«فاطمه نوری»، اولین راننده زن مینی‌بوس در خط اصفهان-زرین‌شهر

یک شوخی ساده، راننده جاده‌ام کرد

من با اینکه تشویق شدم و به عنوان راننده نمونه مدال دریافت کردم و هیچ تخلفی ندارم اما شرکت‌ها همچنان از استخدام من خودداری می‌کنند. فکر می‌کنم این تصمیم‌ها ناشی از تبعیض جنسیتی است که هنوز در جامعه در برخی مشاغل دیده می‌شود. به نظر من این شرکت‌ها نگران هستند با ورود یک راننده زن راه برای دیگران باز و مشکلاتی ایجاد شود

گزارش
مرجان قندی
گروه گزارش

«هرکس تو این دنیا دلخوشی‌ای دارد، عده‌ای مثل من همه دلخوشی‌شان ماشین‌شان است، کار کردن که فقط خانه‌داری و پشت میز نشستن نیست.» این جملات فاطمه نوری، اولین راننده زن مینی‌بوس خط اصفهان-زرین‌شهر و راننده نمونه پایه یک و دارنده نشان خدمت است که از سال ۹۳ با نشستن پشت فرمان مینی‌بوس و جابه‌جایی مسافران، مسیر شغلی متفاوتی را انتخاب کرد؛ شغلی که در جامعه ما، زنان کمتر سراغش می‌روند. او با دل‌قرص و امید این شغل سخت و پرچالش را انتخاب کرد. البته او هم مثل خیلی از زنان برای ورود به این شغل که سال‌ها در انحصار مردان بوده، اوایل نگران قضاوت شدن بود اما به هر طریق می‌خواست تابوی حضور زنان در مشاغل سنگین حمل‌ونقل در منطقه خود را بشکند. او حالا با وجود تبعیض‌ها و سختی‌های فراوان، عشق به کار و امید به آینده را دستمایه ادامه مسیرش کرده و روایتگر تجربه‌های متفاوتی در صنعت حمل‌ونقل شده است.

«همیشه به‌عنوان عضو کوچکی از جامعه حمل‌ونقل کشور سعی کردم چهره خوب و قابل قبولی از یک راننده زن را در جامعه به نمایش بگذارم، چون من نماینده‌ای از این قشر زحمتکش هستم.» نوری راننده مینی‌بوس ۳۹ ساله که ۱۰ سالی است در این حوزه فعالیت می‌کند با بیان این جملات می‌گوید: «ورودم به این حرفه کاملاً اتفاقی بود. در یک معامله ناچار شدم به جای طلبم مینی‌بوس بگیرم. آن زمان بیشتر به فکر فروش سریع آن و خرید یک شاسی‌بلند بودم. با شوخی آن موقع می‌گفتم؛ اگر نتوانم مینی‌بوس را بفروشم، با آن کار می‌کنم! همین شوخی ساده، نقطه شروع مسیر تازه‌ای در زندگی‌ام شد. بعد از پرس‌وجو درباره شرایط رانندگی ماشین‌های سنگین برای زنان، متوجه شدم هیچ محدودیتی برای فعالیتم وجود ندارد و فقط باید مدارک لازم را می‌گرفتم. کم‌کم متوجه شدم که چقدر به این کار علاقه‌مندم. به نظرم حضور زنان در عرصه رانندگی با ماشین‌های سنگین در مناطقی مثل شهرها و روستاهای دورتر نوعی تابوشکنی است. زنان می‌توانند در هر حرفه‌ای توانایی‌های خود را نشان بدهند، اما این کار باید در شرایط مناسب و با فراهم بودن امکانات لازم انجام شود، چون در غیر این صورت ممکن است نادیده گرفته شوند.»

حفظ حرمت رانندگان ماشین‌های سنگین

او با تأکید بر اهمیت حفظ حرمت این حرفه می‌گوید: «رانندگی ماشین‌های سنگین میراث کسانی است که جوانی خود را در جاده‌ها گذرانده و عمرشان را در این مسیر صرف کرده‌اند. به همین دلیل احترام به این پیشینه نباید تحت‌الشعاع تغییرات اجتماعی قرار بگیرد.»

ویژگی‌های شخصیتی مثل صبر زیاد و روحیه مثبت، نوری را در این شغل موفق کرده است و امروز او با رضایت از انتخابش، در حرفه‌ای مشغول است که تا یک دهه قبل حتی به آن فکر هم نکرده بود. او می‌گوید: «از روزی که وارد حوزه حمل‌ونقل شدم، یادم هست که کارهای مربوط به ماشین‌هایی که داشتم را، خودم انجام دادم. برای همین هم بیشتر وقتم صرف اورهال و تعمیر ماشین‌هایم می‌شود. از اورهال کردن ماشین‌های قدیمی لذت می‌برم و با توجه به درآمد محدود رانندگی، این کار را به‌عنوان فعالیتی جانبی انجام می‌دهم.» نوری از سابقه کاری خود در حوزه حمل‌ونقل مسافری می‌گوید: «در این ده سال فعالیتم بیشتر دوران کاری‌ام را در ترمینال زاینده‌رود گذرانده‌ام. در این مدت در خطوط مختلفی کار کردم؛ از جمله مسیر اصفهان-زرین‌شهر، زرین‌شهر-فولادشهر و باغ‌بهادران-شهرکرد. البته فعالیت‌های من فقط به خطوط مسافری محدود نمی‌شود و بخش‌های متنوعی را دربر می‌گیرد. بخشی از کار من مربوط به سرویس‌های داخل شهری و بین‌شهری است، بخشی دیگر به سرویس شرکت‌ها اختصاص دارد و بخش سوم شامل سرویس‌های دربستی و خارج از شهر می‌شود که بیشتر در روزهای تعطیل انجام می‌دهم. این سرویس‌ها گاهی سفرهای یک‌روزه، دو روزه و حتی سه روزه به شهرهای مختلف داخل و خارج استان اصفهان را شامل می‌شود.» نوری با این توضیح که در منطقه‌ای که فعالیت می‌کند، زنان با محدودیت‌هایی روبه‌رو هستند، می‌گوید: «در منطقه ما زنان برای سفر رفتن باید همراه مردان یا چند نفر بزرگ‌تر باشند و این شرایط فشار روحی و اجتماعی زیادی برای زنان ایجاد می‌کند. زمانی که من می‌خواستم این شغل را انتخاب کنم با مخالفت‌های زیادی از اطرافیانم روبه‌رو شدم. می‌دانستم شغل من به‌عنوان راننده مینی‌بوس در خطی که می‌خواهم کار کنم مانند وسایل نقلیه دیگر مثل اتوبوس و تریلی نیست و تفاوت‌های زیادی دارد و می‌دانستم که مسئولیت‌هایم فقط به رانندگی محدود نمی‌شود و باید مدیریت کامل مسافران، فروش بلیت و نگهداری مینی‌بوس را هم خودم بر عهده بگیرم، چون من هیچ شاگرد یا همکار دیگری نداشتم و ندارم و ناچارم همه مسئولیت‌ها را به تنهایی انجام بدهم.»

امان از تبعیض‌های جنسیتی

نوری به مشکلات و تبعیض‌هایی که در جامعه به‌عنوان یک راننده زن با آن روبه‌رو شده، با دلی پر توضیح می‌دهد: «با وجود اینکه چندین بار به‌عنوان راننده نمونه شناخته شدم و حتی از شهردار اصفهان مدال خدمت دریافت کردم، اما شرکت‌های بزرگ صنعتی اصفهان برای سرویس‌های کارکنان خود حاضر به پذیرش راننده زن نیستند.»

او توضیح می‌دهد: «من با اینکه تشویق شدم و به عنوان راننده نمونه مدال دریافت کردم و هیچ تخلفی ندارم اما شرکت‌ها همچنان از استخدام من خودداری می‌کنند. فکر می‌کنم این تصمیم‌ها ناشی از تبعیض جنسیتی است که هنوز در جامعه در برخی مشاغل دیده می‌شود. به نظر من این شرکت‌ها نگران هستند با ورود یک راننده زن راه برای دیگران باز و مشکلاتی ایجاد شود، در حالی که در میان رانندگان مرد افرادی بودند که سابقه اعتیاد داشتند و بارها با خودرویشان تخلف و حتی تجربه حادثه‌های خطرناک داشتند، اما بدون مشکل مجوز فعالیت دریافت می‌کنند.»

نوری می‌گوید: «وقتی مردی پشت فرمان می‌نشیند، اغلب مردم تصور می‌کنند که او راننده‌ای ماهر است، حتی اگر این‌طور نباشد؛ چرا که باور عمومی این است که رانندگی مردان بهتر است. اما وقتی زنی رانندگی می‌کند، نگاه‌ها پر از تعجب و گاهی مسخره می‌شود. یادم می‌آید در همان روزهای اول کارم بچه‌های مدرسه‌ای پس از پیاده شدن از مینی‌بوس، با خنده و شوخی به‌هم گفتند: «ممنون که ما را نکشتید!» همین جمله ساده نشان می‌دهد که جامعه چه نگاه منفی و طنزآمیزی نسبت به رانندگی زنان دارد. البته من می‌دانم که این نگاه تبعیض‌آمیز و نگرش منفی جامعه نسبت به توانایی‌های رانندگی زنان ریشه در تلقین‌های نادرست از گذشته دارد.»

نوری می‌گوید: «در جامعه ما، زنان به عنوان راننده جدی گرفته نمی‌شوند و حتی خودمان هم گاهی باور داریم که رانندگی مردانه است. به نظر من این باور نوعی تلقین است؛ تلقینی که شاید هیچ پایه واقعی ندارد و باید تغییر کند.»

باید عاشق کارت باشی تا دوام بیاوری

نوری درباره موقعیت صنعت حمل‌ونقل و وضعیت اقتصادی در این صنف توضیح می‌دهد: «در چند سال اخیر قیمت سوخت تغییر چندانی نداشته، اما هزینه قطعات خودرو چندین برابر شده است. کاهش تعداد مسافران و کم شدن حجم کاری باعث شده برخی رانندگان که مینی‌بوس یا اتوبوس، ماشین و... خریده بودند، ناچار به فروش آن شدند؛ بویژه خودروهایی که با گازوئیل کار می‌کنند. شرکت‌ها هم برای جبران هزینه‌ها، سرویس‌های خود را با قیمت‌های پایین ارائه می‌کنند تا فقط بخشی از مخارج خودروها تأمین شود، اما این اقدامات در نهایت به آسیب دیدن کلی این صنعت منجر شده است. به نظر من فعالیت‌های حمل‌ونقل مانند مسافرکشی و باربری دیگر صرفه اقتصادی ندارد و سرمایه‌گذاری در این حوزه نسبت به نگهداری پول در بانک یا خرید طلا سود کمتری دارد. چون استهلاک خودروها، هزینه‌های بیمه، مشکلات و قوانین حمل‌ونقل و... عوامل اصلی هستند که این کسب‌وکار را برای سرمایه‌گذاران بی‌جاذبه کرده است. ادامه فعالیت در این صنعت دیگر اقتصادی نیست، چون درآمدها و سودها بشدت کاهش یافته و هزینه‌ها و مشکلات قانونی و عملیاتی بسیار زیاد شده است و باید حتماً عاشق این کار باشی تا در آن دوام بیاوری.»

نوری از صفر تا صد تعمیرات و حتی اورهال کامل مینی‌بوس‌هایش را خودش انجام می‌دهد. او با مهارت و پشتکار، همه مراحل مکانیکی و فنی از باز کردن قطعات موتور گرفته تا مونتاژ دوباره را شخصاً مدیریت می‌کند

نوری با اشاره به اینکه از بازسازی مینی‌بوس‌های قدیمی، لذت می‌برد و این کار برایش حس خوبی دارد، درباره علاقه‌مندی زیادش به ماشین‌ها بویژه مینی‌بوس‌ها می‌گوید: «یکی از مینی‌بوس‌هایم را طوری درست کرده‌ام که در ایران نمونه‌اش کم‌نظیر است چون از سیستم‌های خاصی در آن استفاده کردم. کار کردن روی ماشین‌ها، تعمیرات و تغییرات آنها برایم لذت‌بخش است و این فعالیت‌ها همه‌اش از عشقی است که به کارم دارم. با وجود سختی‌های اقتصادی و مشکلات معیشتی، از کار و درآمدم راضی هستم چون عاشق کارم هستم. با اینکه بارها در حین رانندگی گریه کردم و احساس ناامیدی داشتم، اما اگر بازهم به عقب برگردم بازهم رانندگی را دوست دارم و آن را انتخاب می‌کنم. اما امیدوارم شرایط معیشتی و تسهیلات رفاهی برای همه رانندگان و فعالان این حوزه بهتر شود.»

آرزویی برای تحول در صنعت مینی‌بوس ایران

به اعتقاد نوری زبان انگلیسی می‌تواند دریچه‌ای تازه روی کار و زندگی‌اش بگشاید. از این رو چند سالی است تصمیم گرفته این زبان را به طور کامل یاد بگیرد. او برای این کار از فرصت‌های کوچک و زمان‌های آزادش استفاده کرده و حالا تلاش‌هایش نتیجه داده و او با اضافه شدن این توانایی به توانایی‌های قبلی‌اش در محیط کار اعتماد به نفس بیشتری پیدا کرده و فکر می‌کند سفرهای خارجی می‌تواند برایش تجربه و فرصت‌های تازه‌ای برای پیشرفت شغلی‌اش فراهم کند. در حقیقت یادگیری زبان برایش فقط یک مهارت نبود، بلکه پلی شد به سوی رشد، تجربه‌های نو و آینده‌ای روشن‌تر. نوری با این آرزو که دوست دارد تحولی در صنعت مینی‌بوس ایران ایجاد کند درباره آرزوها و اهداف آینده‌اش بیشتر توضیح می‌دهد و می‌گوید: «دوست دارم یک روز نمایشگاهی بزرگ با نام خودم در زمینه خودرو، بویژه مینی‌بوس و ماشین‌های سنگین داشته باشم. یکی از اهداف اصلی‌ام این است که اگر مدتی از ایران خارج شدم هم بتوانم همین کار را در کشورهای دیگر ادامه بدهم و تجربه‌های بین‌المللی در رانندگی سنگین، چه در حوزه ترانزیت و چه در بخش مسافری یا باری، به دست بیاورم. دوست دارم تمام مسیرهای اروپا را رانندگی کنم و تجربه‌های تازه‌ای به دست بیاورم.»

موج جدید چالش‌های اینستاگرامی، نوجوانان را به میدان بازی خطرناک می‌کشاند

لطفاً لایک کنید!

گزارش
کیمیا آقابگلو
گروه گزارش

حجم زیادی از محتوایی که امروز در شبکه‌های اجتماعی تولید می‌شود، نه برای اطلاع‌رسانی، بلکه برای جذب بازدید و بالا بردن تعامل است. وابستگی درآمد بلاگرها به لایک و کامنت، آنها را به سمت رفتارهای هیجانی و گاهی خطرناک سوق داده است. با نگاهی کوتاه به اینستاگرام و دیگر پلتفرم‌ها مانند تیک‌تاک و یوتیوب ویدیوهایی دیده می‌شود که افراد بدون هیچ ابزار ایمنی از ارتفاعات بالا می‌روند، از سازه‌های نیمه‌کاره آویزان می‌شوند یا حرکاتی انجام می‌دهند که در دنیای واقعی ترسناک است، اما در فضای مجازی با تحسین و تشویق همراه می‌شود. در سال‌های اخیر این روند در میان بلاگرهای ایرانی نیز شدت گرفته است. الف.ل یکی از افرادی بود که با ثبت تصاویر پرخطر دنبال‌کنندگان زیادی جذب کرد و امسال در یک حادثه حین موتورسواری جان خود را از دست داد. با این حال این ماجرا باعث توقف تولید چنین محتواهایی نشد و بسیاری همچنان برای جلب توجه بیشتر، سراغ رفتارهای پرریسک می‌روند؛ رفتارهایی که افراد با هر بازدید و لایک جسورتر می‌شوند. اما نکته مهم این است که پیامد این محتواها تنها متوجه تولیدکنندگان نیست؛ نوجوانان با مشاهده و الگوبرداری از چنین ویدیوهایی برای تجربه هیجان لحظه‌ای ممکن است جان خود را به خطر بیندازند. نمونه‌های جهانی و داخلی این رفتارها کم نیست. چالش Kiki Challenge در سال ۱۳۹۷، که افراد را به پیاده شدن از خودرو در حال حرکت ترغیب می‌کرد، برای چند نوجوان ایرانی حادثه آفرید. موج دیگری از چالش‌ها شامل خوردن مواد غیرمتعارف مانند تخم‌مرغ خام یا سس‌های بسیار تند بود که به مسمومیت تعدادی از دانش‌آموزان در تهران و کرج انجامید. سال گذشته نیز «چالش آتش‌زنی با اسپری خوشبوکننده» میان برخی نوجوانان رواج یافت و به سوختگی شدید دست یک پسر ۱۶ساله و مصدومیت چند نفر دیگر منجر شد.

چالش خطرناکی که پای پلیس را به میان می‌کشد

سرهنگ رامین پاشایی، رئیس مرکز امداد و فوریت‌های سایبری درباره ابعاد قانونی و پیامدهای اجتماعی محتواهای پرخطر در شبکه‌های اجتماعی در گفت‌وگو با «ایران» می‌گوید: «رسیدگی به محتوای پرخطر فقط برعهده پلیس فتا نیست بلکه بسته به نوع تخلف، دستگاه‌های دیگری مثل مراجع قضایی و پلیس انتظامی نیز وارد عمل می‌شوند. بیشترین گروهی که تحت تأثیر این محتواها قرار می‌گیرند نوجوانان و جوانان هستند.» او می‌گوید: «چالش‌هایی که بیشترین حجم گزارش را به خود اختصاص می‌دهد، شامل شوخی‌های نامتعارف، توهین به قومیت‌ها و مناسک مذهبی و همچنین ویدیوهایی موسوم به دوربین مخفی است. این نوع محتواها اگرچه در شبکه‌های اجتماعی رایج شده‌اند، اما در بسیاری موارد به رنجش افراد، نقض حریم شخصی یا خدشه‌دار شدن عفت عمومی منجر می‌شوند. در صورت دریافت گزارش، برای منتشرکننده پرونده تشکیل می‌شود و موارد بسیاری هم رسیدگی شده است.» پاشایی توضیح می‌دهد: «بخش عمده این فعالیت‌ها در اینستاگرام رخ می‌دهد. بسیاری از افرادی که احضار می‌کنیم ادعا می‌کنند نمی‌دانستند رفتارشان جرم است، اما رسیدگی قضایی براساس میزان خسارت مادی یا معنوی انجام می‌شود و حکم نهایی را دادگاه صادر می‌کند.» او به چند نمونه اشاره می‌کند: «مواردی داشتیم که پدری برای جلب مخاطب، فرزندش را به خوردن مواد نامتعارف مثل فلفل یا حتی خمیردندان وادار کرده بود. یا ویدیوهایی با محتوای حیوان‌آزاری، کودک‌آزاری، تخریب محیط زیست و خشونت خانگی. این موارد به دلیل جریحه‌دار کردن احساسات عمومی، مصداق جرم هستند و پرونده قضایی برای منتشرکنندگان تشکیل شده است.» پاشایی می‌گوید :«حتی انتشار محتوای مخرب در گروه‌های خانوادگی نیز می‌تواند مقدمه وایرال شدن و در نتیجه پیگیری قضایی باشد پرونده‌ای داشتیم که پدری کودک خود را به مصرف مواد مخدر ترغیب می‌کرد و فیلم آن در سطح جهانی پخش شد. این پرونده با جدیت پیگیری و حکم قضایی صادر شد.» او روند رسیدگی را چنین توضیح می‌دهد: «پرونده‌ها یا با شکایت خصوصی تشکیل می‌شوند یا از طریق رصد پلیس فتا. پس از کسب دستور قضایی، فرد احضار می‌شود. در موارد ساده‌تر از او خواسته می‌شود ویدیو را حذف کند، اما اگر موضوع حساسیت بیشتری داشته باشد، تصمیم با دستگاه قضایی است که ممکن است به حذف کامل صفحه یا مجازات‌های دیگر منجر شود.»

در گذشته‌ای نه چندان دور تقلید رفتاری نوجوان از شخصیت‌های تلویزیونی و یا ورزشی بود. اما امروزه هرشخصی فقط با در دست داشتن دوربینی و اشتراک‌گذاری آن در صفحه خود می‌تواند دنبال‌کننده‌های زیادی را جذب کند و به فرد شناخته شده‌ای تبدیل شود. وقتی نوجوان هزاران کامنت را زیر پستی با محتوای خطرناک می‌بیند به این فکر نمی‌کند که تقلید از این محتوا برای جان او خطرناک است

هیجان‌طلبی در شبکه‌های اجتماعی

سنین نوجوانی زمانی برای کسب هویت است. درحقیقت الگوبرداری از اشخاص شناخته شده یکی از مواردی است که نوجوان برای شکل‌گیری هویت خود به صورت ناخودآگاه انجام می‌دهد. در گذشته‌ای نه چندان دور تقلید رفتاری نوجوان از شخصیت‌های تلویزیونی و یا ورزشی بود. اما امروزه هرشخصی فقط با در دست داشتن یک دوربین و اشتراک‌گذاری آن در صفحه خود می‌تواند دنبال‌کننده‌های زیادی را جذب کند و به فرد شناخته شده‌ای تبدیل شود. وقتی نوجوان هزاران کامنت را زیر پستی با محتوای خطرناک می‌بیند به این فکر نمی‌کند که تقلید از این محتوا برای جان او خطرناک است، برای او فقط تأیید اجتماعی و دیده شدن توسط دیگران ارزشمند است. علیرضا شریفی یزدی استاد دانشگاه و جامعه‌شناس با گرایش روانشناسی اجتماعی نیز در این‌باره به «ایران» می‌گوید: «اگر به مراحل رشد نوجوانان دقت کنیم می‌فهمیم که یکی از ویژگی‌های مهم این دوره ریسک‌پذیری است. تمایل به تجربه کردن، شهرت‌طلبی و دیده شدن از ویژگی‌های بارز بلوغ و نوجوانی است. به همین دلیل زمانی که ابزاری مثل شبکه‌های اجتماعی در اختیار نوجوانان قرار می‌گیرد این ویژگی‌ها به سادگی می‌توانند تقویت شوند. بازدید بیشتر در پی اشتراک‌گذاری عکس یا ویدیو باعث می‌شود تا نوجوان خود را درگیر چالش‌های مختلف چه‌بسا خطرناک کند. چالش‌هایی که در فضای مجازی بیشتر توسط نوجوانان و جوانان می‌بینیم عمدتاً با هدف دیده شدن به اشتراک گذاشته می‌شود. در نتیجه بازدید زیاد منجر به احساس شهرت در نوجوان می‌شود. اگر نوجوان با تولید محتوا بتواند به درآمدزایی برسد، احساس استقلال و آزادی به او دست می‌دهد. بخش مالی تولید محتوا ممکن است برای بزرگسالان، چندان مهم نباشد. اما همین مسأله نیروی محرکی برای نوجوان است تا با انجام چالش‌های خطرناک به بازدید بیشتری دست یابد.» شریفی معتقد است اختلالات شخصیتی از دیگر مسائلی است که زمینه ورود فرد به چالش‌های خطرناک را فراهم می‌کند. مطالعات علمی ثابت کرده است که افراد با اختلالات شخصیتی همچون بیش فعالی، شخصیت ضداجتماعی و شخصیت نمایشی بیشتر به سمت تولید محتوای خطرناک می‌روند چون قسمتی از مغز که مسئول احساس ترس است در این افراد کمتر فعالیت می‌کند.»

به گفته این جامعه‌شناس، نوجوانی که زمان زیادی را در شبکه‌های اجتماعی می‌گذراند به تدریج تحت تأثیر محتواهای آن قرار می‌گیرد. او می‌گوید: «الگوریتم‌های اینستاگرام و تیک‌تاک نیز با هدف نگه‌داشتن کاربر در برنامه، معمولاً ویدیوهای پرتنش‌تر مثل محتوای ترسناک، خطرناک یا خشم‌برانگیز را بیشتر در معرض دید قرار می‌دهند. همین روند باعث می‌شود محتوای ناایمن چند برابر بیشتر از ویدیوهای معمولی به نوجوان نمایش داده شود. مشاهده محتواهای خطرناک روحیه خشونت‌طلبی را در نوجوان بالا می‌برد و افراد ناخودآگاه چه به صورت کلامی و چه به صورت فیزیکی به خشونت تمایل بیشتری نشان می‌دهند. ارتباط مداوم افراد با محتوای پرچالش و خشونت‌آمیز احساس ناامنی و بی‌ثباتی را در آنها تقویت می‌کند. مطالعات نشان می‌دهد مشاهده مکرر ویدیوها یا عکس‌های خشونت‌آمیز و خطرناک در برخی از موارد منجر به افسردگی و اضطراب دائمی می‌شود و او را به سمت تقلید سوق می‌دهد.»

شریفی نقش خانواده و مدرسه را در زمینه هیجان‌طلبی جوانان بسیار مهم می‌داند. به گفته او دوره نوجوانی آمیخته شده با هیجان است و یکی از مراحل اصلی رشد نوجوانان است. راهکار او برای جلوگیری از تخلیه هیجان آنها با روش‌های خطرناک، ورزش و دیگر فعالیت‌های بدنی و هیجانی است که راهی برای تخلیه ایمن هیجان است.