# *Abstract:*

Nel 2018, in Europa, 25.600 persone non hanno più fatto ritorno nelle loro case, a causa di un incidente d’auto. In più, ogni anno, 1,4 milioni di persone vedono la loro vita cambiare, a causa di gravi lesioni (Unione Europea, 2018).

Il solo fattore umano, nella cui categoria possono essere incluse anche le emozioni, viene considerate la principale causa di incidente, interveniente nel 90-95% delle collisioni (Evans, 2004; Petridou and Moustaki, 2000, Amditis et al., 2010). In particolare, come confermato anche dai dati presenti in letteratura, relativi all’influenza delle emozioni sulla performance (Mesken et al., 2007; Stephens and Groeger,2011), la rabbia esperita durante la guida può condizionare la sicurezza del guidatore e delle altre persone presenti sulla strada. La rabbia, a differenza delle altre emozioni, esercita un impatto negativo sulle variabili cognitive come l’attenzione, la percezione o l’elaborazione delle informazioni e questo può condizionare l’abilità di controllare il veicolo mentre si guida (Bone&Mowen, 2006; Deffenbacher, 2003; Pinto, 2001), incrementando così il rischio di incidenti (AAA, 1997).

Considerando questi risultati, un’ampia linea di ricerca si è focalizzata sulla propensione a divenire arrabbiati mentre si guida: grazie a Deffenbacher, Oetting e Lynch (1994) è stato definito il costrutto di *Driving Anger* (rabbia alla guida) ed è stata sviluppata la *Driving Anger Scale* (DAS), poi validata in molteplici nazioni e contesti culturali, grazie alla grande rilevanza che il costrutto ha ricoperto nell’ambito della sicurezza stradale e della psicologia del traffico.

Rilevata l’assenza di ricerche concernenti la tematica della Driving Anger nel contesto italiano, l’obiettivo del presente lavoro è duplice: da un lato, si intende validare strumenti utilizzabili per la misurazione della rabbia alla guida e della sua espressione in un campione italiano e, dall’altro lato, si mira ad esplorare nel dettaglio e a dare un contributo alla definizione del costrutto di *Driving Anger* nell’ambito della Psicologia del Traffico.

L’obiettivo del primo capitolo, dunque, è quello di definire che cos’è la rabbia alla guida, provando a chiarire le informazioni sul tema presenti in letteratura. Questo si configura come un problema di costrutto, in quanto termini come *collera alla guida, guida ostile, guida aggressiva o furia alla guida* vengono spesso usati in modo interscambiabile, anche se i loro significati sono differenti. Inoltre, questa diviene anche una questione pragmatica, in quanto la Driving anger non è solo un concetto teorico, bensì la definizione di un fenomeno che ha conseguenze rilevanti anche nella vita reale. L’analisi della letteratura, perciò, evidenzia il bisogno di definire un nuovo modello del costrutto “Rabbia alla guida”, capace di prendere in considerazione non solo la rabbia come emozione, con tutti gli aspetti ad essa correlati (come le dimensioni di arousal o di appraisal), ma anche l’ambiente, fortemente peculiare e connotato, in cui questa emozione si manifesta: la strada.

Nel secondo capitolo l’attenzione viene focalizzata sulla misurazione della Driving Anger. In letteratura, infatti, sono disponibili diverse modalità e strumenti, ma non esiste un lavoro che li abbia organizzati in modo sistematico, fornendo un’utile panoramica per i ricercatori che intendono approcciarsi al tema. Inoltre, l’esame delle differenti tipologie di strumenti per la misurazione della rabbia alla guida permette di meglio comprendere come mai la Driving Anger Scale sia attualmente la scala self report inerente questo argomento più diffusa, usata e validata sebbene non sia l’unica esistente.

Al termine della definizione teorica del costrutto e dell’analisi delle diverse modalità attraverso cui esso può essere misurato, nel terzo capitolo verrà presentata la validazione della Driving Anger Scale. Prima di riportare le analisi statistiche condotte, verrà presentata una panoramica inerente le diverse validazioni della DAS replicate nel mondo, riportando anche le relative strutture fattoriali ottenute e l’ampiezza campionaria utilizzata.

Nel quarto capitolo, la Driving Anger Expression Inventory (DAX) sarà presentata, sia per quanto concerne le sue caratteristiche e la sua diffusione tra i diversi paesi che per le procedure condotte al fine di validarla per il contesto italiano. La DAX, infatti, è stata sviluppata successivamente rispetto alla DAS, con lo scopo di fornire un ulteriore contributo nella misurazione della rabbia alla guida. Questa scala mira alla rilevazione delle diverse modalità attraverso cui la rabbia esperita durante la guida viene espressa, utilizzando modalità adattive o aggressive. Considerando l’alto numero di studi che pongono in relazione il comportamento di guida aggressivo con la percentuale di incidenti incorsi, diviene semplice comprendere l’importanza di un simile strumento per il campo della psicologia del traffico.

Infine, nel quinto capitolo l’obiettivo è quello di analizzare e verificare l’esistenza di una correlazione tra la DAS, la DAX e altri costrutti psicologici. Alcuni di questi, come ad esempio i comportamenti di guida, la rabbia di tratto e lo stile di guida pericolosa sono già stati presentati in letteratura, pertanto, saranno ulteriormente testati per verificare la corrispondenza dei risultati del contesto italiano con quelli già esistenti. Alcuni altri costrutti, come per esempio il coping, la regolazione emotiva o il locus of control saranno invece esaminati per la prima volta, con l’obiettivo di portare un nuovo contributo nello studio di questo tema.

Inoltre, considerando la misura dell’ampiezza campionaria di questa ricerca (quasi 2000 partecipanti), verrà fornita una breve descrizione delle caratteristiche dei guidatori italiani, al fine di comprendere quale sia l’attuale situazione sulle strade nazionali per quanto concerne l’esperienza della driving anger.

Questa ricerca è stata distribuita e presentata nel contesto italiano con lo scopo di reclutare partecipanti e questo ha rivelato alti livelli di interesse da parte delle istituzioni e della stampa. Le riviste di settore e giornali nazionali, giornalisti, scuole guida, ma anche sindacati e compagnie che operano nel settore dei trasporti hanno mostrato il loro interesse non solo per quanto concerne il reclutamento dei partecipanti, ma anche nella raccolta di informazioni sul tema. Inoltre, ci sono state industrie specializzate nella creazione di simulatori e compagnie di assicurazioni per auto che hanno dichiarato il loro interesse nel partecipare ad ulteriori progetti futuri.

La rabbia alla guida sembra essere una tematica attrattiva, per cui la richiesta di ricevere maggiori informazioni in merito è alta. Questo ha incoraggiato il presente lavoro di ricerca, che mira ad essere un primo passo nello studio della Driving Anger in Italia, a cui si spera, seguiranno ulteriori studi e programmi educativi.