**Furnizorul programului de formare** **profesională A.S.T.R**

**Denumirea programului de formare: MODALITĂȚI DE EVALUARE A TENDINȚEI DE ASUMARE A RISCULUI ÎN TRAFIC**

**Tipul programului de formare:** Program de formare profesională continuă cu caracter repetitiv, de durată variabilă

**Anexa 5D)**

**FIȘA PROGRAMULUI DE FORMARE PROFESIONALĂ CONTINUĂ**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **DENUMIREA PROGRAMULUI** | | **Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului în trafic** | | |
| **NUMĂRUL ORELOR** | | **TOTAL ORE** | **nR credite** | **TIPUL DE EVALUARE**  **(P-pe parcurs, F- finală, D-test docimologic, altele)** |
| **TEORETICE** | **PRACTICE** |  |  |
| 8 | 8 | 16 | 16 | Test docimologic |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 0 **TITULARUL**  **ACTIVITĂȚILOR de FORMARE** | **NUMELE ȘI PRENUMELE** | **SPECIALITATE PROFESIONALĂ / SPECIALITĂȚI PROFESIONALE** | **TREAPTA DE SPECIALIZARE** |
| Grigore M | Psihologia Transporturilor | Psiholog principal |

|  |  |
| --- | --- |
| **1SCOP** | Cunoașterea, înțelegerea și utilizarea modalităților actuale de evaluare a perceperii și asumării riscului în trafic în vederea desfășurării activităților profesionale la standarde înalte de performanță și creșterea siguranței în trafic |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **2OBIECTIVE** | | La finalul acestui curs, cursanții vor fi capabili :  1. Să utilizeze nuanțat și pertinent criteriile și metodele de evaluare pentru a formula judecăți de valoare și a fundamenta decizii eficiente pe baza datelor obținute prin folosirea unor instrumente adecvate de cunoaștere a perceperii și asumării riscului în trafic  1. Să aplice diferitele abordări din psihologia riscului pentru cunoașterea comportamentului în diferite situații din trafic | |
| **Competențe specifice** | | | |
| **3COMPETENȚE**  **SPECIFICE** | **a. cunoștințe**:  1. Cunoașterea teoriilor și accepțiunilor actuale în domeniul psihologiei riscului (abordarea socială vs. abordarea cognitivă)  2. Să cunoască instrumentele utilizate pentru evaluarea percepției și asumării riscului în trafic  3. Să cunoască predictorii comportamentali pentru asumarea riscului în trafic (cognitivi și atitudinali)  **b.abilități**  1. Să aplice diferitele abordări din psihologia riscului pentru cunoașterea comportamentului în diferite situații din trafic  2.Să evalueze valoarea diagnostică a instrumentelor utilizate pentru cunoașterea percepției și asumării riscului (avantaje și limite)  3.Să extragă concluzii pe baza informațiilor rezultate în urma evaluării în vederea stabilirii unor măsuri preventive și a unui plan de intervenție  4. Să formuleze și să comunice informațiile cu caracter profesional într-o manieră adaptată specificului interlocutorului  5. Să propună soluţii adecvate pentru consilierea persoanelor care manifestă tendințe frecvente de conducere riscantă | | |
| **COMPETENȚE TRANSVERSALE** | 1. Management al activităților profesionale în condiţii de autonomie şi de independenţă profesională  2**.** Autocontrolul procesului de învăţare, diagnoza nevoilor de formare, analiza reflexivă a propriei activităţi profesionale  3. Respectarea standardelor etice şi deontologice ale profesiei de psiholog specifice domeniului | | |
| **4CONȚINUTUL PROGRAMULUI** | **Temele programului** | | **Durată** |
|  | **1. CLARIFICĂRI CONCEPTUALE (accepţiuni, caracteristici, ce ştim şi ce nu ştim cu adevărat despre risc?)**  **1.1. clarificări conceptuale, definiții**  **1.2. formele riscului** | | 1/2 oră |
| **2. TEORII ALE COMPORTAMENTULUI RISCANT ÎN TRAFIC**  **2.1. Modele ale comportamentului la volan**  **2.2. Abordarea socială a riscului Teoria Comportamentului Planificat**  **2.3. Abordarea cognitivă a riscului**  **2.3.1. Teoria homeostatică a riscului („Risk homeostasis theory” *Wilde,1982, 1988, 1994*)**  **2.3.3. Teoria de risc-zero („Zero-risk theory”, Summala, 1997)**  **2.3.3. Modelul sarcină-capacitate (***Task-capability interface model* **Fuller, 2003, 2005)** | | 2 ore |
| **3. OPERAŢIONALIZĂRI ALE CONCEPTULUI**  **3.2. Paradigmele „clasice”** | | 1/2 oră |
| **4. MĂSURAREA CONSTRUCTELOR ÎNRUDITE**  **4.1.Autoevaluarea (self-evaluation)**  **4.2.Eficienţa personală / auto-eficienţa (self-efficacy)**  **4.3. Stima de sine ca şofer**  **4.4.Iluzia controlului (illusion of control)** | | 2 ore |
| **5. MĂSURAREA PERCEPŢIEI RISCULUI (tehnica evaluării scenariilor vizuale JOTs-Judgement of Traffic Scenes)**  **5.1. Scenarii vizuale**  **5.2. Testul de adaptare**  **5.3. Tehnică de simulare video**  **5.4. Concluzii** | | 2 ore |
| **CONȚINUTUL ACTIVITĂȚILOR PRACTICE** | **Denumire activitate practică** | | **Durată** |
|  | **1. Aplicații practice: Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului prin utilizarea unor constructe înrudite**  **Autoevaluarea (self-evaluation)**  **Eficienţa personală / auto-eficienţa (self-efficacy)**  **Stima de sine ca şofer**  **Iluzia controlului (illusion of control)** | | **2 ore** |
| **2. Aplicații practice: Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului**  **Testul de adaptare (adaptation test - de Craen)** | | **2 ore** |
| **3. Aplicații practice: Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului**  **Testul scenariilor vizuale (perceperea pericolelor)** | | **2 ore** |
| **4. Aplicații practice: Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului**  **Măsurarea atitudinii faţă de risc**  **Chestionar de percepţie a riscului (*Rosenbloom)***  **Utilizarea teoriei comportamentului planificat pentru predicția comportamentului riscant în trafic**  **Chestionarul căutării de senzații în trafic**  **Chestionarul miscalibtation**  **Inventarul multidimensional al stilului de conducere IMSC -RO**  **Chestionarul comportamentului în trafic- CCT** | | **2 ore** |
| **5Bibliografie**  **(selectivă)** | Ajzen, I., Fishbein, M. (2005), „The influence of attitudes on behavior”. In D. Albarracín, D., Johnson, B.T., Zanna M.P., (Eds.), The handbook of attitudes (pp. 173-221). Mahwah, NJ: Erlbaum.  Albert, D., A.,Ouimet,M.,C., Jarret, J., Cloutier, M., S.,Paquette, M., Badeau, N., Brown, T.,G.(2018). Linking mind wandering tendency to risky driving in young male drivers. [Accident Analysis & Prevention](https://www.sciencedirect.com/journal/accident-analysis-and-prevention" \o "Go to Accident Analysis & Prevention on ScienceDirect), [Volume 111](https://www.sciencedirect.com/journal/accident-analysis-and-prevention/vol/111/suppl/C), p. 125-132  de Craen, S. (2010). The X-factor. A longitudinal study of calibration in young novice drivers (TRAIL thesis series T2010/2). Delft, The Netherlands: TRAIL Research School  Frietze, G.Cohn L. D. (2018). Texting and tombstones: Impact of mortality salience on risky driving intentions. Transportation Research Part F 59 p.1–11  Fuller, R. (2011). Driver control theory. În Porter, B. E. (ed.). Handbook of traffic psychology. (pp. 13-26). Elsevier  Havârneanu, E.,C. (2011). Evaluarea psihologică a conducătorilor auto. Iaşi. Edutura Universității Alexandru Ioan Cuza.  Havârneanu, G., ,Havârneanu, C., (2012). When norms turn perverse: Contextual irrationality vs. rational traffic violations. Transportation Research Part F 15, p. 144–151  Havârneanu, G. (2013). Psihologia Transporturilor, o Perspectivă Psihosocială. Iaşi. Polirom.  Havârneanu, E., C., ,Havârneanu, G., (coord.), (2015), Psihologia riscului, Iași, Polirom  Hohn, M. (2011). Teoretic şi aplicativ în psihologia circulaţiei rutiere. Editura Universităţii de Vest, Timişoara  Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. Transportation Research Part F, 7, 135-150.  Mairean, C., Havârneanu, E.,C., (2018),The relationship between drivers’ illusion of superiority. Transportation Research Part F 55 (2018) 167–174  Mairean, C., 1, Havârneanu M.,G., Bari, D., Havârneanu, C., (2022). Cognitive Biases, Risk Perception, and Risky Driving Behaviour, Sustainability , 14, 77.  Maslac, M., Antic, B.,Pešic´D., Milutinovic, N. (2017). Behaviours of professional drivers: Validation of the DBQ for drivers who transport dangerous goods in Serbia. [Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour](https://www.sciencedirect.com/journal/transportation-research-part-f-traffic-psychology-and-behaviour" \o "Go to Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour on ScienceDirect)***,*** [50](https://www.sciencedirect.com/journal/transportation-research-part-f-traffic-psychology-and-behaviour/vol/50/suppl/C), p. 80-88  Porter, B. E. (ed.) (2011). Handbook of traffic psychology. Elsevier San Diego, USA  Rothengatter, T., & Huguenin, R. D. (2004). Traffic & Transport Psychology. Theory and Application. Elsevier. p.3-8  Summala, H. (1988). Risk control is not risk adjustment: the zero-risk theory of driver behaviour and its implications. Ergonomics, 31, 491-50  Ulleberg, P. (2002), „Personality subtypes of young drivers. Relationship to risktaking preferences, acccident involvement, and response to a traffic safety campaing”. Transportation Research Part F 4, p. 279-297  Ulleberg, P., Rundmo, T., (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. Safety Science 41, 427–443 | | |
| **Metode de predare** | Expunere, curs interactiv, lucru în grup, auto administrare probe (cotare, realizare profil) etc.  Materiale: itemii instrumentelor de evaluare, foi de răspuns | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **EVALUARE** | metode | **Scris** |
| forme | **Test docimologic la finalul cursului (1oră)** |
| **PROCEDURA DE ADMITERE** | condițiile de admitere | Diplomă de licență în psihologie Atestat de liberă practică în psihologia transporturilor |

|  |
| --- |
| **PREZENTAREA ACTIVITĂȚILOR TEORETICE** |

|  |
| --- |
| **1. CLARIFICĂRI CONCEPTUALE (accepţiuni, caracteristici, ce ştim şi ce nu ştim cu adevărat despre risc?)**  **1.1. clarificări conceptuale, definiții**   * Vizează riscul de accident * Suprapus parţial peste conceptul de personalitate “predispusă la accident” * Percepţie – acceptare – (tendinţa de) asumare * Prag ridicat – prag scăzut   Definiţii:  1. Leigh (1999)   1. ameninţare sau pericol potenţial 2. oportunitatea de a obţine o formă de recompensă   2. M. Hohn (2002) probabilitatea ca un pericol să se manifeste în mod concret  3. Joop van der Pligt (1996):   1. mărimea riscului = probabilitatea pericolului x mărimea consecinţelor. 2. dacă un eveniment negativ este caracterizat prin mai multe consecinţe negative, riscul poate fi definit prin relaţia: pi ui   4. Yates (1992) trei elemente esenţiale ale riscului, asupra cărora majoritatea cercetătorilor sunt de acord:   1. consecinţele negative sau pierderile, 2. valoarea sau semnificaţia acestor pierderi 3. nesiguranţa asociată acestor consecinţe negative sau pierderilor.   **1.2. formele riscului**  Jean-Pascal Assailly (1992)   * Fundamental –Confruntarea dintre * Nevoia de securitate (ataşamentul pentru mamă) * Nevoia de stimulare (explorarea mediului) * Enigmatic –Nu este observabil * Polisemantic * percepția * asumarea * expunerea * factori * reprezentarea * atitudinea  1. ***RISCUL OBIECTIV***(„objective risk”) În lucrările unor autori (ex. Grayson et al., 2003) apare sub denumirea de ***RISC STATISTIC***(„statistical risk”)  * vizează probabilitatea obiectivă de a fi implicat într-un accident, măsurată post-hoc prin analiza datelor accidentelor rutiere. * ţine de teoria probabilităţilor  1. ***RISCUL ESTIMAT SUBIECTIV*** („subjective risk estimate”), întâlnit şi sub denumirea de *risc perceput* („perceived risk”)  * percepţia subiectivă a fiecărui conducător auto cu privire la probabilitatea (obiectivă) de producere a unui pericol sau accident, reprezentând rezultatul unor procese cognitive. * elementul-cheie în acceptarea unui anumit pericol, eveniment negativ etc. şi în asumarea unor comportamente riscante.   ***C: RISCUL CA EMOŢIE-ŞOC***(„feeling of risk”)   * constituie răspunsul emoţional la o ameninţare.(ex. când se pierde controlul direcţiei datorită poleiului de pe carosabil). * estimarea subiectivă a riscului trebuie să depăşească o anumită valoare critică * Ameninţare → reacţie |

|  |
| --- |
| **2. TEORII ALE COMPORTAMENTULUI RISCANT ÎN TRAFIC**  **2.1. Modele ale comportamentului la volan** (adaptare după Weller et al., 2006).  **•Modele**   * Descriptive * Funcţionale   •**Descriptive**   * Modele ierarhice * Modele cu buclă de control   •**Funcționale**   * Modele motivaţionale * Modele de procesare a informaţiilor   **Modelul ierarhic Michon** (1985) trei niveluri   1. primul nivel - nivelul **operaţional** 2. al doilea nivel - nivelul **tactic** 3. al treilea nivel, nivelul **strategic**   EXEMPU: modelul incipient al adaptării comportamentale (după Brown & Noy, 2004).  **Modele motivaționale**   * Se axează pe ceea ce conducătorul auto face de fapt într-o situaţie de trafic şi nu pe nivelul maxim al aptitudinilor sale * Diferenţiază şi mai bine între performanţă şi comportament * Se axează pe activitatea mentală a şoferului pe care o leagă de concepte importante precum motivaţia şi evaluarea riscului.   **Modelele de procesare a informaţiilor**   * implică interacţiuni între diferite componente : percepţie, decizie, selecţia răspunsului şi execuţie. * conducătorul auto un „canal” pasiv de transmitere a informaţiilor, un „procesor” cu resurse limitate şi un executor de acţiuni cu abilităţi mai mult sau mai puţin eficiente. * accent exclusiv pe abilităţile cognitiv-motrice explică doar performanţa în sarcină.   **2.2. Abordarea socială a riscului Teoria Comportamentului Planificat**  Vizează predicţia comportamentului:   * Teoria comportamentului planificat (*Theory of Planned Behaviour*, Ajzen, 1985) * Teoria comportamentului planificat (*Theory of Planned Behaviour*, Ajzen, 2006)   Multe variante (completări):   * Parker et al., 1995; Richard, van der Pligt & de Vries, 1996 - **regretul anticipat** (*Anticipated regret*) * Parker et al., 1995; Manstead, 1999 - **normele personale** (*personal norms*) şi **normele morale** (*moral norms*) * Aberg et al., 1997: **percepţia celorlalţi** * Mulți de autori (sfârşitul anilor ‘80 şi începutul anilor ‘90) - **Obişnuinţa sau comportamentul anterior obişnuit** (*habitual, usual behaviour*)   Limite ale abordării sociale   * Accentul mare pe studiul atitudinilor   **A=Σbiei**  **b este credinţa într-o anumită entitate i şi e reprezintă evaluarea entităţii i**   * Modul de colectarea a datelor (self-report) * Relaţia predictor-criteriu este relația între atitudini şi comportamentul raportat de subiecţi * Comportamente specifice sunt mai bine prezise de anumiţi predictori * Majoritatea componentelor izolează comportamentul de context * Unele comportamente se modifică în funcţie de predictori, altele nu * Unele comportamente sunt neintenţionate * Neglijarea comportamentului obişnuit   **2.3. Abordarea cognitivă a riscului**  Studiul comportamentului prin analiza proceselor de comparaţie şi de decizie  Multe teorii, mereu actualizate  **2.3.1. Teoria homeostatică a riscului („Risk homeostasis theory” *Wilde,1982, 1988, 1994*)**   * Cea mai cunoscută, cu cele mai multe versiuni * La nivelul societăţii, nivelul riscului de accident rutier rămâne constant * Oamenii îşi ajustează comportamentul pe baza riscului *perceput* vs.*acceptat* * Conducătorii auto se adaptează în permanenţă la noile măsuri de siguranţă care, în consecinţă, devin ineficiente   **2.3.3. Teoria de risc-zero („Zero-risk theory”, Summala, 1997)** formulare ceva mai moderată   * Şoferii nu evaluează în mod constant nivelul de risc; doar atunci când acesta depăşeşte o anumită limită şi devine ameninţător * Motivele externe (ex. presiunea timpului)   Model ierarhic de adaptare a comportamentului   * •Nivelul strategic (planificare) * •Nivelul tactic (performanţa tactică şi manevrele efectuate în timpul concret al conducerii) * •Nivelul operaţional (controlul vehiculului prin operaţii elementare)   **2.3.3. Modelul sarcină-capacitate (***Task-capability interface model* **Fuller,2003,2005)**  Indivizii îşi ajustează comportamentul potrivind solicitările sarcinii (S) cu propria lor capacitate de a conduce (C)  Solicitări vs. Capacităţi rezultă Dificultatea sarcinii   * C > S sarcină uşoară * C = S sarcină foarte dificilă * C < S pierderea controlului * Solicitare percepută –capacitate percepută * Dificultate percepută – dificultate acceptată –risc asumat         Limite ale abordării cognitive   * Destul de puţin suport empiric (teoria poate fi uşor respinsă) * Oamenii nu pot să perceapă obiectiv dificultatea sarcinii şi capacitatea proprie? (limită în explicarea comportamentului) * Nu se precizează ce indicatori sunt folosiţi pentru estimarea dificultății sarcinii și a capacității proprii (fiziologici, efort mental, pierderea controlului etc.) * Procesul de comparare este nespecificat (Cum?) * Teoria este mereu în schimbare |

|  |
| --- |
| **3. OPERAŢIONALIZĂRI ALE CONCEPTULUI**  **3.1. Paradigmele „clasice”**  Variantă creion-hârtie sau computerizată   * Sarcini prezentând diverse dileme / probleme de alegere. * De obicei se oferă două variante de răspuns dintre care una prezintă un câştig mic şi sigur, iar cealaltă un câştig mare dar riscant. * Participantul trebuie să ia o decizie, făcând alegerea care i se pare potrivită. * Probe care să evalueze asumarea riscului într-o sarcină concretă. (probe comportamentale, jocuri de cărţi, pariuri)   Exemple:   * *Options in the Seven Questions in the Gain-Large Condition of Study* (Hsee & Weber, 1997) * *The Balloon Analog Risk Task*(BART –Lejuez et al., 2002) |

|  |
| --- |
| **4. MĂSURAREA CONSTRUCTELOR ÎNRUDITE**  **4.1.Autoevaluarea (self-evaluation)**   * Evaluarea propriilor abilităţi * Svenson, 1981 → efectul “mai bun decât media”   – mai mult de50% din participanţi consideră că performanţa lor este peste medie  – replicat de Groeger& Brown (1989)  –replicat şi în România (Ţepordei, Havârneanu & Boncu, 2010)  **4.2.Eficienţa personală / auto-eficienţa (self-efficacy)**  Bandura, 1997   * se referă doar la aspecte care vizează internalitatea (LoC intern) * predictor pentru asumarea riscului * **S**elf **E**valuation **S**cales (SES) …în trafic   **4.3. Stima de sine ca şofer**   * Relevanţa conducerii auto pentru stima de sine   –Driving as Relevant to Self-esteem Scale –DRS (Ben-Ari & Findler, 2003)   * Nevoia de creştere a stimei de sine ca şofer   –Self-esteem maintenance(menținere)  –Self-esteem enhancement / boost (stimularea)   * Conceptul pare să le includă parţial pe cele de “autoevaluare” şi “eficienţă personală”   **4.4..Iluzia controlului (illusion of control)**  Asumpţii:   * dacă ai o atitudine pozitivă despre tine şi dacă te consideri un şofer eficient, înseamnă că poţi deţine controlul în orice situaţie… * cu cât te consideri mai eficient şi percepi mai mult control într-o situaţie, cu atât vei percepe un risc mai mic în acea situaţie.   Baza teoretică -simularea sub formă de scenarii vizuale:   * Groeger (2000) –aprecierea pericolelor şi a dificultăţii sarcinii în aşa-numitele „JOTs” (judgements of traffic scenes). Această procedură este o combinaţie între metoda chestionarului şi cea a scenariilor simulate. * McKenna, Horswill & Alexander (2006) –tehnică de simulare video |

|  |
| --- |
| **5. MĂSURAREA PERCEPŢIEI RISCULUI (tehnica evaluării scenariilor vizuale JOTs-Judgement of Traffic Scenes)**  **5.1. Scenarii vizuale**  **Scenarii vizuale (Groeger, 2000)**   * operaţionalizează riscul la volan prin capacitatea de percepere a pericolelor cât mai repede posibil şi a dificultăţii sarcinii în aşa-numitele „JOTs” (judgements of traffic scenes) –*hazard perception test* * 24 de secvenţe evaluate pe cele două dimensiuni (pericol și dificultate)   **Dimensiunea „pericol” include:**   * proximitatea altor vehicule, * gradul de concentrare pe care îl presupune situaţia * gradul de normalitate –neobişnuinţă al situaţiei * gradul de stres pe care îl determină circumstanţele respective * gravitatea consecinţelor care ar rezulta dacă s-ar produce un accident.   **Factorul „dificultate” include:**   * şansele ca ceva neaşteptat să intervină * abilităţile solicitate şoferului * numărul de accidente care s-ar putea produce, * viteza cu care autovehiculele par că se deplasează * aglomeraţia traficului   **5.2. Testul de adaptare**  Nu este un test de percepţie a pericolelor, ci de adaptare la acestea   * Are la bază teoria calibrării (Kuiken & Twisk, 2001) * Timp de decizie nelimitat * Măsoară adaptarea la solicitările sarcinii în funcţie de complexitatea percepută a situaţiei * Perechi de situaţii: simplă vs. complexă   **5.3. Tehnică de simulare video** (McKenna et al. 2006)   * Testul urmăririi apropiate * Testul acceptării intervalelor goale * Testul percepţiei pericolelor   **5.4. Concluzii**  Probe care măsoară asumarea efectivă a riscului ...dar în laborator   * Pot ajuta la depistarea conducătorilor auto care au un “prag foarte scăzut al riscului”. * Implementarea unor astfel de probe în examenul psihologic |

|  |
| --- |
| 1. **Aplicații practice: Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului prin utilizarea unor constructe înrudite**  **Autoevaluarea (self-evaluation)**  **Eficienţa personală / auto-eficienţa (self-efficacy)**  **Stima de sine ca şofer**  **Iluzia controlului (illusion of control)**  **Activitatea constă în:**   * **prezentarea probelor** * **calităților psihometrice** * **modalitatea de analiză și interpretare a rezultatelor** * **se va proceda la autoadministrarea probelor și analiza modalității de operaționalizare a itemilor** |

|  |
| --- |
| **PREZENTAREA ACTIVITĂȚILOR PRACTICE** |

|  |
| --- |
| 2. **Aplicații practice: Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului**  **Testul de adaptare (adaptation test, de Craen)**  **Activitatea constă în:**   * **prezentarea probelor** * **calităților psihometrice** * **modalitatea de analiză și interpretare a rezultatelor**   **se va proceda la autoadministrarea probelor și analiza modalității de operaționalizare a itemilor** |

|  |
| --- |
| 3. **Aplicații practice: Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului**  **Testul scenariilor vizuale (perceperea pericolelor)**  **Activitatea constă în:**   * **prezentarea probelor** * **calităților psihometrice** * **modalitatea de analiza și interpretare a rezultatelor**   **se va proceda la autoadministrarea probelor și analiza modalității de operaționalizare a itemilor** |

|  |
| --- |
| 4. **Aplicații practice: Modalități de evaluare a tendinței de asumare a riscului**  **Măsurarea atitudinii faţă de risc**  **Chestionar de percepţie a riscului (*Rosenbloom)***  **Utilizarea teoriei comportamentului planificat pentru predicția comportamentului riscant în trafic**  **Chestionarul căutării de senzații în trafic**  **Chestionarul miscalibration**  **Inventarul multidimensional al stilului de conducere IMSC -RO**  **Chestionarul comportamentului în trafic- CCT**  **Activitatea constă în:**   * **prezentarea probelor** * **analiza calităților psihometrice** * **modalitatea de analiză și interpretare a rezultatelor**   **se va proceda la autoadministrarea probelor și analiza modalității de operaționalizare a itemilor** |

0 dacă sunt mai mulți formatori care susțin cursuri diferite, în cadrul aceluiași program de formare profesională, fiecare formator va realiza fișa cursului pentru activitățile de formare prestate. Dacă mai mulți formatori participă la susținerea aceluiași curs, se vor menționa ambii formatori ca titulari ai cursului

1 scopul trebuie sa fie clar formulat

2 obiectivele pot fi formulate în funcție de grila competențelor profesionale pentru programelele de studii

3 la nivel de descriptori de performanță (cunoștințe și abilitați)

4 se vor enumera toate unitățile de conținut și durata fiecăreia

5 obligatoriu cel puțin cinci titluri recente (ultimii 5 ani)

6 strategia didactică, materiale, resurse

Data completării Semnătura titularului programului de formare