Abstract tesi di laurea “Driving anger e regolazione emotiva: uno studio sperimentale sulla collera

alla guida e il ruolo della rivalutazione cognitiva”

Lo studio nelle sue diverse fasi aveva come obiettivi la verifica dell’ipotesi secondo cui eventi che presentano le caratteristiche degli antecedenti prototipici della rabbia, se collocati durante un’esperienza di guida, elicitano la driving anger e l’indagine del possibile effetto dell’induzione della strategia di regolazione emotiva del reappraisal sul vissuto soggettivo, sul comportamento di guida, sul comportamento verbale e sul vocale non verbale di soggetti che esperiscono la driving anger.

Le ipotesi sono state in parte confermate. Risulta inoltre interessante il confronto dei dati riguardanti i diversi parametri presi in considerazione, che permette di delineare un quadro generale descrittivo dell’esperienza della driving anger nelle sue diverse componenti.

La collera alla guida è stata elicitata sottoponendo il soggetto a scenari di guida che includevano eventi caratterizzati dagli antecedenti prototipici della collera (traffico molto congestionato, impedimenti a procedere, ingorghi). Sono stati riscontrati gli effetti attesi per quanto riguarda le variazioni del vissuto soggettivo di rabbia, del comportamento di guida e di alcuni parametri relativi al comportamento verbale ed al vocale non verbale (maggior vissuto soggettivo di rabbia rispetto a condizioni di guida non ostacolate, aumento di infrazioni ed incidenti, aumento della proporzione di parolacce pronunciate).

Inoltre, per quanto riguarda il vocale non verbale è emerso che i soggetti che esperiscono la driving anger assumono un profilo intonativo più acuto nei suoi valori minimi e più variegato per quanto riguarda il volume: ciò potrebbe denotare un minor controllo da parte loro, dovuto proprio all’esperienza della driving anger.

L’analisi degli eventuali effetti dell’induzione del reappraisal sull’esperienza della driving anger ha evidenziato l’aumento della proporzione di parole riguardanti l’esperienza emotiva nella seconda simulazione di guida rispetto alla prima, probabilmente attribuibile ad un effetto di priming dovuto all’ascolto della voce registrata. L’altro effetto significativo è quello dell’interazione della condizione di guida con la condizione di regolazione sul numero di infrazioni compiute dai soggetti: i soggetti sottoposti alla condizione di induzione del reappraisal nella seconda simulazione di guida in media compiono un numero maggiore di infrazioni rispetto alla prima, ma ciò si verifica in misura minore rispetto a quanto accade ai soggetti sottoposti alla condizione di controllo.