

CONDUCĂTORUL AUTO – ELEMENT REPREZENTATIV AL SISTEMULUI CADM

Lilia BUIMESTRU, lect. univ.

Centrul Național de Educație Rutieră, Institutul de Științe ale Educației,
Chișinău, Republica Moldova

Rezumat: În articol este prezentat conducătorul auto, ca factor important al sistemului complex al traficului rutier. Sunt prezentate aspecte specifice ale activității conducătorilor auto, factori psihologici care vizează abilitățile de conducere: mobilitatea și concentrarea atenției, spiritul de observație, memorie, gândire, rapiditatea reacțiilor și stilul de conducere: maturitate socială, echilibru afectiv și temperamental, disciplină, stăpânire de sine, prudență. Cunoașterea acestor aspecte este deosebit de importantă pentru creșterea siguranței rutiere.

Summary: In the article is presented the driver-man as an important factor in the complex traffic system. There are presented specific aspects of driver activity, psychological factors that focus on driving skills: mobility and focus, observation, memory, thinking, fast reaction and driving style: social maturity, emotional and temperamental balance, discipline, self-control, caution. It is particularly important to know these aspects for increasing road safety.

Cuvente-cheie: conducător auto, capacități, aptitudinea tehnică, competențe.

Key words: driving manager, capacity, technical skills, competences.

Guvernată de legități și reglementări proprii, aflată într-o continuă mișcare și transformare, folosind un limbaj specific, lumea transporturilor (din lat. *trans*-peste și *portare*-a purta sau a căra) reprezintă una din cele mai complexe ramuri ale economiei unei țări. Transporturile se pot clasifica din punctul de vedere al obiectului transportului în: transport de călători și transport de mărfuri; iar după mijloacele de întrebuițare în: transport rutier, feroviar, naval, aerian, special, combinat.

„Sectorul transporturilor și infrastructurii reprezintă domeniul cu cele mai multe conotații economice în măsură să contribuie la creștere economică vizibilă a țării și să înlesnească dezvoltarea altor domenii.”[12] Este recunoscut și acceptat că cetățenii și bunurile sunt transportate prin toate modalitățile de transport, dar cu prevalare a transportului rutier. În Uniunea Europeană, „44 % din transportul de mărfuri se efectuează pe cale rutieră, în comparație cu 39 % pe rute maritime de scurtă distanță, 10 % pe cale feroviară și 3 % pe căi navigabile interioare. În ceea ce privește transportul pasagerilor, transportul rutier reprezintă 81 %, comparativ cu 6 % pentru transportul feroviar și 8 % pentru cel aerian.”[21] În R. Moldova „principalul operator de transport terestru de mărfuri și călători este sectorul rutier, cu 97 % din traficul de pasageri și 87 % din traficul de mărfuri, urmat de căile ferate cu 3 % din traficul de pasageri și 13 % din traficul de mărfuri. Aproximativ 1,1 mil. de pasageri utilizează serviciile Aeroportului Chișinău și 400.000 tone de mărfuri sunt transportate prin Portul Giurgiulești.”[11]

Sistemul, în general, este un ansamblu de elemente, caracterizat prin interacțiune și interconexiune, care formează un întreg organizat. În literatura de specialitate, traficul rutier este apreciat ca sistem, definit de acte normative și de diverși autori, conform *Tab. nr.1.*

Tab. 1. Definierea traficului rutier

Definiția	Autor
Traficul este totalitatea transporturilor de mărfuri sau de persoane care se fac pe o anumită cale de comunicație, cu anumite mijloace de transport, într-un interval de timp, în condiții precizate.	DEX
Traficul rutier, reprezintă un sistem dinamic complex, constituit din pietoni și vehicule care, în procesul deplasării pe drumurile publice în condiții stabilite, generează un ansamblu de relații juridico-sociale;[14]	Legea 131
Traficul rutier se caracterizează în dublu aspect: proces, deplasarea în timp și în spațiu a vehiculelor și regulile care determină acțiunile participanților la proces; sistem social, componentele căruia sunt oamenii, vehiculele, drumurile și toate amenajările lor. [18, p. 27]	V. Onceanu

Traficul rutier constă în mișcarea vehiculelor și a fluxurilor de transport și este rezultatul unei interacțiuni complexe a factorilor conducător-autovehicul-drum-mediu. [3, p.62-64]	A. П. Васильев, М. И. Фримштейн
Pe drumuri funcționează un sistem sociotehnic compus dintr-o multitudine de pietoni, vehicule conduse de persoane, definit trafic rutier. [3, p.62-64]	Г. И. Клишковштейн М. Б. Афанасьев
Deplasarea vehiculelor pe drumuri, în care acțiunile participanților – conducătorii auto, pietonii, pasagerii sunt reglementate de anumite reguli. [3, p.62-64]	В. В. Лукьянов
Traficul rutier reprezintă deplasarea pasagerilor și bunurilor cu ajutorul vehiculelor, precum și a persoanelor în afara acestora, pe drumuri, reflectată de norme juridice speciale, administrate de autorități publice, care se desfășoară în condiții de risc permanent. [3, p.62-64]	К. Шахриманян
Traficul rutier reprezintă ansamblul de relații sociale care apar în legătură cu necesitatea de transportare a pasagerilor și bunurilor și pregătirea către acest proces. [3, p.62-64]	Р. И. Денисов

Analiza definițiilor permite să constatăm, că în contextul circulației rutiere, sistemul este compus din conducător-autovehicul-drum-mediu (CADM), destinat transporturilor de mărfuri și persoane, dinamic, funcțional cu raporturi reglementate prin acte legislative și normative [13, 14, 6], care urmăresc performanța sistemului, prevenirea și reducerea numărului de accidente rutiere [apud. 12]. Astfel, transportul rutier este de importanță majoră, iar calitatea, eficiența și siguranța acestuia readuce în prim plan **rolul conducătorului auto**.

Conducătorul auto trebuie considerat element principal în cadrul sistemului CADM, deoarece procesul de a conduce un autovehicul este privit de cercetători (V. Onceanu, D. Novorojdin, A. Daicu, F. A. Burlacu, A. Тетюшев, Н. Королев, В. Ломакин ș.a.) drept o sarcină cu un înalt grad de complexitate, care solicită în mod continuu o adaptare la nevoile și cerințele traficului rutier. Potrivit unor studii, bazate pe date statistice din Finlanda și Statele Unite ale Americii „un conducător auto de nivel mediu este responsabil de aproximativ 30 de erori pe oră, ca rezultat al aproximativ 7200 observații, 2400 decizii și 1800 acțiuni” [4], acestea producându-se în raport cu vehiculul, drumul și mediul.

Pentru a conduce un autovehicul sunt necesare anumite capacități, priceperi și deprinderi practice care să-i permită conducătorului auto să mănuiască și să dirijeze mijlocul de transport. S. Cristea consideră capacitățile „un sistem de însușiri funcționale și operaționale în unitate cu deprinderile, cunoștințele și experiența necesară”, „posibilitate de reușită în exercitarea unei sarcini”, iar „una din condițiile acestei reușite este deținerea inițială de către subiect a unei anumite aptitudini” [8, p. 289]. H. Piéron susține că capacitățile sunt „posibilitatea de reușită în exercitarea unei sarcini sau în executarea unei profesii”, „poate fi obiect al unei evaluări directe” și „este condiționată de aptitudini” [19 p.55]. În context, E. Macavei cu referire la aptitudini relevă că „sunt ansambluri complexe de însușiri fizice și psihice structurate într-un mod specific care asigură efectuarea cu succes a unei activități, cu un randament cantitativ și calitativ situat de asupra mediei” [15, p.303]. Autoarea face referire la „Alfred Binet care a considerat aptitudinile ca rezultat al unui nivel funcțional ridicat al psihicului și la Paul Popescu-Neveanu care a definit aptitudinile ca sisteme operaționale, superior dezvoltate și de mare eficiență” [apud 15, p.303]. Cele expuse pun în valoare capacitățile, determinate de aptitudini, „care sunt dezvoltate de către sistemul de cunoștințe și reprezintă starea de potențialitate psiho-individuală, este demonstrată prin fapte concrete și permite obținerea rapidă a unor performanțe într-o anumită activitate” [2, p.18]. Astfel, capacitățile rezultă din îmbinarea în diverse forme a unor elemente genetice și dobândite: particularități comportamentale, cognitive, aptitudinale, caracteriale etc. care, integrate în structura personalității umane, îi imprimă acesteia un sens propulsiv spre un anumit domeniu de activitate.

Conducerea auto valorifică aptitudinea specială *tehnică* prin gândirea tehnică, care este considerată ca formă specifică a gândirii, diferențiată în funcție de conținut, de domeniu în care se aplică și care o generează. „particularitățile gândirii pentru un domeniu dat sunt imprimate nu numai de demersurile mintale solicitate, ci și de procedeele particulare de operare. În acest caz, dacă avem în vedere obiectele, mecanismele tehnice, observăm că propriu este nu numai materialul cu care vehiculează gândirea (conținutul său reprezentat), dar și procedeele pe care le imprimă, reprezentate prin diferite tipuri de imagini spațiale de niveluri de generalitate diferite (schițe, scheme, diagrame etc.)” [16, p. 351]. I. Nicola menționează aptitudinea tehnică ca „aptitudine intelectuală ce presupune elaborarea pe plan mintal a unor soluții optime, care apoi vor fi aplicate în vederea rezolvării sarcinilor din domeniul tehnic”. [apud 16, p. 352]. N. Mărgineanu consideră

că „prin aptitudinea tehnică se înțelege puțința cuiva de a se adapta cu ajutorul gândirii la situațiile noi și variate, nu ale unui mediu general, ci ale unui mediu specific: mediul tehnic” [apud 16, p. 352]. Cele expuse permit să constatăm că din punct de vedere a structurii sale psihice, aptitudinea tehnică este o aptitudine specială și complexă. *Specială*, deoarece se aplică într-un domeniu concret al activității, cel tehnic/auto; *complexă*, pentru că în componența ei intră elemente de natură intelectuală (percepția spațială, gândirea tehnică), afectivă, motivațională, dexteritate manuală.

Înțelegerea comportamentului conducătorilor auto este posibilă dacă este cunoscută natura activității desfășurate în timpul conducerii: zeci de operații executate, succesiune, cordonare, procesare informațională, stocare informațională etc. și specificul conducerii diferitor tipuri de vehicule: autoturisme, autocare, vehicule lungi pentru transport marfă, vehicule pentru transporturi periculoase, vehicule speciale: salvare, pompieri, automacarale, agabaritice etc.

Activitatea conducătorilor auto implică aspecte legate de starea infrastructurii, de semnalizarea rutieră, de caracteristicile și starea vehiculului, dar și *de factorii care țin de structura psihologică a persoanei, de caracteristicile individuale*. Devine necesar investigarea abilităților de conducere auto, probelor de comportament, factorilor de personalitate a percepției situațiilor rutiere care să ofere o imagine psihologică relevantă a activității conducătorilor auto. Realitatea accentuează premiza că conducerea auto este o activitate complexă, datorită abilităților și deprinderilor senzorial-cognitive, motrice și de atenție ce necesită antrenare individuală permanentă în diverse condiții și situații rutiere. Conducătorului auto îi sunt necesare cunoștințe tehnice și de manevrare a vehiculului, cunoștințe în domeniul legislației rutiere, dar și anumite însușiri de ordin psihologic înnăscute și dobândite.

În literatura de specialitate se face distincția dintre caracteristicile generale și specifice ale activității conducătorilor auto, punându-se accent pe *indicații profesionale* în aspect psihologic:

- ✓ „ forță și rezistență psihică;
- ✓ mobilitate psihică;
- ✓ echilibru psihic: aspect temperamental și emoțional;
- ✓ maturitate temperamentală;
- ✓ aspecte pozitive ale proceselor de voință;
- ✓ trăsături pozitive de caracter;
- ✓ capacitate generală intelectuală;
- ✓ aptitudini speciale tehnice” [10, p.20]

Toți conducătorii auto promovează programe de formare profesională cu aceleași conținuturi, orientate spre obținerea dreptului de a conduce un anumit tip de vehicul, dar comportamentul lor în trafic este diferit și nu reacționează la fel în aceeași situație: unii își controlează bine comportamentul și acționează sigur, alții manifestă ostilitate, alții devin nervoși. Din punct de vedere psihologic, conducerea unui autovehicul presupune implicarea unei structuri psiho-fiziologice complexe. Componenta senzorial-perceptivă este coordonată cu elemente dinamico – energetice (temperament), cu elemente de operare (aptitudini), cu elemente de relaționare (caracter), cu elemente de autoreglare (motivația, afectivitatea). În context, se impune aprecierea individualității conducătorului auto. În aspect comportamental ca „mod de a fi și a acționa” [apud 19, p.72], influențele exercitate de situațiile rutiere determină valoarea psihologică subiectivă, diferențiată a conducătorului. Comportamentul lui, individual „ca percepție, ca reacție, ca acțiune” [7, p.96], determină semnificațiile atribuite situațiilor rutiere. Se pune în valoare rapiditatea proceselor de percepție, de prelucrare, de decizie, de reacție pentru implicare corectă într-o diversitate de situații rutiere așteptate și neașteptate. Gradul de exercițiu și antrenament, promptitudinea și corectitudinea în luarea deciziilor face diferențiere între conducătorii auto. „Aspectul interacționist” [9, p.37], conferă comportamentului ca „expresie a interacțiunilor (cauzalitate reciprocă) dintre organism și mediu” [1, p.220], un dublu determinism între trăsături (vârstă, experiență profesională, timp de reacție etc.) și situații (configurația rutei, fluxul circulației, condiții meteorologice etc.).

Sarcinile implicate în conducerea unui vehicul presupun un control dinamic în care conducătorul auto trebuie să selecteze informațiile relevante dintr-o varietate mare de informații, care depind de:

- ✓ *mediu* (anotimp, vizibilitate, aderență, viteză, etc.);
- ✓ *vehicul* (dimensiuni de gabarit, proprietăți dinamice, maniabilitate, stabilitate, sisteme de siguranță, starea tehnică a sistemelor de frânare, direcție, a dispozitivelor de iluminare, semnalizare și control, uzura pneurilor, etc.);
- ✓ *drum* (parametrii constructivi, starea drumului, intensitatea traficului, densitatea fluxului de transport, deteriorarea frecventă a arterelor intens circulat, lipsa locurilor de parcare, ambuteiaje, pietoni, etc.)

Implicarea în conducere solicită conducătorului auto percepția diferitor obiecte, forme, mărimi, distanțe, direcții, culori, etc. Acestea depind de caracteristicile individuale- *fiabilitatea conducătorului auto*” [17, p.83], - în aspect de sensibilitate senzorială, viteză de procesare a informațiilor, timpul de reacție, acuitatea vizuală și auditivă, câmp vizual (totalitatea punctelor din spațiu pe care ochiul le poate percepe atunci când este imobil) etc., influențate de componentele formării profesionale, a capacității de muncă, vârstă, oboseală, emoții, stres, consum de alcool sau de droguri, medicamente de natură să diminueze capacitatea de conducere. Capacitățile individuale ale conducătorului auto, cu determinism esențial, exteriorizate prin stilul de conducere interacționează complex cu vehiculul, drumul, mediul și alți participanți la trafic.

Cele expuse ne permit să constatăm că *stilul de conducere, ca manifestare comportamentală, reprezintă modul propriu, specific de conducere a autovehiculului în traficul rutier, caracteristic fiecărui conducător, bazat pe aptitudini, atitudini și convingeri.*

Desfășurarea activității de conducere evidențiază două laturi: informativă și formativ-aplicativă. Latura informativă include asimilarea unui anumit volum de cunoștințe/informații (reguli de circulație, noțiuni de construcție și exploatare a vehiculului, reguli de acordare a primului ajutor în traficul rutier, mișcări specifice pentru pornirea vehiculului, algoritmi pentru diverse manevre: schimbarea direcției de mers, alegerea și respectarea traiectoriilor de circulație, ocolire, depășire, deplasarea în rampă/pantă, întoarcerea etc.), iar latura formativ –aplicativă transformă cunoștințele în capacități orientate spre conducerea auto (promptitudinea mișcărilor, precizia executărilor, coordonarea mișcărilor mână-picior, automatizarea schemelor motorii). Acestea trebuie interpretate și raportate la individual. Astfel, „comportamentul se constituie de fiecare dată bazat pe o alegere (selecție) dintr-o mulțime de reacții posibile” [20, p.164]. Luarea deciziilor adecvate momentului și circumstanței este corelată cu spiritul de observație, nivelul intelectual general, intuiția tehnică, memoria topografică. Fiecare conducător auto își formează/dezvoltă deprinderile de conducere prin experiență și implicare, determinată de aspectele de atitudine, temperament, afectivitate, motivație și caracter. În activitatea de conducere auto, particularitățile psihice individuale derivă din orientarea afectiv-motivațională, volitivă a conducătorului auto, dezvoltându-i individualitatea. El se formează și se educă în aspectul experienței personale și profesionale, care îi conferă valoare socială (pozitivă sau negativă) și îi raportează la un bagaj educațional, etic și moral.

În contextul subiectului abordat se înscrie „comportamentul prosocial” [5, p. 227-228] al conducătorului auto (integritate individuală socioculturală obținută prin procesul de educație și formare), ca condiție necesară în traficul rutier.

Integrând cele expuse, pot fi evidențiate **Competențele profesionale ale conducătorului auto** solicitate în conducerea auto:

- perceperea componentelor și contextelor traficului rutier;
- abordarea comprehensivă, integratoare a conceptelor circulației rutiere;
- identificarea formelor și particularităților conducerii autovehiculelor;
- aplicarea prevederilor legislației rutiere în activitatea de conducere auto;
- analiza modalităților de prevenire și de acționare în situații de risc rutier;
- proiectarea/implementarea aspectelor comportamentale responsabile, interdependente față de toți participanții la traficul rutier;
- acordarea elementelor de prim ajutor în traficul rutier.

În contextul celor expuse, pot fi evidențiate următoarele concluzii:

- 1) activitatea de conducere auto este simultan subiectivă și obiectivă;
- 2) activitatea de conducere auto corespunde anumitor indicații profesionale;
- 3) fiecărui conducător auto îi corespunde un anumit „mod de a fi și a acționa”;
- 4) formarea profesională este orientată spre formarea competențelor profesionale.

Dezvoltarea pieții transporturilor rutiere solicită conducătorilor auto o formare profesională de calitate, care să le permită accesul și performanța în activitatea lor de conducere auto, orientată spre performanța sistemului CADM.

Referințe bibliografice:

1. Ardeleanu A., Dorneanu S., Baltă N. ș.a. Marele dicționar al psihologiei. București: Ed. Trei, 2006. 1358 p.;
2. Botgros I., Franțuzan L. Competența școlară – un construct educațional în dezvoltare. Ch.: Tipogr. „Print-Caro”SRL, 2010. 132 p.;
3. Botnariuc Gh. Administrarea sistemului de siguranță rutieră din Republica Moldova: obiectul și subiecții. În Teoria și practica administrării publice. Materiale ale conferinței internaționale științifico-practice. 20 mai 2013. Chișinău: AAP. 536 p.;
4. Burlacu F. Influența caracteristicilor drumului asupra siguranței circulației. Teză de doctorat. București, 2014;
5. Chelcea Septimiu. Psihologie: teorii, cercetări, aplicații. Iași: Ed. Polirom, 2008. 420 p.;
6. Cod nr.150 din 17.07.2014 Transporturilor Rutiere în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, nr. 247-248, 15.08.2014, data intrării în vigoare: 15.09.2014;
7. Crețu Romeo Zeno. Evaluarea personalității: modele alternative. Iași: Ed. Polirom, 2005. 237 p.;
8. Cristea S. Dicționar enciclopedic de pedagogie (v.I). București, Didactica Publishing House, 2015, 831 p.;
9. Dafinoiu Ion. Personalitatea. Metode calitative de abordare. Obsevația și interviul. Iași: Ed. Polirom, 2002. 248 p.;
10. Havârneanu Corneliu. Evaluarea psihologică a conducătorilor auto. Iași: Ed. Universității „Alexandru Ioan Cuza”, 2011. 235 p.;
11. HG nr. 827 din 28.10.2013 cu privire la aprobarea Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2022, în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, nr. 243-247, 01.11.2013;
12. HG nr. 1214 din 27.12.2010 cu privire la aprobarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră, în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, nr. 43-45, 25.03.2011;
13. HG nr. 357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere, în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 92-93, 15.05.2009, data intrării în vigoare: 15.07.2009, cu completările ulterioare;
14. Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranța traficului rutier, în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, nr. 103-106, 20.07.2007, modificată și completată prin Legea nr.109 din 19.06.2014, în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, nr. 209-216, 25.07.2014, data intrării în vigoare: 25.01.2015;
15. Macavei E. Pedagogie: teoria educației. București: Ed. ARAMIS PRINT, 2001. 352 p.;
16. Nicola I. Tratat de pedagogie școlară. București: Ed. ARAMIS PRINT, 2003. 575 p.;
17. Onceanu V., Bulgac A. Bazele comportamentului în conducerea autovehiculului și siguranța traficului rutier. Ch.: Tipogr. „Vite-jesc”SRL, 2008. 237 p.;
18. Onceanu V., Armașu S. Management și audit în siguranța traficului rutier. Chișinău: UTM, 2011. 273p.;
19. Piéron H. Vocabularul psihologiei. București: Ed. Univers Enciclopedic, 2001. 467 p.
20. Șchiopu, Ursula. Dicționar de psihologie. București: Ed. Babel, 1997. 740 p.;
21. http://europa.eu/legislation_summaries/environment/sustainable_development/index_ro.htm), (accesat la data de 20.03.2017).