

<https://doi.org/10.52387/1811-5470.2024.1.09>
CZU: 159.9: 656.1(478+498)

VARIABLELE DEMOGRAFICE ȘI ȘOFATUL AGRESIV

Felicia Aurica HAIDU,
doctorandă, Școala Doctorală Psihologie,
Facultatea Psihologie și Psihopedagogie Specială,
Universitatea Pedagogică de Stat „Ion Creangă” din Chișinău, RM
ORCID: 0009-0005-5409-4828

Rezumat: În ultimi ani atestăm o creștere a manifestărilor agresive la conducătorii auto în trafic. Date statistice îngrijorătoare de la nivel internațional și național cu referire la rata accidentelor rutiere confirmă necesitatea studierii cauzelor producerii acestora și elaborarea de măsuri pentru diminuarea acestora. În articolul dat sunt reflectate rezultatele unui studiu experimental privind relația dintre factorii demografici și influența lor asupra șofatului agresiv întreprins asupra 204 conducători auto. Ipoteza verificată experimental a fost: presupunem că există diferențe statistic semnificative la nivelul comportamentului agresiv manifestat în trafic (șofat agresiv, șofat periculos, șofat riscant) în funcție de apartenența de gen, vârstă, mediul de proveniență și statutul socio-economic.

Cuvinte-cheie: agresivitate, șofat agresiv, șofat periculos, șofat riscant.

DEMOGRAPHIC VARIABLES AND AGGRESSIVE DRIVING

Summary: Drivers in traffic have been showing an increase in aggressive behavior in recent years. The need to study the causes of road accidents and develop measures to mitigate them is confirmed by the worrying statistical data at international and national level on the rate of road accidents. This article reflects the results of an experimental study on the relationship between demographic factors and their influence on aggressive driving undertaken on 204 drivers. The experimentally verified hypothesis was that there are statistically significant differences in aggressive behavior manifested in traffic (aggressive driving, dangerous driving, risky driving) depending on gender, age, background, and socioeconomic status.

Keywords: aggression, aggressive driving, dangerous driving, risky driving.

Agresivitatea reprezintă una dintre probleme vechi de cercetare, dar în aceeași măsură actuală pentru domeniul științelor umaniste. Agresivitatea este o formă de conduită de devianță umană, cu o diversitate de forme de manifestare și cu intensitate diferită. În literatura de specialitate găsim diferite conceptualizări cu privire la comportamentul agresiv al șoferilor și diverse forme pe care le poate lua: claxonatul excesiv, schimbarea frecventă a benzilor de circulație, excesul de viteză, frânarea bruscă în fața altui autovehicul, ignorarea semnalizării rutiere și a culorii roșii a semaforului, înjurarea sau amenințarea, rănirea altui participant la trafic etc. [1,3].

Agresivitatea la volan reprezintă un fenomen ce ia tot mai multă amploare în întreaga lume. Manifestarea comportamentelor agresive este o practică prezentă la conducătorii auto din diferite țări, manifestându-se diferit în funcție de numeroși factori precum educație, cultură, mediu, modul în care este perceput riscul, sancțiunile existente în acea țară, vârstă, gen, trăsăturile de personalitate, stilul de viață, atitudinile conducătorilor auto etc. [3]. Potri-

vit datelor OMS, la nivel mondial 1,35 milioane de persoane își pierd anual viața în accidente rutiere, iar România în fiecare an înregistrează un număr îngrijorător de accidente rutiere [7, p.137; 8]. Situația în Republica Moldova nu este una mai bună, cu atât mai mult, există un teren prielnic pentru apariție: număr sporit de mașini, ambuteiaje, trafic infernal, drumuri rele, șoferi de proastă formație etc. Cu regret, manifestarea comportamentelor agresive rămâne a fi o practică frecventă în societatea noastră [5, 6, 7,]. Potrivit datelor din Sistemul informațional automatizat „Registrul accidentelor rutiere”, pe parcursul anului 2023 în toată țara s-au înregistrat 1,976 de accidente. Este regretabil, în rezultatul acestora 197 de persoane au decedat, iar altele 2.285 au fost/rămas traumatizate [9]. În spatele acestor cifre se află vieți omenesti, suferințe, sechele fizice și psihice care rămân pe viață. Aceste date statistice confirmă necesitatea studierii cauzelor producerii acestora și elaborarea de măsuri pentru diminuarea acestora.

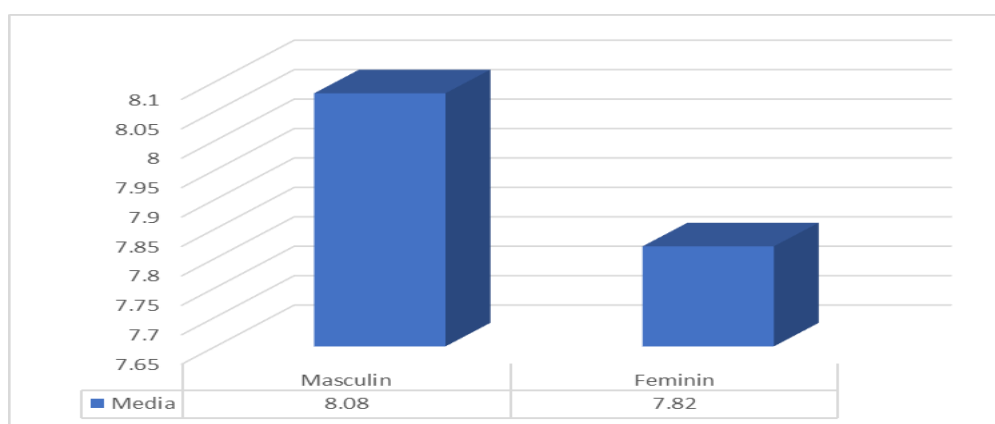


Figura 1. Mediile scorurilor la subscala șofat agresiv în funcție de gen

Metodologia cercetării. Studiarea indicilor demografici are o importanță majoră în abordarea comportamentului agresiv la conducătorii auto aflați în trafic, deoarece rata accidentelor diferă în funcție de multe variabile. Noi ne-am propus să studiem interrelația dintre comportamentul agresiv manifestat în trafic și indicii demografici. Am presupus că există diferențe statistice semnificative la nivelul comportamentului agresiv manifestat în trafic (*șofat agresiv, șofatul periculos, șofatul riscant*) în funcție de *apartenența de gen, vârstă, mediul de proveniență și statutul socio-economic*. Pentru a verifica această ipoteză, am elaborat un chestionar de identificare a acestor indici demografici, iar pentru identificarea nivelului comportamentului agresiv manifestat în trafic am utilizat rezultatele de la *Indicatorul Dula* (DDDI: The Dual Drangerous Driving Index).

Eșantionul cercetării: a fost constituit din 204 conducători auto (media de vârstă 37,5, dintre care 177 bărbați și 27 femei, mediul rural 56 subiecți, mediul urban 148 subiecți, statutul-socioeconomic cu venit sub nivelul mediu 60 și peste nivelul mediu 144). Eșantionul a fost constituit în mod aleatoriu.

Rezultate și discuții. Testul Kolmogorov-Smirnov pentru evaluarea normalității distribuțiilor indică faptul că scorurile la variabila *șofat agresiv* deviază de la o distribuție Gaussiană, atât în cazul

bărbaților ($z = 0,350, p \leq 0,001$), cât și în cazul femeilor ($z = 0,317, p \leq 0,001$). Așadar, pentru o parte componentă a ipotezei conform căreia există diferențe semnificative între subiecții de gen feminin și subiecții de gen masculin în ceea ce privește șofatul agresiv, am utilizat testul non-parametric Mann-Whitney U. (Vezi tabelul 1).

Subiecții de gen masculin au obținut scoruri ușor mai ridicate la subscale (variabila) șofat agresiv, ca parte componentă a nivelului comportamental agresiv manifestat în trafic (media rangurilor 102.75), comparativ cu subiecții de gen feminin (media rangurilor 100.89), însă aceste diferențe nu sunt statistice semnificative, după cum indică testul Mann-Whitney U ($p > 0.05$). Pentru o vizualizare mai facilă a datelor, sunt prezentate repartizarea grafică a mediilor pentru subiecții de gen masculin și pentru subiecții de gen feminin (Figura 1).

Drept urmare a aplicării Indicatorul Dula la subscala șofat agresiv, observăm că valorile medii pentru *genul feminin* constituie 7,82 (un. medii); pentru *genul masculin* 8,08 (un. medii). Drept urmare a celor expuse anterior, constatăm că nu există diferențe între femei și bărbați, în ceea ce privește șofatul agresiv, ca parte componentă a comportamentului agresiv manifestat în trafic. Așadar, atât femeile, cât și bărbații, în egală măsură manifestă un șofat agresiv în trafic.

Tabelul 1. Testul Mann-Whitney U pentru testarea diferențelor în ceea ce privește șofatul agresiv în funcție de gen

Gen	N	Mediana	Media	SD	Media rangurilor	Mann-Whitney U	Z	p
Masculin	177	7.00	8.08	2.80	102.75	2346.00	-0.177	0.860
Feminin	27	7.00	7.82	1.71	100.89			

Tabelul 2. Testul Mann-Whitney U pentru testarea diferențelor în ceea ce privește șofatul agresiv în funcție de gen

Gen	N	Mediana	Media	SD	Media rangurilor	Mann-Whitney U	Z	p
Masculin	177	12.00	13.53	3.22	102.83	2331.50	-0.229	0.819
Feminin	27	12.00	13.04	1.68	100.35			

În continuare, prezentăm **variabila șofat riscant**, cercetată prin același Indicator Dula, care reprezintă o componentă comportamentală în generarea comportamentului agresiv al conducătorilor auto în trafic. Testul Kolmogorov-Smirnov pentru evaluarea normalității distribuțiilor indică faptul că scorurile la variabila **șofat riscant** deviază de la o distribuție Gaussiană, atât în cazul subiecților de gen feminin ($z = 0.317, p < 0.001$), cât și în cazul subiecților de gen masculin ($z = 0.325, p < 0.001$). Așadar, pentru a testa componenta ipotezei conform căreia există diferențe semnificative între subiecții de gen feminin și subiecții de gen masculin, în ceea ce privește șofatul riscant, am utilizat testul non-parametric Mann-Whitney U. (Vezi tabelul 2).

Subiecții de gen masculin au obținut scoruri ușor mai ridicate la variabila șofat riscant (media rangurilor 102.83), comparativ cu subiecții de gen feminin (media rangurilor 100.35), însă aceste diferențe nu sunt semnificative statistic, după cum indică testul Mann-Whitney U ($p > 0.05$). Ilustrăm rezultatele obținute în figura 2.

Drept urmare a aplicării Indicatorului Dula la subscala șofat riscant, observăm că valorile medii pentru **genul feminin** constituie 13,04 (un. medii); pentru **genul masculin** 13,53 (un. medii). Drept urmare a celor expuse anterior, constatăm că nu există

diferențe între femei și bărbați în ceea ce privește șofatul riscant, ca parte componentă a comportamentului agresiv manifestat în trafic. Așadar, atât femeile, cât și bărbații, în egală măsură, manifestă un șofat agresiv în trafic.

În continuare prezentăm **variabila emoții și cogniții negative** cercetată prin același Indicator Dula, care reprezintă o componentă afectiv-cognitivă în generarea comportamentului agresiv al conducătorilor auto în trafic. Testul Kolmogorov-Smirnov pentru evaluarea normalității distribuțiilor indică faptul că scorurile la variabila **emoții și cogniții negative** deviază de la o distribuție Gaussiană, atât în cazul subiecților de gen masculin ($z = 0.164, p < 0.001$), cât și în cazul subiecților de gen feminin ($z = 0.222, p = 0.001$). Așadar, pentru a testa o parte componentă a ipotezei conform căreia există diferențe semnificative între bărbați și femei în ceea ce privește emoțiile și cognițiile negative, am utilizat testul non-parametric Mann-Whitney U. (Vezi tabelul 3).

Subiecții de gen masculin au obținut scoruri ușor mai ridicate la subscala cogniții/emoții negative (media rangurilor 103.05) comparativ cu subiecții de gen feminin (media rangurilor 98.87), însă aceste diferențe nu sunt semnificative statistic, după cum indică testul Mann-Whitney U ($p > 0.05$). Pentru o ilustrare mai facilă a datelor prezentăm figura 3.

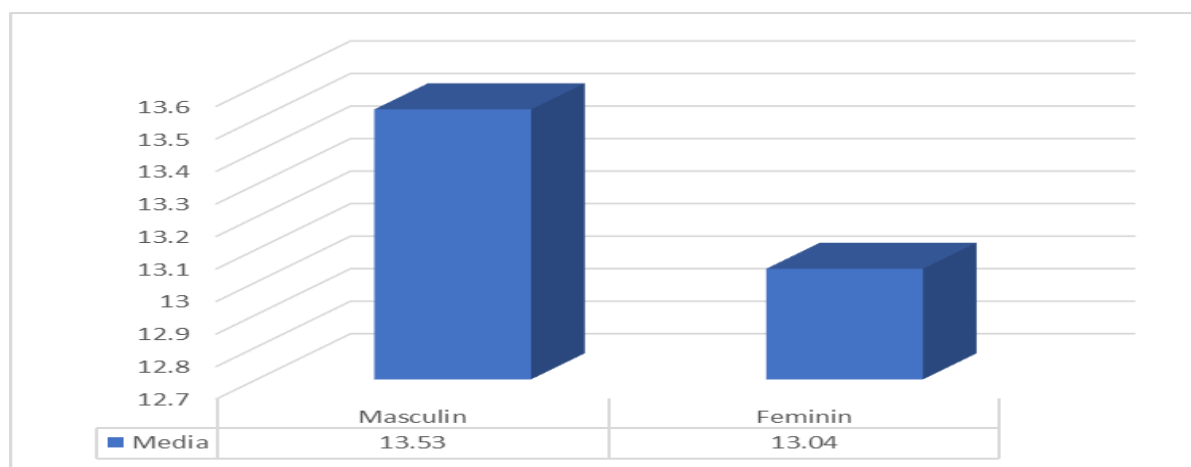


Figura 2. Mediile scorurilor la subscala șofat riscant în funcție de gen

Tabelul 3. Testul Mann-Whitney U pentru testarea diferențelor în ceea ce privește emoțiile / cognițiile negative în funcție de gen

Gen	N	Mediana	Media*	SD	Media rangurilor	Mann-Whitney U	Z	p
Masculin	177	12.00	13.14	3.71	103.05	2291.5	-0.346	0.730
Feminin	27	11.00	12.85	3.47	98.87			

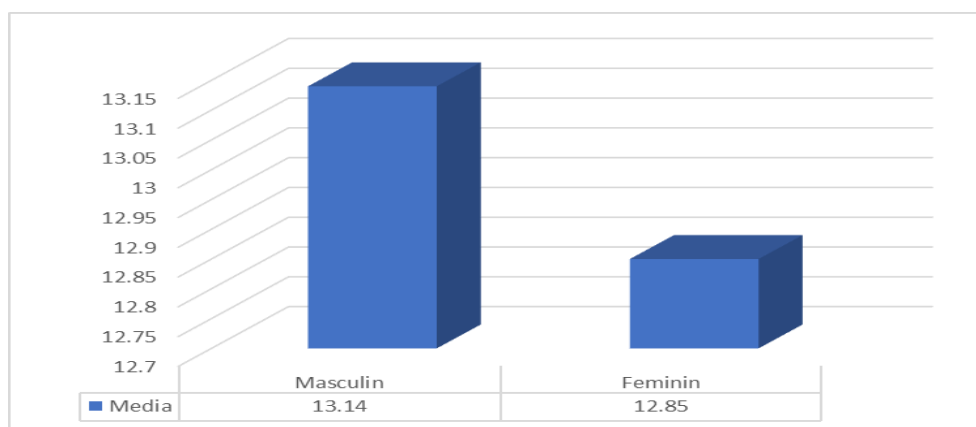


Figura 3. Mediile scorurilor la subscala emoții și cogniții negative în funcție de gen

Drept urmare a aplicării Indicatorul Dula la subscala emoții și cogniții negative, observăm că valorile medii pentru *genul feminin* constituie 13,14 (un. medii); pentru *genul masculin* 12,85 (un. medii). Drept urmare a celor expuse anterior, constatăm că nu există diferențe între femei și bărbați în ceea ce privește emoțiile și cognițiile negative, ca parte componentă a comportamentului agresiv manifestat în trafic, așadar atât femeile, cât și bărbații în egală măsură manifestă un șofat agresiv în trafic.

Concluziile pe care am putea să le deducem aici sunt că șofatul agresiv și riscant, fiind alimentat de emoții și gânduri negative, este caracteristic oricărui participant la trafic în calitate de conducător auto, indiferent de gen. Emoțiile negative care alimentează gândurile negative condiționează adoptarea unui șofat agresiv cu soldarea unor riscuri eminente exprimate prin manevre riscante, denumite în lucrare șofat riscant. Acest lucru indică asupra faptului că oricine are permis de conducere, indiferent de apartenența de gen trebuie să fie evaluat și implicat în activități de profilaxie psihologică, în vederea prevenirii comportamentului agresiv în trafic. Concluzia la care putem ajunge aici este că *nu există diferențe semnificative în funcție de gen, în ceea ce privește emoțiile și cognițiile negative, șofatul agresiv și riscant.*

Un alt aspect pe care am ținut să-l studiem este dacă există *diferențe de vârstă* în manifestarea com-

portamentului agresiv al conducătorilor auto în trafic. Testul Kolmogorov-Smirnov pentru evaluarea normalității distribuțiilor indică faptul că scorurile la subscala șofat agresiv deviază de la o distribuție Gaussiană, pentru toate etapele de vârstă: pentru respondenții cu vârste cuprinse între 20-35 ani (N=49) am obținut $z = 0.302$, $p < .001$; pentru respondenții cu vârste cuprinse între 35-40 ani (N=42) am obținut $z = 0.389$, $p < .001$; pentru respondenții cu vârste cuprinse între 40-55 ani (N=86) am obținut $z = 0.374$, $p < .001$. Așadar, pentru a testa ipoteza parte componentă a ipotezei conform căreia există diferențe semnificative în funcție de etapa de vârstă în ceea ce privește șofatul agresiv, am utilizat testul non-parametric Kruskal-Wallis H. (Vezi tabelul 4).

Subiecții din etapa de vârstă (20-35 ani) au obținut scoruri ușor mai ridicate la subscale (variabila) șofat agresiv, ca parte componentă a nivelului comportamental agresiv manifestat în trafic (media rangurilor 97.59) comparativ cu subiecții de 40-55 ani (media rangurilor 86.35) și cu o ușoară scădere pentru categoria de vârstă 35-40 ani (media rangurilor 84.40), însă aceste diferențe nu sunt semnificative statistic, întrucât valoarea p aferentă testului Kruskal-Wallis H este mai mare decât 0.05 ($p > 0.05$). Pentru o vizualizare mai facilă a datelor, este prezentată repartizarea grafică a mediilor pentru subiecții de diferite vârste în figura 4.

Tabelul 4. Testul Kruskal-Wallis H pentru testarea diferențelor în ceea ce privește șofatul agresiv în funcție de vârstă

Etapa de vârstă	N	Mediana	Media	SD	Media rangurilor	Kruskal-Wallis H	df	p
20-35 ani	61	7.00	8.27	2.26	97.59	2.624	2	0.269
35-40 ani	45	7.00	7.76	1.46	84.40			
40-55 ani	98	7.00	8.13	3.50	86.35			

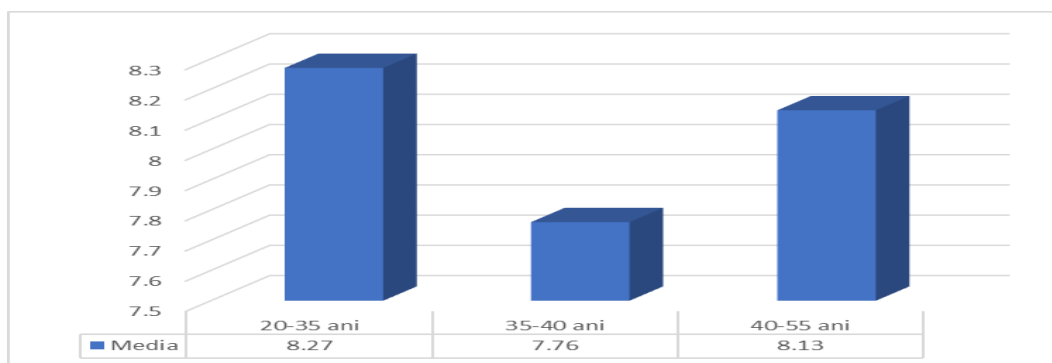


Figura 4. Mediile scorurilor la subscala șofat agresiv în funcție de vârstă

Drept urmare a aplicării Indicatorul Dula la subscala șofat agresiv observăm că valorile medii pentru categoria de vârstă (20-35 ani) constituie 8,27 (un. medii); pentru categoria de vârstă (35-40 ani) constituie 7,76 (un. medii), pentru categoria de vârstă (40-55 ani) constituie 8,13 (un. medii). Drept urmare a datelor relevate în această secțiune, constatăm că nu există diferențe între diferite categorii de vârstă, în ceea ce privește șofatul agresiv ca parte componentă a comportamentului agresiv manifestat în trafic, așadar vârsta nu are pondere în manifestarea șofatului agresiv în trafic.

Prezentăm **variabila șofat riscant** cercetată prin același Indicator Dula, care reprezintă o componentă comportamentală, în generarea comportamentului agresiv al conducătorilor auto în trafic. Testul Kolmogorov-Smirnov pentru evaluarea normalității distribuțiilor indică faptul că scorurile la variabila șofat riscant deviază de la o distribuție Gaussiană,

pentru toate etapele de vârstă: pentru respondenții cu vârste cuprinse între 20-35 ani (N=61) am obținut $z = 0.234$, $p < 0.001$; pentru respondenții cu vârste cuprinse între 35-40 ani (N=45) am obținut $z = 0.331$, $p < 0.001$; pentru respondenții cu vârste cuprinse între 40-55 ani (N=98) am obținut $z = 0.335$, $p < 0.001$.

Așadar, pentru a testa componenta ipotezei conform căreia există diferențe semnificative în ceea ce privește șofatul riscant în funcție de etapa de vârstă, am utilizat testul non-parametric Kruskal-Wallis H. (Vezi tabelul 5).

Statisticile descriptive (media rangurilor) arată că subiecții cu vârste cuprinse între 35-40 ani tind să aibă nivele mai scăzute ale șofatului riscant comparativ cu celelalte subgrupe de vârstă, aceste diferențe sunt semnificative statistic, întrucât valoarea p aferentă testului Kruskal-Wallis H este mai mică decât 0.05. prezentăm datele în figura 5.

Tabelul 5. Testul Kruskal-Wallis H pentru testarea diferențelor în ceea ce privește șofatul riscant în funcție de etapa de vârstă

Etapa de vârstă	N	Mediana	Medie	SD	Media rangurilor	Kruskal-Wallis H	df	p
20-35 ani	61	13.00	13.57	1.85	102.16	5.781	2	0.050
35-40 ani	45	12.00	13.07	2.44	82.06			
40-55 ani	98	12.00	13.73	4.07	84.89			

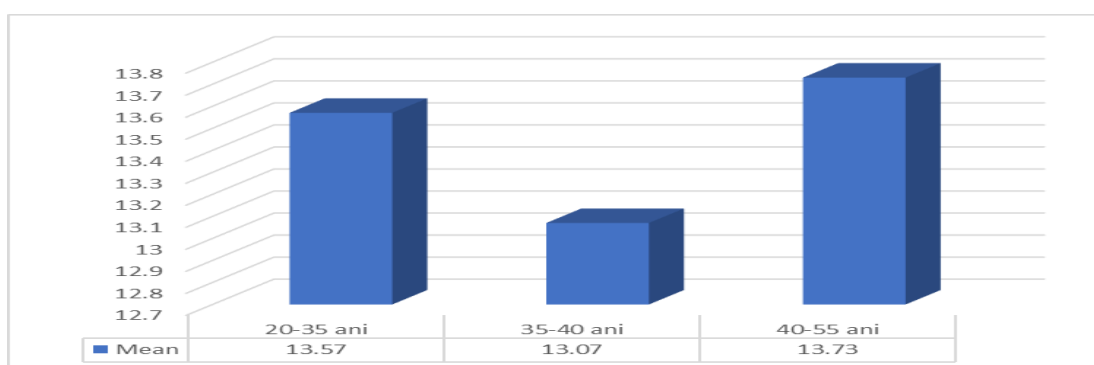


Figura 5. Mediile scorurilor la subscala șofat riscant în funcție de vârstă

Drept urmare a aplicării Indicatorului Dula la subscala șofat riscant observăm că valorile medii pentru *categoria de vârstă (20-35 ani)* constituie 13,57 (un. medii) cu o ușoară scădere spre vârsta medie de *(35-40 ani)* ce constituie 13,07 (un. medii) și o ridicare ulterioară semnificativă a mediei pentru *categoria de vârstă (40-55 ani)* ce constituie 13,73 (un. medii). Drept urmare a datelor relevate în această secțiune constatăm că există diferențe între diferite categorii de vârste în ceea ce privește șofatul riscant ca parte componentă a comportamentului agresiv manifestat în trafic, așadar vârsta are o anumită pondere în manifestarea șofatului riscant în trafic. Explicația psihologică ar consta în faptul că șoferii mai puțin experimentați în explorarea experienței nu conștientizează, din cauza vârstei, riscurile existente, ca ulterior, odată cu experiența la vârsta medie să fie mai vigilenți, iar cu acumularea experienței în cea de a treia decadă de vârstă să manifeste mai multă credibilitate în manevrele efectuate. Desigur că această variabilă mai este nevoie să fie verificată și prin intermediul celorlalte elemente constitutive ale comportamentului agresiv al conducătorilor auto, dar și trăsăturilor de personalitate a acestora, ipoteză ce se va reflecta în următoarele subcapitole.

Prezentăm *variabila emoții și cogniții negative* cercetată prin același Indicator Dula, care reprezintă o componentă afectiv-cognitivă în generarea

comportamentului agresiv al conducătorilor auto în trafic. Testul Kolmogorov-Smirnov pentru evaluarea normalității distribuțiilor indică faptul că scorurile la variabila *emoții și cogniții negative* deviază de la o distribuție Gaussiană, pentru toate etapele de vârstă: pentru respondenții cu vârste cuprinse între 20-35 ani (N=61) am obținut $z = 0.160$, $p = 0.003$; pentru respondenții cu vârste cuprinse între 35-40 ani (N=45) am obținut $z = 0.167$, $p = 0.005$; pentru respondenții cu vârste cuprinse între 40-55 ani (N=98) am obținut $z = 0.200$, $p < 0.001$. Așadar, pentru a testa componenta ipotezei conform căreia există diferențe semnificative în ceea ce privește emoțiile / cognițiile negative în funcție de etapa de vârstă, am utilizat testul non-parametric Kruskal-Wallis H. (Vezi tabelul 6).

Statisticile descriptive (media rangurilor) arată că subiecții cu vârste cuprinse între 35-40 ani tind să aibă nivele mai scăzute ale emoțiilor și cognițiilor negative comparativ cu celelalte grupe de vârstă, însă aceste diferențe nu sunt semnificative statistic, întrucât valoarea p aferentă testului Kruskal-Wallis H este mai mare decât 0.05. Pentru o vizualizare mai facilă a datelor prezentăm figura 6.

Drept urmare a aplicării Indicatorului Dula la subscala *emoții și cogniții negative* observăm că valorile medii pentru *categoria de vârstă (20-35 ani)* constituie 13,25 (un. medii) cu o ușoară scădere spre vârsta medie de *(35-40 ani)* ce constituie 12,5

Tabelul 6. Testul Kruskal-Wallis H pentru testarea diferențelor în ceea ce privește emoțiile / cognițiile negative în funcție de etapa de vârstă

Etapa de vârstă	N	Mediana	Media	SD	Media rangurilor	Kruskal-Wallis H	df	p
20-35 ani	61	13	13.25	3.30	93.29	1.501	2	0.472
35-40 ani	45	12.00	12.50	3.49	80.86			
40-55 ani	98	12.00	13.38	4.02	90.53			

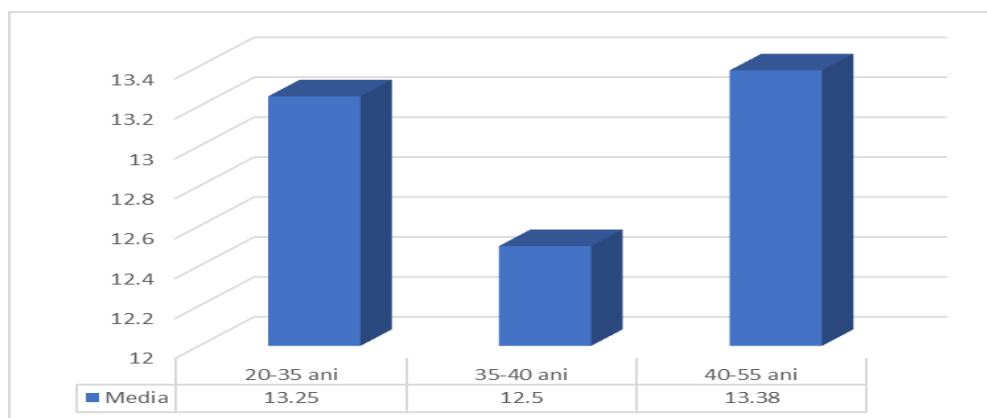


Figura 6. Mediile scorurilor la subscala emoții și cogniții negative în funcție de vârstă

(un. medii) și o ridicare ulterioară semnificativă a mediei pentru categoria de vârstă (40-55 ani) ce constituie 13,38 (un. medii).

O altă variabilă pe care ne-am propus să o studiem este mediul de proveniență și influența lui asupra manifestării comportamentului agresiv al conducătorilor auto în trafic. Testul Kolmogorov-Smirnov pentru evaluarea normalității distribuțiilor a indicat faptul că scorurile la subscala șofat agresiv deviază de la o distribuție Gaussiană, atât în cazul subiecților care provin din mediul rural ($z = 0.339$, $p < 0.001$), cât și în cazul subiecților care provin din mediul urban ($z = 0.352$, $p < 0.001$). Așadar, pentru a

testa ipoteza conform căreia există diferențe semnificative în ceea ce privește șofatul agresiv în funcție de mediul de proveniență, am utilizat testul non-parametric Mann-Whitney U. (Vezi tabelul 7).

Subiecții din mediul rural au obținut scoruri ușor mai ridicate la subscala șofat agresiv (media rangurilor 97.80) comparativ cu subiecții din mediul urban (media rangurilor 88.75), însă aceste diferențe nu sunt semnificative statistic, după cum indică testul Mann-Whitney U ($p > 0.05$). Pentru o vizualizare mai facilă a datelor în figura 7 sunt prezentate

În urma aplicării Indicatorul Dula la subscala șofat agresiv observăm că valorile medii pentru

Tabelul 7. Testul Mann-Whitney U pentru testarea diferențelor în ceea ce privește șofatul agresiv în funcție de mediul de proveniență

Mediu de proveniență	N	Mediana	Media	SD	Media rangurilor	Mann-Whitney U	Z	p
Rural	56	7.00	8.00	2.41	97.80	2958.0	-0.125	0.901
Urban	156	7.00	8.12	2.94	88.75			

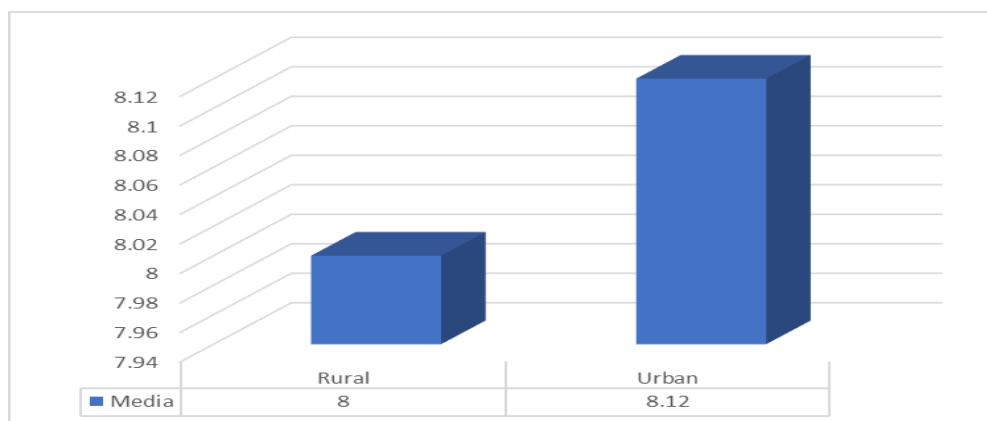


Figura 7. Mediile scorurilor la subscala șofat agresiv în funcție de mediul de proveniență

subiecții din mediul de proveniență rural constituie 8 (un. medii); iar pentru subiecții din mediul urban 8,12 (un. medii). Constatăm, așadar, că nu există diferențe între subiecții din mediul rural și subiecții din mediul urban, în ceea ce privește șofatul agresiv ca parte componentă a comportamentului agresiv manifestat în trafic. Prin urmare, atât subiecții din mediul rural cât și subiecții din mediul urban în egală măsură manifestă un șofat agresiv în trafic.

Variabila șofatul riscant cercetată prin același Indicator Dula, care reprezintă o componentă comportamentală în generarea comportamentului agresiv al conducătorilor auto în trafic, este prezentată ulterior în funcție de factorul demografic mediul de proveniență. Testul Kolmogorov-Smirnov pentru evaluarea normalității distribuțiilor indică faptul că scorurile la variabila șofat riscant deviază de la o distribuție Gaussiană, atât în cazul subiecților ce provin din mediul rural ($z = 0.311, p < 0.001$), cât și în cazul subiecților care provin din mediul urban ($z = 0.325, p < 0.001$). Așadar, pentru a testa partea ipotezei conform căreia există diferențe semnificative în ceea ce privește șofatul riscant în funcție de mediul de proveniență, am utilizat testul non-parametric Mann-Whitney U. (Vezi tabelul 8)

Subiecții din mediul rural au obținut scoruri similare cu cei din mediul urban la subscala șofat riscant, concluzie susținută și de către testul Mann-Whitney U, pentru care am obținut un $p > 0.05$. Pentru o vizualizare mai facilă a datelor le prezentăm în figura 8.

În urma aplicării Indicatorul Dula la subscala șofat riscant observăm că valorile medii pentru subiecții din mediul de proveniență rural constituie 13,63 (un. medii); iar pentru subiecții din mediul urban 13,49 (un. medii). Constatăm așadar că nu există diferențe între subiecții din mediul rural și subiecții din mediul urban în ceea ce privește șofatul riscant ca parte componentă a comportamentului agresiv manifestat în trafic, așadar atât subiecții din mediul rural cât și subiecții din mediul urban în egală măsură manifestă un șofat riscant în trafic.

Variabila emoții și cogniții negative cercetată prin același Indicator Dula, care reprezintă o componentă afectiv-cognitivă în generarea comportamentului agresiv al conducătorilor auto în trafic este prezentată ulterior în funcție de factorul demografic mediul de proveniență. Testul Kolmogorov-Smirnov pentru evaluarea normalității distribuțiilor indică faptul că scorurile la variabila emoții și cogniții negative deviază de la o distribuție Gaussiană, atât în cazul subiecților ce provin din mediul rural ($z = 0.170, p = 0.002$), cât și în cazul subiecților care provin din mediul urban ($z = 0.176, p < 0.001$). Așadar, pentru a testa partea componentă a ipotezei conform căreia există diferențe semnificative în ceea ce privește emoțiile / cognițiile negative în funcție de mediul de proveniență, am utilizat testul non-parametric Mann-Whitney U. (Vezi tabelul 9).

Subiecții din mediul rural au obținut scoruri ușor mai ridicate la variabila cogniții/emoții negative

Tabelul 8. Testul Mann-Whitney U pentru testarea diferențelor în ceea ce privește șofatul riscant în funcție de mediul de proveniență

Mediu de proveniență	N	Mediana	Media	SD	Media rangurilor	Mann-Whitney U	Z	p
Rural	56	12.00	13.63	3.07	88.29	2980.0	-0.036	0.971
Urban	156	12.00	13.49	3.30	88.57			

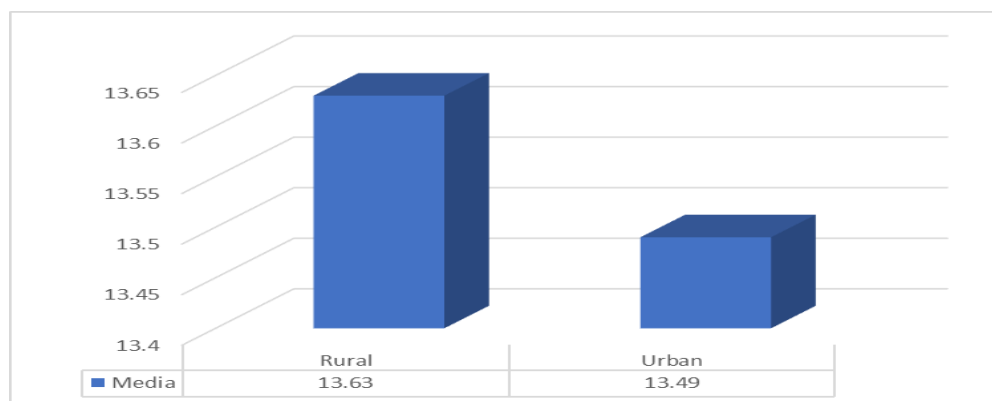


Figura 8. Mediile scorurilor la subscala șofat riscant în funcție de mediul de proveniență

Tabelul 9. Testul Mann-Whitney U pentru testarea diferențelor în ceea ce privește emoțiile / cognițiile negative în funcție de mediul de proveniență

Mediu de proveniență	N	Mediana	Media	SD	Media rangurilor	Mann-Whitney U	Z	p
Rural	56	12.50	13.35	3.54	93.47	2761.5	-0.775	0.438
Urban	156	12.00	13.05	3.79	86.74			

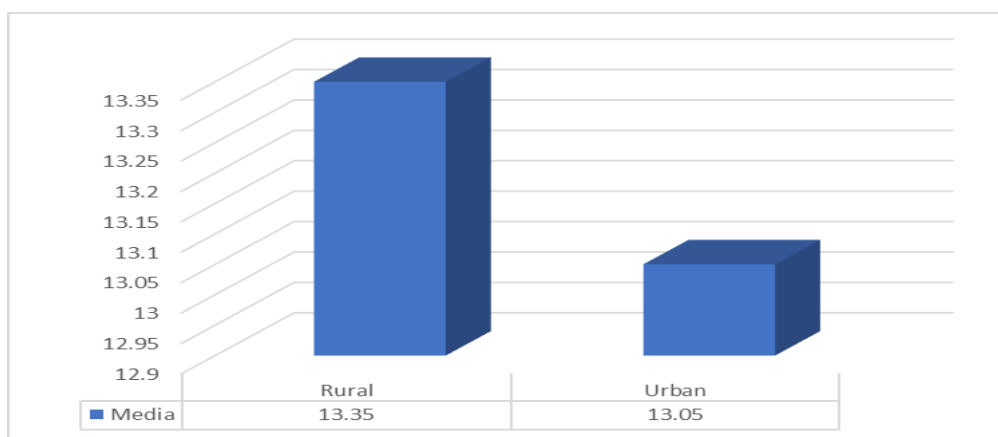


Figura 9. Mediile scorurilor la variabila emoții și cogniții negative în funcție de mediul de proveniență

(media rangurilor 93.47) comparativ cu subiecții din mediul urban (media rangurilor 86.74), însă aceste diferențe nu sunt semnificative statistic, după cum indică testul Mann-Whitney U ($p > 0.05$). Pentru o vizualizare mai facilă a datelor sunt prezentate în figura 9 repartizarea grafică a mediilor pentru subiecții în funcție de mediul de proveniență.

În urma aplicării Indicatorul Dula la subskala emoții și cogniții negative observăm că valorile medii pentru subiecții din mediul de proveniență rural constituie 13,35 (un. medii); iar pentru subiecții din mediul urban 13,05 (un. medii). Constatăm așadar că nu există diferențe între subiecții din mediul rural și subiecții din mediul urban în ceea ce privește emoțiile și cognițiile negative ca parte componentă a comportamentului agresiv manifestat în trafic, așadar atât subiecții din mediul rural cât și subiecții din mediul urban în egală măsură experimentează emoții și cogniții negative în trafic.

Un alt aspect pe care ne-am propus să-l studiem este dacă există diferențe în funcție de statutul socio-economic în manifestarea comportamentului agresiv al conducătorilor auto în trafic. Testul Kolmogorov-Smirnov pentru evaluarea normalității distribuțiilor indică faptul că scorurile la variabila șofat agresiv deviază de la o distribuție Gaussiană atât în cazul subiecților cu un statut socio-economic sub nivelul mediu pe economie ($z = 0.312$, $p < 0.001$), cât și în cazul subiecților cu un statut socio-economic peste cel mediu pe economie ($z = 0.362$, $p < 0.001$). Așadar, pentru a testa ipoteza conform căreia există diferențe semnificative în ceea ce privește șofatul agresiv în funcție de statutul socio-economic, am utilizat din nou testul non-parametric Mann-Whitney U. (Vezi tabelul10).

Subiecții cu un nivel socio-economic sub cel mediu au obținut scoruri ușor mai ridicate la subskala șofat agresiv (media rangurilor 96.28) comparativ

Tabelul 10. Testul Mann-Whitney U pentru testarea diferențelor în ceea ce privește șofatul agresiv în funcție de statutul socio-economic

Statut socio-economic	N	Mediana	Media	SD	Media rangurilor	Mann-Whitney U	Z	p
Sub nivelul mediu	60	7.00	8.14	2.31	96.28	2871.5	-1.415	0.157
Peste nivelul mediu	144	7.00	8.06	2.99	85.97			

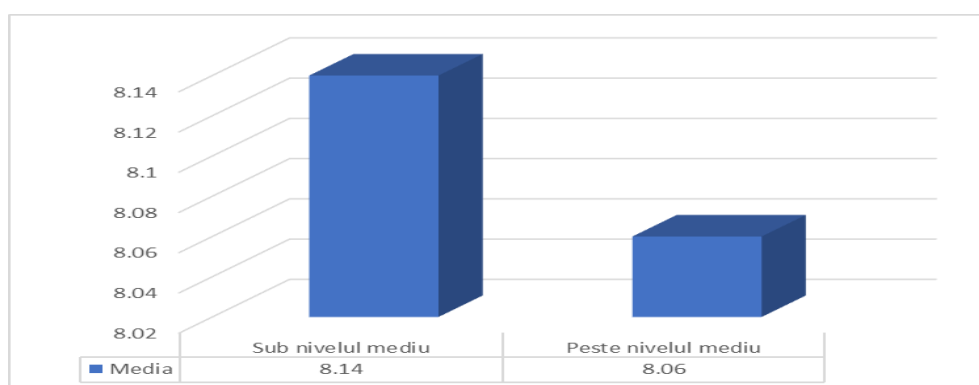


Figura 10. Mediile scorurilor la subscala șofat agresiv în funcție de statutul socio-economic

cu subiecții cu un nivel socio-economic peste cel mediu (media rangurilor 85.97), însă aceste diferențe nu sunt semnificative statistic, după cum indică testul Mann-Whitney U ($p > 0.05$). Pentru o vizualizare mai facilă a datelor sunt prezentate repartizarea grafică a mediilor pentru subiecții cu statut socio-economic sub nivelul mediu și pentru subiecții cu statut socio-economic peste nivelul mediu.

În urma aplicării Indicatorul Dula la subscala șofat agresiv, observăm că valorile medii pentru subiecții cu statut socio-economic sub mediu constituie 8,14 (un. medii); iar pentru subiecții cu statut socio-economic peste mediu 8,06 (un. medii). Constatăm că nu există diferențe între subiecții cu statut socio-economic diferit, în ceea ce privește șofatul agresiv ca parte componentă a comportamentului agresiv manifestat în trafic.

Variabila șofatul riscant cercetată prin Indicatorul Dula, care reprezintă o componentă comportamentală în generarea comportamentului agresiv al conducătorilor auto în trafic este prezentată ulterior în funcție de factorul demografic *statutul socio-economic*. Testul Kolmogorov-Smirnov pentru evaluarea normalității distribuțiilor indică faptul că scorurile la variabila șofat riscant deviază de la o distribuție Gaussiană atât în cazul subiecților cu un statut socio-economic sub nivelul mediu pe economie ($z = 0.378$, $p < 0.001$), cât și în cazul subiecților cu un statut socio-economic peste cel mediu pe economie ($z =$

0.336, $p < 0.001$). Așadar, pentru a testa componenta ipotezei conform căreia există diferențe semnificative în ceea ce privește șofatul riscant în funcție de statutul socio-economic, am utilizat testul non-parametric Mann-Whitney U. (Vezi tabelul 11).

Subiecții cu un nivel socio-economic sub cel mediu au obținut scoruri ușor mai ridicate la subscala șofat riscant (media rangurilor 96.80) comparativ cu subiecții cu un nivel socio-economic peste cel mediu (media rangurilor 85.76), însă aceste diferențe nu sunt semnificative statistic, după cum indică testul Mann-Whitney U ($p > 0.05$). Pentru o vizualizare mai facilă a datelor prezentăm figura 11.

În urma aplicării Indicatorul Dula la subscala șofat riscant, observăm că valorile medii pentru subiecții cu statut socio-economic sub mediu constituie 13,98 (un. medii); iar pentru subiecții cu statut socio-economic peste mediu 13,34 (un. medii).

Variabila emoții și cogniții negative cercetată prin Indicatorul Dula, care reprezintă o componentă afectiv-cognitivă în generarea comportamentului agresiv al conducătorilor auto în trafic este prezentată ulterior în funcție de factorul demografic *statutul socio-economic*. Testul Kolmogorov-Smirnov pentru evaluarea normalității distribuțiilor indică faptul că scorurile la subscale **variabila emoții și cogniții negative** deviază de la o distribuție Gaussiană atât în cazul subiecților cu un statut socio-economic sub nivelul mediu pe economie ($z = 0.197$, $p < 0.001$), cât

Tabelul 11. Testul Mann-Whitney U pentru testarea diferențelor în ceea ce privește șofatul riscant în funcție de statutul socio-economic

Statut socio-economic	N	Mediana	Medie	SD	Media rangurilor	Mann-Whitney U	Z	p
Sub nivelul mediu	60	12.00	13.98	3.33	96.80	2844.5	-1.471	0.141
Peste nivelul mediu	144	12.00	13.34	3.17	85.76			

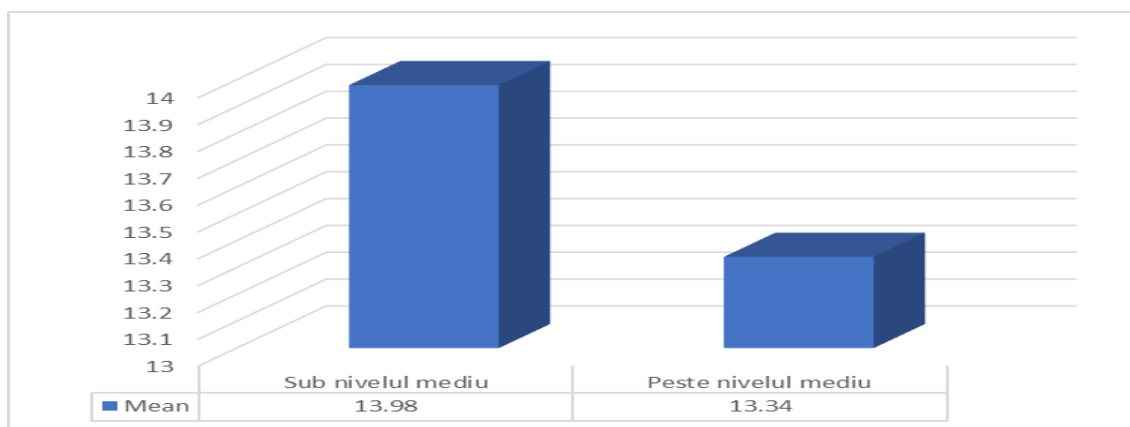


Figura 11. Mediile scorurilor la subskala șofat riscant în funcție de statutul socio-economic

și în cazul subiecților cu un statut socio-economic peste cel mediu pe economie ($z = 0.180, p < 0.001$). Așadar, pentru a testa o parte componentă a ipotezei conform căreia există diferențe semnificative în ceea ce privește emoțiile / cognițiile negative în funcție de statutul socio-economic, am utilizat testul non-parametric Mann-Whitney U. (Vezi tabelul 12).

Subiecții cu un nivel socio-economic sub cel mediu au obținut scoruri ușor mai ridicate la subskala cogniții/emoții negative (media rangurilor 91.28) comparativ cu subiecții cu un nivel socio-economic peste cel mediu (media rangurilor 88.05), însă ace-

ste diferențe nu sunt semnificative statistic, după cum indică testul Mann-Whitney U ($p > 0.05$).

Pentru o vizualizare mai facilă a datelor sunt prezentate repartizarea grafică a mediilor pentru subiecții cu statut socio-economic sub nivelul mediu și pentru subiecții cu statut socio-economic peste nivelul mediu.

În urma aplicării Indicatorul Dula la subskala emoții / cogniții negative observăm că valorile medii pentru subiecții cu statut socio-economic sub mediu constituie 13,31 (un. Medii); iar pentru subiecții cu statut socio-economic peste mediu 13,06 (un. Medii).

Tabelul 12. Testul Mann-Whitney U pentru testarea diferențelor în ceea ce privește emoțiile / cognițiile negative în funcție de statutul socio-economic

Statut socio-economic	N	Mediana	Media	SD	Media rangurilor	Mann-Whitney U	Z	p
Sub nivelul mediu	60	13.00	13.31	3.66	91.28	3131.50	-0.384	0.701
Peste nivelul mediu	144	12.00	13.06	3.74	88.05			

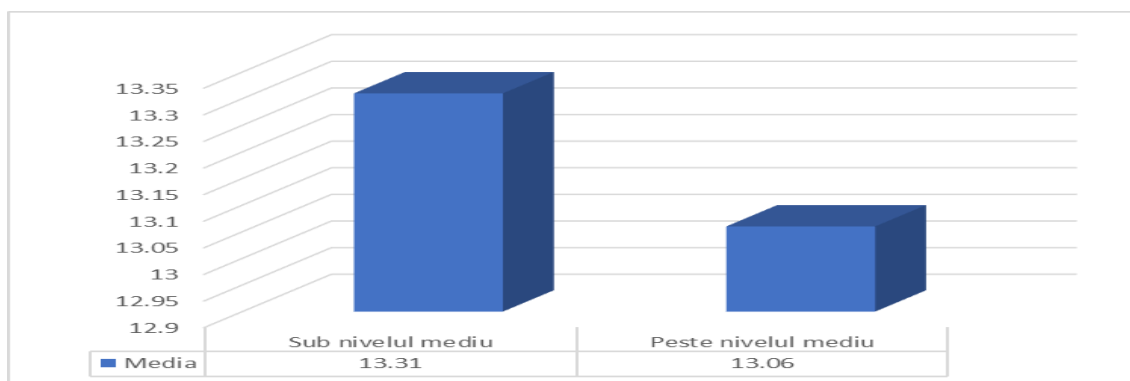


Figura 12. Mediile scorurilor la subskala emoții / cogniții negative în funcție de statutul socio-economic

Concluzii. Cercetarea variabilelor demografice care ar putea interveni în manifestarea comportamentelor agresive la conducătorii auto aflați în trafic a permis să scoatem în evidență lipsa unor diferențe statistic semnificative ce ar influența, într-o anumită etapă a vieții, conducătorii auto în trafic. Ipoteza înaintată, conform căreia am presupus că există diferențe statistic semnificative la nivelul comportamentului agresiv manifestat în trafic, în funcție de *apartenența de gen, vârsta, mediul de proveniență, statutul socio-economic nu a fost confirmată din punct de vedere statistic*. Singura diferență constatată a fost identificată la variabila *șofat riscant* în funcție de factorul socio-demografic *vârsta conducătorilor auto*. Diferențele au fost identificate cu cote minime în prima decadă de vârstă, cu o ulterioară creștere spre vârsta medie și o scădere spre decada

a treia de vârstă. Acest lucru se explică prin faptul că la vârsta mijlocie, majoritatea conducătorilor auto capătă o anumită pretinsă experiență a șofatului și comit manevre riscante în trafic, fiind siguri de comportamentul indus de aceștia, comparativ cu prima decadă unde conducătorii auto încep de abia să exploreze potențialul său de conducere, iar spre decada a treia de vârstă, în urma mai multor experiențe atât negative cât și pozitive, opțiunea multora este în scădere, în ceea ce privește șofatul riscant [2]. Aceste constatări ne direcționează spre necesitatea studierii variabilelor psihologice care pot influența manifestarea comportamentului agresiv în trafic al conducătorilor auto, cum ar fi de exemplu, trăsăturile de personalitate, starea afectivă a șoferului, experiența unor accidente rutiere etc.

REFERINȚE BIBLIOGRAFICE:

1. HAIDU, F. A. Manifestarea agresivității la conducătorii auto. În: *Dezvoltarea personală și integrarea socială a actorilor educaționali: Materialele conferinței științifice cu participare internațională*, 12 noiembrie 2021. Chișinău, 2021, pp. 127-134. ISBN 978-9975-46-570-0.
2. HAIDU, F. A., LOSÎI, E., VLAICU, C. The relation between personality traits and aggressive driving. In: *Journal of Education Society si Multiculturalism*. 2021, No. 4, pp. 40-59. ISSN 2734-4754; ISSN-L 2734-4754. https://www.jesm.ro/wp-content/uploads/2021/10/4.2.-Articol_The-relation-between-personality-traits-pp-4-40-59.pdf
3. HAVĂRNEANU, C.E. *Evaluarea psihologică a conducătorilor auto*. Iași: Editura Universității „Alexandru Ioan Cuza”, 2011. ISBN 978-973-703-633-9.
4. LOSÎI, E. Securitatea psihologică în raport cu agresivitatea. În: *Aspecte psihosociale ale securității psihologice*. Monografie. Chișinău, 2020, pp. 80-123. ISBN 978-9975-3342-8-0.
5. MĂSLIȚCHI, V. Abordări teoretice ale comportamentului agresiv manifestat de tinerii conducători auto. În: *Buletinul Științific al Universității de Stat „Bogdan Petriceicu Hașdeu” din Cahul. Științe umanistice*. 2017, nr. 1(15), pp.121-135. ISSN 2345-1858.
6. SAVCA, L. Aspecte psiho-sociale privind comportamentul agresiv în trafic. In: *Preocupări contemporane ale științelor socioumane = The contemporary issues of the socio-humanitarian sciences: Materialele conferinței științifice internaționale*, Ed. a 11-a, 3-4 dec. 2020. Chișinău: ULIM, 2021, pp. 9-15. ISBN 978-9975-3471-4-3.
7. TOLSTAIA, S., VLADU, A. Agresivitatea manifestată în traficul rutier de către șoferii tineri. In: *Studia Universitatis Moldaviae. Științe ale Educației*. 2022, Nr. 9(159), pp. 137-141. ISSN 1857-2103. DOI: 10.5281/zenodo.7408426
8. https://romania.representation.ec.europa.eu/news/siguran-ta-rutiera-ue-numar-de-decese-sub-nivelurile-anterioare-pandemiei-insa-progresele-raman-prea-2023-02-23_ro
9. <https://autoblog.md/statistica-accidentelor-rutiere-in-moldova-in-2023-numarul-deceselor-a-scazut-cu-20-la-suta/>