Vezi tabelul 2.2.)

Tabelul 2.2. Testul Kruskal-Wallis H pentru testarea asocierii dintre scalele DECAS și șofatul agresiv

Scală DECAS	Nivel	Mediana	Media	SD	Media rangurilor	H	df	p
Deschidere	Sub medie	7.0	7.84	1.28	94.89	1.313	2	.519
	Medie	7.0	8.43	2.90	89.62			
	Peste medie	7.0	8.12	3.26	86.18			
Extraversiune	Sub medie	7.0	7.81	2.36	85.14	1.020	2	.601
	Medie	7.0	8.21	1.79	96.52			
	Peste medie	7.0	8.15	3.13	88.83			
Conștiinciozitate	Sub medie	7.0	8.27	2.61	92.65	.837	2	.658
	Medie	7.0	7.80	1.34	86.07			
	Peste medie	7.0	8.04	3.54	86.74			
Agreabilitate	Sub medie	8.0	9.23	4.49	106.41	14.696	2	<.001
	Medie	7.0	7.71	1.01	91.81			
	Peste medie	7.0	7.50	1.10	78.38			
Stabilitate emoțională	Sub medie	8.0	8.80	4.37	104.20	7.410	2	.025

	Medie	7.0	7.74	1.05	91.82			
	Peste medie	7.0	7.87	2.16	82.85			

Concluziile pe care le putem emite cu referire la **ipoteza nr. 2**-*Presupunem că există o relație de asociere între comportamentul agresiv manifestat în trafic și trăsăturile de personalitate ale conducătorilor auto: deschidere, extraversiune, conștiinciozitate, agreabilitate, stabilitate emoțională* sunt că ipoteza de cercetare a fost confirmată prin următoarea structură: comportamentul agresiv, cuantificat prin: șofat agresiv + șofat riscant + emoții și cogniții negative + șofat periculos, este asociat cu trăsături de personalitate, cum ar fi agreabilitatea și stabilitatea emoțională. Precum arată studiile realizate, este vorba despre polaritatea negativă a acestor trăsături de personalitate. La fel, a fost identificată o relație de asociere dintre trăsătura de personalitate conștiinciozitate și comportamentul asociat șofatului riscant.

Dat fiind faptul că am delimitat sfera comportamentală de sfera afectivă și cognitivă în lucrarea noastră, cu privire la modelarea comportamentului agresiv în trafic, în funcție de expresia comportamentală și cognitiv emoțională a conducătorului auto, am trasat un obiectiv aparte, **obiectivul nr. 3** ce se referă la *Determinarea particularităților stării emoționale și cognitive (cognițiile și emoțiile negative) în relație cu trăsăturile de personalitate la conducătorii auto aflați în trafic, care reflectă o parte componentă a ipotezei de cercetare 2 cu referire la existența unei relații de asociere între comportamentul agresiv manifestat în trafic și trăsăturile de personalitate ale conducătorilor auto: deschidere, extraversiune, conștiinciozitate, agreabilitate, stabilitate emoțională. Aici vom face o precizare, că este vorba despre acea componentă a șofatului periculos, cuantificat în comportamentul agresiv la conducătorii auto: emoții și cogniții negative.*

În determinarea relației de asociere dintre trăsăturile de personalitate ale conducătorilor auto și cognițiile și emoțiile negative, am efectuat, la fel, statistica descriptivă pentru a determina metoda statistică potrivită pentru setul respectiv de date. În cazul dat, a fost studiată relația de asociere dintre trăsăturile de personalitate și emoții și cogniții negative.

Aceste rezultate conturează un profil al conducătorului auto cu comportament agresiv în trafic, caracterizat prin lipsă de conștiinciozitate, agreabilitate redusă și instabilitate emoțională. În determinarea mărimii efectului dintre trăsăturile de personalitate și comportamentul agresiv manifestat în trafic, au fost identificate efecte medii și scăzute. Comportamentul agresiv în trafic, manifestat prin șofat riscant, este condiționat de pregătirea slabă de a face față provocărilor în trafic, dezorganizare, imprudență și lipsa de respect față de reguli și norme sociale, toate aceste fațete fiind exprimate în cadrul trăsăturii de personalitate conștiinciozitate. O altă condiționare a comportamentului agresiv manifestat în trafic, prin prisma trăsăturilor de personalitate, o reprezintă lipsa de agreabilitate din partea conducătorilor auto și se manifestă prin gândirea cinică, cu tendințe spre gândire paranoică, tendință vădită de a intra în conflict cu ceilalți participanți la trafic, individualism manifestat în procesul de conducere și impulsivitate însoțită de manifestări agresive și destul de dure. A treia trăsătură de personalitate, cu efect mediu de interacțiune, o reprezintă stabilitatea emoțională, sau mai degrabă spus lipsa de stabilitate emoțională. Conducătorii auto

instabili emoțional au tendința de a adopta comportament agresiv în trafic, anume prin faptul că au dificultăți în a-și controla impulsurile, din care cauză subestimează pericolele apărute în trafic, dar totodată, supraestimează limitele și capacitățile proprii, care, în raport cu starea emoțională, comportamentul grosolan și comportamente sociale neadecvate, conduc spre consum de alcool în exces și probabilitatea de a urca în stare de ebrietate la volan.

În conformitate cu **obiectivul nr. 4** *Identificarea predictorilor pentru comportamentul agresiv al conducătorilor auto aflați în trafic pe dimensiunile: șofat agresiv, șofatul riscant cognițiile/emoțiile negative și șofatul periculos, se emite* **Ipoteza nr. 3.** *Presupunem că predictorul declanșator al comportamentului agresiv al conducătorilor auto aflați în trafic este furia ca reacție, trăsătură și temperament.*

Acest obiectiv este orientat spre cercetarea furiei, cu toate componentele sale de manifestare (*furia ca reacție, trăsătură și temperament*), la conducătorii auto ca variabilă moderator în generarea comportamentului agresiv. Scopul este de a evidenția dacă furia poate influența comportamentul agresiv al conducătorilor auto în trafic, pe dimensiunile: șofat agresiv, cogniții/emoții negative, șofat riscant și șofat periculos. Pornim de la premisa, conducătorii auto cu anumite trăsături de personalitate, nivel de agreabilitate scăzut, instabilitate emoțională, conștiinciozitate scăzută sub influența furiei ca variabilă moderator adoptă un comportament agresiv în trafic. Acest lucru este posibil prin identificarea predictorului pentru fiecare element constitutiv al comportamentului agresiv. Astfel, furia ar putea fi elementul constitutiv final, care generează, în anumite condiții, manifestarea comportamentului agresiv în trafic.

Exprimarea furiei și controlul furiei sunt concepte definite, ca având mai multe componente majore, bazate pe interiorizarea furiei și exteriorizarea furiei bazate pe angajarea într-un comportament agresiv într-o varietate de situații. Așadar, această succesiune experimentală a ținut cont de fiecare componentă constitutivă în parte a comportamentului agresiv la conducătorii auto. În prima etapă a cercetării noastre, am efectuat o analiză de regresie liniară multiplă pentru a determina potențialii predictorii ai comportamentului agresiv al șoferilor. Variabila dependentă a fost scorurile la subscala de șofat agresiv, iar variabilele independente au inclus vârsta, genul și scorurile la diverse scale și subscale ale STAXI, care măsoară furia și trăsăturile de personalitate legate de comportamentul agresiv.

Rezultatele acestei analize au arătat că modelul explica doar o mică parte (4,9%) din variabilitatea în șofatul agresiv. Acest procent semnificativ statistic a fost obținut ($F(11,192) = 1.802, p = 0.05$). Aceasta înseamnă că șofatul agresiv este influențat de variabila furie, dar și de alte variabile implicate, cum ar fi trăsături de personalitate precum agreabilitatea scăzută și instabilitatea emoțională. Aceste trăsături de personalitate condiționează apariția furiei la conducătorul auto. Odată ce furia este declanșată, aceasta conduce conducătorul auto spre acțiuni agresive și manevre succesive agresive în trafic.

Prezentăm, în continuare, modul în care este prezentat modelul manifestării comportamentului agresiv la conducătorii auto în trafic, din perspectiva genezei acestuia și condiționării.

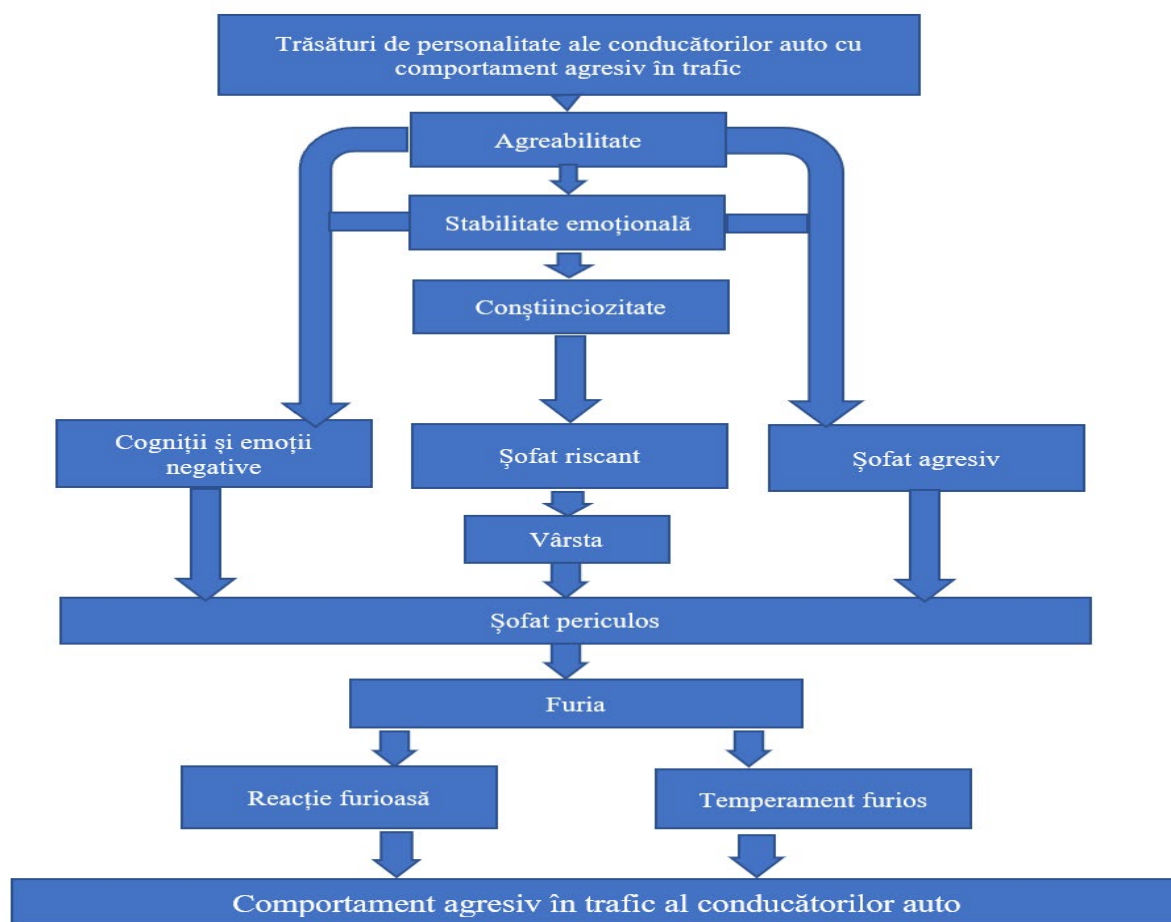


Figura 2.3. Manifestarea comportamentului agresiv la conducătorii auto în trafic (contribuție personală a autorului)

Aceste rezultate sugerează că furia și trăsăturile de personalitate joacă un rol semnificativ în determinarea comportamentului agresiv al șoferilor, iar aceste factori interacționează pentru a influența modul în care furia se manifestă și conduce la acțiuni agresive în trafic.

Drept urmare, accentuările de personalitate, manifestate de conducătorii auto la factorii agreabilitate, stabilitate emoțională cu scoruri scăzute, sunt legate de manifestările comportamentale șofat agresiv, cogniții/emoții negative și șofat periculos. Iar la manifestarea comportamentală șofat riscant se mai adaugă și accentuarea de personalitate conștiinciozitate cu un nivel scăzut. În final, la manifestarea comportamentală șofat riscant se mai adaugă încă o variabilă independentă-vârsta. **Ipoteza generală**, conform căreia *manifestările, nivelurile și dinamica comportamentului agresiv la conducătorii auto aflați în trafic sunt determinate de un complex de factori psihologici precum: trăsăturile de personalitate (agreabilitate, stabilitate emoțională, conștiinciozitate), cogniții și emoții negative, predispoziția spre risc și pericol; nivelul și specificul furiei (ca variabile moderator) și factori socio-demografici apartenența de gen, vârsta, mediul de proveniență, apartenență religioasă, statut socio-economic, statut marital*, a fost confirmată parțial.

Experimentul de constatare a vizat determinarea factorilor ce contribuie la manifestarea comportamentului agresiv la conducătorii auto în trafic. De asemenea, cercetarea s-a axat pe evidențierea

trăsăturilor de personalitate ale conducătorilor auto care manifestă comportament agresiv în trafic, dar și pe identificarea predictorilor, în calitate de variabile moderator, care ar putea interveni, în anumite condiții, în declanșarea comportamentului agresiv în trafic, cum ar fi furia cu toate manifestările sale. Analiza rezultatelor cercetării experimentale ne-a condus spre următoarele concluzii:

1. Conducătorii auto care adoptă un comportament agresiv în trafic nu se deosebesc în funcție de mediul de proveniență, apartenență religioasă, apartenența de gen, statutul socio-economic, statutul marital, nivelul de instruire. Indiferent de factorii demografici conducătorii auto, în egală măsură, manifestă un comportament agresiv în trafic, șofatul agresiv și riscant fiind alimentat de emoții și gânduri negative, ceea ce este caracteristic oricărui participant la trafic în calitate de conducător auto. Variabilele demografice care pot interveni ca factori aleatori, sau în calitate de variabile confundate ce ar putea influența specificul cercetării, au permis să scoatem în evidență lipsa unor diferențe statistice semnificative ce ar influența, într-o anumită etapă a vieții, conducătorii auto în trafic.
2. Conducătorii auto cu vârste cuprinse între 30-40 de ani tind să aibă nivele mai înalte ale șofatului riscant, comparativ cu celelalte grupe de vârstă (diferențe de vârstă). Șofatul riscant este în creștere spre vârsta medie și în descreștere spre vârsta a treia. Conducătorii auto mai puțin experimentați încă nu conștientizează, datorită vârstei, riscurile existente, iar cu acumularea experienței, în cea de a treia decadă de vârstă, se manifestă mai multă credibilitate în manevrele efectuate. Acest aspect se referă doar la șofatul riscant, în calitate de componentă a comportamentului agresiv în trafic și nu poate fi luat în calcul în afara trăsăturilor de personalitate ale subiectului și furiei.
3. Rezultatele cu privire la trăsăturile de personalitate ale conducătorilor auto ne indică asupra faptului că în mare parte conducătorii auto au o orientare preponderent spre polaritatea pozitivă în trăsăturile de personalitate, adică sunt destul de stabili emoțional (65%), agreabili (55,9%), extraverti (62,7%) și deschiși (60,5%), dar mai puțin conștiincioși (40,7%). Totodată, rămâne o problemă rata destul de ridicată a accentuărilor de personalitate cu orientare sub medie și la variabilele agreabilitate (32.20%) și variabila stabilitate emoțională (24.30%).
4. În stabilirea relației dintre trăsăturile de personalitate conștiinciozitate, agreabilitate, stabilitate emoțională și șofat agresiv, șofat riscant, cogniții și emoții negative, șofat periculos au fost stabilite corelații indirecte dintre agreabilitate, stabilitate emoțională și șofat agresiv, șofat riscant, cogniții și emoții negative, șofat periculos și corelație indirectă dintre conștiinciozitate și șofatul riscant. Conducătorii auto cu un nivel scăzut de conștiinciozitate iau decizii foarte nechibzuite, impulsive, ce conduc spre adoptarea unui stil de șofat riscant. Șofatul riscant se datorează neîncrederii față de ceilalți participanți la trafic, aroganță, lipsă de bunăvoință orientare spre conflict. Instabilitatea emoțională, ca trăsătură de personalitate ce corelează statistic semnificativ cu șofatul agresiv, șofatul riscant, cogniții și emoții negative și șofatul periculos contribuie și mai mult la manifestarea comportamentului agresiv în trafic. Conducătorii auto instabili emoțional tind să adopte șofatul riscant, în combinație cu șofatul agresiv, fiind sub influența nervozității și iritabilității, cu o probabilitate foarte frecventă de se implica în conflicte cu ceilalți participanți la trafic.

5. Comportamentul agresiv, cuantificat prin (șofat agresiv + șofat riscant + emoții și cogniții negative + șofat periculos), este asociat cu accentuări de personalitate cum ar fi agreabilitatea și stabilitatea emoțională, conștiinciozitatea precum arată studiile realizate este vorba despre polaritatea negativă a acestor trăsături de personalitate.
6. A fost conturat și un profil psihologic al conducătorului auto cu comportament agresiv în trafic caracterizat prin: Conștiinciozitate slab pronunțată + Agreabilitate scăzută din partea conducătorilor auto + Stabilitate emoțională la cote scăzute.
7. Declanșatorul comportamentului agresiv, în asociere cu stilul de șofat riscant și vârstă, emoții și cogniții negative, accentuări de personalitate (agreabilitate, instabilitate emoțională, conștiinciozitate) ale conducătorilor auto aflați în trafic este furia ca reacție, trăsătură și temperament și se manifestă prin tendința de a încerca frecvent și cu ușurință sentimente intense de furie la cea mai mică provocare, lipsa controlului furiei asociată cu impulsivitate, sensibilitate ridicată la critică și evaluări negative.

În *capitolul III - Diminuarea comportamentului agresiv a conducătorilor auto în condiții experimentale*, sunt descrise reperatele principale ale experimentului formativ: obiective, ipoteze și metodologia demersului științific, este prezentată structura programului de intervenție cu activitățile specifice. Educația de acest tip vizează participarea șoferilor la cursurile de reabilitare în urma constatării unor comportamente agresive în trafic sau ale unor accidente provocate de aceștia, care au drept sursă acte agresive care ar fi putut fi prevenite cu un autocontrol mai mare din partea acestora. Astfel, au fost propuse ca materiale de suport două tipuri de terapii: analiză tranzațională și psihoterapie cognitiv-comportamentală. Considerăm că fiecare dintre aceste abordări ar putea fi cele mai potrivite ca metodologie în elaborarea unui program național de reabilitare a șoferilor agresivi. În acest compartiment a lucrării sunt analizate efectele programului implementat, este evaluată eficiența programului implementat.

Experimentul de constatare ne-a permis identificarea predictorilor ce contribuie la manifestarea comportamentului agresiv în trafic, determinat de un complex de factori psihologici precum: trăsăturile de personalitate (agreabilitate, stabilitate emoțională, conștiinciozitate), cogniții și emoții negative, predispoziția spre risc și pericol, manifestat prin șofat agresiv, riscant și periculos, fiind condiționat de temperamentul furios și reacția furioasă.

În această ordine de idei, este absolut necesar să fie organizat un program focusat pe predictorii menționați, care ar contribui la diminuarea comportamentului agresiv în trafic. În cadrul experimentului formativ ne-am propus să diminuăm comportamentul agresiv în trafic la conducătorii auto, luând în considerație acești factori psihologici. În ordine logică de idei ar fi trebuit să luăm în calcul și diminuarea furiei în cadrul intervenției psihosociale, însă precum arată literatura de specialitate, parametrul psihologic temperament furios și reacția furioasă nu pot fi modificate deși constituie predictorii ai comportamentului agresiv, fiind variabile constante. Temperamentul furios măsoară dispoziția spre resimțire a furiei fără o provocare specifică, iar reacția furioasă măsoară frecvența cu care sentimentele de furie sunt resimțite în

situații care implică frustrare și evaluări negative. Deci, este vorba despre furia ca trăsătură ce nu poate fi modificată în plan experimental, precum este furia ca stare. În programul formativ este preconizat să se țină sub control acest factor, din perspectiva dezvoltării parametrilor de **autoreglare emoțională**.

Scopul experimentului formativ îl constituie dezvoltarea parametrilor de autoreglare emoțională a șoferilor agresivi, exprimate prin identificarea și modelarea cognițiilor și emoțiilor negative, conștientizarea manifestării acestora prin șofat agresiv, riscant și periculos și crearea condițiilor psihologice în vederea diminuării comportamentului agresiv în trafic la conducătorii auto.

Ipoteza de studiu pentru experimentul formativ este: *Intervenția psihologică la nivelul parametrilor de autoreglare a cognițiilor și emoțiilor negative, de conștientizare a manifestării prin șofat agresiv, periculos și riscant va diminua comportamentul agresiv manifestat în trafic al conducătorilor auto.*

Obiectivele de cercetare în demersul formativ sunt:

1. Elaborarea și implementarea programului de intervenție psihosocială în vederea diminuării comportamentului agresiv a conducătorilor auto în trafic.
2. Evaluarea parametrilor de autoreglare a cognițiilor și emoțiilor negative, de conștientizare a manifestării prin șofat agresiv, riscant și periculos la etapa test/retest.
3. Determinarea impactului de intervenție psihosocială asupra parametrilor ce conduc spre diminuarea comportamentului agresiv a conducătorilor auto în trafic.
4. Analiza relației dintre rezultatele grupului experimental și grupului de control (GE și GC).
5. Interpretarea rezultatelor și evaluarea eficienței programului de intervenție psihosocială.

Eșantionul de cercetare a fost format dintr-un grup omogen din 100 de persoane care au fost selectați dintre subiecții ce au participat la experimentul de constatare și au manifestat un nivel înalt al comportamentului agresiv în trafic, cu vârste cuprinse între 20 și 55 ani.

Programul formativ s-a concentrat în primul rând asupra **persoanelor cu scoruri ridicate la scala comportamentului agresiv în trafic**. Criteriul principal de selecție pentru eșantionul de cercetare a fost, așadar, comportamentul agresiv la volan. Durata programului a fost de 6 luni, desfășurat între 1 septembrie 2018 și 1 februarie 2019, cu o frecvență de întâlnire o dată pe săptămână. Au avut loc în total 24 de ședințe (în perioadele sărbătorilor, s-au abordat temele comportamentale pentru acasă și au fost atribuite activități, cum ar fi completarea jurnalelor de auto-monitorizare a emoțiilor și comportamentelor).

A fost alocat un total de 48 de ore pentru ședințele de grup și 30 de ore pentru sesiunile sub forma "temei pentru acasă". Programul s-a desfășurat în Cabinetul Individual de Psihologie al cercetătoarei, specialist în psihologia transporturilor, psihologia muncii și organizațională, psihologia clinică și siguranță națională, și psihoterapeut specializat în analiză tranzacțională, fiind, de asemenea, un psiholog expert în psihologie judiciară. Evaluarea periodică anuală a șoferilor a avut loc în acest cabinet.

Variabila independentă A constă în etapele de evaluare ale programului de intervenție: a1 - pretest (evaluarea inițială); a2 - posttest (evaluarea după încheierea programului). Variabila independentă B este tipul lotului studiat, care a fost împărțit în două grupuri: b1 - lot experimental (50 de conducători auto); b2 - lot de control (50 de conducători auto). Variabila dependentă a studiului a fost comportamentul agresiv al conducătorilor auto în trafic. Aceasta a fost o abordare de design bifactorial mixt, care a permis evaluarea impactului programului de intervenție asupra comportamentului agresiv al șoferilor, comparând rezultatele pretestelor și posttestelor între grupul experimental și cel de control.

Metode și tehnici de lucru. Programul a fost axat pe o combinație de metode și tehnici specifice diferitelor școli de psihoterapie, cum ar fi metodele cognitiv-comportamentale și analiza tranzacțională. În cadrul modulului terapeutic de grup, ședințele au avut o durată medie de 60-90 de minute. Evaluarea programului se realizează atât calitativ, prin observarea scăderii frecvenței și intensității comportamentelor agresive la șoferii incluși în program, cât și prin retestarea lor ulterioară.

Rezultate: Se poate concluziona că programul de intervenție implementat a condus la o scădere a comportamentului agresiv în trafic al conducătorilor auto, cuantificat prin variabilele: șofat agresiv, riscant și periculos, cogniții și emoții negative. Variabilitatea pentru fiecare variabilă a fost diferită, astfel mărirea efectului pentru variabila șofat agresiv este una scăzută. Este important de menționat că programul de intervenție implementat a condus la o scădere a comportamentelor de șofat agresiv în rândul participanților.

În cazul variabilelor *șofat agresiv*, *șofat riscant*, *cogniții și emoții negative*, *șofat periculos* primul pas a fost acela de a compara, prin intermediul testului U Mann Whitney lotul experimental (GE/pretest) și cel de control (GC/pretest) pentru a identifica omogenitatea grupurilor. Rezultatele obținute indică lipsa unor diferențe, constatând omogenitatea loturilor la toate variabilele: *șofat agresiv* ($z = -0.885$, $p = 0.376$), *șofat riscant* ($z = -1.928$, $p = 0.060$); *cogniții și emoții negative* ($z = -1.301$, $p = 0.193$); *șofat periculos* ($z = -0.319$, $p = 0.750$).

Pentru a surprinde diferențele, progresele, ameliorările și optimizările obținute în urma Programului psihosocial de intervenție am realizat comparația prin intermediul testului U Mann Whitney lotul experimental (GE/posttest) și cel de control (GC/posttest), acest fapt ne-a permis să constatăm diferențe statistice semnificative la variabilele cercetate precum urmează: *șofat agresiv* ($z = -2.672$, $p = 0.008$), *șofat riscant* ($z = -1.928$, $p = 0.06$), *cogniții și emoții negative* ($z = -4.401$, $p = 0.001$), *șofat periculos* ($z = -6.071$, $p = 0.001$).

Pentru a cerceta în ce măsură schimbările enumerate anterior se datorează programului psihosocial de intervenție au fost examinate rezultatele obținute în GE/GC test și retest prin intermediul testului Wilcoxon pentru variabila *șofat agresiv* (Testul Wilcoxon pentru GE test/posttest $Z = -2.145$, $p = 0.032$, pentru GC test/posttest, $Z = -0.562$, $p = 0.574$); *șofat riscant* (Testul Wilcoxon pentru GE test/posttest, $Z = -5.963$, $p = 0.001$, pentru GC test/posttest, $Z = -1.633$, $p = 0.102$); *cogniții și emoții negative* (Testul Wilcoxon pentru GE test/posttest, $Z = -3.731$, $p = 0.001$, pentru GC test/posttest, $Z = -1.633$, $p = 0.102$); *șofat periculos*

(Testul Wilcoxon pentru GE test/posttest, $Z=-5.951$, $p=0,001$, pentru GC test/posttest, $Z=-0.707$, $p=0.479$).

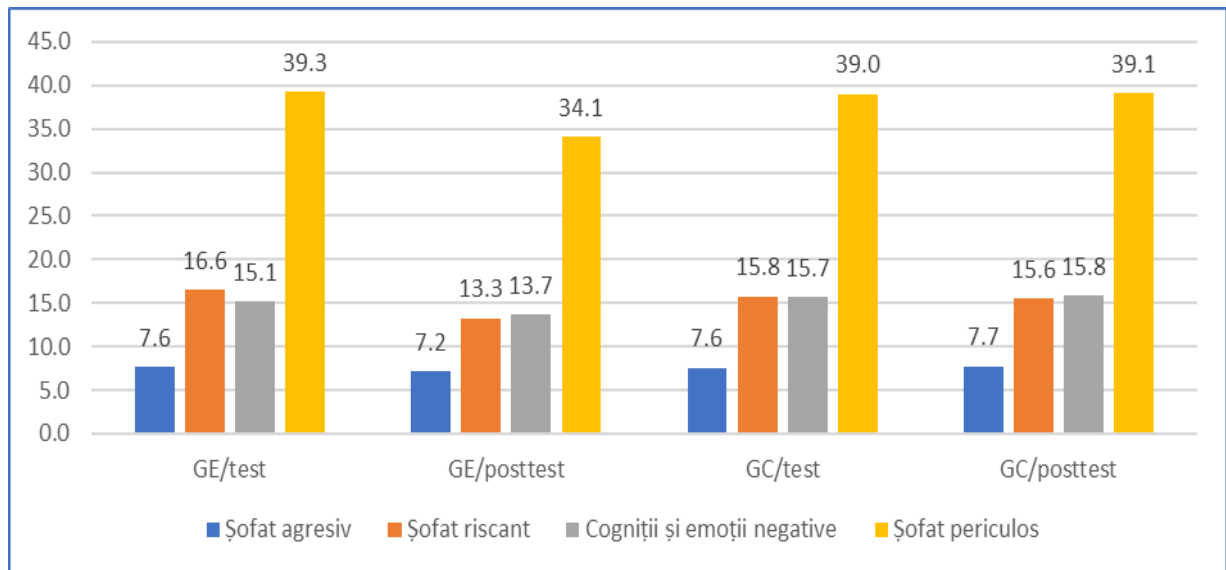


Figura 3.1. Frecvențele test și retest pentru GE și GC

Reprezentarea grafică a mediilor obținute de GC și GE la etapa de pretestare nu indică deosebiri între cele două loturi de cercetare, ceea ce ne permite să presupunem că loturile sunt omogene. Rezultatele medii obținute de subiecții experimentali din cele două loturi sunt următoarele: pentru variabila *șofat agresiv* – GC/test ($M_1=7,58$; $SD=0,73$) și GE/test ($M_2=7,62$; $SD=1,34$); GC/posttest ($M_1=7,74$; $SD=2,22$) și GE/posttest ($M_2=7,18$; $SD=0,66$); pentru variabila *șofat riscant* – GC/test ($M_1=15,78$; $SD=2,59$) și GE/test ($M_2=16,56$; $SD=1,96$); GC/posttest ($M_1=15,56$; $SD=2,62$) și GE/posttest ($M_2=13,26$; $SD=1,10$); pentru variabila *cogniții și emoții negative* – GC/test ($M_1=15,68$; $SD=1,99$) și GE/test ($M_2=15,12$; $SD=2,30$); GC/posttest ($M_1=15,82$; $SD=1,75$) și GE/posttest ($M_2=13,70$; $SD=2,53$); pentru variabila *șofat periculos* GC/test ($M_1=39,04$; $SD=3,880$) și GE/test ($M_2=39,30$; $SD=3,97$); GC/posttest ($M_1=39,12$; $SD=4,84$) și GE/posttest ($M_2=34,14$; $SD=2,75$).

Astfel, rezultatele demonstrează că intervenția a avut un impact pozitiv în reducerea comportamentelor de șofat agresiv. Cu toate acestea, este important să subliniem că mărimea efectului este relativ mică, iar lotul de participanți explică doar o mică parte din variabilitatea observată la variabila în cauză. În consecință, este necesară continuarea cercetărilor și dezvoltarea unor intervenții suplimentare pentru a obține o scădere mai semnificativă și durabilă a comportamentelor de șofat agresiv.

Pentru variabila șofat riscant mărimea efectului, măsurată prin eta pătrat parțial, este de 0.44, ceea ce indică o mărime medie a efectului. Astfel, rezultatele evidențiază că programul de intervenție implementat a condus la o scădere semnificativă a comportamentului de șofat riscant. Mărimea efectului indică faptul că intervenția are o influență semnificativă asupra rezultatelor obținute. Prin urmare, programul de intervenție s-a dovedit eficient în reducerea comportamentului de șofat riscant la participanții din lotul experimental.

Pentru variabila cogniției și emoții negative mărimea efectului este medie, reprezentată de eta pătrat parțial, a fost de 0.307. Acest rezultat sugerează că intervenția a avut un impact semnificativ, explicând aproximativ 30,7% din variabilitatea scorurilor la scala cogniției și emoții negative. În concluzie, rezultatele obținute la lotul experimental susțin faptul că programul de intervenție a avut succes în reducerea cognițiilor și emoțiilor negative la volan.

La variabila șofat periculos rezultatele obținute la lotul experimental arată că programul de intervenție psihologică implementat a dus la o scădere a comportamentelor de șofat periculos. Totuși, mărimea efectului este una scăzută, deoarece aceste rezultate explică doar 7,5% din variabilitatea scorurilor la variabila șofat periculos (eta pătrat parțial=0.075). Astfel, deși intervenția psihologică a avut un impact pozitiv în reducerea comportamentelor de șofat periculos, este important de menționat că acest efect este relativ mic, reprezentând doar o mică parte din variabilitatea observată. În continuare, este necesară explorarea altor factori și intervenții care să contribuie la o scădere mai semnificativă a acestor comportamente. Aceste constatări pot fi relevante pentru dezvoltarea viitoarelor strategii și intervenții în domeniul siguranței rutiere.

În același timp, așa cum arată experimentul lui Kohlberg L., poate exista o diferență între judecata morală și comportamentul moral [11]. Cu alte cuvinte, pentru ca un comportament să fie stabil în timp și integrat unei noi personalități de șofat (driving personality), este nevoie de un studiu longitudinal, care să urmărească comportamentul șoferilor pe un termen mai lung decât cercetarea de față, după părerea noastră, de cel puțin 5-10 ani.

În concluzie, derularea programului și-a atins obiectivele în ceea ce privește dezvoltarea parametrilor de autoreglare a cognițiilor și emoțiilor negative, de conștientizare a manifestării prin șofat agresiv, riscant și periculos în vederea diminuării comportamentului agresiv în trafic la conducătorii auto. Ipoteza de cercetarea în cadrul experimentului formativ a fost confirmată: *Intervenția psihologică la nivelul parametrilor de autoreglare a cognițiilor și emoțiilor negative, de conștientizare a manifestării prin șofat agresiv, periculos și riscant contribuie la diminuarea comportamentului agresiv manifestat în trafic al conducătorilor auto.*

Prin programul de intervenție, s-a reușit să contribuim la conștientizarea responsabilității șoferilor în ceea ce privește nivelul lor de reactivitate în situații de trafic care pot declanșa agresivitate. Acest program s-a concentrat pe restructurarea cognitivă și analiza emoțiilor pentru a facilita un progres semnificativ de autoreglare emoțională și comportamentală. Scopul a fost să ajutăm participanții să dobândească un nou nivel de reactivitate și un comportament diferit în trafic în situații cu potențial de declanșare a furiei.

CONCLUZII GENERALE ȘI RECOMANDĂRI

Cercetarea și prezentarea caracteristicilor și predictorilor comportamentului agresiv al conducătorilor auto din România, a tendințelor, componentelor, tipurilor de agresivitate în trafic constituie o provocare pentru cercetătorii științifici atât din domeniul psihologiei, cât și a sociologiei, securității naționale, medicina muncii ș.a.

Problema cercetării, rezidă din contradicția dintre nevoia stringentă a societății românești în strategii funcționale privind siguranța rutieră și lipsa unor studii aprofundate a profilului șoferilor cu risc sporit pentru șofatul periculos, precum și insuficiența programelor specializate de intervenție pentru reducerea tendințelor șofatului riscant.

Soluționarea problemei enunțate, din perspectiva prezentei cercetări, a constat în determinarea trăsăturilor socio-demografice și de personalitate, care în mare parte influențează manifestările comportamentale ale șoferilor în trafic și pot genera diverse situații de risc în trafic, inclusiv pentru viața și integritatea fizică și psihică a participanților din trafic în vederea proiectării strategiilor optime de intervenție psihologică.

În România nu există în prezent studii cu semnificație științifică care să coreleze variabilele demografice și cele de personalitate cu agresivitatea conducătorilor auto. Studiile de analiză comparativă a comportamentului conducătorilor auto au fost derulate în lucrarea de față cu scopul de a determina dacă există diferențe semnificative între nivelul agresivității în funcție de: vârstă, statut marital, nivel de instruire, gen, statut socio-economic, mediul de proveniență, religie, precum și identificarea predictorilor comportamentului agresiv și șofatului periculos la șoferi în vederea elaborării unui program de intervenție pentru reducerea agresivității conducătorilor auto.

Rezultatele științifice importante, obținute prin intermediul *experimentului de constatare* au vizat determinarea factorilor ce contribuie la manifestarea comportamentului agresiv la conducătorii auto în trafic. De asemenea, cercetarea s-a axat pe evidențierea trăsăturilor de personalitate ale conducătorilor auto care manifestă comportament agresiv în trafic, dar și pe identificarea predictorilor, în calitate de variabile moderator, care ar putea interveni, în anumite condiții, în declanșarea comportamentului agresiv în trafic, cum ar fi furia cu toate manifestările sale. Analiza rezultatelor cercetării experimentale ne-a condus spre următoarele concluzii:

1. Conducătorii auto care adoptă un comportament agresiv în trafic nu se deosebesc în funcție de mediul de proveniență, apartenență religioasă, apartenența de gen, statutul socio-economic, statutul marital, nivelul de instruire, cu excepția variabilei *șofat riscant*, care depinde în mare măsură de *vârsta conductorilor auto* și care are o pondere destul de mare în manifestarea comportamentului agresiv la conductorii auto (*subcapitol 2.2.1. pp. 58-87*). Conducătorii auto cu vârste cuprinse între 30-40 de ani tind să aibă nivele mai înalte ale șofatului riscant, comparativ cu celelalte grupe de vârstă (diferențe de vârstă). Șofatul riscant este în creștere spre vârsta medie și în descreștere spre vârsta a treia.
2. Rezultatele cu privire la trăsăturile de personalitate ale conducătorilor auto (*subcapitol 2.2.2. pp. 87-106*) ne indică asupra faptului că în mare parte conducătorii auto au o orientare preponderent spre polaritatea pozitivă în trăsăturile de personalitate, adică sunt destul de stabili emoțional (65%), agreabili (55,9%), extraverți (62,7%) și deschiși (60,5%), dar mai puțin conștiințioși (40,7%). Totodată, rămâne o problemă rata destul de ridicată a accentuărilor de personalitate cu orientare sub medie și la variabilele agreabilitate (32.20%) și variabila stabilitate emoțională (24.30%).

3. Deși nu putem contura un profil cu trăsături specifice de personalitate ale conducătorului auto agresiv, neexistând un cluster de personalitate, ci mai multe (cercetările legate de acest aspect au evidențiat patru tipuri de profiluri - respectuos, agresiv-răzbunător, agresiv-dominant și agresiv situațional), în lucrarea de față am conturat totuși un miniprofil care a inclus aspecte generale în sfera gândirii, emoțională și comportamentală (2.2.2., pp. 87-106), după cum urmează: Conștiinciozitate slab pronunțată +Agreabilitate scăzută din partea conducătorilor auto+ Stabilitate emoțională la cote scăzute.

4. Declanșatorul comportamentului agresiv, în asociere cu stilul de șofat riscant și vârstă, emoții și cogniții negative, accentuări de personalitate (agreabilitate, instabilitate emoțională, conștiinciozitate) ale conducătorilor auto aflați în trafic este furia ca reacție, trăsătură și temperament și se manifestă prin tendința de a încerca frecvent și cu ușurință sentimente intense de furie la cea mai mică provocare, lipsa controlului furiei asociată cu impulsivitate, sensibilitate ridicată la critică și evaluări negative.

Profilul conducătorului auto agresiv din România, construit prin cercetarea empirică a devenit un indiciu important pentru elaborarea programului de intervenție, având drept obiectiv conștientizarea gradului de reactivitate manifestat în trafic și conștientizarea importanței autocontrolului și stabilității emoționale, care nu vizează doar reglarea comportamentală și emoțională contextuală (doar când sunt la volan), ci și deprinderea unor abilități de comunicare și de reglare emoțională care vor amprenta pozitiv și celelalte sfere ale activității persoanei.

Așadar, predictorii analizați și identificați în experimentul de constatare ne-au ajutat la elaborarea conținutului programului de intervenție în sensul îmbunătățirii sinelui psihologic și emoțional prin activități de autocunoaștere și interrelaționare cu ceilalți membri ai grupului.

Concluziile *experimentului formativ* sunt următoarele:

5. Prin intermediul programului de intervenție psihologică s-a obținut: dezvoltarea și schimbarea atitudinilor și patternurilor de comportament ai membrilor grupului în situații similare cu cele din trafic i-a sprijinit pe cei din lotul experimental în sensul adoptării ulterioare a unei mai bune poziționări în situații potențial declanșatoare de furie și situații limită (înjurături, trafic aglomerat, ciocniri, accidente minore, etc); programul i-a ajutat la identificarea propriilor puncte vulnerabile la nivelul relațiilor interpersonale, nedezvoltate sau neexercitate; le-a dezvoltat capacitatea de ascultare activă și de înțelegere a mesajelor transmise de ceilalți și, cel mai important, i-a învățat să-și exprime furia într-o manieră acceptabilă din punct de vedere social și nu doar în trafic; de asemenea, dezvoltarea autocontrolului a fost un beneficiu pe termen scurt (conform retestării prezentate în subcapitol 3.2., pp. 128-138) și lung; însușindu-și strategii de control în situații de conflict (frustrări, furie, stres, neliniște).

6. Derularea programului și-a atins obiectivele în ceea ce privește dezvoltarea parametrilor de autoreglare a cognițiilor și emoțiilor negative, de conștientizare a manifestării prin șofat agresiv, riscant și periculos în vederea diminuării comportamentului agresiv în trafic la conducătorii auto. Ipoteza de cercetare în cadrul experimentului formativ a fost confirmată.

7. De asemenea, s-a obținut conștientizarea responsabilității șoferului cu privire la gradul de reactivitate manifestat în trafic în situații declanșatoare de agresivitate. Programul de intervenție a vizat prin

restructurare cognitivă și analiza emoțiilor obținerea unui progres semnificativ în ceea ce privește învățarea unui nou nivel de reactivitate și un nou tipar de comportament în trafic în situații potențial declanșatoare de furie.

În concluzie, rezultatele studiilor din prezenta lucrare completează bazele teoretice ale psihologiei cu noi cunoștințe din sfera științelor comportamentale ale participanților în trafic, respectiv noi modalități de gestionare a comportamentului conducătorilor auto în trafic. Programul de intervenție, poate fi valorificat prin propunerea să fie implementat și la nivel național ca o măsură alternativă și/sau complementară de rehabilitare a șoferului agresiv. O implicație pozitivă a aplicării unui astfel de program la nivel național ar constitui-o reducerea gradului de agresivitate manifestată în trafic și, implicit, diminuarea ponderii comportamentelor agresive la volan.

Cu toate aceste concluzii favorabile ale cercetării, trebuie să nuanțăm și câteva rezultate mai slab conturate, care prezintă **Limitele** actualei cercetări:

Cu toate că programul de intervenție psihologică a reliefat o scădere generală a indicilor agresivității conducătorilor auto în trafic, mărimea efectului calculat statistic este relativ mică și medie (eta pătrat parțial=0.064 pentru *șofat agresiv*; eta pătrat parțial= 0.420 pentru *șofat riscant*; eta pătrat parțial=0.027 pentru *cogniții și emoții negative* și eta pătrat parțial=0.266 pentru *șofat periculos*), iar lotul de participanți explică doar o mică parte din variabilitatea observată la variabila în cauză. În consecință, este necesară continuarea cercetărilor și dezvoltarea unor intervenții suplimentare pentru a obține o scădere mai semnificativă și durabilă a comportamentelor de șofat agresiv.

Limitarea valențelor formative ale programului s-ar putea explica prin faptul că rezultatele studiilor întreprinse în lucrarea de față ne arată mai degrabă că nu putem crea programe universale, cu metode generale, care pot fi aplicate tuturor șoferilor agresivi; mai întâi avem nevoie de un sistem complex de evaluare a furiei (ca trăsătură și ca stare).

În acord cu aceste limite identificate, se conturează și unele **Direcții** de perspectivă ale cercetării comportamentului agresiv al conducătorilor auto în trafic și predictorilor acestuia:

- studiul factorilor psihosociali și dimensiunilor comportamentului agresiv în trafic;
- studiul transcultural al comportamentului agresiv în trafic;
- studiul de impact al diverselor programe de intervenție psihologică etc.

Din perspectiva soluționării problemelor practice abordate în lucrare, ce constau în identificarea instrumentelor eficiente de reducere a comportamentelor agresive la conducătorii auto în trafic, venim cu recomandarea aplicării programului de intervenție psihologică dezvoltat în cadrul cercetării pentru a fi utilizat la nivel național în procesul de instruire a viitorilor șoferi.

Referințele bibliografice:

1. BERDOULAT, É., VAVASSORI, D., MUNOZ SASTRE, M. T. Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving. In: *Accident analysis and prevention* [online]. 2012. DOI: [10.1016/j.aap.2012.06.029](https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.06.029)
2. BERNE, E. *Transactional Analysis in Psychotherapy*. London: Souvenir Press, 1996.

3. BERKOWITZ, L. *Aggression: Its causes, consequences, and control*. New York, NY: McGraw-Hill, 1993.
4. BUSHMAN, B. J., ANDERSON, C. A. Is it time to pull the plug on the hostile versus instrumental aggression dichotomy? In: *Psychological Review*. 2001, No. 108, pp. 273–279. DOI: <https://doi.org/10.1037/00333-295x.108.1.273>
5. DODGE, K.A. The structure and function of reactive and proactive aggression. In: Pepler D., Rubin K., eds. *The development and treatment for childhood aggression*. Hillsdale, NJ: Erlbaum, 1991.
6. JACOBS, G., AERON-THOMAS, A., ASTROP, A. World report on road traffic injury prevention (TRL Report 445). In: *Open Journal of Civil Engineering*. 2016, vol.6, no.2.
7. JELESCU, P. *Geneza negării la copii în perioada preverbală:(studiu teoretico- experimental)*. Chişinău: Muzeum, 1999. 248 p. ISBN 9975-905-27-7.
8. JELESCU, P. Negația: abordare, geneză, dezvoltare, mecanisme, formare. În: *Prolegomene din istoria psihologiei în Republica Moldova*. Iaşi: Pan Europe, 2018, pp.7-18. ISBN978-973-8483-84-2.
9. JOHANSSON, R. Vision Zero – Implementing a policy for traffic safety. In: *Safety Science*. 2009, Vol. 47, no. 6, pp. 826 – 831.
10. KAHNEMAN, D., SLOVIC, P., TVERSKY, A., eds. *Judgment Under Uncertainty: Eeuristics and Biases*. Cambridge University Press, 1982. ISBN 978-0-521-28414-1.
11. KOHLBERG, L. Moral stages and moralization: The cognitive-developmental approach”. În: Lickona, T. *Moral Development and Behavior: Theory, Research and Social Issues*. Holt, NY: Rinehart and Winston, 1976.
12. LAPLACHE, PONTALIS, J. B. *Vocabularul psihanalizei*. Bucureşti: Humanitas, 1994.
13. LOSÎI, E. Securitatea psihologică în raport cu agresivitatea În: *Aspecte psihosociale ale securităţii psihologice*: Monografie. Chişinău, 2020, pp. 80-123. ISBN 978-9975-3342-8-0.
14. MACOVEI, M. *Agresivitatea umană între natură şi cultură*: teză de doctorat. Universitatea Alexandru Iona Cuza din Iaşi, Facultatea de Filosofie şi Ştiinţe social-politice. Iaşi, 2013.
15. MELOY, J.R. *The psychopathic mind: Origins, dynamics, and treatment*. Northvale, NJ: Jason Aronson, 1988.
16. MÎSLIŢCHI, V. Abordări teoretice ale comportamentului agresiv manifestat de tinerii conducători auto. În: *Buletinul Ştiinţific al Universităţii de Stat „Bogdan Petriceicu Haşdeu” din Cahul. Ştiinţe umanistice*. 2017, nr. 1(15), pp.121-135 [citată 26.02.2020]. ISSN 2345-1858. Disponibil: https://ibn.idsi.md/ro/vizualizare_articol/54279.
17. MILES, D. E., JOHNSON, G. L. Aggressive driving behaviors: are there psychological and attitudinal predictors? Transportation Research. Part F. In: *Traffic Psychology and Behaviour*. 2003, No. 2(6), pp. 147-161.
18. MITROFAN, N. *Agresivitatea: Manual de psihologie sociala*. Iasi: Polirom, 2004.
19. ORGANIZAȚIA MONDIALĂ A SĂNĂTĂȚII [online].
20. http://www.who.int/gho/road_safety/en/index.html.
21. POPESCU-NEVEANU, P. *Dicționar de Psihologie*. Bucureşti: Albatros, 1978.
22. POTÂNG A., BOTNARI, I. Teorii explicative ale agresivității. In: *Studia Universitatis Moldaviae. Ştiinţe ale Educației*. 2018, Nr.5 (115), pp. 125-128. ISSN 1857-2103.
23. RACU, Iu., GANGAN, T. Studiu experimental al agresivității la elevii din ciclul primar. În: *Psihologie. Pedagogie Specială. Asistență Socială*. 2013, Nr. 33, pp. 30-40. ISSN 1857-0224.
24. RAINE, A., DODGE, K., LOEBER, R., GATZKE-KOPP, L., LYNAM, D., REYNOLDS, C., STOUTHAMER-LOEBER, M., LIU, J. Proactive and reactive aggression in adolescent boys. In: *Agresive Behavior*. 2004, T. 20, p. 20.
25. ROTTHENGATER, T., HUGUENIN, R.D., eds. *Traffic and transport psychology: theory and application*. Amsterdam: Elsevier, 2004. 518 p. ISBN 9780080439259.

26. TASCA, L. *A review of the Literature on Aggressive Driving Research* [online] [citat 18.01.2019]. <https://www.stopandgo.org/research/aggressive/tasca.pdf>
27. TOLSTAIA, S., VLADU, A. Agresivitatea manifestată în traficul rutier de către șoferii tineri. In: *Studia Universitatis Moldaviae. Științe ale Educației*. 2022, Nr. 9(159), pp. 137-141. ISSN 1857-2103. DOI: 10.5281/zenodo.7408426
28. TOROYAN, T., PEDEN, M.M., IAYCH, K. WHO Launches Second Global status report on road Safety. Injury prevention. In: *Journal of the International Society for Child and Adolescent Injury Prevention*. 2013, No.19(2), p.150.

Lista publicațiilor autorului

29. HAIDU, F. A. Agresivitatea – formă a comportamentului uman antisocial. În: *Conferința științifico-practică națională cu participare internațională „Tendințe Moderne în Psihologie Aplicată”*, 8 dec. 2017. Chișinău, 2018, pp. 131-138. ISBN 978-9975-46-370-6.
30. HAIDU, F. A., VLAICU, C. Psychological Theories of Aggression. Critical Perspectives. In: *Journal of Education, Society & Multiculturalism*. Târgoviște, 2020, pp. 61-73. ISSN 2734-4754. https://www.jesm.ro/wp-content/uploads/2021/02/7.ClaudiaVlaicu_JESM-2019-converted.pdf
31. HAIDU, F. A. Manifestarea agresivității la conducătorii auto. În: *Dezvoltarea personală și integrarea socială a actorilor educaționali : Materialele conferinței științifice cu participare internațională*, 12 noiembrie 2021. Chișinău, 2021, pp. 127-134. ISBN 978-9975-46-570-0.
32. HAIDU, F. A. The relation between students anxiety and cognitive styles. In: *International Multidisciplinary Scientific Conference on the Dialogue between Sciences & Arts, Religion & Education* (MCDSARE 2021). pp. 106-114. <https://doi.org/10.26520/mcdsare.2021.5.106-114>
33. HAIDU, F. A., LOSÎI, E., VLAICU, C. The relation between personality traits and aggressive driving. In: *Journal of Education Society si Multiculturalism*. 2021, No. 4, pp. 40-59. ISSN 2734-4754; ISSN-L 2734-4754. https://www.jesm.ro/wp-content/uploads/2021/10/4.2.-Articol_The-relation-between-personality-traits-pp-4-40-59.pdf
34. HAIDU, F. A. Modalități de gestionare a tulburărilor de comportament ale elevilor. În: *Revista Românească de Studii Axiologice*. 2022, Nr. 4, anul 3, pp. 72-78. E-ISSN 2668-7941; ISSN 2668-7933. <https://doi.org/10.26520/rrsa2022.3.4>
35. HAIDU, F. A. Risky driving behavior: importance of psychosocial intervention programs in reducing dangerous behavior on the road. JOURNAL OF ROMANIAN LITERARY STUDIES, ISSUE No. 33/2023 International Romanian Humanities Journal / Arhipelag XXI Press ISSN: 2248-3004. Tirgu Mures
36. HAIDU, F.A. Psychosocial interventions for the diminishing of the incidence of aggressive driving:a self-regulationand awareness approach. JOURNAL OF ROMANIAN LITERARY STUDIES, ISSUE No. 34/2023. International Romanian Humanities Journal / Arhipelag XXI Press ISSN: 2248-3004-Tirgu Mures
37. VLAICU, C., HAIDU, F. A., Co-dependency in intimate relationship-a leard behaviour. In: *International Journal of Theology, Philosophy and Science*. 2020, No.6, year 4, pp. 82-89. ISSN 2601-1697 ; ISSN-L 2601-1689.
38. VLAICU, C., HAIDU, F. A. The role of cognitive behaviour therapy in the treatment of psychosomatic disorders. In: *International Multidisciplinary Scientific Conference on the Dialogue between Sciences & Arts, Religion & Education* (MCDSARE 2019). pp.192-200 <https://doi.org/10.26520/mcdsare.2019.3.192-200>
39. HAIDU, F. A. Securitatea copiilor în trafic din perspectiva conducătorilor agresivi în trafic. În: *Securitatea psihologică la copii în perioadă de criză*. 2023. Chișinău. pp.35-39. ISBN 978-9975-46-824-4

ADNOTARE

Haidu Felicia Aurica. Manifestarea agresivității la conducătorii auto și modalități de diminuare.

Teză de doctor în psihologie. Chișinău, 2024

Structura tezei: adnotări, lista abrevierilor, introducere, trei capitole, concluzii generale și recomandări, bibliografie din 238 titluri, 4 anexe, 150 pagini de text de baza, 50 tabele, 32 figuri. Rezultatele obținute sunt publicate în 11 publicații științifice.

Cuvinte cheie: agresivitate, conducător auto, trafic, șofat agresiv, șofat periculos, șofat riscant.

Domeniu de studiu: Psihologia personalității, Psihologia dezvoltării și psihologie educațională, Psihologia transporturilor.

Actualitatea și importanța problemei abordate: Agresivitatea în trafic prezintă o problemă acută a societății moderne, caracterizată de urbanizarea masivă, fluxul crescut de mașini și ambuteiaje, creșterea numărului accidentelor și victimelor traficului rutier, creșterea nivelului de stres și reducerea toleranței la frustrare a populației. Siguranța în trafic se regăsește în lista priorităților naționale, România fiind pe ultimele clasamente între țările europene în ce privește siguranța rutieră, iar accidentele rutiere fiind printre primele cauze ale mortalității civile. Cultura șofatului reflectă nivelul de sănătate mentală a populației, asupra căreia este posibil de influențat pozitiv prin educație rutieră dar și prin implicarea în programe psihologice de diminuare a agresivității și altor reacții și factori psihologici, care subminează echilibrul psihologic al șoferului, astfel încât să se creeze contextul unei dinamici de trafic sigure.

Scopul cercetării constă în studiul manifestărilor și identificarea predictorilor comportamentului agresiv și șofatului periculos la șoferi precum și elaborarea unui program de intervenție pentru reducerea agresivității conducătorilor auto.

Obiectivele cercetării: studiul teoretico-aplicativ al factorilor psiho-sociali ai comportamentului agresiv al conducătorilor auto; identificarea diferențelor în ceea ce privește agresivitatea în trafic și șofatul periculos la șoferi în funcție de variabile demografice (gen, vârstă, mediu de trai, religie, studii, statut socio-economic și marital) și profilul de personalitate; elaborarea și validarea experimentală a unui program de intervenție pentru reducerea agresivității conducătorilor auto.

Noutatea și originalitatea științifică. Pentru prima dată la nivel național au fost realizate studii comparative în vederea identificării predictorilor comportamentului agresiv în trafic, manifestărilor și particularităților șofatului riscant și periculos, precum și validarea unui program psihologic de reducere a comportamentului agresiv la conducătorii auto din România.

Rezultatele obținute care contribuie la soluționarea problemei științifice importante: Studiile comparative de identificare a predictorilor comportamentului agresiv a conducătorului auto relevă că reacția furioasă este un predictor semnificativ al cognițiilor/ emoțiilor negative; cu cât reacția furioasă este mai intensă cu atât crește numărul și intensitatea emoțiilor negative; pe de alta parte, vârsta și temperamentul, ca latură dinamico-energetică a personalității și reacția furioasă sunt predictorii semnificativi ai șofatului riscant, elaborarea și implementarea unui program complex de intervenție psihologică.

Semnificația teoretică constă în elucidarea caracteristicilor și predictorilor comportamentului agresiv al conducătorilor auto, a tendințelor, componentelor, tipurilor de agresivitate în trafic. Rezultatele studiilor completează bazele teoretice ale psihologiei cu noi cunoștințe din sfera științelor comportamentale ale participanților în trafic, noi modalități de diminuare a comportamentului agresiv la conducătorul auto.

Valoarea aplicativă a lucrării: a fost elaborat și implementat un program psihologic de reducere a agresivității conducătorului auto din România; rezultatele obținute completează informațiile prezente, lucrarea putând constitui fundamentul unui ghid de bune practici, atât din punct de vedere teoretic, cât și din punct de vedere practic. Relația de asociere dintre trăsăturile de personalitate și nivelul agresivității la volan poate servi la elaborarea unor chestionare de evaluare mai complexe a agresivității conducătorilor auto, dar și a personalității celor care urmează să obțină permisul de conducere.

Implementarea rezultatelor științifice. Rezultatele științifice ale acestei cercetări au fost publicate în diverse reviste științifice și volume ale conferințelor; prezentate în cadrul sesiunilor anuale ale doctoranzilor, conferințelor științifice naționale și internaționale; au fost implementate în cadrul ședințelor de consiliere / reabilitare a șoferilor ce au încălcat regulile de circulație rutieră cu risc de retragere a permisului în cadrul cabinetului de psihologie a transporturilor.

ANNOTATION

Haidu Felicia Aurica. Manifestation of Aggressiveness in Drivers and Strategies for Mitigation. PhD thesis in Psychology. Chisinau, 2024

Thesis structure: annotations, list of abbreviations, introduction, three chapters, general conclusions and recommendations, bibliography of 238 titles, 4 appendices, 150 pages of basic text, 50 tables, 32 figures. The findings are published in 11 scientific journals.

Keywords: aggressiveness, driver, traffic, aggressive driving, dangerous driving, risky driving.

Field of study: psychology of the person, developmental and educational psychology, transport psychology.

Topicality and importance of the problem addressed: Aggressiveness on the road has become a pressing concern in contemporary society. It is characterized by the impact of factors such as rampant urbanization, a surge in the number of vehicles on the road, growing traffic congestion, a rising incidence of accidents, and an increase in the number of road traffic casualties. Additionally, this issue is compounded by heightened stress levels and a diminishing tolerance for frustration among the general population. Given this context, traffic safety has emerged as a paramount national priority. Romania, unfortunately, finds itself at the bottom of the European rankings concerning road safety, with road accidents standing as one of the primary contributors to civilian fatalities. Driving culture and traffic behavior reflects the mental health of the population, which can be positively influenced by road safety education and by engaging in psychological programs to reduce aggression and other psychological reactions and factors that undermine the psychological balance of the driver, so as to create the context for a safe traffic dynamic.

The research aims to study the manifestations and identify the predictors of aggressive behavior and dangerous driving in drivers and develop an intervention program designed to mitigate instances of driver aggression.

Research objectives: undertake a comprehensive theoretical and practical examination of the psycho-social factors contributing to aggressive behavior in drivers; investigate and analyze variances in traffic aggressiveness and hazardous driving patterns among male drivers with respect to demographic variables (encompassing gender, age, residential environment, religion, educational attainment, socio-economic status, and marital status) in conjunction with their personality profiles; Develop and validate an intervention program designed to mitigate driver aggression effectively.

Scientific novelty and originality. This research represents an unprecedented endeavor on a national scale, as it pioneers comparative investigations aimed at identifying the predictors of aggressive behavior in traffic, elucidating the manifestation and peculiarities of high-risk and dangerous driving, and subsequently validating a psychological intervention program devised to ameliorate aggressive behavior among Romanian drivers.

The results obtained, which contribute to the solution of the particularly important scientific problem: Comparative studies identifying predictors of aggressive driving behavior reveal that the angry reaction is a significant predictor of negative cognitions/emotions; the more intense the angry reaction, the greater the number and intensity of negative emotions; on the other hand, age and temperament, as a dynamic-energetic side of the personality, and the angry reaction are significant predictors of risky driving.

The theoretical significance is to elucidate the characteristics and predictors of aggressive driver behavior, trends, components, and types of aggression in traffic. The results of the studies, in the present work, complement the theoretical basis of psychology with new knowledge from the sphere of behavioral sciences of traffic participants, i.e. with new ways of reducing anger and aggressive behavior in drivers.

The applicative value of the work: a psychological program to reduce driver aggressiveness in Romania has been developed and implemented; the results obtained in the observational experiment complement the present information, and the work can form the basis of a best practice guide, both from a theoretical and practical point of view. The association between personality traits and the level of aggressiveness while driving can be used to develop more complex questionnaires to assess the aggressiveness of drivers and the personality of those who are about to obtain a driving license.

Implementation of scientific results. The scientific results of this research have been published in various scientific journals and conference volumes; presented at annual PhD student sessions, and national and international scientific conferences; implemented in counseling/rehabilitation sessions for drivers who have violated road traffic rules with risk of license withdrawal in the transport psychology office.

АННОТАЦИЯ

Хайду Фелиция Аурика. Проявление агрессии у водителей и пути ее снижения. Кандидатская диссертация по психологии. Кишинев, 2024 г.

Структура диссертации: аннотации, список сокращений, введение, три главы, общие выводы и рекомендации, библиография из 238 наименований, 4 приложения, 150 страниц основного текста, 50 таблиц, 32 рисунка. Полученные результаты опубликованы в 11 научных изданиях.

Ключевые слова: агрессия, водитель, дорожное движение, агрессивное вождение, опасное вождение, рискованное вождение.

Область исследования: Психология личности, Психология развития и психология образования, Психология транспорта.

Актуальность и важность рассматриваемой проблемы: Агрессия на дорогах представляет собой острую проблему современного общества, характеризующуюся массовой урбанизацией, увеличением потока автомобилей и пробок, увеличением числа аварий и жертв дорожно-транспортных происшествий, ростом уровня стресса и снижение толерантности к фрустрации населения. Безопасность дорожного движения находится в списке национальных приоритетов, Румыния находится на последнем месте среди европейских стран по безопасности дорожного движения, а дорожно-транспортные происшествия являются одной из первых причин смертности среди гражданского населения. Культура водителя отражает уровень психического здоровья населения, на который можно положительно повлиять посредством участия в психологических программах по снижению агрессии и других психологических реакций, и факторов, подрывающих психологическое равновесие водителя, с целью создания контекста безопасной динамики дорожного движения.

Цель исследования - изучить проявления и выявить предикторы агрессивного поведения и опасного вождения водителей, а также разработать программу вмешательства по снижению агрессивности водителей.

Задачи исследования: теоретико-прикладное изучение психосоциальных факторов агрессивного поведения водителей; выявление различий в дорожной агрессии водителей в зависимости от демографических переменных (пол, возраст, среда обитания, религия, образование, социально-экономическое и семейное положение) и профиля личности; разработка и экспериментальная проверка программы вмешательства по снижению агрессии водителя.

Научная новизна и оригинальность. Впервые на национальном уровне проведены сравнительные исследования с целью выявления предикторов агрессивного поведения в дорожном движении, проявлений и особенностей рискованного и опасного вождения, а также валидации психологической программы снижения агрессивного поведения среди водителей в Румынии.

Полученные результаты способствуют решению важной научной задачи: Сравнительные исследования по выявлению предикторов агрессивного поведения водителя показывают, что реакция гнева является значимым предиктором негативных когнитивных/эмоций; чем интенсивнее гневная реакция, тем больше количество и интенсивность отрицательных эмоций; с другой стороны, возраст и темперамент как динамично-энергетическая сторона личности и гневная реакция являются значимыми предикторами рискованного вождения.

Теоретическая значимость состоит в выяснении особенностей и предикторов агрессивного поведения водителей, тенденций, составляющих, видов агрессивности на дорогах. Результаты исследований дополняют теоретические основы психологии новыми знаниями из наук о поведении участников дорожного движения, новыми способами снижения агрессивного поведения водителей.

Прикладная ценность работы: разработана психологическая программа по снижению агрессии водителей в Румынии; Полученные результаты дополняют настоящую информацию, а диссертация может стать основой руководства по передовой практике как с теоретической, так и с практической точки зрения. Связь ассоциации между личностными качествами и уровнем агрессии за рулем может служить для разработки более сложных опросников оценки агрессии водителей, а также личности тех, кто собирается получить водительские права.

Внедрение научных результатов. Научные результаты этого исследования были опубликованы в различных научных журналах и сборниках конференций; представлены на ежегодных сессиях докторантов, республиканских и международных научных конференциях; реализованы в рамках консультирования/реабилитационных занятий водителей, нарушивших правила дорожного движения с риском лишения прав на базе кабинета транспортной психологии.

Haidu Felicia Aurica

**MANIFESTAREA AGRESIVITĂȚII LA CONDUCĂTORII AUTO ȘI MODALITĂȚI DE
DIMINUARE**

**SPECIALITATEA: 511.02 - PSIHOLOGIA DEZVOLTĂRII ȘI PSIHOLOGIA
EDUCAȚIONALĂ**

Rezumatul tezei de doctor în psihologie

Aprobat spre tipar: data
Hârtie ofset. Tipar ofset.
Coli de tipar.: ...

Formatul hârtiei 60x84 1/16
Tiraj ... ex...
Comanda nr.

Denumirea și adresa instituției unde a fost tipărit rezumatul teze