

CZU: 159.942.5:656.05

FACTORII INDIVIDUALI ȘI SOCIALI ÎN MANIFESTAREA AGRESIVITĂȚII LA CONDUCĂTORII AUTO

Ina BOTNARI, Angela POTÂNG

Universitatea de Stat din Moldova

Studiile în domeniul psihologiei transporturilor sunt axate pe cunoașterea și explicarea comportamentului în trafic, pe identificarea factorilor ce influențează comportamentul conducătorului auto, precum și pe studierea fenomenului de agresivitate la conducătorii auto. Manifestarea agresivității în trafic (*încălcarea regulilor de circulație, agresivitate verbală și fizică, manifestarea agresivității cu ajutorul automobilului etc.*) poate fi influențată atât de factorii sociali, individuali, precum și de factorii de mediu care se pot exprima variat. Ponderele acestor manifestări este diferită și în funcție de cultură, mentalitate, vârsta și sexul șoferilor, anonimatul în trafic, factorii de personalitate, stilul de viață și atitudinile conducătorilor auto. Studiul acestor factori sociali și individuali poate aduce contribuții importante la explicarea și diminuarea agresivității din trafic, ceea ce frecvent produce diverse consecințe tragice.

Cuvinte-cheie: *conducători auto, agresivitate în trafic, factori individuali, factori sociali, comportament în trafic.*

INDIVIDUAL AND SOCIAL FACTORS IN MANIFESTING DRIVERS AGGRESSION

Studies in the field of transport psychology focus on knowing and explaining traffic behavior, identifying factors that influence driver's behavior, and studying the driver's aggressiveness phenomenon. The manifestation of aggression in traffic (violation of traffic rules, verbal and physical aggression, aggressiveness using car, etc.) can be influenced by both social, individual factors, as well as environmental factors that can be varied. The share of these events is different depending on the culture, mentality, age and the sex of drivers, traffic anonymity, personality factors, lifestyle and attitudes of drivers. The analysis of these social and individual factors can help explain and diminish the aggressiveness in traffic, which often leads to various tragic consequences.

Keywords: *drivers, traffic aggressiveness, individual factors, social factors, traffic behavior.*

Introducere

Traficul este mediul ce deseori provoacă apariția emoțiilor intense și de scurtă durată, stimulatoare a comportamentelor agresive. Chiar dacă, aparent, se consideră că accidentele apar din cauza nerespectării regulilor de circulație (*viteza excesivă sau depășirea nereglementară*), se constată că, de fapt, starea de sănătate sau comportamentul persoanei, echilibrul biopsihosocial influențează în mod pozitiv sau negativ conducerea în condiții de securitate sau insecuritate rutieră.

Particularitățile structurii psihice, exprimate în comportamentul celor ce utilizează drumul public, sunt considerate factorii primordiali în geneza unui accident. Deseori, interacțiunea cu ceilalți participanți la trafic demonstrează reacția agresivă la comportamentele agresive ale altor participanți la trafic, chiar dacă agresivitatea percepută nu este în totalitate intenționată.

Predispoziția de a conduce agresiv se formează încă din copilărie, când copilul, ca pasager, urmărește reacțiile adulților care conduc. Acest fenomen este accentuat de vârstă, în pragul maturității, tinerii se exprimă prin „teribilism juvenil” care se manifestă și mai târziu, dar sub formă de agresivitate crescută la volan [1].

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, fizică, manifestarea agresivității cu ajutorul automobilului etc.* Printre comportamentele agresive care se manifestă frecvent în trafic pot fi menționate: *claxonatul intens, gesturile obscene, schimbarea frecventă a benzilor de circulație, viteza excesivă, ignorarea indicatoarelor rutiere, trecerea la culoarea roșie a semaforului, frânarea sau accelerarea bruscă etc.* [2].

Clasificarea factorilor ce influențează comportamentul agresiv la conducătorii auto

Capacitatea de a conduce fără accidente sau tendința unui conducător de a provoca accidente depinde și de integritatea sa, denumită „*personalitate socioculturală*”: un ansamblu de norme integrate individului în

procesul de educație și formare, atitudini și trăsături de personalitate care asigură respectarea normelor acceptate în societate.

O clasificare a factorilor ce influențiază agresivitatea la șoferi poate fi dedusă din abordarea complexă a cauzalității accidentelor rutiere, realizată de Ozkan și Lajunen (2011), care au descris modelul „Culturii siguranței în trafic”, și se referă la [3]:

- Nivelul „micro” (factorii comportamentali individuali);
- Nivelul „mezo” (factorii de grup și organizaționali);
- Nivelul „macro” (factorii naționali);
- Nivelul „magna” (factori economici, culturali, sociali și politici).

Analizând mai multe cercetări, pot fi evidențiați cel puțin *trei factori cauzali* care pot influența agresivitatea la conducătorii auto [4]:

- *Factorii de personalitate*: particularitățile structurii psihice, exprimate în comportamentul celor ce utilizează drumul public, sunt considerate factorii primordiali în geneza unui accident, datorită solicitărilor pe care le implică, ca o condiție ce favorizează relevarea unor factori psihologici dizarmonici;

- *Factorii motivaționali*: forțe interne (*trăsături, dispoziții, menisme*), forțe externe (*situații, mediu*), precum și interacțiunea dintre acestea;

- *Stilul de conducere*, format dintr-un context social specific, fapt ce explică de ce agresivitatea este rară în anumite culturi și frecventă în altele, deci contextul reprezintă un factor determinant.

Datele cercetătorilor din România, Norvegia, Lituania, India ne oferă o listă de factori cel mai frecvent implicați la agresivitatea conducătorilor auto, precum [5]: vârsta conducătorilor auto; genul pietonilor implicați în trafic; anonimatul; factorii de mediu (durata fazei roșii/verzi); stilul de viață; tipul autovehicolului (mașină veche sau luxoasă); factorul organizațional (șoferii de pe autovehicolele din categoria comercială manifestă un nivel de agresivitate mai mare); șoferii amatori/profioniști și gabaritul autovehicolului.

Factorii individuali – stimuli în manifestarea agresivității la conducătorii auto

Mulți cercetători din domeniul accidentologiei recunosc că factorii care se referă la personalitatea conducătorului auto au fost insuficient explorați. Printre *factorii individuali* care pot influența apariția comportamentului agresiv în trafic sunt [6]: indecizia, atitudinea ezitantă și hiperactivitatea șoferilor, devalorizarea mai mult sau mai puțin conștientă a propriei vieți corelată cu instinctul de autodistrugere, plăcerea asumării riscului, dorința de a impresiona, de a dobândi prestigiu în trafic, dominanța și trebuința de competiție.

În cadrul cercetărilor științifice, factorii individuali analizați, care influențează manifestarea agresivității la conducătorii auto, vizează impactul vârstei și al diferențelor de sex [7].

- *Vârsta* poate fi un important predictor al agresivității la volan. Cele mai mari valori pentru agresivitatea la volan sunt prezente la conducătorii de sex masculin cu vârsta cuprinsă între 17 și 35 de ani. În schimb, șoferii mai în vârstă sunt mai puțin dispuși să recunoască agresivitatea, încălcarea regulilor de circulație (James, 1998), în schimb au apărut diferențe semnificative la diferența de vârstă, la tineri.

- *Diferențele de gen în tendința de a încălca regulile de circulație*. Yagil (1998) a efectuat un studiu în Israel pe 181 de studenți. A rezultat că femeile au un simț mai puternic al obligației de a respecta regulile de conducere. Femeile tind să respecte regulile de circulație chiar și atunci când nerespectarea lor nu este privită ca un lucru riscant. În schimb, bărbații tind să-și supraestimeze abilitățile de conducere și cred mai mult în respectarea selectivă a regulilor de conducere (apud James, Nahl, 2000).

- *Factorii de personalitate*. Una dintre trăsăturile de personalitate des invocate în cercetările de psihologie rutieră este „căutarea senzației”, definită ca nevoia de senzații și experiențe variate, noi, complexe și ca plăcere de a-și asuma riscuri fizice și sociale pentru aceste experiențe [8].

Johnson, în 1997, a analizat sistematic un număr de 38 de studii asupra căutării senzației, constatând că în 34 dintre acestea s-a găsit o relație pozitivă cu șofatul imprudent. Șoferii caracterizați de această trăsătură tind să depășească alte mașini, să schimbe frecvent banda de deplasare, să folosească mai rar centurile de siguranță (Thompson, 2000).

Arnett (1997) a evaluat nivelul de „căutare a senzației” și pe cel al agresivității pe 139 de șoferi tineri (17-18 ani) și 38 adulți (41-59 ani). S-a constatat că ambele trăsături erau corelate în mod semnificativ cu comportamentele agresive la volan. Scorurile erau mai mari la adolescenți față de adulți și la adolescenții de sex masculin față de cei de sex feminin.

Mai indicat ar fi ca trăsăturile de personalitate să fie asociate cu factorii situaționali în explicarea unor comportamente specifice, cum ar fi agresivitatea la volan [9].

- **Anonimatul** este un factor individual important al conduitei agresive. Șansa de a scăpa de pedeapsă poate elibera agresivitatea, care altfel ar fi reprimată. Ellison și colaboratorii (1995) au proiectat un experiment de teren ale cărui rezultate au fost colectate prin observație directă. Au apelat la un șofer complice care bloca o intersecție și au supus observației comportamentele a două categorii de șoferi aflați în autoturisme diferite.

Astfel, șoferii protejați de anonim at conduceau mașini 4x4 decapotabile, cu capota ridicată, iar șoferii care puteau fi identificați conduceau autoturisme 4x4 cu capota coborâtă. S-a constatat că șoferii care se bucurau de anonim at claxonat mai repede și o durată mai mare șoferul care bloca intersecția decât ceilalți care puteau fi văzuți (*subiecții nu au știut că sunt supuși observației*).

Cercetătorii au înregistrat date privind modul de claxonare, tipul vehiculului, numărul pasagerilor, sexul și vârsta șoferului. În mod surprinzător, tipul vehiculului, purtarea ochelarilor de soare (care sporesc anonimatul), sexul, vârsta șoferului, numărul pasagerilor sau locul testării nu au apărut ca predictorii ai comportamentului agresiv de claxonare.

Rezultă că *anonimatul facilitează* apariția comportamentului agresiv mai mult decât factorii de vârstă sau sex [10].

- **Stilul de viață** este un alt factor cu implicații asupra comportamentului agresiv la volan și acest concept se referă la un grup de comportamente tipice manifestate de indivizi pe fondul structurii de personalitate. Un astfel de studiu de investigare a stilului de viață a fost realizat de către Beirness (1996) pe un lot de 2400 de liceeni, cu ajutorul chestionarului stilului de viață al elevului [11]. Autorul a identificat 3 subgrupuri distincte:

- ✓ 40% „căutători de senzații” care tolerau comportamentul deviant și erau mai sensibil influențați de colegi;

- ✓ 39% care manifestau un atașament puternic pentru valorile tradiționale, mai puțin influențați de colegi și cu un nivel ridicat al încrederii în sine;

- ✓ 21% au fost calificați ca având niveluri scăzute ale încrederii în sine, dificultăți în a-și controla mânia și frustrările, slab atașament față de valorile tradiționale și performanțe școlare scăzute.

Urmărind elevii în al doilea an de studiu, au constatat că primul grup a obținut scoruri mari la indicatorii comportamentului riscant la volan față de celelalte două grupuri. În al treilea an, 27% din membrii grupului „căutători de senzații”, 14% din cei „inadecvați” și doar 9,6% din „convenționali” au fost implicați într-un accident de mașină.

- **Atitudinea și comportamentul agresiv al conducătorului auto**

Cum explică Manstead (1996) prin teoria comportamentului planificat, oamenii acționează deseori în baza intenției comportamentale, precum credințele, valorile sau motivele personale. De exemplu, dacă un șofer are prestabilită credința că este bine să depășești viteza, să treci pe marcajul de traversare a străzii când trec pietonii, este mare probabilitatea să manifeste această agresivitate și pe șosea, pentru a-și satisface propriile nevoi de dominare și a-și valorifica motivele personale.

Factorii sociali ce pot influența manifestarea agresivității la conducătorii auto

Din perspectiva factorilor sociali, mulți autori consideră că agresiunea este un răspuns învățat prin observarea sau imitarea altor persoane relevante social; este rezultatul normelor, recompenselor, pedepselor și modelelor la care au fost expuși oamenii (Greyet al., 1989; James, 1998). Însă, acordul aproape unanim privitor la impactul factorilor sociali asupra agresivității nu explică clar modul în care acționează acești factori [12].

Hauber (1980) a efectuat un studiu, utilizând metoda interviului structurat, pentru a demonstra că expunerea la agresiune în alte sfere din viața de zi cu zi poate explica o creștere a probabilității manifestărilor agresive la volan. Studiul a fost realizat la domiciliul a 124 de șoferi, care au fost anterior observați că au condus agresiv la o trecere de pietoni. În urma interviului, doar 11,3% din subiecți au fost apreciați ca agresivi. Pornind însă de la stilul de viață și mediul subiecților, analiza itemilor a indicat un factor numit agresivitate dobândită, care explică 16% din variația scorurilor agresivității. În mod special au fost relevanți itemii care identificau supunerea la pedepse corporale în casa părintească, nivelul scăzut de educație, autoritatea exercitată în propria casă și folosirea pedepselor corporale în căminul familial [13].

- **Mass-media:** alte studii semnaleză rolul expunerii foarte recente la agresivitate în viața personală sau rolul reclamelor de automobile, al programelor de televiziune și al filmelor cu scene spectaculoase de urmăriri de mașini în mediul urban și pe șosele. Oricum, faptul că multe acțiuni agresive nu sunt pedepsite sau blamate face ca ele să fie imitate, unii ajungând la concluzia că este o normă acceptată [14].

• **Statutul social:** Doob și Gross (1968) au realizat un studiu care viza influența statutului social al victimei (un șofer complice care bloca intersecția și întârzia să demareze la culoarea verde a semaforului). S-au folosit două autoturisme: unul luxos și o mașină mai veche. Au fost supuși observației 82 de șoferi în șase intersecții și s-a constatat că doar 50% au claxonat mașina luxoasă, iar 84% cea veche și că bărbații au tendința de a claxona mai repede decât femeile în ambele situații.

Complimentar cu factorii sociali sunt [15]:

• **Factorul organizațional.** Hauber (1980) a constatat deja un nivel mai crescut al agresivității la șoferii de pe autovehiculele comerciale.

• **Diferența dintre șoferii profesioniști și cei amatori.** Respectiv, diferența s-a constatat din mai multe motive [16]:

– șoferul profesionist are o imagine mai bună despre propriile abilități în conducere; drept urmare, manifestă nerăbdare, iritare, nervozitate și tendințe agresive față de ceilalți participanți la trafic;

– șoferul profesionist se simte protejat de instituție și/sau sindicat în confruntarea cu autoritățile în cazul încălcării normelor de circulație.

Ambianța generală a traficului rutier: s-a constatat că incidența comportamentelor agresive crește pe măsura agravării ambuteiajelor. Mai frecvente, în acest caz, sunt mersul bară la bară, înjurăturile, cearta cu alți șoferi, claxonatul.

Concluzii

Agresivitatea în trafic a devenit o problemă socială importantă și o cauză frecventă a incidentelor rutiere. Persoanele care manifestă o conduită agresivă sunt în situații de a produce accidente rutiere, de aceea comportamentul la volan trebuie urmărit pe toată durata exercitării activității de conducere auto, pentru a-i ajuta pe șoferi să conștientizeze că propriul comportament se află sub influența motivelor interne și externe, pentru a putea învăța ordinea acestor motive dezirabile care pot schimba comportamentul spre o eficiență optimă la șofat.

Este de menționat că în psihologia transportului au fost stabilite caracteristici psihologice necesare reușitei în activitatea de conducere auto: aptitudini intelectuale; aptitudini afectiv-volitive; aptitudini de personalitate. Astfel, comportamentul la volan oglindește personalitatea fiecăruia. De aceea, există diferențe de conduită la volan în funcție de sex, vârstă și profesie. Bărbații, femeile, tinerii, angajații cu funcții de conducere, muncitorii nu conduc în același stil. Prin urmare, o orientare convergentă a studiilor pe factorii de personalitate, precum și pe cei sociali și, îndeosebi, pe stilul de viață ar fi în măsură să îmbunătățească posibilitatea de a înțelege mai bine motivația persoanelor care manifestă frecvent agresivitate în trafic.

Referințe

1. ARSENE, A. *Psihologia transporturilor. Note de curs*. Pitești: Universitatea din Pitești. [Disponibil: <https://ru.scribd.com/document/35827679/Psihologia-Transporturilor>]
2. HAVĂRNEANU, G. *Psihologia transporturilor*. Iași: Polirom, 2013.
3. Apud HOHN, M. *Psihologie aplicată în transporturi*. Timișoara: Tipografia Universității de Vest, Timișoara, 2009.
4. BLAJ, C.D. *Comportamentul la volan*. București: Editura Medicală, 1982.
5. <https://ru.scribd.com/document/35827679/Psihologia-Transporturilor>
6. http://revistadepsihologie.ipsihologie.ro/images/revista_de_psihologie/2011_04/art2020Popa.pdf
7. GHITA, A. *Agresivitatea în trafic, forme și manifestări*. Iași: Lumen, 2010.
8. http://revistadepsihologie.ipsihologie.ro/images/revista_de_psihologie/2011_04/art2020Popa.pdf
9. BONCU, Ș. *Psihologie Socială. Note de curs (Comportamentul agresiv)*. Iași: Universitatea Al.I. Cuza, Iași, 2004.
10. HAVĂRNEANU, G. *Op. cit.*
11. PEREPJOLKINA, V., RENȚE, V. Drivers' age, gender, driving experience, and aggressiveness as predictors of aggressive driving behaviour". In: *SIGNUM TEMPORIS. Journal of Pedagogy and Psychology; The Journal of Riga Teacher Training and Educational Management Academy*. Vol.4 Issue 1. Riga, 2011, p.62-72.
12. HOHN, M. *op. cit.*
13. NAJEEB, M.P.M. *A study of the psychological factors that influence the rule violation behaviour of drivers*. [Disponibil: http://www.ictct.org/migrated_2014/ictct_document_nr_906_Najeeb.pdf]
14. PEREPJOLKINA, V. Aggressive driving: associations between car's brand and driver's gender among young drivers in Latvia. In: *SIGNUM TEMPORIS. Journal of Pedagogy and Psychology; The Journal of Riga Teacher Training and Educational Management Academy*. Vol.2 Issue 1. Riga, 2011, p.85-92.

15. <https://ru.scribd.com/document/35827679/Psihologia-Transporturilor>

16. BOTNARI, I., POTANG, A. Modele psihologice ale comportamentului conducătorilor auto în trafic. În: *Simpozionul național KREATIKON de Psihologie aplicată*. Iași, 2017.

Date despre autori:

Ina BOTNARI, doctorandă, Școala doctorală *Psihologie și Științe ale Educației*, Universitatea de Stat din Moldova; psiholog la Liceul Teoretic „Lucian Blaga” din Chișinău.

E-mail: ina.valuta@gmail.com

Angela POTĂNG, doctor în psihologie, conferențiar universitar, Facultatea de Psihologie, Științe ale Educației, Sociologie și Asistență Socială, Universitatea de Stat din Moldova.

E-mail: potangangela04@gmail.com

Prezentat la 20.10.2018