

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

Denumirea programului de formare: Agresivitatea în trafic\_Factori individuali și sociali în dinamica afectivă a participantului la trafic. Modalități de intervenție

Tip program de formare:Formare profesională continuă, cu caracter unic - școală de vară

## FISA PROGRAMULUI\*

DENUMIREA PROGRAMULUI		Agresivitatea în trafic_Factori individuali și sociali în dinamica afectivă a participantului la trafic. Modalități de intervenție		
NUMĂRUL ORELOR		TOTAL ORE	NR. CREDITE	TIPUL DE EVALUARE (P-pe parcurs, F- finală, D-test docimologic, altele)
TEORETICE	PRACTICE			
6+3	6+8	23	23	Test docimologic

TITULARUL <sup>0</sup> ACTIVITĂȚILOR FORMARE	NUMELE ȘI PRENUMELE	DOMENIUL PROFESIONAL	TREAPTA DE SPECIALIZARE
	SIMONA P	Psihologia Transporturilor	Psiholog principal

SCOP <sup>1</sup>	Cunoașterea, înțelegerea și utilizarea modalităților actuale de evaluare a comportamentului agresiv în trafic în vederea desfășurării activităților profesionale la standarde înalte de performanță și creșterea siguranței rutiere
-------------------	---

OBIECTIVE <sup>2</sup>	<p>La finalul acestui curs, cursanții vor fi capabili :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Să utilizeze nuanțat și pertinent criteriile și metodele de evaluare pentru a formula judecați de valoare și a fundamenta decizii eficiente pe baza datelor obținute prin folosirea unor instrumente adecvate de cunoaștere a agresivității în trafic</li> <li>Să aplice diferitele abordări din psihologia agresivității pentru cunoașterea comportamentului în diferite contextesituaționale din trafic</li> </ol>
<b>COMPETENȚE SPECIFICE ACUMULATE</b>	
	<p><b>a. cunoștințe:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Cunoașterea efectelor stărilor emoționale puternice asupra comportamentului în trafic: accidente și reacții agresive</li> <li>Cunoașterea modelelor teoretice explicative ale stărilor afective și accepțiunilor actuale ale acestora</li> <li>Cunoașterea modelelor teoretice explicative a procesului de reglare emoțională</li> <li>Cunoașterea eficienței strategiilor de reglare emoțională</li> <li>Cunoașterea factorilor individuali și sociali implicați în dinamica afectivă și a răspunsului comportamental în trafic</li> <li>Să cunoască instrumentele utilizate pentru evaluarea furiei în trafic</li> </ol> <p><b>b.abilități</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Să aplice diferitele abordări teoretice (modelele teoretice explicative ale stărilor afective și modelele teoretice explicative a procesului de reglare emoțională) pentru cunoașterea reacțiilor comportamentale în diferite contexte situaționale din trafic</li> <li>Să evalueze valoarea diagnostică a instrumentelor utilizate pentru evaluarea furiei și agresivității în trafic (avantaje și limite)</li> <li>Să extragă concluzii pe baza informațiilor rezultate în urma evaluării în vederea stabilirii unor măsuri preventive și a unui plan de intervenție</li> <li>Să identifice dinamica emoțională și strategiilor comportamentale care pot fi implementate în anumite situații.</li> <li>Să formuleze și să comunice informațiile cu caracter profesional într-o manieră adaptată specificului interlocutorului</li> <li>Să recunoască emoțiile evocate în diferite situații pentru a identifica strategii eficiente, care să direcționeze comportamentul spre comportamente de autoprotecție precum și să crească autoeficacitatea personală în situații dificile.</li> <li>Să propună soluții adecvate pentru consilierea persoanelor care manifestă tendințe frecvente de conducere riscantă</li> </ol>
COMPETENȚE TRANSVERSALE	1. Management al activităților profesionale în condiții de autonomie și de independență profesională

	2. Autocontrolul procesului de învățare, diagnoza nevoilor de formare, analiză reflexivă a propriei activități profesionale 3. Respectarea standardelor etice și deontologice ale profesiei de psiholog specifice domeniului	
<b>CONȚINUTUL PROGRAMULUI 4</b>	<b>Temele programului de formare</b>	<b>Durată</b>
	<b>TEMA 1 (6 ore teoretice)</b> <b>1. DINAMICA STĂRII AFECTIVE ÎN CONTEXTUL MOBILITĂȚII URBANE</b> <b>1.1. Stări afective -dispoziții vs emoții vs comportament</b> <b>a. Dispoziții b. Emoții</b>	1/2 oră
	<b>2.ASPECTE IMPORTANTE ALE STĂRILOR AFECTIVE</b> <b>2.1. determinanți ai stărilor afective - factori contextuali și individuali</b> <b>2.2.frecvența stărilor afective în trafic</b> <b>3. diferențele interindividuale în exprimarea acestora</b> ✓ <i>Presiunea timpului</i> ✓ <i>Motivația deplasării</i> <b>4.consecințele stărilor afective</b> (a) <i>distorsionări ale proceselor cognitive,</i> (b) <i>reacții comportamentale</i>	2 ore
	<b>3. MODELE TEORETICE EXPLICATIVE ALE STĂRILOR AFECTIVE</b> 3.1.Teoriiile evaluării (în engl., <i>the appraisal theory</i> ) 3.2.Modelul cauzal al atribuirii comportamentului social	1 oră
	<b>4. REGLAREA EMOȚIONALĂ</b> 4.1.Aspecte conceptuale 4.2.Modele teoretice explicative 4.2.1. <i>Procesul modal al reglării emoționale</i> 4.2.2. <i>Perspectiva hedonică asupra reglării emoționale</i> 4.3.Eficiența strategiilor de reglare emoțională	2 1/2 ore
	<b>TEMA 2 (9 ore din care 3 teoretice/ 6 practice)</b> <b>1. EFECTUL EXPUNERII PRENATALE LA TESTOSTERON ASUPRA TRĂSĂTURILOR DE PERSONALITATE ȘI A COMPORTAMENTULUI</b> 1.1. DEFINIRE CONCEPTUALĂ 1.2. ÎNDICATORI FIZIOLOGICI AI EXPUNERII PRENATALE LA TESTOSTERON 1.3. MODALITĂȚI DE MĂSURARE A INDICATORILOR FIZIOLOGICI 1.4. CONSECINȚE ALE EXPUNERII PRENATALE LA ANDROGENI: DOVEZI EMPIRICE 1.4.1. <i>expunerea prenatală la testosteron și trăsăturile de personalitate</i> 1.4.2. <i>expunerea prenatală la testosteron și agresivitatea</i> 1.4.3. <i>expunerea prenatală la testosteron și asumarea riscului</i>	1,5 ore
	<b>2. INVESTIGAREA LEGĂTURII DINTRE RAPORTUL 2D:4D ȘI AGRESIVITATE, RESPECTIV ASUMAREA RISCULUI</b>	1,5 ore
<b>CONȚINUTUL ACTIVITĂȚILOR PRACTICE</b>	<b>Denumire activitate practică</b>	<b>Durată</b>
<b>TEMA 2 (6 ore practice)</b>		
	1. Măsurarea și determinarea concretă la persoanele participante a raportului 2D:4D, rel2, asimetria direcțională	<b>1 oră</b>
	2. Evaluarea agresivității și asumării riscului în trafic cu instrumente specifice: <b>Scala tendințelor agresive</b> (The propensity for angrydriving scale (DePasquale et al., 2001)	<b>1 oră</b>
	<b>Scala Furiei la Volan</b> (Deffenbacher Driver Anger Scale, DAS, 1994)	<b>1 oră</b>
	<b>Scala manifestărilor furiei în trafic DAX 49 P.</b> Sârbescu (2012)	<b>1oră</b>

	<b>Scala perceperii riscului</b> (T. Rosenbloom, Risk Perception Questionnaire, 2008)	<b>1 oră</b>
	<b>Inventarul multidimensional la stilului de conducere IMSC -Ro</b> (Havârneanu, Holman, )	<b>1 oră</b>
<b>TEMA 3 (8 ore practice)</b>		
	A. Evaluarea tendinței individului de a folosi diferite tehnici de reglare emoțională Chestionarul de evaluare a modalității de reglare a emoțională Gross și John (2003) - <i>Emotion Regulation Questionnaire</i> (ERQ).	<b>2 ore</b>
	B. Emoții în trafic Activitatea vizează identificarea dinamicii emoționale și a strategiilor comportamentale care pot fi implementate în anumite situații din trafic. Participanților vor fi antrenați să abordeze cu ușurință lumea emoțiilor și să înțeleagă ce mecanisme pot activa aceste dimensiuni la nivel individual.	<b>4 ore</b>
<b>BIBLIOGRAFIE (SELECTIVĂ) <sup>5</sup></b>	<p>Biassoni, F., Balzarotti, S., Giamporcaro, M., &amp; Ciceri, R. (2016). Hot or Cold Anger? Verbal and Vocal Expression of Anger While Driving in a Simulated Anger-Provoking Scenario. <i>SAGE Open</i>, 6(3), 2158244016658084.</p> <p>Björklund, G. M. (2008). Driver irritation and aggressive behaviour. <i>Accident Analysis &amp; Prevention</i>, 40(3), 1069-1077</p> <p>Ellis, L., &amp; Hoskin, A. W. (2015). Criminality and the 2D: 4D Ratio Testing the Prenatal Androgen Hypothesis. <i>International journal of offender therapy and comparative criminology</i>, 59(3), 295-312.</p> <p>Gross, J. J., Sheppes, G., &amp; Urry, H. L. (2011). Emotion generation and emotion regulation: A distinction we should make (carefully). <i>Cognition and emotion</i>, 25(5), 765-781.</p> <p>Havârneanu, C. E., Jilavu, A. R., &amp; Havârneanu, G. M. (2014). Digit Ratios as Correlates of Accident Involvement and Aggressive Driving—A Pilot Study. <i>Procedia-Social and Behavioral Sciences</i>, 127, 575-580.</p> <p>Holman, A. C., &amp; Havârneanu, C. E. (2015). The Romanian version of the multidimensional driving style inventory: psychometric properties and cultural specificities. <i>Transportation research part F: traffic psychology and behaviour</i>, 35, 45-59.</p> <p>Levelt, P. B. M. (2003). Praktijkstudie naar emoties in het verkeer. SWOV Report R-2003-08. Leidschendam: SWOV</p> <p>Megías, A., Di Stasi, L. L., Maldonado, A., Catena, A., &amp; Cándido, A. (2014). Emotion-laden stimuli influence our reactions to traffic lights. <i>Transportation research part F: traffic psychology and behaviour</i>, 22, 96-103</p> <p>Navon, M., &amp; Taubman-Ben-Ari, O. (2019). Driven by emotions: The association between emotion regulation, forgivingness, and driving styles. <i>Transportation research part F: traffic psychology and behaviour</i>, 65, 1-9.</p> <p>Parkinson, B. (2001). Anger on and off the road. <i>British journal of Psychology</i>, 92(3), 507-526.</p> <p>Rendon-Velez, E., Van Leeuwen, P. M., Happee, R., Horváth, I., van der Vegte, W. F., &amp; de Winter, J. C. (2016). The effects of time pressure on driver performance and physiological activity: A driving simulator study. <i>Transportation research part F: traffic psychology and behaviour</i>, 41, 150-169.</p> <p>Roidl, E., Frehse, B., Oehl, M., &amp; Höger, R. (2013). The emotional spectrum in traffic situations: Results of two online-studies. <i>Transportation research part F: traffic psychology and behaviour</i>, 18, 168-188.</p> <p>Sârbescu, P. (2016). Driving Anger Scale: how reliable are subscale scores? A bifactor model analysis. <i>Transportation research part F: traffic psychology and behaviour</i>, 42, 248-254.</p> <p>Shahar, A. (2009). Self-reported driving behaviors as a function of trait anxiety. <i>Accident Analysis &amp; Prevention</i>, 41(2), 241-245.</p> <p>Stephens, A. N., &amp; Groeger, J. A. (2011). Anger-congruent behaviour transfers across driving situations. <i>Cognition &amp; emotion</i>, 25(8), 1423-1438.</p> <p>Stephens, A. N., Hill, T., &amp; Sullman, M. J. M. (2016). Driving anger in Ukraine: Appraisals, not trait driving anger, predict anger intensity while driving. <i>Accident Analysis &amp; Prevention</i>, 88, 20-28.</p> <p>Stephens, A. N., Trawley, S. L., Madigan, R., &amp; Groeger, J. A. (2013). Drivers display anger-congruent attention to potential traffic hazards. <i>Applied cognitive psychology</i>, 27(2), 178-189.</p> <p>Lerner, J. S., &amp; Keltner, D. (2001). Fear, anger, and risk. <i>Journal of personality and social psychology</i>, 81(1), 146.</p> <p>Sullman, M. J. (2006). Anger amongst New Zealand drivers. <i>Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour</i>, 9(3), 173-184.</p> <p>Sullman, M. J., Stephens, A. N., &amp; Yong, M. (2014). Driving anger in Malaysia. <i>Accident Analysis &amp; Prevention</i>, 71, 1-9</p>	

	Trógolo, M. A., Melchior, F., & Medrano, L. A. (2014). The role of difficulties in emotion regulation on driving behavior. <i>Journal of Behavior, Health &amp; Social Issues</i> , 6(1), 107-117. Webb, T. L., Miles, E., & Sheeran, P. (2012). Dealing with feeling: a meta-analysis of the effectiveness of strategies derived from the process model of emotion regulation. <i>Psychological bulletin</i> , 138(4), 775-808.
<b>REPERE METODOLOGICE</b> <sup>6</sup>	Expunere, curs interactiv, lucru în grup, auto administrare probe (cotare, realizare profil) etc. Materiale: itemii instrumentelor de evaluare, foi de răspuns

<b>EVALUARE</b>	metode	<b>Scris</b>
	forme	<b>Test docimologic la finalul cursului (1oră)</b>

## PREZENTAREA ACTIVITĂȚILOR TEORETICE

### TEMA 1 (6 ore teoretice)

#### 1. DINAMICA STĂRII AFECTIVE ÎN CONTEXTUL MOBILITĂȚII URBANE

##### 1.1. Stări afective -dispoziții vs emoții vs comportament (Roidl, Frehse, Oehl & Höger, 2013)

- a. **Dispoziția** suma reacțiilor afective mai puțin intense care se acumulează pe parcursul unei perioade de timp
- b. **Emoțiile** reprezintă reacții afective conștiente care intervin ca urmare a percepției și evaluării situației actuale, modificări rapide și neașteptate ale acesteia (Megias, Stasi, Maldonado, Catena & Cândido, 2014).

Au o componentă cognitivă și sunt însoțite de percepția factorilor **situationali**

#### 2.ASPECTE IMPORTANTE ALE STĂRILOR AFECTIVE

- 1) *determinanți* ai stărilor afective
- (2) *frecvența* stărilor afective în trafic
- (3) *diferențele* interindividuale în exprimarea acestora
- (4) *consecințe* ale acestora.

##### 2.1. determinanți ai stărilor afective - factori contextuali și individuali

*Factorii contextuali care determină furia:*

- ✓ Sullman (2006) împiedicarea avansării, condusul riscant, gesturile ostile, și condusul nepoliticos al celorlalți.
- ✓ Biassoni și colaboratorii (2016) prezența obstacolele în trafic, comportamentul ilegal al celorlalți conducători auto, și condusul lent al celorlalți
- ✓ Bjorklund (2008) vorbește despre condusul altui conducător auto foarte aproape de bara din spate și neacordarea de prioritate
- ✓ Sullman, Stephens și Yong (2014) gesturi ostile sau condusul ilegal al celorlalți conducători auto (furie), comportamente agresive menite să intimideze, cum ar fi neacordarea de prioritate (anxietate)

*Portret al conducătorului auto care are o tendință de a resimți frecvent și intens furia în trafic*

- ✓ Jovanovic și colaboratorii (2011) Conducătorului auto furios din perspectiva Big Five, respectiv neuroticismul, agreabilitatea și conștiinciozitatea, conștiinciozitatea se asociază cu agresivitatea la volan
- ✓ Parkinson (2001) găsește o legătură pozitivă între empatie și furia la volan dar negativă cu agresivitatea.

##### 2.2.. frecvența stărilor afective în trafic,

- ✓ Levelt (2003) raportează că **bucuria** apare la 54% din cazuri este urmată de **furie** (22% din cazuri) și pe ultimul loc este frica (8% din cazuri)
- ✓ Mesken și colaboratorii (2007) concluzionează că frica este cea mai frecventă emoție resimțită de către șoferi în timpul călătoriei, urmată de furie, și pe ultimul loc bucurie

##### 2.3. diferențele interindividuale în exprimarea acestora

Factori care amplifică sau deopotrivă diminuează legătura între furia în trafic și diferite comportamente sau atribute individuale

- ✓ Conducătorii auto **tineri** au tendința de a resimți mai frecvent și mai intens furia în trafic comparativ cu cei de vârstă adultă (Garrity & Demick, 2001).
- ✓ Asocieri negative între **vârsta** conducătorilor auto și furia resimțită ca urmare a impoliteții celorlalți participanți la trafic, prezenței ambuteiajelor, gesturilor ostile și prezenței poliției (Sullman, Stephens, & Yong, 2014).
- ✓ **Bărbații** raportează scoruri mai ridicate la furia în trafic comparativ cu femeile (Stephens, Hill, & Sullman, 2015)
- ✓ **Femeile** nu au raportat furia și anxietatea mai frecvent decât bărbații dar când aceasta a fost resimțită, a fost mult mai puternică. În plus, femeile resimt mai intens furia atunci când aceasta este provocată de gesturile ostile ale altui participant la trafic sau prezența ambuteiajelor (Sullman, Stephens, & Yong, 2014).

- ✓ **Presiunea timpului** joacă un rol important atât în dinamica stării afective cât și asupra performanței conducătorului auto (Maules et al., 2000; Neighbors, Vietor, & Knee, 2002; Mesken et al., 2007.; Rendon-Velez, et al., 2016)
  - Conducătorului în condiții de presiunea timpului conduce la reacții negative mult mai puternice.
  - Stephens și Groeger (2011) arată că șoferii care conduc sub presiunea timpului devin mai furioși în timpul conducerii simulate comparativ cu cei care nu conduc sub presiunea timpului.
- ✓ **Motivația deplasării** este deseori pusă în legătură atât cu emoțiile pozitive (fericirea, mândria) cât și cu emoțiile negative (furia, iritarea). Un studiu recent indică faptul că persoanele care valorizează și apreciază condusul resimt mai frecvent emoții pozitive și în egală măsură resimt mai puternic furia atunci când scopul deplasării personale este blocat (Roidl, Frehse, Oehl, & Hoger, 2013). Conducătorii auto cu o motivație ridicată resimt mai intens emoțiile negative și se implică mai frecvent în comportamente agresive sau riscante (Roidl, Siebert, Oehl, & Hoger, 2013; Roidl et al., 2013).

#### 2.4.consecințele stărilor afective

##### (a) *distorsionări ale proceselor cognitive,*

Anxietatea determină

- ✓ restrânge memoria de lucru și astfel îngustează resursele cognitive necesare sarcinii de condus (Shahar, 2009).
- ✓ îngustează câmpul atențional și conduce astfel la o identificare mai dificilă a stimulilor periferici.

Furia determină

- ✓ conducătorii auto expuși la stimuli frustranți în perioada conducerii simulate, în timpul unui traseu neutru au dat dovada de o procesare euristică a riscurilor potențiale, având un timp de reacție mai prelungit pentru observarea pietonilor iar fixarea atenției către stimuli periculoși era de scurtă durată (Stephens, Trawley, Madigan, & Groeger, 2013).
- ✓ evaluări superficiale asupra situațiilor, subevaluând riscul potențial, timpul de reacție pentru evitarea unei coliziuni era mai prelungit.
- ✓ furia promovează procesarea euristică a caracteristicilor situaționale (Lerner, Goldberg, & Tetlock, 1998) și drept urmare poate conduce la decizii nesatisfăcătoare (Lerner & Tiedens, 2006), un nivel ridicat de optimism nerealist, supra-estimarea controlului personal, precum și eșecul în percepția riscului (Lerner & Gonzalez, 2005).
- ✓ furia determină o alocare a responsabilității către ceilalți participanți la trafic chiar și atunci când circumstanțele situaționale nu justifică acest aspect (Lerner & Tiedens, 2006).

##### (b) *reacții comportamentale*

- ✓ Bjorklund (2008) arată faptul că cele mai frecvente consecințe ale resimțirii furiei sau a iritării ca urmare a blocării înaintării sunt claxonatul excesiv sau folosirea flashurilor (80% respectiv 88% din totalul reacțiilor)
- ✓ gesturilor ostile din partea celorlalți participanți la trafic determină folosirea înjurăturilor sau gesturile ostile direcționate către ceilalți
- ✓ Când furia este cauzată de un stimul direct observabil (reacțiile celuilalt participant la trafic) comparativ cu celelalte situații (de exemplu, atunci când sunt ambuteiaje iar cauza nu este evidentă), conducerea agresivă ca manifestarea unor comportamente riscante, precum excesul de viteză, slalomul periculos în trafic, ignorarea semnalizării rutiere și a culorii roșii a semaforului. reacțiile șoferilor sunt mai puternice, în ceea ce privește intensitatea răspunsului agresiv.
- ✓ Furia indusă în timpul condusului simulat se asociază cu mai multe comportamente agresive, un stil de coping confruntativ dar și centrat pe emoție, precum și tendința de evitare a situațiilor care provoacă furia.
- ✓ Biasul de atribuire explică relația dintre furia la volan și agresivitatea conducătorului auto. Ellison-Porter, Bell și Deffenbacher (2001). Percepția comportamentului celuilalt participant la trafic ca fiind răzbunător, joacă un rol în relația dintre furie și agresivitate.
- ✓ Există o legătură puternică între provocare (ca determinant al frustrării) și comportamentul șoferului. Shinar (1998)
- ✓ Transpunerea modelului frustrare-agresiune în domeniul traficului rutier susține că există trei factori care determină agresiunea în trafic:
  1. *Nivelul de frustrare resimțit.* Cu cât este mai ridicat nivelul de frustrare, cu atât răspunsul conducătorului auto va fi caracterizat de un nivel mai ridicat de agresivitate.
  2. *Consecințele comportamentului agresiv.* Cu cât consecințele sunt mai importante, cu atât comportamentul conducătorului auto va fi caracterizat de un nivel mai scăzut de agresiune.
  3. *Frustrarea determinată de un comportament inadecvat.* Dacă comportamentul celuilalt individ este perceput ca fiind nedrept sau inadecvat, comportamentul conducătorului auto va fi caracterizat de un nivel mai ridicat de agresivitate.

### 3. MODELE TEORETICE EXPLICATIVE ALE STĂRILOR AFECTIVE

#### 3.1. Teoriile evaluării (în engl., *the appraisal theory*)

- ✓ Consideră emoțiile urmarea a unui proces de *evaluare cognitivă* a mediului
- ✓ Lazarus (1991) - *teoria temelor relaționale centrale*. O persoană va resimți o anumită emoție în momentul în care acesta evaluează un eveniment particular ca fiind benefic sau, deopotrivă, dăunător pentru îndeplinirea unui scop personal.
- ✓ două tipuri de evaluări ale stimulului: *evaluare primară* și *evaluarea secundară*;
- ✓ *evaluare primară* are trei componente:
  - *relevanța stimulului, evenimentului*
  - *incongruența stimulului cu scopul*
  - *nivelul de implicare personală pentru menținerea stimei de sine*
- ✓ *evaluarea secundară*
  - stimulul/comportamentul celuilalt este evaluat ca fiind responsabil pentru *incongruența scopului*
  - strategiile de coping favorizează acțiunea directă sau atacul
  - expectanțele din mediu cu privire la un eventual răspuns agresiv sunt pozitive,

Mesken și colaboratorii (2007) aplică teoria evaluării în trafic

1. situația/evenimentul este evaluat ca fiind *incongruent* scopului personal
2. conducătorul auto atribuie *responsabilitatea* acestei incongruențe unei alte persoane
3. *siguranța* în trafic nu este amenințată.

#### 3.2. Modelul causal al atribuirii comportamentului social

- ✓ Studiază procesele cognitive care ghidează interpretarea evenimentelor și comportamentelor celorlalți (Fincham & Jaspars, 1980).
- ✓ contextul transporturilor au pus accentul pe procesele cogniției sociale:
  - atribuirea defensivă (Walster, 1966),
  - eroarea fundamentală de atribuire
  - efectul actor-observator (Jones & Nisbett, 1972; Kelley & Michela, 1980)
- ✓ Procesele cognitive descriu modalitatea în care individul percepe situația sau comportamentul celuilalt în funcție de unele elemente, respectiv:
  - *intenționalitatea*
  - *controlabilitatea,*
  - *cauzalitatea,*
  - *stabilitatea în timp*
  - *consistența.*

### 4. REGLAREA EMOȚIONALĂ

#### 4.1. Aspecte conceptuale

- ✓ (Gross, Sheppes & Urry, 2011) - reglarea emoțională presupune activarea unui scop, conștient sau nu, pentru modificarea procesului de generare a emoției
- ✓ (Mauss, Bunge & Gross, 2007) - reglarea emoțională se referă la menținerea, minimalizarea sau maximalizarea experienței emoționale resimțite

*Mecanismele psihologice care ghidează alegerea și eficiența strategiilor de reglare emoțională*

- ✓ meta-analiză recentă realizată de Matthews și colaboratorii (2021) a identificat factorii determinanți ai deciziei de reglare emoțională
  - factorii afectivi (intensitatea emoției, valența acesteia, și excitarea fiziologică)
  - factori cognitivi (efortul perceput pentru declanșarea și susținerea procesului de reglare emoțională),
  - factori motivaționali (scopuri temporale, direcționale sau situaționale)
  - actori individuali (vârsta, genul, și diferențe interindividuale ale tendințelor personale)
  - factori socio-culturali.
- ✓ în funcție de persoana care declanșează procesul reglării distingem :
  - strategii de reglare emoțională *intrapersonale* (persoana însăși)
  - strategii de reglare emoțională *interpersonale* (altă persoană)
- ✓ în funcție de *specificul* activării scopului de ajustare emoțională distingem:
  - activare conștientă
  - activare implicită.
- ✓ Majoritatea modelelor teoretice pun accentul pe caracterul conștient, deliberat, și consumator de resurse, cognitive și fizice

- ✓ Strategiile prototipice care surprind întocmai aceste elemente sunt :
  - ruminarea (Joorman & Gotlib, 2010),
  - re-evaluarea cognitivă (Gross, 2001),
  - distragerea deliberată a atenției (Van Dillen & Koole, 2007)
  - suprimarea expresivă (Richards & Gross, 2000).
- ✓ Tamir (2021) propune un model de analiză a reglării emoționale explicite, intenționate ca fiind o formă de control cibernetic (în engl., *cybernetic control*).
  - când apare o discrepanță între scopul emoțional și stare emoțională curentă se declanșează *scopul reglării emoționale*.
  - scopul emoțional poate fi activat independent de starea emoțională curentă însă scopul reglării emoționale este dependent tocmai de comparația dintre cele două stări emoționale (curentă vs dorită)
- ✓ Reglarea emoțională *implicită* a fost definită ca fiind orice proces care nu este demarat sau susținut conștient cu scopul de a modifica calitatea, intensitatea sau durata unui răspuns afectiv (Koole & Rothermund, 2011).

#### 4.2. Modele teoretice explicative

##### 4.2.1. Procesul modal al reglării emoționale Gross (1998)

- ✓ strategiile de reglare în funcție de dimensiunea *temporalității*, a momentului în care acestea intervin
- ✓ în fața unui *stimul* emoțional, asupra căruia o persoană își concentrează *atenția* se va produce o *evaluare* cognitivă a stimulului
- ✓ semnificația evaluării va conduce la un anumit *răspuns afectiv*
- ✓ propune cinci categorii de strategii de reglare emoțională:
  1. *selectarea situațiilor* - Se referă la eforturile individului de a selecta situația în care se află pentru a maximiza sau minimaliza posibilitatea ca o anumită emoție să apară. Cele mai des întâlnite strategii fac referire la *evitarea* sau *căutarea* situațiilor.
  2. *modificarea elementelor situaționale* - Se referă la încercările individului de a schimba elementele situației astfel încât răspunsul emoțional să fie diferit. Chiar și atunci când individul este implicat într-un eveniment, reglarea este concentrată pe schimbarea anumitor caracteristici ale situației.
  3. *schimbarea focusului atențional* - Se referă la concentrarea atenției într-o anumită direcție astfel încât răspunsul emoțional să fie modificat sau atenuat. Una dintre strategiile des întâlnite din această categorie este *distragerea*. Aceasta implică concentrarea atenției în afara situației prezente pentru a evita răspunsul emoțional. *Suprimarea experiențială* implică eforturi din partea individului de a nu se gândi la un anumit conținut emoțional. *Ruminația* implică concentrarea atenției într-o manieră repetitivă asupra aspectelor negative ale sinelui.
  4. *modificarea evaluărilor cognitive* - Se referă la alterarea semnificației situației pentru modificarea emoției produse, schimbând semnificația originală a evenimentului emoțional. Cea mai des studiată strategie este *re-evaluarea cognitivă* – aceasta implică reconstruirea unui eveniment emoțional în termeni non-emoționali. *Re-evaluarea focusată pe sine* implică detașarea individului de semnificația personală a situației pe când *re-evaluarea focusată pe situație* face referire la interpretarea conținutului emoțional al situației ca fiind neutru.
  5. *modularea răspunsului afectiv* - Se referă la reglarea componentei experiențiale, comportamentale sau fiziologice ale răspunsului emoțional. În această categorie sunt trei strategii de reglare emoțională:
    - a. *suprimarea expresivă* implică inhibarea expresiilor faciale și comportamentale ale emoției,
    - b. *bio-feedbackul* face referire la conștientizarea răspunsurilor fiziologice ale emoției și încercarea de a le controla iar
    - c. *acceptarea* se referă la conștientizarea emoției resimțite și exprimarea directă a acesteia, fără a fi controlată.

Notă: O modalitate de exprimare directă a emoțiilor, în mod deosebit ale celor intense, este rostirea unei înjurături. Aceasta este considerată a fi un mecanism de coping pentru eliminarea tensiunii intrapsihice cauzat de emoții negative puternice este rostirea unei înjurături (Jay, 2000). Rolul primordial al înjurăturii este reprezentat de capacitatea acestora de a exprima emoțiile puternice, cu precădere cele negative (Jay, 2000; 2009); ele sunt expresii ale profunzimii „creierului emoțional”, însoțind emoțiile de frică, agresivitate, furie, ca un analgezic temporar menit să ofere protecție individului împotriva durerii emoționale (Pinker, 2007).

##### 4.2.2. Perspectiva hedonică asupra reglării emoționale

- ✓ Astfel, Koole (2009) pleacă de la premisa că *șintele* și *nevoile* de reglare sunt elementele principale de clasificare a strategiilor de reglare emoțională
- ✓ Strategiilor de reglare emoțională sunt conceptualizate în funcție de două axe:
  - AXA 1 - *Sistemul de generare emoțională* - antecedentele sau consecințele emoționale ale răspunsului afectiv și are trei elemente:
    1. *focalizarea atenției* - se identifică elementele din câmpul atențional al individului, susceptibile de a provoca un răspuns afectiv
    2. *cunoștințe emoționale* - se referă la capacitatea persoanei de a realiza evaluările cognitive

3. *exprimarea comportamentală*. - se referă la exprimările faciale și psihofiziologice ale emoției

- AXA 2 - *Funcția psihologică* a reglării (tipul de nevoie îndeplinit prin reglare) are trei elemente:
  1. *hedonism* - nevoile *hedonice* dorința persoanei de promovare a plăcerii și evitarea suferinței
  2. *orientarea către îndeplinirea unui scop* - orientarea stării afective pentru îndeplinirea unor sarcini, unele reglate normativ
  3. *orientarea către sine sau dezvoltarea personală* - se referă la promovarea flexibilității intrapersonale, facilitează coerența internă și stabilitatea pe termen lung a sistemului individual de personalitate

✓ Taxonomia propusă de către Koole (2009) se obține din interacțiunea dintre cele două axe: AXA (atenție, cunoștințe, expresie) x AXA (hedonism, scop, personal) rezultă 9 categorii de strategii de reglare emoțională.

A. Strategiile de reglare emoțională care îndeplinesc o funcție *hedonică* susțin o nevoie bazată pe dorința de resimțire sau intensificare a afectelor pozitive și schimbare a afectelor negative

A1. Strategii hedonice prin *focalizarea atenției*. Cea mai frecventă strategie de reglare emoțională din această categorie este *evitarea atenției*. Aceasta se realizează prin mutarea focusului atențional de la stimulul care provoacă afecte negative. Se îndreaptă resursele atenționale către informațiile pozitive

A2. Strategii hedonice prin modificarea *cognițiilor* sunt axate pe nevoia individului de a modifica, prin distorsionare percepția realității din nevoia de a submina anxietatea sau afectele negative.

Ex. Reducerea disonanței cognitive - se apelează la diverse strategii precum *trivializarea informațiilor externe* (Simon, Greenberg, & Brehm, 1995), *realizează atribuiri pozitive interne* (Campbell & Sedikides, 1999), *realizează comparații sociale avantajoase* (Taylor & Lobel, 1989) sau *evaluează selectiv informațiile amenințătoare, punând accent pe elementele pozitive* (Lieberman & Chaiken, 1992).

A3. Strategii hedonice prin modificarea *răspunsului comportamental*. sunt menite să intensifice stările pozitive sau să le modifice pe cele negative prin obținerea unor recompense fiziologice imediate (consum alimente, consum alcool, fumat, activități fizice)

B. Strategiile de reglare emoțională care vizează *îndeplinirea unui scop* sunt orientate de către două direcții principale:

(1) raportarea individului spre utilitatea unei stări emoționale particulare pentru îndeplinirea scopului:  
- credințele individului față de *relevanța* unei anumite stări emoționale prin instrucțiunile verbale cu privire la necesitatea unei anumite stări (Gross, 1998),

- credințe implicite sau explicite despre *utilitatea* unei stări emoționale

(2) procesul de realizare a obiectivului poate schimba relevanța emoțională a informațiilor externe.

Re-interpretarea, informațiilor emoționale relevante îndeplinirii scopului, în sensul în care individul dorește (menținerea informațiilor emoționale sau modificarea informațiilor emoționale irelevante scopului

B1. Reglarea emoțiilor pentru îndeplinirea unui scop prin *focalizarea atenției* - focalizarea atenției asupra unui element sau stimul aflat în legătură cu o stare afectivă potrivită pentru realizarea sarcinii.

B2. Reglarea emoțiilor pentru îndeplinirea unui scop prin *modificarea cognițiilor*. Recadrarea cognitivă, prin care oamenii reduc impactul emoțional al unui eveniment prin modificarea evaluărilor subiective asupra acestuia. Re-evaluarea aspectelor situaționale sau contextuale ale evenimentului sau distanțarea propriei persoane din fața evenimentului prin adoptarea unei perspective detașate

B3. Reglarea emoțiilor pentru îndeplinirea unui scop prin *modificarea răspunsului comportamental*.

C. Reglarea afectivă în scopul *dezvoltării personale* este descrisă prin trei caracteristici care ghidează întregul proces de reglare emoțională, respectiv:

(1) funcționarea armonioasă a individului,

(2) sensibilitatea contextuală (abilitatea de a alterna cu succes între elemente motivaționale, cognitive și afective pentru alegerea unei strategii adecvate contextual, Rothermund, Voss, & Wentura, 2008),

(3) integrarea holistică a tuturor elementelor implicate în răspunsul emoțional.

C1. Orientarea *atenției* pentru dezvoltarea personală se referă la abilitatea individului de a-și orienta resursele atenționale asupra stimulilor care produc efecte pozitive asupra sinelui. În acest scop, meditația și mindfulness-ul reprezintă activități care pot amplifica sau susține aceste procese de reglare (Cahn & Polich, 2006).

C2. Reglarea emoțională în scopul dezvoltării personale prin *modificarea cognițiilor* este caracterizată de integrarea cognitivă a informațiilor emoționale în sistemul individual experiențial.



C3. *Modificarea răspunsului comportamental* în scopul dezvoltării personale se referă la capacitatea individului de a realiza conexiunea între procesele cognitive superioare și răspunsul emoțional fizic, lăsând sau permițând exprimarea naturală a răspunsului emoțional.

#### 4.3. Eficiența strategiilor de reglare emoțională

Metaanaliză Webb și colaboratorii (2012)

- ✓ Re-cadrarea este cea mai eficientă strategie de reglare emoțională a furiei.
  - ✓ Strategiile care au drept element focal concentrarea atenției nu au efect semnificativ asupra răspunsului emoțional,
  - ✓ Evaluarea cognitivă are un efect semnificativ mediu asupra răspunsului emoțional
  - ✓ modularea răspunsului prezintă un efect slab asupra răspunsului emoțional. Din categoria strategiilor centrate pe concentrarea atenției, distragerea are un efect semnificativ asupra răspunsului emoțional iar concentrarea atenției, nu.
  - ✓ Din categoria evaluării cognitive, preluarea perspectivei și re-evaluarea stimulului emoțional au un efect semnificativ mai puternic comparativ cu re-evaluarea răspunsului emoțional asupra emoției.
  - ✓ Din categoria modulării răspunsului, suprimarea expresivă este eficientă în reglarea afectului pe când suprimarea experiențială, nu.
- Reglarea emoțională în domeniul transporturilor este importantă
  - ✓ Unele studii au avut drept scop identificarea impactului determinat de dificultățile de reglare emoțională al șoferilor iar rezultatele indică
    - ✓ cei cu dificultăți în reglare emoțională prezintă mai degrabă stiluri dezadaptative de conducere (Navon & Ben-Ari, 2019),
    - ✓ cei care nu au dificultăți de reglare emoțională – prezintă mai degrabă stiluri prudente (Trógolo, Melchior, & Medrano, 2014)

### TEMA 2 8 ore (3 teoretice/6 practice )

#### 1. EFECTUL EXPUNERII PRENATALE LA TESTOSTERON ASUPRA TRĂSATURILOR DE PERSONALITATE ȘI A COMPORTAMENTULUI

##### 1.1. DEFINIRE CONCEPTUALĂ

- ✓ în timpul primului trimestru de sarcină, traseul hormonal al embrionului aflat în dezvoltare determină efecte de organizare a structurii nervoase (Mazur & Booth, 1998)
- ✓ expunerea prenatală la testosteron are un efect de programare a comportamentului uman
- ✓ expunerea prenatală la testosteron, este esențială în dimorfismul sexual, având efecte profunde și permanente de masculinizare asupra ansamblului de circuite neuronale și a țesuturilor periferice
- ✓ Testosteronul are un rol major în procesul diferențierii sexuale prenatale:
  1. *efectul de organizare*, care se referă la faptul că acesta cauzează schimbări permanente în structura creierului *in utero*
  2. *efectul de activare post-pubertate*, care se referă la efectul testosteronului circulant de a menține structura creierului, determinată prenatal și dimorfică sexual pe parcursul maturității.

*Concluzie:* Androgenii, în special testosteronul, sunt implicați în reglarea comportamentului atât în cazul oamenilor, cât și în cel al animalelor (Giammanco, Tabacchi, Giammanco, Di & La, 2005; Simpson, 2001; Soma, 2006).

##### 1.2. INDICATORI FIZIOLOGICI AI EXPUNERII PRENATALE LA TESTOSTERON

Unul dintre indicatorii testosteronului prenatal este raportul dintre al doilea și al patrulea deget (2D:4D), dovedindu-se a fi cel mai puternic din punct de vedere dimorfic dintre toate combinațiile posibile de raporturi (Manning, 2002; McFadden & Shubel, 2002).

Raportul 2D:4D se calculează folosind următoarea formulă:

$$2D:4D = \frac{2D}{4D}$$

Unde:

2D: lungimea indexului

4D: lungimea inelarului

Loehlin, Medland și Martin (2009) au evidențiat importanța unui alt raport ca indicator al expunerii prenatale la testosteron, și anume *rel2*,

$$rel2 = \frac{2D}{2D + 3D + 4D + 5D}$$

Unde:

2D: lungimea indexului

3D: lungimea degetului mijlociu

4D: lungimea degetului inelar

5D: lungimea degetului mic

Un alt indicator fiziologic al expunerii prenatale la testosteron este *asimetria direcțională a raportului 2D:4D (DA)*, care se calculează după formula:

$$DA = D2D:4D - S2D:4D$$

Unde:

- D2D:4D este raportul 2D:4D specific mâinii drepte
- S2D:4D este raportul 2D:4D specific mâinii stângi
  
- ✓ Testosteronul prenatal modulează dezvoltarea unor asimetrii cerebrale funcționale și performanțele ulterioare într-o serie de sarcini cognitive (MacLusky & Naftolin, 1981).
- ✓ Luxen și Buunk (2005) au găsit o corelație negativă semnificativă între raportul 2D:4D de la mâna dreaptă și abilitățile numerice ale subiecților, indiferent de sex.
- ✓ Kempel și colaboratorii (2005) au descoperit că femeile cu un raport 2D:4D scăzut s-au descurcat mai bine la teste pentru determinarea QI în comparație cu cele care aveau un raport 2D:4D ridicat.
- ✓ Manning (2002) lansează ipoteză că raportul 2D:4D poate fi un indicator indirect al gradului de masculinizare permanentă sau de lungă durată a creierului, comportamentului, și fizicului, prin intermediul acțiunii androgenilor prenatali, în mod deosebit prin expunerea și sensibilitatea la testosteron

### 1.3. MODALITĂȚI DE MĂSURARE A INDICATORILOR FIZIOLOGICI

- ✓ *Măsurarea directă* presupune evaluarea distanței dintre cuta bazală cea mai apropiată de palmă și vârful degetului folosind instrumente pe suprafața directă a mâinii. De cele mai multe ori se folosește un șubler electronic sau o riglă.
- ✓ *Măsurarea indirectă* presupune evaluarea distanței dintre cuta bazală cea mai apropiată de palmă și vârful degetului asupra unei fotografii sau scanări a mâinii (Figura 1).
- ✓ Măsurarea unei imagini se poate realiza fie prin intermediul unui program computerizat, fie cu un șubler sau o riglă.

Figura 1. Un exemplu de imagine corect scanată a mâinilor

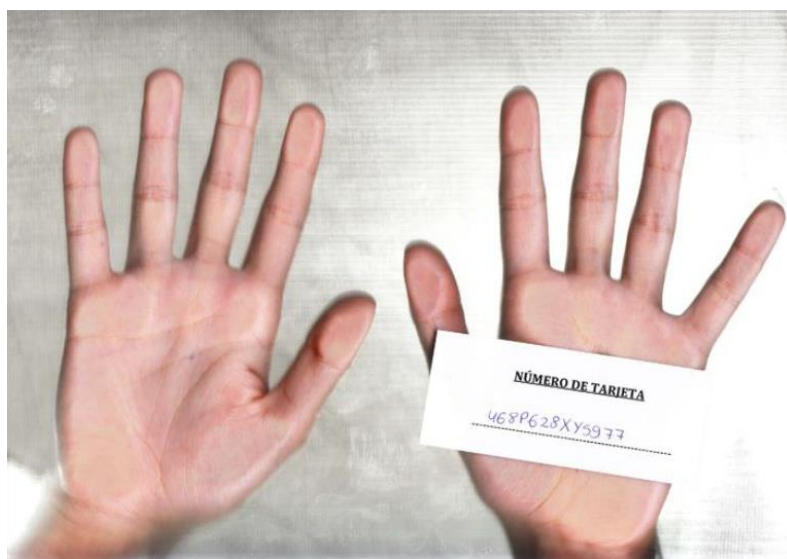


Figura 2.

Un exemplu al

unei radiografii al mâinii drepte și de măsurare a raportului 2D:4D



#### 1.4. CONSECINȚE ALE EXPUNERII PRENATALE LA ANDROGENI: DOVEZI EMPIRICE

##### 1.4.1. expunerea prenatală la testosteron și trăsăturile de personalitate

- ✓ legătura dintre personalitate și raportul 2D:4D a vizat cele trei caracteristici considerate a fi definitorii „sindromului bărbat tânăr” (Wilson & Daly, 1985), respectiv: competitivitatea, violența și asumarea riscului.
- ✓ asociere negativă puternică dintre *asertivitate* sau dominanța socială și raportul 2D:4D
- ✓ rezultatele unei meta-analize care a investigat această legătură concluzionează că legătura dintre raportul 2D:4D și căutarea de senzații este una pozitivă
- ✓ asocierea dintre *extraversiune* și raportul 2D:4D este contradictorie. Unii autori găsesc o asociere pozitivă (Fink et al., 2004; Luxen & Buunk, 2005), alți autori

identifică asocieri negative între cele două variabile (Austin et al., 2002; Wacker, Mueller, & Stemmler, 2013).

#### 1.4.2. expunerea prenatală la testosteron și agresivitatea

Diferențele în ceea ce privește comportamentul agresiv au fost deseori atribuite variațiilor de testosteron (Archer, 1991)

Rezultate studii:

- ✓ legătură între expunerea la testosteron *in utero* și agresivitatea în viața adultă
- ✓ legătură între agresivitate și niveluri ridicate de testosteron în cazul indivizilor diagnosticați cu tulburări psihopatologice sau care au comis infracțiuni (Banks & Dabbs, 1996; Dabbs & Hargrove, 1997)
- ✓ agresivitatea fizică se asociază cu un nivel scăzut al raportului 2D:4D doar în cazul bărbaților (Bailey & Hurd, 2005; Kuepper & Henning, 2007), pe când un nivel scăzut al raportului 2D:4D în cazul femeilor se asociază cu agresivitatea reactivă (Benderlioglu & Nelson, 2004) sau cea indirectă (Coyne et al., 2007).

#### 1.4.3. expunerea prenatală la testosteron și asumarea riscului

Rezultate studii:

- ✓ legătura dintre testosteronul circulant și tendința de asumare a riscului,
- ✓ comportamente delincvente precum și comportamente antisociale riscante la adolescenții de gen masculin sunt asociate pozitiv nivelului de testosteron (Rowe, Maughan, Worthman, Costello, & Angold, 2004; Vermeersch et al., 2008)
- ✓ domeniul psihologiei transporturilor, Schwerdtfeger, Heims și Heer (2010) au fost primii au care au testat ipoteza expunerii prenatale la testosteron în legătură cu comportamentul în trafic. Raportul că raportul 2D:4D este un predictor semnificativ pentru numărul de puncte de penalizare în trafic, chiar și atunci când variabilele demografice și de personalitate sunt controlate. Astfel, un raport 2D:4D scăzut se asociază cu un număr mai mare de încălcări în trafic.
- ✓ Ellis și Hoskin (2015) indică faptul că raportul 2D:4D este un predictor semnificativ al asumării riscului în trafic, în sensul că șoferii care au fost expuși o perioadă mai prelungită la testosteron, indicată prin un raport 2D:4D scăzut, își asumă riscuri în trafic mai frecvent.

TEMA 2 aplicație practică (6 ore)

### PREZENTAREA ACTIVITĂȚILOR PRACTICE

#### APLICAȚIE PRACTICĂ

1. Măsurarea și determinarea concretă la persoanele participante a raportului 2D:4D, rel2, asimetria direcțională

Se formează grupuri de câte patru participanți la curs și se realizează câte trei măsurători de (pentru fiecare participant evaluarea va fi făcută de ceilalți colegi din grup). Ulterior se face media celor trei evaluări, pentru reduce cât mai mult erorile de măsurare.

2. Evaluarea agresivității și asumării riscului în trafic cu instrumente specifice:

Pentru evaluarea agresivității în traficul rutier se va folosi:

**Scala tendințelor agresive** (The propensity for angrydriving scale (DePasquale et al., 2001), 19 itemi

#### *Exemple:*

Următorul instrument conține 19 scenarii frecvent întâlnite în traficul rutier. Aceste scenarii ipotetice care descriu situații care provoacă furia în trafic (cum ar fi neacordarea de prioritatea, gesturile ostile din partea celorlalți participanți la trafic, etc). Fiecare scenariu are patru variante de

răspuns iar fiecare dintre acestea descrie un comportament agresiv de intensitate diferită. Șoferii trebuie să aleagă care dintre variantele de răspuns le-ar pune în practică dacă s-ar întâlni cu situația descrisă în scenariu.

Consemn:

Vă rugăm să citiți cu atenție descrierea fiecărui scenariu. Decideți care dintre următoarele variante de răspuns ar descrie comportamentul probabil în fiecare situație.

1. Conduceți mașina pe un drum cu o singură bandă. Fără nici un motiv aparent autovehiculul din fața dvs. frânează și accelerează în mod constant. Astfel sunteți obligat să frânați în mod constant. Cum răspundeți?
  - a. Claxonați și îl înjurați pe celălalt șofer.
  - b. Claxonați și vă încruntați la celălalt șofer.
  - c. Încetiniți și păstrați o distanță sigură.
  - d. Conduceți în mod intenționat foarte aproape de cealaltă mașină și din când în când, claxonați.
2. Sunteți într-o parcare plină. Observați cum un alt șofer părăsește parcare și semnalizați pentru a parca în locul acestuia. Atunci când șoferul iese din parcare, un alt șofer vă taie calea și ocupă locul. Cum răspundeți?
  - a. Vă încruntați furios la celălalt și căutați alt loc de parcare.
  - b. Strângeți din umeri și căutați un alt loc de parcare.
  - c. Așteptați ca celălalt șofer să coboare din mașină și îi reproșați pe un ton ridicat că este un nesimțit.
  - d. Opriți mașina și vă apropiați de cealaltă persoană pentru a vă exprima furia

#### **Scala Furiei la Volan (Deffenbacher Driver Anger Scale, DAS, 1994)**

Conține 33 de itemi care descriu situații provocatoare în trafic, împărțiți în șase subscale:

✓ șofat lent (6 itemi)

10. Un vehicul ce se deplasează foarte lent nu se ferește pentru a-i lăsa pe ceilalți șoferi să treacă mai departe

✓ șofat periculos (4 itemi)

6. O persoană face slalom în trafic în mod repetat

✓ impolitețe (9 itemi)

20. O persoană oprește brusc în fața dumneavoastră atunci când în spate nu se mai află un alt autoturism.

✓ prezența poliției (4 itemi)

23. O mașină a poliției circulă foarte aproape de dumneavoastră atunci când sunteți în trafic

✓ blocaje în trafic (7 itemi)

32. Conduceți în spatele unui camion mare, care vă reduce vizibilitatea

✓ gesturi ostile (3 itemi)

27. O persoană țipă la dumneavoastră din cauza felului în care conduceți

Respondenții apreciază gradul de furie generat de fiecare situație pe o scală în 5 trepte, 1- însemnând deloc iritat/ă; 2-foarte puțin iritat/ă; 3- iritat/ă; 4- destul de iritat/ă; 5- foarte iritată. Vă rugăm să precizați pe o scală de la 1 la 5 cât de iritat v-ați simțit în situațiile descrise mai jos

#### **Scala manifestărilor furiei în trafic DAX 49 P. Sârbescu (2012)**

Conține 30 de itemi care descriu patru scale:

✓ Manifestări agresive verbale și fizice (10 itemi)

9. Deschid geamul pentru a-mi putea exprima furia.

✓ Manifestări agresive care utilizează vehiculul

2. Conduc foarte aproape de bara din spate a celui alt șofer.

✓ Manifestări constructive/adaptative (10 itemi)

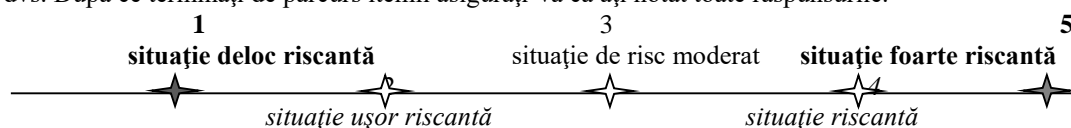
20. Mă gândesc că nu merită să mă enervez.

#### **Scala percepției riscului (T. Rosenbloom, Risk Perception Questionnaire, 2008)**

##### **Exemple:**

Acest instrument conține 34 de itemi care descriu diverse situații din trafic.

Sarcina dvs. este aceea de a citi cu atenție fiecare item și de a evalua pe baza următoarei scale gradul de risc al fiecărei situații descrise, introducând în căsuța corespunzătoare cifra care indică cel mai bine părerea dvs. După ce terminați de parcurs itemii asigurați-vă că ați notat toate răspunsurile.



Este important să răspundeți rapid, alegând primul răspuns care vă vine în minte și să rețineți că nu există răspunsuri corecte sau greșite, ci doar răspunsuri care reflectă puncte diferite de vedere.

Vă reamintim că răspunsurile oferite de dvs. vor rămâne confidențiale, urmând a fi prelucrate și utilizate doar în scop științific.

- 5. A conduce pe un drum interurban cu o viteză de 100 km/h
- 12. A conduce într-o curbă extrem de periculoasă, pe un carosabil ud
- 17. A manipula butoanele radioului sau telefonul în timpul șofatului

#### **Inventarul multidimensional la stilului de conducere IMSC -Ro (Havârneanu, Holman, )**

Instrumentul măsoară șase stiluri de comportament manifestate în conducerea auto:

##### **Exemple:**

- ✓ iraționalitatea respectării normelor (6 itemi)
- 40. **Depășesc limita de 90 Km/oră când mă deplasez în afara localităților dacă drumul este drept și nu există obstacole care să-mi limiteze vizibilitatea**
  - ✓ stil anxios(4 itemi)
- 17. **Sunt stresat în timp ce conduc**
  - ✓ atent- prudent (7 itemi)
- 24. **Sunt întotdeauna pregătit(ă) să reacționez la manevrele neașteptate ale altor participanți la trafic**
  - ✓ stil riscant (6 itemi)
- 28. **Îmi place să simt puterea motorului**
  - ✓ furios - conducere cu viteza (8 itemi)
- 33. **Mă înfurie cei care conduc încet pe banda din stânga a șoselei**
  - ✓ reducerea stresului (4 itemi)
- 34. **Ascult muzică pentru a mă relaxa în timp ce conduc.**
  - ✓ distrat (6 itemi)
- 18. **Aprind farurile deși vreau să pornesc ștergătoarele de parbriz**

3. Stabilirea legăturii dintre raportul 2D:4D și agresivitate respectiv asumarea riscului în trafic  
In final se fac comparații între scorurile obținute de fiecare participant si raportul dintre D2:D4 urmare de discuții și interpretări ale acestora.

#### **TEMA 3 (8 ore practice)**

#### **APLICAȚIE PRACTICĂ**

A. Evaluarea tendinței individului de a folosi diferite tehnici de reglare emoțională

- ✓ Chestionarul de evaluare a modalității de reglare a emoțională Gross și John (2003) - *Emotion Regulation Questionnaire (ERQ)*.

Acesta conține 10 itemi iar fiecare dintre itemi descrie un exemplu de proces de reglare emoțională.

Se utilizează o scală de răspuns în 7 trepte (1 – dezacord total, 7 – acord total). În plus, atât scala care vizează evaluarea tendinței de a folosi recadrarea cât și cea care vizează suprimarea expresivă includ exemple de reglare a emoțiilor negative dar și a celor pozitive.

Consemn:

Dorim să vă adresăm câteva întrebări legate de trăirile dvs. emoționale, în special de felul în care vă controlați emoțiile. Întrebările următoare implică două aspecte distincte ale trăirilor dvs. emoționale. Primul se referă la trăirea emoțiilor, adică la ceea ce simțiți dvs., iar al doilea la exprimarea emoțiilor, adică la felul în care vă arătați emoțiile prin felul de a vorbi, gesticula, merge sau a vă comporta. Chiar dacă anumite întrebări vă pot părea asemănătoare între ele, acestea diferă prin aspecte importante. Vă rugăm să răspundeți la fiecare dintre următoarele întrebări, folosind scala de mai jos.

1	2	3	4	5	6	7
Dezacord foarte puternic	Dezacord Puternic	Dezacord	Neutru	Acord	Acord puternic	Acord foarte puternic

Exemple:

- 3. Atunci când vreau să simt mai puține emoții negative (cum ar fi tristețea sau furia) mă gândesc la altceva.
- 8. Îmi controlez emoțiile schimbând felul în care mă gândesc la situația în care mă aflu.

- ✓ b. Suprimarea experiențială evaluată cu forma scurtă a instrumentului creat de Hayes et al. (2004), respectiv *Acceptance and Action Questionnaire (AAQ-II)*. Acesta cuprinde 7 itemi și surprinde aspecte diferite ale suprimării experiențiale.

Consemn:

În lista de mai jos se regătesc o serie de afirmații. Vă rugăm să notați pe scala de mai jos cât de bine descrie fiecare afirmație felul dvs. de a fi.

1	2	3	4	5	6	7
Niciodată adevărat	Rareori adevărat	Uneori adevărat	Câteodată adevărat	Adesea adevărat	Aproape întotdeauna adevărat	Întotdeauna adevărat

Exemplu:

4. Mă îngrijorează faptul că nu îmi pot controla sentimentele și temerile

#### B. Emoții în trafic

Activitatea vizează identificarea dinamicii emoționale și a strategiilor comportamentale care pot fi implementate în anumite situații din trafic. Participanților vor fi antrenați să abordeze cu ușurință lumea emoțiilor și să înțeleagă ce mecanisme pot activa aceste dimensiuni la nivel individual.

Faza 1 Joc de rol - este vorba de rolul unui șofer aflat în unele situații de trafic relativ tipice. Se va folosi o listă emoții care pot fi experimentate în situațiile prezentate.

Întrebări:

- ✓ Ce emoții ați simți în această situație? (participanții răspund individual, folosind lista oferită)
- ✓ Ce ai face dacă te-ai găsi în această situație?

După înregistrarea răspunsurilor pe fișe de lucru puse la dispoziție de formator se va iniția o discuție de grup făcând referire la emoțiile cel mai frecvent raportate, la strategiile identificate de participanți și la potențialele strategii alternative care pot fi folosite pentru a gestiona situațiile și emoțiile pe care acestea le evocă.

Se pune accentul pe aspectele disfuncționale ale emoțiilor în timpul conducerii. Emoții precum furia, euforia, ostilitatea, panica, teroarea și indiferența și asocierea acestora cu profiluri de șoferi care se expun de obicei la situații periculoase (de exemplu:, profilurile „predispus la risc”, „anxios” și „exces de încrezător” În ceea ce privește cele mai importante emoții, care influențează comportamentele de conducere, formatorul va solicita participanților să reflecteze asupra potențialelor consecințe ale acestor emoții.

Întrebări posibile:

- a. Care este relația dintre emoții și strategiile identificate? Sunt ele coerente?
- b. Care este efectul acestor emoții asupra acțiunilor ulterioare?
- c. Cât de importante sunt aceste emoții în ceea ce privește acțiunile pe care le punem în aplicare ca răspuns la situații dificile?
- d. În ce măsură se poate acționa/nu se poate acționa în această situație?
- e. În ce mod se poate acționa înainte ca situația să se prezinte? În ce fel se poate acționa odată ce situația se prezintă?
- f. În ce măsură strategiile identificate sunt funcționale în ceea ce privește creșterea siguranței proprii și a celorlalți în timpul conducerii?
- g. Simțiți aceleași sentimente în alte situații? Cum gestionați de obicei aceste situații?
- h. Cum altfel poți face față situațiilor dificile pe care le poți întâlni în timp ce conduci?

0 dacă sunt mai mulți formatori fiecare va realiza fișa programului pentru activitățile de formare prestate

1 scopul trebuie sa fie clar formulat

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

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

4 se vor enumera toate unitățile de conținut și durata fiecăreia

5 se recomandă ca bibliografia să cuprindă și titluri recente

6 strategia didactică, materiale, resurse

Data completării

Semnătura titularului programului de formare