

MANIFESTAREA AGRESIVITĂȚII LA CONDUCĂTORII AUTO, PRIN PRISMA DIMENSIUNII DE GEN

**Ina BOTNARI,
doctorand, USM**

Manifestarea comportamentelor agresive este o practică prezentă la conducătorii auto din diferite țări, dar ponderea acestor manifestări este diferită în funcție de cultură, mentalitate, modul în care este perceput riscul, implicarea autorităților în prevenire și sancțiune, vârstă, gen, trăsăturile de personalitate, stilul de viață, atitudinile conducătorilor auto și mediu.

Conducerea agresivă se poate manifesta prin diferite forme: agresivitate verbală, fizică, manifestarea agresivității cu ajutorul automobilului, fapt considerat un factor de risc ce poate produce diverse consecințe tragice.

Chiar dacă aparent accidentele se consideră a fi cauza nerespectării regulilor de circulație, cum ar fi: viteza excesivă sau depășirea neregulamentară, se constată, de fapt, că starea de sănătate sau comportamentul persoanei, echilibrul bio-psiho-social influențează în mod pozitiv sau negativ conducerea în condiții de securitate rutieră sau, dimpotrivă, expune la accidente.

Iar psihologia transporturilor contribuie la explicarea, prevenirea și diminuarea acțiunilor negative ce au loc în trafic, analizând interacțiunea a trei mari categorii de factori: factorul uman, tehnic și rutier.

Cuvinte-cheie: conducători auto, agresivitate, gen.

MANIFESTATION OF AGGRESSION AMONG DRIVERS, IN TERMS GENDER

The manifestation of aggressive behaviors is a common practice for drivers from different countries, but the share of these manifestations is different depending on the culture, mentality, how the risk is perceived, the involvement of the authorities in prevention and sanction, age, gender, personality traits, life style, attitudes of drivers and the environment. Aggressive driving can manifest itself in different forms: verbal and physical aggression, the manifestation of aggression while driving, which is considered a risk factor that can produce various tragic consequences. Even if accidents are apparently considered to occur due to non-compliance with traffic rules, such as: speeding or overtaking, it is found that a person's health or behavior, bio-psycho-social balance, may influence positively or negatively the driving conditions, or, on the contrary, expose them to accidents. Therefore, the psychology of transport contributes to explaining, preventing and reducing the negative actions that occur in traffic, analyzing the interaction of three major categories of factors: human, technical and road factors.

Keywords: drivers, aggression, gender.

Introducere

Agresivitatea la volan reprezintă un fenomen ce câștigă tot mai multă amploare în întreaga lume. În pofida interesului larg manifestat de mass-media

și opinia publică față de comportamentul agresiv la volan și față de consecințele acestuia, numărul de cercetări în acest domeniu este minor.

De-a lungul timpului, mulți cercetători care au realizat investigații în domeniul accidentologiei, disciplină aflată la granița dintre științele ingineresti, psihologie, sociologie și pedagogie, recunosc că factorii care se referă la personalitatea conducătorului auto au fost insuficient explorați.

Meyer Parry (1968) realizează o primă monografie dedicată problematicii agresivității în lucrarea sa *Agresivitatea la volan* și subliniază că stresul crescând al activității de conducere auto plasează eficiența psihologică a șoferului pe un loc mult mai important decât eficiența mecanică a autovehicolului. Parry a constatat că șoferii cu scoruri înalte la testele de anxietate și agresivitate au un risc de accident mai crescut (R.Palms, 1997).

Agresivitatea la volan se referă la orice tip de comportament direcționat către rănirea unei alte persoane (atât pietoni, cât și alți participanți la trafic), la un nivel fizic, emoțional sau psihologic, fără a se lua în considerare drepturile sau siguranța acelei persoane (Dula & Geller, 2003).

O contribuție importantă în ceea ce privește definirea conceptului de agresivitate la volan aduce Shinar (1988), care a încercat să ofere o definiție cât mai precisă a ceea ce înseamnă șofatul agresiv [1, p.20].

Agresivitatea la volan apare în urma declanșării unor emoții negative, împărțite în trei categorii [2, p.40].

- *nerăbdarea și neatenția* – în sfera acestei prime categorii apar evenimente care provoacă apariția problemelor în trafic, și anume: trecerea pe culoarea roșie a semaforului, blocarea intersecțiilor, neacordarea de prioritate, depășirea limitei de viteză, nesemnalezarea schimbărilor care urmează a fi făcute, oprirea cu zgomot, luarea pe scurtături și depășirea liniei continue;

- *senzația de sufocare* manifestată prin insulte, țipete, claxonarea repetitivă, blocarea benzii pe care se poate depăși, apelarea la deferite gesturi neadecvate etc.;

- *furia și nervozitatea* care produc probleme în trafic din cauza conducerii sub influența alcoolului, conducerea cu viteză foarte mare, deținerea unei arme (Aniței & Chraif, 2010).

Din interpretarea generală a opiniilor specialiștilor se pot distinge următoarele puncte de vedere. Astfel, agresiunea ar fi:

- a) un comportament natural și instinctual propriu fiecăruia;
- b) un fapt social generat de constrângerile, dificultățile vieții în comun;
- c) o reacție la frustrare;
- d) un comportament învățat.

De aceea, pornind de la mai multe ipoteze privind etiologia comportamentelor agresive, fiecare cercetător a încercat să ofere cea mai bună explicație și să reliefeze

factorii responsabili implicați. Numărul acestor teorii explicative elaborate de-a lungul timpului este extrem de mare. După G.Moser, există patru concepții majore în ceea ce privește comportamentul agresiv [3, p.35]:

a) **teoriile instinctuale** – consideră ca agresiunea este o manifestare a unei pulsioni sau instinct înăscut;

b) **teoriile reactive** – consideră comportamentul agresiv ca o reacție la situațiile frustrante, dezagreabile;

c) **teorii ale învățării** – potrivit cărora comportamentul agresiv este un comportament achiziționat prin intermediul unor diferite mecanisme, cum este, de pildă, învățarea prin imitație și/sau observație;

d) **abordarea cognitivă** – care pune accentul pe procesele cognitive centrale interne inserate între stimuli și răspunsul comportamental al individului, iar perspectiva cognitivă sugerează că și comportamentele agresive sunt rezultanta unui proces decizional: decizia de a acționa agresiv este în funcție de raportul dintre costurile și beneficiile prezumate.

Agresivitatea în trafic se poate manifesta la nivel verbal (țipete, injurii aduse celorlalți participanți la trafic sau organelor de control), non-verbal (diverse semne arătate celorlalți participanți la trafic, claxonatul excesiv, flash-urile etc.) și fizic prin agresarea celorlalți șoferi sau organelor de control. Stilul de conducere agresiv este reprezentat de comportamente riscante atât pentru executant, cât și pentru șoferii din jurul său: neacordarea de prioritate, ignorarea indicatoarelor rutiere și a semafoarelor, viteza excesivă, slalom-ul printre mașini etc., iar consecințele agresivității la volan sunt asociate cu afișarea agresivă a furiei (Deffenbacher et al., 1996), condusul agresiv, încălcarea normelor rutiere și accidente (Wells-Parker et al., 2002), iar în unele cazuri poate duce la agresiuni fizice sau moarte.

Tasca (2000) a întocmit o listă a comportamentelor ostile care nu au ca scop rănirea unui alt participant la trafic, dar îi pot intimida, irita sau enerva. Printre aceste comportamente se numără: flash-urile, claxonatul excesiv, țipetele, gesticularea excesivă. Aceste comportamente, în funcție de motivația care stă în spatele lor, pot ajunge să fie considerate comportamente agresive în trafic. De asemenea, Tasca (2000) susține că șoferii tind să manifeste astfel de comportamente atunci când: sunt relativ tineri, sunt bărbați, se află în situații din trafic care le oferă un anumit grad de anonimitate, sunt nervoși (posibil din cauza unor evenimente care nu au legătură cu traficul rutier) și consideră că au foarte multă experiență la volan.

Există anumiți factori care au o influență mare asupra comportamentului agresiv la volan, iar, potrivit selecției făcute de Chraif & Aniței (2013), aceștia sunt următorii:

Creșterea numărului de vehicule este unul dintre factorii cu mare impact asupra agresivității desfășurate în timpul conducerii autovehiculelor. Mulți dintre

șoferii tineri, mai ales cei de sex masculin, își etalează „noile achiziții” și încearcă să profite de atuurile acestora în condițiile în care structura stradala nu permite întotdeauna acest lucru [4, p.65].

Zgomotul în trafic. Zgomotul provoacă o intensitate a stării de stres, de furie și în general de emoții negative, ducând la o posibilă declanșare a comportamentului agresiv.

Temperatura din timpul verii. Temperaturile ridicate (peste 30°C) au un impact puternic asupra organismului șoferului prin provocarea unor reacții fiziologice și scăderea pragurilor senzoriale. Astfel, șoferul poate resimți orice stimul vizual și auditiv ca fiind un factor stresor, ceea ce în condiții de temperatură mai scăzută ar fi trecut neobservat.

Aglomerarea din marile orașe. Când șoferii resimt densitatea ca fiind aglomerație, se amplifică comportamentul agresiv la volan.

Comportament de căutare a senzațiilor tari. Mulți șoferi urcă la volan pentru a căuta senzații tari caracterizate de adrenalină. Excesul de viteză, zig-zagurile, depășirea pe partea dreaptă a autovehiculelor aflate pe partea carosabilă, schimbarea bruscă a direcției de mers, nerespectarea semnelor de circulație, manifestări excesive de tip verbal etc. sunt câțiva dintre factorii care influențează comportamentul agresiv la volan, provocând accidente [1, p.55].

Furia șoselelor și șoferii cu tentințe criminale sau suicidale. Acest factor este caracterizat de șofatul luat drept un sport extrem și nerespectarea niciunei reguli de circulație, ceea ce este foarte periculos, ca urmare este unul dintre factorii cu mare impact în ceea ce privește agresivitatea la volan.

Nivelul redus al sancțiunilor aplicate în traficul rutier. Comportamentul agresiv în trafic și necenzurarea acestuia este o consecință a aplicării precare a legislației rutiere.

Impactul vârstei și al diferențelor de sex. Studiile arată că femeile sunt mult mai responsabile și respectă într-un procent mai mare regulile de circulație față de bărbați, care tind să își supraaprecieze calitățile de șofer.

Anonimatul. Rezultatele unor studii arată că șoferii care se bucură de anonimat, de exemplu, șoferii care conduc mașini cu capota coborâtă, spre deosebire de cei care conduc mașini decapotabile, au tendința de a exprima în măsură mult mai ridicată o conduită agresivă.

Identitatea juridică a șoferului – factorul organizațional. După cum arată studiile, persoanele care conduc autovehicule comerciale prezintă într-o măsură mult mai mare comportamente agresive la volan.

Presiunea timpului. Foarte mulți dintre noi, atunci când suntem presați de timp, avem tendința de a precipita lucrurile. Pe carosabil, acest lucru se manifestă prin excesul de viteză, depășiri riscante, claxonat abuziv etc. (Chraif & Aniței, 2013).

Cercetările care studiază aspecte precum: - *indecizia*; - *atitudinea ezitantă și hiperactivitatea șoferilor*; - *devalorizarea mai mult sau mai puțin conștientă a propriei vieți, corelată cu instinctul de autodistrugere*; - *plăcerea asumării riscului*, - *nevoia de a impresiona, de a dobândi prestigiu în trafic*, - *dominanța și trebuința de competiție*, sunt printre factorii care pot influența apariția comportamentului agresiv în trafic.

Gradul de agresivitate în trafic poate fi determinat de:

– *caracteristicile personale ale conducătorilor*: sex, educație, vârstă, personalitate;

– *factorii sociali*: ocupație, locul în ierarhia socială, succesul în viața socială.

Conducerea agresivă este factorul primordial ce dă naștere riscului rutier și ia diferite forme: *agresivitate verbală (injurături, limbaj obscen)*, *femeile manifestă mai multă agresivitate verbală și bărbații mai multă agresivitate fizică* [5, p.20].

Prin urmare, actualitatea studiului dat este puternic influențată de factorul uman care este responsabil pentru 80–90% dintre accidentele din trafic. Prin urmare, înțelegerea naturii comportamentelor agresive și percepției riscului la volan, precum și identificarea unor strategii de intervenție eficiente pentru reducerea apariției acestora, ar reprezenta un pas important către diminuarea accidentelor rutiere.

Scopul acestei cercetări constă în necesitatea de a explica manifestarea comportamentului agresiv al conducătorilor auto în funcție de percepția riscului, precum și în identificarea unor strategii de intervenție eficiente pentru reducerea apariției acestora, fapt ce va contribui la prevenirea și diminuarea accidentelor rutiere.

La etapa experimentului constatativ, *eșantionul cercetării* a întrunit 339 de subiecți, dintre care 215 au fost femei și 124 bărbați. Această diferență de gen induce ideea că, într-adevăr, tot mai multe femei devin conducătoare auto și totodată femeile sunt mai tentate să participe la diverse cercetări și sunt mai interesate de subiectul comportamentului conducătorilor auto în trafic. La criteriul vârstă avem o repartitie interesantă a respondenților; astfel, cel mai mare număr de conducători auto sunt de vârstă tânără.

Tabelul 1. Vârsta conducătorilor auto

18-24 ani	25-34 ani	35-44 ani	45-54 ani	55-64 ani
57	137	117	22	5

Este îmbucurător faptul că ne-a reușit să colectăm răspunsuri de la un număr mare de participanți, începând cu vârsta de 18 ani până la 64 de ani, ceea ce ne va ajuta să analizăm tabloul opiniilor respondenților de diferite vârste.

Un alt criteriu foarte important în analiza comportamentului conducătorilor auto reprezintă anii de experiență la volan.

Tabelul 2. Repartiția eșantionului pe anii de experiență în conducerea automobilului

< 1 an	1-5 ani	6-10 ani	11-15 ani	16-20 ani	> 20 ani
20	127	79	58	40	14

Tabelul 3. Studiile respondeților

Școală profesională	Medii	Superioare
8	32	299

Totuși, majoritatea subiecților cercetării (299 de respondenți) au menționat că utilizează automobilul propriu ca mijloc de deplasare, iar 40 de respondenți conduc automobilul deoarece este și un mijloc de desfășurare a muncii profesionale.

În ce privește de activitate profesională desfășurată, în eșantionul studiului dat întâlnim o diversitate mare de profesii din domenii precum: domeniul educației, psihologie, economie, prestări servicii, IT, antreprenoriat, medicină și cosmetologie, management, inginerie, resurse umane, poliție, stomatologie etc. Această diversitate profesională ne-a bucurat, deoarece acest fapt ne ajută să prezentăm un tablou al personalității conducătorilor auto, dar și portretul comportamental al acestora la volan.

Comportamentul la volan atestă personalitatea fiecăruia. De aceea, presupunem că există diferențe la volan în funcție de sex, vârstă și profesie. Bărbații, femeile, tinerii, angajații cu funcții de conducere, muncitorii nu conduc în același stil.

În studiul nostru am utilizat următoarele instrumente de cercetare:

- **DAS (Driving Anger Scale)** [6, p.35]

Unul dintre instrumentele clasice pentru măsurarea furiei șoferilor este *Scala furiei în trafic* (Driving Anger Scale – DAS; Deffenbacher și colab., 1994). Scala conține 33 de itemi care măsoară șase aspecte: lipsa de politețe, gesturile ostile, conducerea lentă (traficul lent), blocajele din trafic (traficul blocat), prezența poliției și condusul ilegal. Subiecții aleg una dintre opțiunile de răspuns: 1 – deloc iritat/ă; 2 – foarte puțin iritat/ă; 3 – iritat/ă; 4 – destul de iritat/ă; 5 – foarte iritat/ă. Rezultatele testului se interpretează după punctajul obținut și ne ajută să înțelegem comportamentul conducătorilor auto care exprimă un grad înalt de manifestare a furiei în trafic, situativ trăiește starea de furie în trafic sau nu manifestă, de obicei, furie în trafic.

- **DAX (Driving Anger Expression Inventory)**

Scala expresiilor furiei (Exprimarea furiei la volan, Deffenbacher et al. 2001, 2002b, 2004) constă în 49 de itemi măsurați pe o scală de 4 trepte (1 = aproape niciodată; 2 = uneori; 3 = des; 4 = aproape tot timpul). Participanții indică cât de des exprimă furia resimțită la volan în maniera descrisă.

Aceste chestionare ne ajută să creăm o viziune cu privire la persoanele alese, ce studii au și care este rolul autovehicolului în viața acestora. Prin urmare, datele obținute de la următoarele scale vor fi interesant corelate sau contrapuse la grupurile formate.

Analizând datele colectate, putem prezenta câteva secvențe din datele cantitative ale răspunsurilor respondenților.

Participanții erau rugați să precizeze pe o scală de la 1 la 5 cât de iritat s-au simțit în situațiile descrise mai jos (**1 – deloc iritat/ă; 2 – foarte puțin iritat/ă; 3 – iritat/ă; 4 – destul de iritat/ă; 5 – foarte iritat/ă**).

Tabelul 4

O persoană conduce prea repede pentru starea carosabilului					
	1 – deloc iritat/ă	2 – foarte puțin iritat/ă	3 – iritat/ă	4 – destul de iritat/ă	5 – foarte iritat/ă
Femei	43	59	33	36	10
Bărbați	33	29	43	11	8

Tabelul 5

O persoană vă taie calea atunci când conduceți pe sensul dumneavoastră de mers					
	1 – deloc iritat/ă	2 – foarte puțin iritat/ă	3 – iritat/ă	4 – destul de iritat/ă	5 – foarte iritat/ă
Femei	7	27	69	60	52
Bărbați	2	17	38	41	26

Tabelul 6

O persoană care vine din sens opus nu folosește faza scurtă					
	1 – deloc iritat/ă	2 – foarte puțin iritat/ă	3 – iritat/ă	4 – destul de iritat/ă	5 – foarte iritat/ă
Femei	11	31	82	45	46
Bărbați	7	20	39	35	23

Tabelul 7

O persoană vă face un semn obscen referitor					
	1 – deloc iritat/ă	2 – foarte puțin iritat/ă	3 – iritat/ă	4 – destul de iritat/ă	5 – foarte iritat/ă
Femei	36	64	57	38	20
Bărbați	18	38	29	18	18

Fiecare dintre noi se simte din când în când furios sau nervos atunci când ne aflăm la volan, dar oamenii diferă prin felul în care reacționează. În continuare prezentăm câteva răspunsuri de la testul DAX.

Tabelul 8

Conduc mai repede decât viteza legală admisă				
	Niciodată	Uneori	Adesea	Întotdeauna
Femei	49	143	23	0
Bărbați	15	80	26	3

Tabelul 9

Îl înjur cu voce tare pe celălalt conducător auto				
	Niciodată	Uneori	Adesea	Întotdeauna
Femei	109	94	9	3
Bărbați	63	55	5	1

Tabelul 10

Mă gândesc de două ori înainte de a acționa				
	Niciodată	Uneori	Adesea	Întotdeauna
Femei	2	37	96	80
Bărbați	3	23	59	39

Tabelul 11

Îmi spun că nu merită să mă enervez				
	Niciodată	Uneori	Adesea	Întotdeauna
Femei	7	44	97	67
Bărbați	12	48	43	21

Tabelul 12

Aduc injurii în șoaptă la adresa celuilalt conducător auto				
	Niciodată	Uneori	Adesea	Întotdeauna
Femei	64	143	6	2
Bărbați	36	74	12	2

Rezultatele testului dat demonstrează că la mulți conducători auto persistă manifestarea agresivității verbale, impulsivitatea și emotivitatea sporită la diferite situații în procesul de conducere a autovehiculului. Expriarea criticii și a

ofenselor către alți conducători auto nu este perceput ca o acțiune de risc în trafic. De aceea și nivelul de toleranță este scăzut, deseori fiind martori la diverse replici negative în procesul de conducere.

Am observat că sunt tentați la agresivitatea verbal în trafic atât bărbații cât și femeile. Totuși femeile sunt mai atente la gestionarea și controlul propriilor emoții, fapt ce le ajută să se abțină deseori, de la exprimarea furiei.

Realitatea ne demonstrează că în conducerea auto, este necesar de a stabili și a dezvolta acele calități personale care-l pot ajuta pe conducătorul auto să analizeze și să stabilească obiectiv riscul și evitarea accidentelor rutiere, iar cunoașterea factorilor asociați percepției și asumării riscului pot oferi posibilitatea elaborării unor strategii diferențiate de intervenție corelând cu domeniul în care persoana manifestă o tendință mai mare de asumare a riscului.

Concluzii

Manifestarea comportamentelor agresive rămâne a fi o practică frecventă în societatea noastră. Însă, ponderea acestor manifestări, inclusiv la conducătorii auto, este diferită – în funcție de cultură, mentalitate, modul în care este perceput riscul, implicarea autorităților în prevenire și sancțiune, vârsta și sexul persoanei, factorii de personalitate, stilul de viață, factorii de mediu, precum și de atitudinea persoanelor față de acest fenomen.

Abordarea dimensiunii emoționale în studiul agresivității umane a vizat și furia ca fenomen principal implicat în manifestarea agresivității. Prin urmare, cunoașterea predictorilor care contribuie la apariția agresivității în activitatea umană poate fi raportată la o cercetare extinsă a comportamentelor conducătorilor auto și la elaborarea de politici, strategii, recomandări de care ar putea beneficia participanții la trafic, menite să ducă la creșterea conștiinței, responsabilității și la dezvoltarea autocontrolului pentru a diminua cazurile de apariție a furiei și agresivității într-un mediu de risc înalt precum este traficul rutier.

Acest studiu, ne poate oferi informații valoroase despre cauzele și factorii care influențiază șoferii din Republica Moldova, să manifeste agresivitate în trafic și să aprecieze deseori greșit riscul la care se supun pe sine și pe cei din jur, iar interpretarea statistică a datelor ne va oferi un tablou mai amplu de date, care va fi foarte interesant de interpretat și presupunem că va avea o valoare teoretică și practică atât la nivel național cât și internațional.

Referințe:

1. ANIȚEI, M. *Psihologie experimentală*. Iași: Polirom, 2007.
2. GHITA, A. *Agresivitatea în trafic, forme și manifestări*. Iași: Lumen, 2010.

3. BLAJ, C.D. *Comportamentul la volan*. București: Editura Medicală, 1982.
4. HAVÂRNEANU, G. *Psihologia transporturilor*. Iași: Polirom, 2013.
5. BONCU, Ș. *Psihologie Socială*. Note de curs. *Comportamentul agresiv*. Iași: Universitatea Al.I. Cuza, 2004.
6. HAVARNEANU, C. *Evaluarea psihologică a conducătorilor auto*. Iași: Universității Al.I. Cuza, 2011.