

Director de proiect: Prof. Dr. HAVÂRNEANU EUGEN CORNELIU

Tipul proiectului : PN II – PCE – 2008 – 2

Titlul proiectului: Dimensiunea cognitivă, atitudinală și ambientală a asigurantei participanților la trafic - diagnosticarea realității românești

Rezumatul proiectului. Accidentele de circulație constituie o problemă socială majoră în întreaga lume. Chiar dacă nu este tragic, fiecare accident devine măcar traumatic pentru persoanele implicate, iar pierderile pe care le înregistrează societatea sunt imense. Deși suferința celor implicați în accidente nu poate fi cuantificată, datele statistice evidențiază cantitativ pierderile economice și furnizează o imagine asupra numărului de victime. În încercarea de a stabili modurile de a reduce erorile comise de participanții la trafic, specialiștii au abordat o gamă largă de teme. S-a făcut distincția dintre *performanța* conducătorului auto, care reflectă ceea ce acesta poate să facă, și *comportamentul* acestuia, respectiv ceea ce acesta face și care poate fi puternic determinat social și cultural (Evans, 1991). Eforturile psihologilor s-au concentrat în principal pe explicarea diferențelor individuale predispozante spre accident, utilizând concepte, modele teoretice și metode de cercetare împrumutate din psihometrie, psihologie cognitivă, și mai recent din psihologie socială (Parker & Manstead, 1996). Proiectul vizează construcția și testarea unui asemenea model teoretic, incluzând o componentă referitoare la **dispoziția conducătorului auto**, una referitoare la **procesele sociale**, una legată de **procesele cognitive** și **aptitudinile motorii** și o ultimă componentă legată de **caracteristicile situaționale**. Observăm deci că un model cu adevărat eficient trebuie să surprindă atât interacțiunea dintre stările de moment și trăsăturile stabile ale șoferilor, cât și relația dintre aptitudinile cognitiv-motorii și stilul de conducere, toate acestea printr-o raportare globală la factorii socio-culturali și situaționali. Totodată, sarcina de a construi un astfel de cadru teoretic este oarecum paradoxală deoarece un model care se vrea a fi cât mai general și cu o aplicabilitate cât mai largă, trebuie să se refere la caracteristici situaționale, particulare, ceea ce ar impune **realizarea unei taxonomii a situațiilor de risc**.

Membrii echipei de cercetare.

1. Prof. Dr. Neculau Adrian
2. Conf. Dr. Boncu Ștefan

3. Asist. Dr. Holman Andrei
4. Asist. Drd. Țepordei Ana-Maria
5. Drd Havârneanu Grigore

Obiectivele proiectului

Cercetarea propusă urmărește ca obiectiv principal diagnosticarea dimensiunilor cognitive, atitudinale și environmentale a participanților la trafic în vederea construcției și implementării unui sistem preventiv eficient care să fundamenteze dezvoltarea unui model teoretic global.

Cercetători cu serioase contribuții în domeniu (Åberg L., Ajzen I., Björklund G., Castella J., Perez J, Dejoy D., Letirand F., Delhomme P., McKenna F., Parker D., Manstead A., Rothengatter T., Wallace D. etc.) demonstrează faptul că **majoritatea studiilor sunt biasate** de factori sociali și cognitivi în medii socio-culturale și economice foarte diferite, de aceea modelele teoretice propuse au avut un impact relativ limitat.

Ipoteza pe care se bazează cercetarea este că nu trebuie să pornim de la un model teoretic, care poate fi ineficient, ci de la explorarea efectivă a realității pentru a realiza construcția unui astfel de model, având drept cadru descriptiv și explicativ de abordare intersecția celor două ramuri tradiționale: cognitivă și socială. Se impun astfel:

Realizarea unei taxonomii a situațiilor de risc.

Dispoziția conducătorului auto, procesele sociale, cognitive, aptitudinile motorii precum și **caracteristicile situaționale** sunt elemente definitorii pentru psihologia participanților la trafic. Dacă procesele sociale, cognitive și aptitudinile motorii sunt mai ușor de identificat și de controlat, dificultățile evidente apar atunci când dorim să identificăm și să controlăm dispoziția conducătorului auto și caracteristicile situaționale. Dispoziția rămâne un factor puternic individualizat și depinde de responsabilitatea și maturitatea celui care decide. Referitor la caracteristicile situaționale o taxonomie a situațiilor de risc este posibilă și are efecte preventive evidente. Această taxonomie este foarte utilă deoarece contribuie la familiarizarea subiecților cu situații periculoase, dar necunoscute. Groeger (2000) citează rezultatele dintr-un experiment în care timpul de reacție la frânare la un *semnal familiar așteptat* este semnificativ mai mic decât cel la un *semnal nefamiliar neașteptat*. În acest fel se vor oferi permanent indicii de reglare a

acțiunii, care vor contribui la realizarea unui echilibru între atenția focalizată asupra acțiunii (care asigură continuitatea acțiunii, inhibând posibilele elemente care ar putea distra atenția) și receptivitatea la culegerea informațiilor care permit luarea în calcul a schimbărilor survenite în mediu.

Detectarea normelor perverse – cele care nu se dovedesc adaptate nevoilor reale de securitate, ci mai curând facilitează posibilitatea Poliției de a sancționa conducătorul auto.

Identificarea proceselor care pot contribui la explicarea nivelului crescut al transgresiunilor sistemului normativ. Ipoteza de la care pornim presupune că schimbarea naturii sociale a normei prin înlocuirea sistemului heteronom (care presupune că la originea devianței se află caracteristicile naturale ale delincvenților) cu cel autonom (devianța are o natură socială), determină reducerea semnificativă a tendințelor de încălcare a normei. Sistemul actual de reglementare se caracterizează prin heteronomie și este în impas deoarece respectarea normei este în funcție de cunoașterea frecvenței controalelor poliției. Aceasta determină o dependență directă a puterii normelor de frecvența intervenției agenților care aplică sancțiunea (Waard, Rooijers, 1994; Herrsted, 1992). Constatăm că la nivel colectiv, dezechilibrul dintre devianță și sancțiune este atât de pronunțat, încât oricine poate încălca regula, fără fi pedepsit, sau poate suporta fără probleme amenda. Aceasta determină o reprezentare a normei ca excesiv de generală și neputincioasă pentru a preveni un pericol concret. Scopul nostru este de a pune în funcțiune mecanisme diferite față de cele ce țin de controlul poliției, pentru ca individul să interiorizeze respectarea codului rutier ca imperativ moral. Ne propunem generarea unor procese de influență socială pentru schimbarea raționamentului moral aplicat în domeniul traficului rutier. De asemenea, demersul nostru vizează schimbarea modului de respectare a normei, nu a celei care trebuie concepută în cadrul interacțiunii poliție-automobilist, ci în cadrul interacțiunii dintre participanții la trafic.

Identificarea biasurilor socio-cognitive ce pot afecta siguranța participării la trafic. În această privință, ne propunem investigarea biasurilor socio-cognitive ce afectează comportamentul de conducere auto, evaluarea ponderii pe care o dețin în contextul românesc al participării la trafic, și identificarea variabilelor care moderează influența lor. Mai precis, vom avea în atenție patru astfel de erori cognitive cu

condiționare socială a căror influență este documentată în literatura de specialitate, explorând specificitățile lor românești: iluzia auto-evaluării, iluzia controlului, eroarea de optimism, auto-justificarea. Analiza ponderii acestor erori socio-cognitive va fi realizată luând în calcul anumite dimensiuni ce pot funcționa ca moderatori ai influenței lor, cum ar fi experiența la volan, genul, vârsta, nivelul de educație, etc. A doua etapă este cea de elaborare și verificare empirică a unor modalități de intervenție psihologică prin care să poată fi diminuate ponderea acestor biasuri în comportamentul efectiv în trafic.

Stabilirea relației dintre atenție și reglarea activității (modalitatea prin care atenția sau controlul sarcinii operează în cadrul unor acțiuni relativ simple care formează o activitate foarte complexă - conducerea auto):

1. rolul atenției spațiale pentru predicția inhibării comportamentului;
2. rolul atenției concentrate pentru predicția planificării acțiunii;
3. rolul mobilității atenției pentru interferența bazată pe aptitudine, inhibarea comportamentului și evaluările psihometrice.

Rezultatele acestor investigații vor fi puse în legătură cu taxonomia situațiilor de risc și vom stabili valoarea predictivă a factorilor atenției pentru : sistemul atențional de supervizare, inhibarea comportamentului și Planificarea acțiunii

Diagnosticarea atitudinilor și reprezentărilor populației românești față de dezvoltarea unui trafic rutier sustenabil. În România nu s-a realizat un astfel de demers empiric. Totuși, este evident că această cercetare ar putea contribui la elaborarea unui plan complex de măsuri vizând conștientizarea de către populația românească a efectelor nocive ale traficului rutier asupra mediului. De asemenea, plecând de la concluziile cercetării s-ar putea stimula dezvoltarea atitudinilor pro-environmentale în legătură cu traficul rutier. Vom urmări:

- Stabilirea gradului de conștientizare de către publicul din țara noastră a impactului circulației rutiere asupra mediului;
- Identificarea atitudinilor față de mersul pe jos și folosirea vehiculelor nemotorizate în orașe.
- Identificarea atitudinilor față de reducerea mobilității (față de diminuarea nevoii de deplasare prin oferirea de servicii și facilități în aria domiciliului și față de folosirea tehnologiei ce previne deplasarea, de exemplu a tele-activităților).

- Identificarea atitudinilor față de transportul în comun și a reprezentărilor asupra transportului public ideal.
- Identificarea atitudinilor față de achiziționarea de automobile ecologice.
- Identificarea percepțiilor indivizilor asupra disponibilității altora de a se angaja în comportamente pro-environmentale în legătură cu traficul rutier.
- Elaborarea unor tehnici de schimbare atitudinală în privința transportului public.

Sinteza activităților efectuate până în acest moment:

1. Lista instrumentelor elaborate:

- scala de percepție a riscului în trafic
- scala de evaluare a raționalității percepute a codului rutier în ansamblu
- scala de comportament în trafic
- scala de conformism – rebeliune
- scala de risc perceput în trafic
- scala de auto-eficiența percepută în trafic
- scala de evaluare a tendinței de încălcare a normelor în situații de trafic reglementate de norme perverse

2. Prezentarea lucrării „When norms turn perverse: the lack of contextual rationality and traffic norms violation” la al XI-lea Congres European de Psihologie, Oslo, 2009

Rezumatul lucrării: Multe norme din codul rutier par să fie făcute pentru a fi transgresate decât pentru a fi respectate. Fenomenul l-a făcut pe Fernandez-Dolos (1994) și pe colaboratorii săi să descrie aceste norme ca perverse. În studiile lor autorii au arătat că o normă ca limitarea vitezei pe autostrăzi este violată de 90% dintre automobilisti, sau că mai mult de 80% dintre aceștia nu poartă centura în mediul urban (Madrid). Acest tip de devianță poate avea efecte asupra altor practici, precum corupția, și poate contribui la crearea unei stări de anomie resimțite zilnic de omul de pe stradă. Avansăm ipoteza că se impune o dezbateră colectivă a regulilor de circulație și o modificare a acelor care nu sunt adaptate nevoilor reale de securitate. Un prim pas în această direcție ar consta în detectarea normelor perverse. Apoi vom defini norma pe baza a ceea ce face majoritatea la un moment dat (de exemplu, să ajustăm viteza pe o anumită porțiune de drum în funcție de viteza practică de majoritatea automobilistilor). Prin ajustarea normelor la

nevoile definite în mod colectiv vom schimba natura socială a presiunii și vom determina automobilistii să respecte codul rutier. Norma este percepută ca arbitrară, nelegitimă, nejustificată.

3. Susținerea workshop-ului „Dimensiunea cognitivă, atitudinală și ambientală a siguranței participanților la trafic - diagnosticarea realității românești” în cadrul celei de-a treia ediții a Conferinței de Psihologie Aplicată (Diversitate și Consistență) de la Gura Humorului (25-27 Septembrie 2009).

Teme discutate:

- Când normele devin perverse: lipsa raționalității contextuale și încălcarea codului rutier

Dezbaterea s-a axat asupra proceselor sociale care explică transgresiunea înaltă a sistemului normativ. În cadrul acestora, perversitatea normelor joacă un rol important. Au fost expuse și exemplificate modalitățile de manifestare a perversității normelor cu referiri la regimul juridic al încălcării normei. Concluzii: unele norme pot fi definite ca “perverse” din cauza lipsei lor de adaptare la context. Comportamentul anti-normativ în situațiile reglate de aceste norme poate fi explicat nu numai de trăsăturile personale (de personalitate și cognitive) ale șoferilor, ci și de lipsa lor de raționalitate percepută. Intervențiile ar putea lua în considerare ideea de flexibilizare a normei prin contextualizare.

- Taxonomia situațiilor de risc în trafic. Aplicație: accidentul de la Scânteia și implicațiile sale psihologice

Au fost prezentate două modalități de realizare a unei taxonomii a situațiilor de risc în trafic. A fost evidențiată importanța unui astfel de demers pentru analiza și prevenirea accidentelor rutiere. Spre exemplificare a fost propus accidentul de la Scânteia sub forma unui studiu de caz. Principalele probleme identificate au fost următoarele:

- Factorii care se referă la individ (factorul uman) au fost incomplet explorați
- Factorii care se referă la caracteristicile vehiculului (factorul mașină) – mult explorați dar irelevanți în acest caz
- Factorii contextuali: (1) momentul expunerii a fost complet ignorat; (2) caracteristicile drumului (infrastructură) au fost menționate dar greșit înțelese; (3)

condițiile de drum (instabile) au fost complet ignorate; (4) consecințele (gravitatea rănilor) au fost mult mediatizate.

- Abilități și stil de conducere în examinarea psihologică a conductorilor auto

S-au prezentat diferențele dintre „driving style” și „driving skill” și influența lor asupra comportamentului la volan. Participanții au asistat la o demonstrație a utilizării probei de disociere și coordonare manuală (DM) ca probă comportamentală pentru diagnosticarea reactivității emoționale.

- Sustenabilitate și siguranță în traficul auto românesc.

Principalele teme supuse dezbaterii au fost: sustenabilitatea mediului urban, aglomerația și blocajul în trafic, poluarea aerului, zgomotul în trafic, justiție environmentală și trafic, calmarea traficului, transportul public, reducerea nevoii de deplasare, automobilul ecologic, transportul sustenabil.