

# **„Pielea mea pe asfaltul meu!”**

ANALIZA ATITUDINII MOTOCICLIȘTILOR FAȚĂ DE  
OBLIGATIVITATEA PURTĂRII ECHIPAMENTULUI MOTO

un studiu de psih. drd. Teodor RĂILEANU-OLARIU



motobiasat.ro

# ***„Pielea mea pe asfaltul meu!”***

ANALIZA ATITUDINII MOTOCICLIȘTILOR FAȚĂ DE OBLIGATIVITATEA  
PURTĂRII ECHIPAMENTULUI MOTO



Psihologul **Teodor RĂILEANU-OLARIU** este doctorand în psihologie la Școala doctorală de psihologie (UAIC, Iași). Este psihoterapeut (specializarea în terapie ericksoniană și hipnoză clinică), dar a absolvit și cursuri de master academic în psihologia transporturilor (UAIC, Iași). Motociclist de peste 10 ani, este autor al jurnalului de călătorie „Motomorfoza” (traseu al schimbării psihologice prin motociclism). În 2021 a creat, după 2 ani de documentare, primele cursuri de pregătire mentală pentru motocicliști amatori – **MotoBiasat Mental School**.



## Contents

Abstract .....	4
Context .....	4
Ideea unui experiment intenționat ambiguu .....	5
Ce am urmărit? .....	7
Rezultatele complicate ale unei dezbateri ipotetice.....	8
Inventar al argumentelor pe categorii.....	9
* Autodeterminare.....	9
* Confort .....	10
* Costuri.....	10
* Curse .....	11
* Experiența personală.....	11
* Echipamentul este inutil.....	11
* Ironie .....	12
* Minimal .....	12
* Negativ .....	12
* Prevenție .....	12
* Spital .....	13
* Străinătate.....	13
* „What about...?” (WHBT) .....	13
Concluzii surprinzătoare și nu prea .....	14
În funcție de dimensiunea grupului .....	15
Grupurile mari.....	15

Grupurile mici .....	16
În funcție de tipul de motocicletă afișat .....	16
Gradul de aprobare .....	20
Concluzii finale .....	21
Ce facem mai departe? .....	22
Referințe: .....	24

## **Abstract**

Am încercat un mic „experiment” social pe Facebook pentru a vedea atitudinea motocicliștilor români față de o posibilitate ipotetică de impunere prin lege a echipamentului complet de protecție. Au fost măsurate răspunsurile internaților (N=109) într-un interval fix de timp, pe șase grupuri de socializare variate ca dimensiune și regiune de proveniență. Analiza calitativă a răspunsurilor identifică o serie de argumente prin care motocicliștii își argumentează poziția pro sau contra obligativității (ipotetice) prin lege de a purta echipament de protecție pe motor. Analiza statistică descriptivă a datelor obținute a subliniat atitudinea generală contra obligativității și au fost identificate două argumente dominante, în funcție de grupuri și tipul de motocicletă afișat.

## **Context**

Piața moto din România are în ultimii ani o creștere spectaculoasă în volum, atât pe segmentul moto, cât și pentru scutere. Datele statistice ale asociațiilor de profil prezintă o evoluție fără precedent în țara noastră pentru vehiculele pe două roți: creșterea în 2019 față de anul precedent a fost de peste 43%, cea mai mare înregistrată în Uniunea Europeană (cf. Asociația Producătorilor și Importatorilor Auto (APIA); în anul 2020 față de 2019 expansiunea pieței moto a fost de 22.8% în primele zece luni; chiar și în timpul pandemiei, piața românească a avut o creștere de 7% în 2021 (față de 2020).

În mod evident, creșterea numărului de motociclete și mopede pe drumurile din UE și implicit România a dus la statistici îngrijorătoare în ceea ce privește decesele pe șosele. Conform datelor Comisiei Europene, mai bine de un sfert din decesele pe șoselele Europei au fost ale motocicliștilor (v. foto 01)

În contextul în care Uniunea Europeană urmărește în mod constant îmbunătățirea siguranței rutiere, inclusiv în ceea ce privește protejarea motocicliștilor, importanța echipamentului de protecție pentru motocicliști este menționată în tot mai multe studii de siguranță rutieră. De aici și ideea „testării” rapide a atitudinilor „la cald” a motocicliștilor din mediul on line românesc.

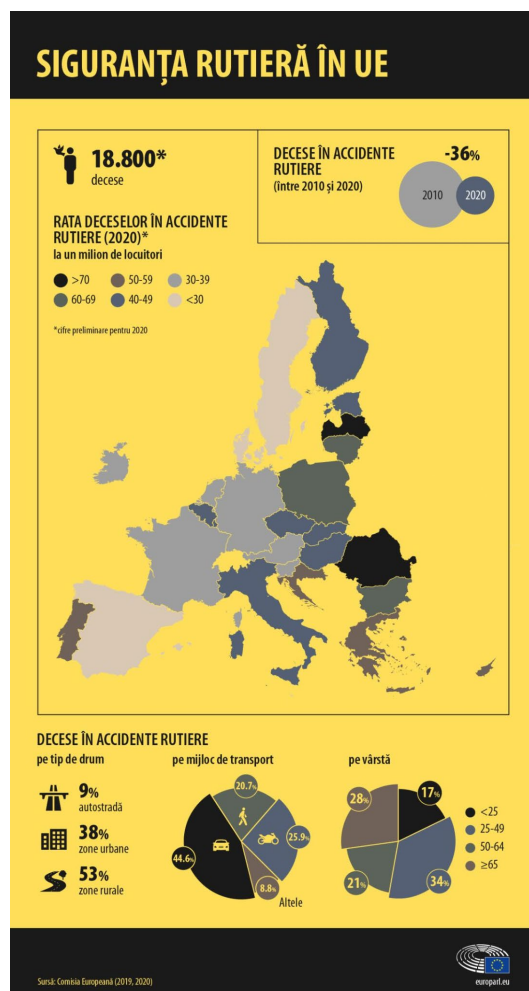


Foto 1

## Ideea unui experiment intenționat ambiguu

Chiar dacă importanța echipamentului de protecție pe motocicletă este științific demonstrată de multe decenii, complexitatea lui și condițiile în care trebuie purtat este încă puternic dezbătută în rândul motocicliștilor (De Rome et al, 2011). De aceea,

pentru a identifica aceste specificități și argumentele din spatele poziției lor PRO sau CONTRA, am inițiat un mic experiment social pe rețelele de socializare.

Pretextul colectării datelor pentru o analiză calitativă a fost o **ipoteză impunere legală a obligativității echipării complete a motociclistului** (indiferent de capacitatea cilindrică, distanța parcursă sau mediul în care acesta circulă).

Au existat două tipuri de postare: una **(re)distribuită de la un internaut** care a



Foto 2

adresat aceeași întrebare în cadrul unui video blog (doar pe grupul *Suflete pe două roți*) și o **postare originală** (v. foto 02). Formularea „echipament complet” din postarea proprie a fost intenționat lăsată ambiguă pentru a stimula argumentarea atât a pozițiilor moderate, cât și a celor radicale și, totodată, pentru a avea o plajă cât mai largă de răspunsuri deschise. Întrebarea a fost formulată cu suport vizual de impact pentru a provoca un interes mai intens (v. foto 2)

Postarea a fost distribuită pe 5 grupuri de motocicliști din România și Republica Moldova, două grupuri mari semnificative (*Suflete pe două roți* - 66 mii (k) de membri și *Moto începători (prietenii)* - 27,6 K membri), trei grupuri mici semnificative (*Comunitatea Moto Ardeal - Motociclete și motocicliști* - 7,7 k, *Motocicliști și motociclete Iași* - 2,5 k membri și *Moto Club Moldova* - 4,8 k membri din Rep. Moldova). A fost inclus în studiu și un grup propriu de dezbateri (*MotoBiasat - pregătire mentală*



*pentru motocicliști* - 115 membri) pentru a avea date legate de impactul subiectului, audiența atinsă și interesul general al publicului.

Grupurile sociale au fost alese având în vedere criteriile legate de **dimensiunea grupului** (*mic, mare*), **arealul geografic** (*național, Ardeal, Moldova / Republica Moldova*), **relevanță în social media pentru motocicliști** (postări de mai multe ori pe zi, număr peste media celorlalte grupuri moto al angajării în postări - *like, comment, share*), **varietatea subiectelor** - proprii, nu doar redistribuiri! -, multitudinea formatelor postărilor - video, foto, text, presă).

Impactul subiectului „controversat” (obligativitatea purtării tot timpul a echipamentului moto) a fost monitorizat doar pe o perioadă de 24 -30 de ore (18 - 19 aprilie 2022). Luând în considerare timpul mediu al utilizării platformei Facebook pe zi (cca. 30 minute/zi<sup>1</sup>), frecvența postărilor pe grup ( în medie între 3 și 8 postări/zi în funcție de mărimea grupului) și a faptului că în general doar 17% dintre utilizatori primesc noutăți în *feed* de la grupuri<sup>2</sup> am considerat că un interval de o zi este suficient pentru ca postarea să ajungă la potențialul maxim de vizualizare de către utilizatorii acestor grupuri (ulterior subiectul devenind secundar în fluxul de noutăți).

### ***Ce am urmărit?***

În primul rând ne-au interesat două aspecte ale răspunsurilor motocicliștilor (variabile dependente): **poziția pro sau contra obligativității purtării echipamentului moto** (1) și **tipul de argument** folosit pentru a susține poziția (2). Pentru cea de-a doua variabilă am folosit tehnici de analiză calitativă, grupând răspunsurile deschise în tipuri de argumente (*whataboutism, ironie, frica de rănire, spitalizare, costuri etc.*).

---

<sup>1</sup> <https://sproutsocial.com/insights/facebook-stats-for-marketers/>

<sup>2</sup> idem

Răspunsurile motocicliștilor au fost grupate pentru analize statistice descriptive după o serie de criterii:

- ★ dimensiunea grupului de pe Facebook (*mare, mic și propriu* - măsurat suplimentar);
- ★ regiunea din care fac parte utilizatorii (*național, Moldova, Ardeal, Republica Moldova*)
- ★ tipul de motocicletă (în funcție de fotografia de profil) - *choper, speed, enduro, tourer, A2, naked, adventure, NO<sup>3</sup>*
- ★ postare proprie sau redistribuită
- ★ numărul total de comentarii pe grup la postare
- ★ Gradul de aprobare din partea celorlalți urmăritori ai postării (cumulat *like, heart și laugh*)

## Rezultatele complicate ale unei dezbateri ipotetice

Analiza calitativă a tuturor argumentelor care au susținut pozițiile pro sau contra ale motocicliștilor români a scos în evidență o multitudine de categorii de argumente. Toate opiniile exprimate explicit ( $N=109$ ) au fost grupate în categoriile de mai jos luând în considerare **recurența termenilor definitorii** (substantive, adjective), **tonul** (agresiv,

---

<sup>3</sup> *NO* = lipsă fotografii cu motociclete în profil (sau au setări de invizibilitate); au fost incluse și conturile evident false (fotografii generice de pe internet, fără referințe personale; postări fără conținut original) - *noFK*

ironic), **accentul** (argumentul predominant, mai ales în cazul prezenței mai multor criterii în aceleași poziții argumentative/ postare) - (v. Figura 1).

### *Inventar al argumentelor pe categorii*

#### **\* Autodeterminare**

Presupune argumentarea în contextul autodeterminării comportamentelor legate de sănătate și autoprotecție. Pe scurt, fiecare este și trebuie să fie responsabil de sănătatea și viața lui prin liberă alegere, nu prin impunere. Am înregistrat și o subcategorie (*autodet +*) care cuprinde argumentația de autodeterminare dusă la

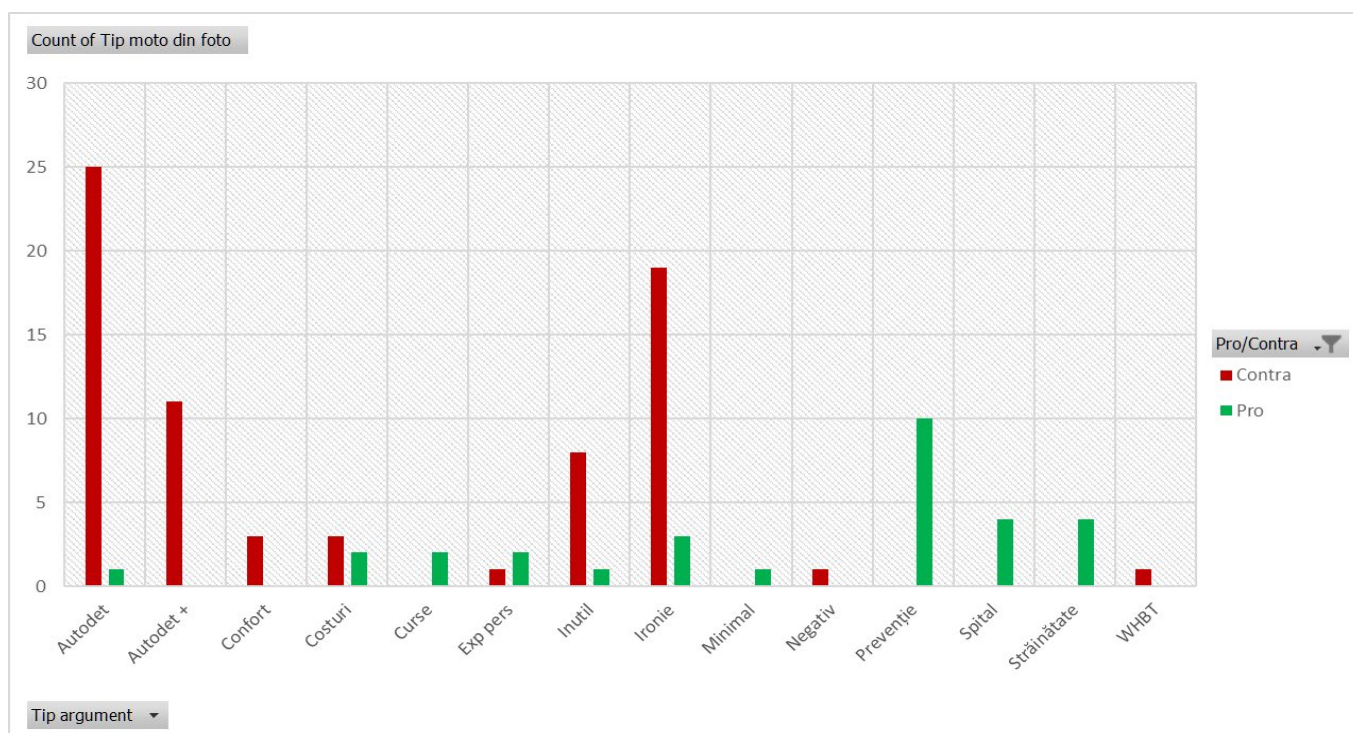


Figura 1 – Tipuri de argumente

extrem („O idioțenie! Merg cum vreau eu!”) în contrast cu argumentația moderată ca ton și formulare.

Subcategoriile de argument *Autodeterminare* sunt legate de **alegere liberă**, **dreptul la propria persoană**, **plata spitalizării**, **punerea în pericol a celorlalți** la care se

adaugă **pozițiile extreme** (*idiotenie, mersul cu autobuzul în schimb, doar pentru amenzi*).

Iată câteva exemple de argumente din această categorie:

- *Trebuie să fie alegerea mea, nu să fiu obligat!* (Autodet + / Contra)
- *Echipamentul moto trebuie purtat doar dacă nepurtarea pune pe cineva în pericol*
- *Sunt pentru echipament, dar nu pentru obligativitate!*
- *Ca și centura de siguranță, trebuie să fie o alegere*
- *Caută să ne dea mai multe amenzi*
- *Cine nu are echipament să plătească spitalizarea, dar echipamentul să nu fie obligatoriu*
- *Port fiindcă vreau eu, nu să mă oblige.*
- *Nu mai fiți trompete, trebuie să fie opțional!*
- *O să ajungem să mergem doar cu autobuzul!*
- *Să reducă viteza la 100 km/h, dar să nu mă oblige!*

Statistic, doar un singur motociclist a fost PRO obligativitate („Sunt de acord că am echipament complet, dar în oraș îmi schimb doar pantalonii”).

#### **\* Confort**

Din perspectiva confortului, bikerii au argumentat poziția CONTRA obligativității purtării echipamentului luând în considerare **temperatura** („Te coci vara în costum de piele!”) și **ușurința mișcării** („Pentru 4 km merg ca un astronaut?”) - acest ultim argument a obținut o rată mare de aprobare (10).

#### **\* Costuri**

Motocicliștii români iau în considerare inclusiv costurile suplimentare (deloc neglijabile) legate de echipamentul de protecție moto. Direcțiile de argumentare se

referă la pericolul **exploziei prețurilor echipamentului** (din cauza obligativității), dar și la **modalități de compensare** (reducerea TVA la 9% pentru echipamentele moto). Totodată, este prezentă și **ironia** legată de prestigiu și „fashion” („*Chopperiștii ce ar trebui să poarte?*” - cu referire la faptul că un echipament moto complet ar arăta „urât” pe un rider de chopper) sau chiar legată de finanțe („*N-au bani de echipament că au dat toți banii pe motor*”).

#### **\* Curse**

Două argumente (ambele PRO) au făcut referire la cursele de motociclete și modalitățile de protecție a piloților. Mai concret, poziția de acceptare a obligativității purtării echipamentului s-a referit la piloții de moto GP care „cad la 300 km/h și nu pătesc nimic!” și care „știi cum să cadă”. Gradul de aprobare al comunității a fost modest (2) și (3).

#### **\* Experiența personală**

Acest criteriu se referă la evenimentele proprii, nemediate, prin care a trecut persoana care a comentat. Deși au fost foarte puține astfel de argumente, am înregistrat două poziții PRO (cu tourer și scuter) care au descris accidente în care au fost implicați („Accident cu BMW, genunchi prins la mașină. Protecția a ajutat!”) și doar un singur argument CONTRA, din partea unui internaut cu un cont aparent fals (nu avea nici o fotografie cu moto, iar restul erau abstracte sau flori) care a fost radical („Accident, am avut piciorul prins și m-am rașchetat de asfalt, dar tot nu iau echipament!”).

#### **\* Echipamentul este inutil**

Argumentele grupate sub acest criteriu au relevat multiple atitudini legate de **priceperea în conducere** („*echipamentul nu te face rider mai bun*” / „*prevenția te salvează, nu echipamentul*” / „*obligatorii ore de conduită preventivă; degeaba ești*

*echipat dacă mergi cu 120 km/h”), viteza redusă („Sub 40 km/h nici nu trebuie cască”), fatalism („tot mori, măcar să nu mori de cald la 40 de grade” / „majoritatea care au murit aveau echipament”) și proximitate („Până la pâine este aberant” / „Echipat până la magazin?”).*

#### **\* Ironie**

Nuanța ironică a argumentelor (covârșitor CONTRA) se referă la **exagerarea unor argumente plauzibile** („cască să nu fie sub 600 euro” / „echipament autorizat RAR, licență pilot de avion” / „echipament ignifug” ș.a.) și **aluzii legate de relații intime** („cum mai plimbăm gagici? Am nevoie de echipament pentru toate mărimile!”). Ca număr total de argumente (N=25), ironia este pe locul doi după *autodeterminare* (N=38).

#### **\* Minimal**

Argumentul minimal (PRO) se referă la impunerea obligativității pentru echipament „minimal” („măcar geacă, mănuși și cască”).

#### **\* Negativ**

Contorizează argumentele care subliniază inutilitatea unei astfel de propuneri legislative fiindcă ar putea duce la o scădere a utilizatorilor de motociclete. Deși doar doi motocicliști au folosit acest argument, au avut o susținere semnificativă (9 aprecieri).

#### **\* Prevenție**

Criteriul cuprinde aspectul preventiv și de protecție al motocicliștilor în cazul purtării echipamentului de protecție. Interesant este faptul că toate comentariile care

s-au referit la prevenție au fost PRO obligativitate și chiar au surclasat ușor argumentele tip „inutilitate” (v. figura 2). O altă particularitate a acestui tip de argument este că motocicliștii, deși PRO, au avut pozițiile nuanțate, mai puțin radicale decât cei care afirmau inutilitatea (CONTRA).

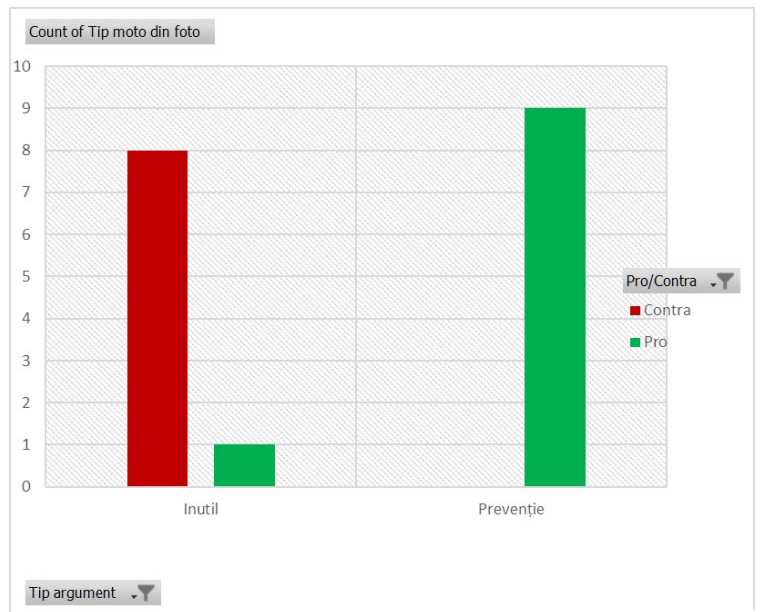


Figura 2

### \* Spital

Un argument foarte interesant este cel legat de faptul că nepurtarea echipamentului duce la accidentări, iar aceasta înseamnă că **rider-ul rănit ocupă locul altui bolnav în spital**, deși putea fi evitată această situație. Un argument secundar în această categorie a fost „*să plătească spitalizarea dacă se accidentează*”. Toți riderii care au folosit acest argument au avut o poziție PRO obligativitatea purtării echipamentului.

### \* Străinătate

Presupune paralela cu obligativitatea purtării echipamentului în țări Occidentale (Germania, Olanda, Spania) unde „nici nu se discută”, iar amenziile sunt substanțiale. Argumentul definește integral poziții PRO, iar subtextul se referă la gradul de civilizație al țărilor care impun în mod obligatoriu purtarea echipamentului de protecție moto.

### \* „What about...?” (WHBT)

*Whatabout-ismul* este un tip de eroare logică și discursivă menită să deturneze atenția de la subiectul discuției adesea atunci când persoana rămâne fără argumente în dezbateri. Fiindcă este un argument extrem de folosit de persoanele care aderă la atitudini radicale sau adepte ale teoriilor conspirației, este de mirare că acest

argument a apărut extrem de rar în această dezbatere cu miză pentru motocicliști („Dar de ce nu ne legăm de alcoolici și drogați?” - N=1).

## Concluzii surprinzătoare și nu prea

Principala concluzie vizibilă din analiza statistică descriptivă a rezultatelor este că în covârșitoarea lor majoritate, motocicliștii sunt CONTRA obligativității impuse prin lege a purtării echipamentului complet de protecție (70.5%) față de doar 29.5% - PRO.

Mai jos prezentăm rezultatele în funcție de criteriile independente anunțate anterior (*dimensiunea grupului, regiunea, tipul de motocicletă etc.*) – v. Figura 3

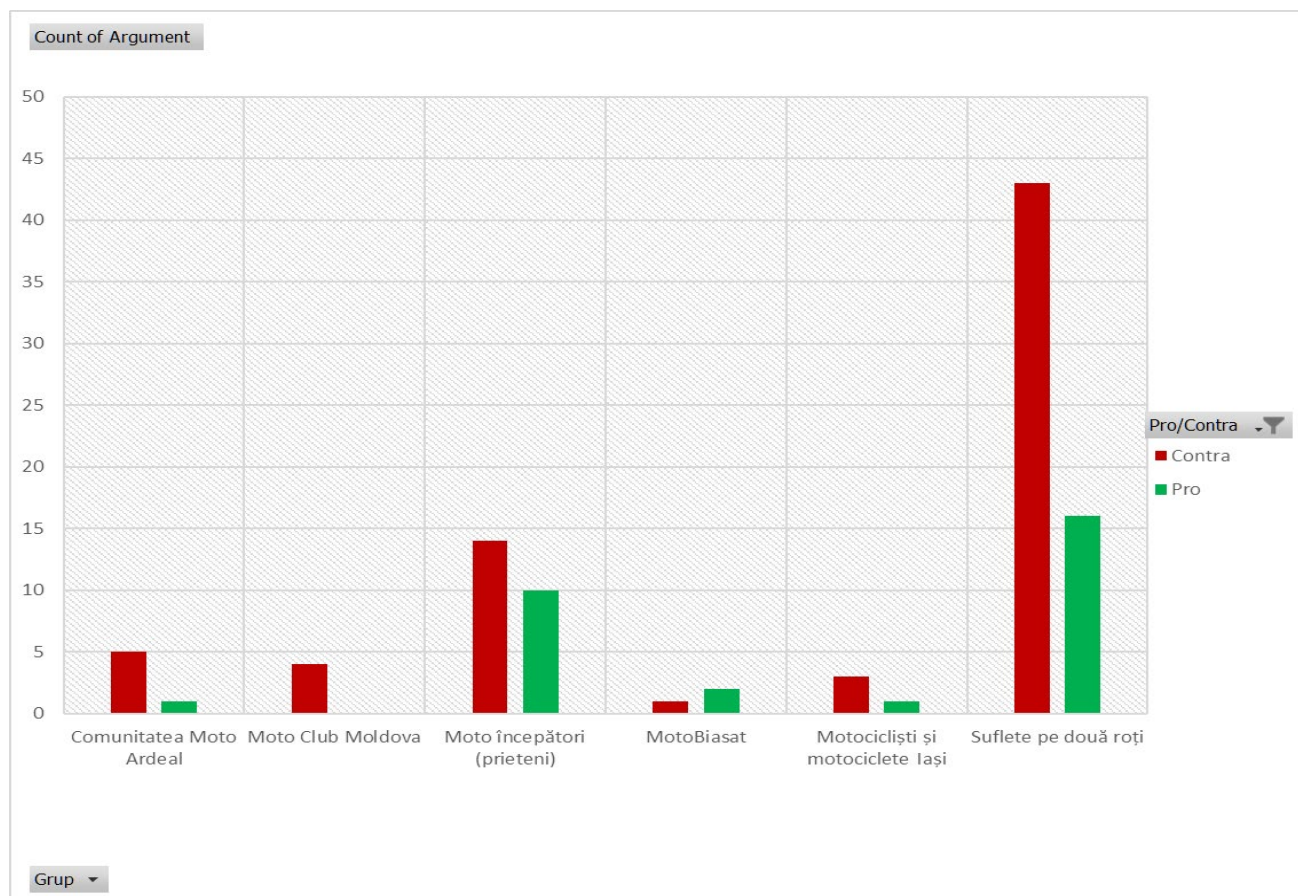


Figura 3 - Poziția argumentativă în funcție de grup



## În funcție de dimensiunea grupului

### Grupurile mari

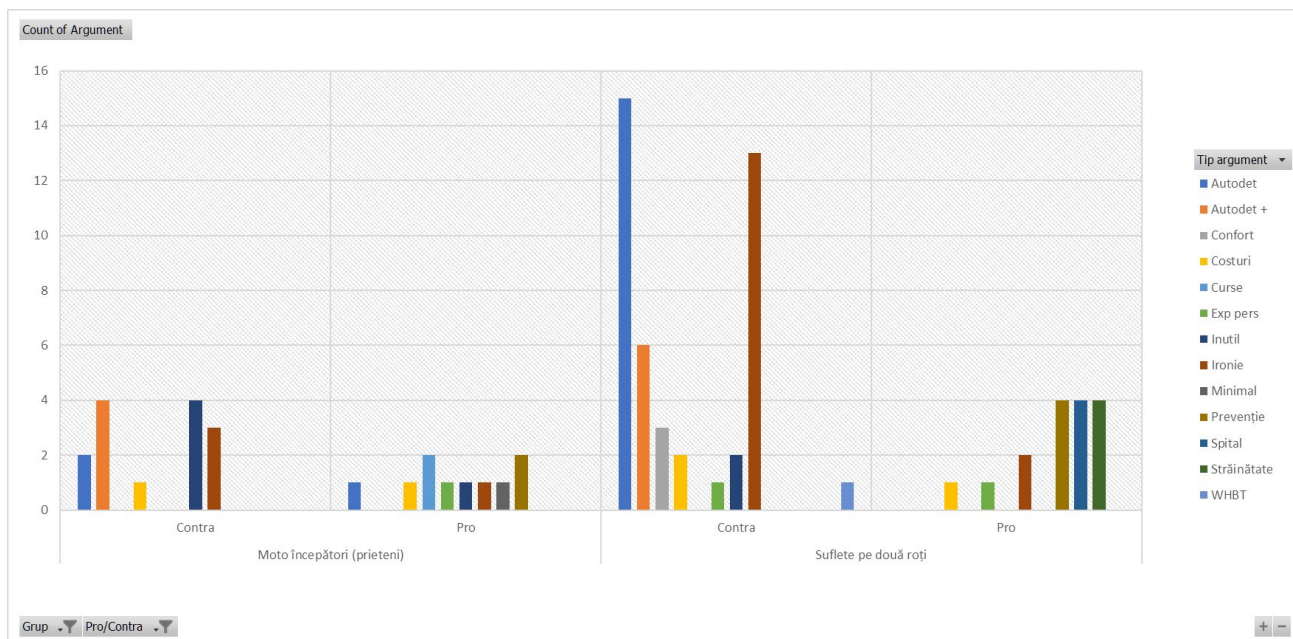


Figura 4 - Grupuri mari

- Cu excepția MotoBiasat (care este un grup special destinat pregătirii mentale a motocicliștilor pentru prevenție în trafic), **toate grupurile au înregistrat poziții CONTRA.**
- În grupurile mari (v. fig. 5), pozițiile pro sau contra au fost echilibrate în „Moto începători (prietenii)”. Putem doar specula cauza acestor rezultate în sensul în care **începătorii** (mai prezenți pe acest grup) **au un grad de temere mai**

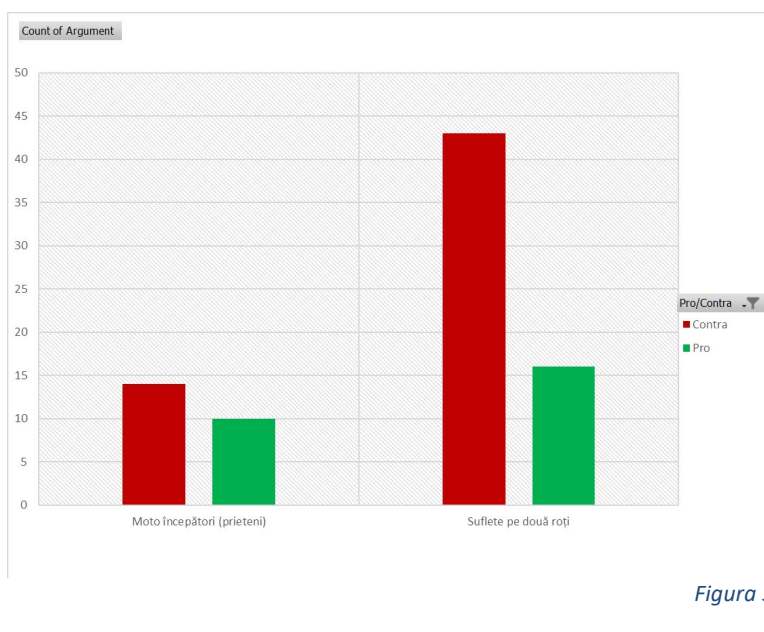


Figura 5

**mare față de potențialele consecințe negative ale unui incident moto.** Mai mult, teama din școala de șoferi față de motocicletele (ca experiență nouă, cu un grad de control scăzut - din cauza încă a neformării deprinderilor mentale și motorii) este încă „proaspătă” și atunci au tendința de a fi mai precauți.

- Tipurile de argument diferă în grupurile mari, în „Suflete pe două roți” predomină **ironia și autodeterminarea** (inclusiv cea radicală), în timp ce la „Începători” predomină **inutilitatea echipamentului și autodeterminarea.**

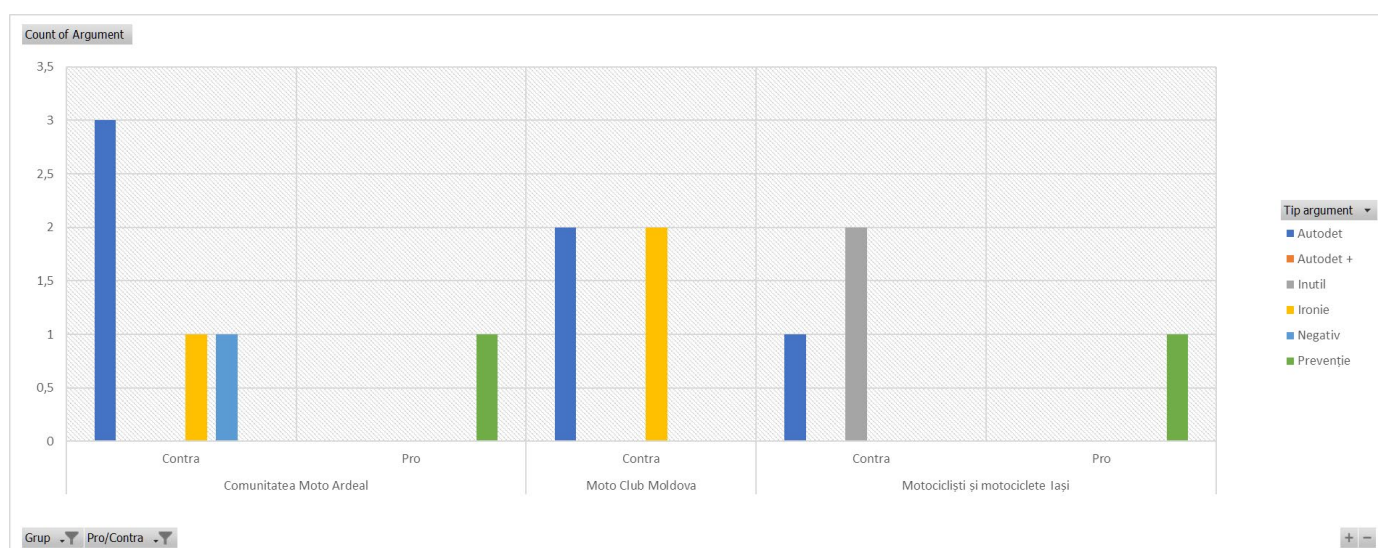


Figura 6

### Grupurile mici

- În grupurile mici, categoriile de argumente sunt mai condensate, predominând **autodeterminarea** (neradicală, însă!) și **ironia**; ieșenii, aparent, consideră **inutil** echipamentul de protecție (obligatoriu sau nu!) fiindcă la viteză „oricum mori”.
- Puținele argumente pro se referă doar la **prevenție** pentru salvarea vieții.

### În funcție de tipul de motocicletă afișat

Categoria de motocicletă pe care o conduc respondenții este considerată importantă din perspectiva verificării stereotipurilor legate de aceasta (Coquelet et al.,

2019). Este destul de cunoscut și circulă mult stereotipul legat de motocicletele de viteză („vitezanele”) și de impresia că riderii care le conduc sunt mult mai agresivi și imprudenți ca restul motocicliștilor. Chiar dacă cele mai multe argumente contra provin din rândul deținătorilor de vitezane, în ceea ce privește argumentele pro aceștia sunt la egalitate cu cei care dețin motociclete touring (tourer).

**Notă!** Am urmărit inclusiv argumentele celor care nu aveau fotografii cu motociclete sau chiar aveau elemente care să justifice eticheta de „cont fals”/ *noFK* (vezi contur galben – fig.7) și am observat date interesante: ca număr de argumente contra, sunt pe locul doi, însă ca număr de argumente pro obligativitate echipament moto sunt, de departe, pe primul loc. În ceea ce privește atitudinea contra este oarecum de așteptat ca cei cu conturi false sau fără fotografii cu moto să nu fie de acord (sub acoperirea anonimității) cu nici un fel de impunere. Totuși, surprinzătoare este cantitatea mare de argumente pro în rândul acestor conturi de tip „NO”.

În absența unor investigații suplimentare, putem doar specula cu privire la acest număr de argumente: bănuim că este vorba fie despre spiritul de „frondă”, adică de a

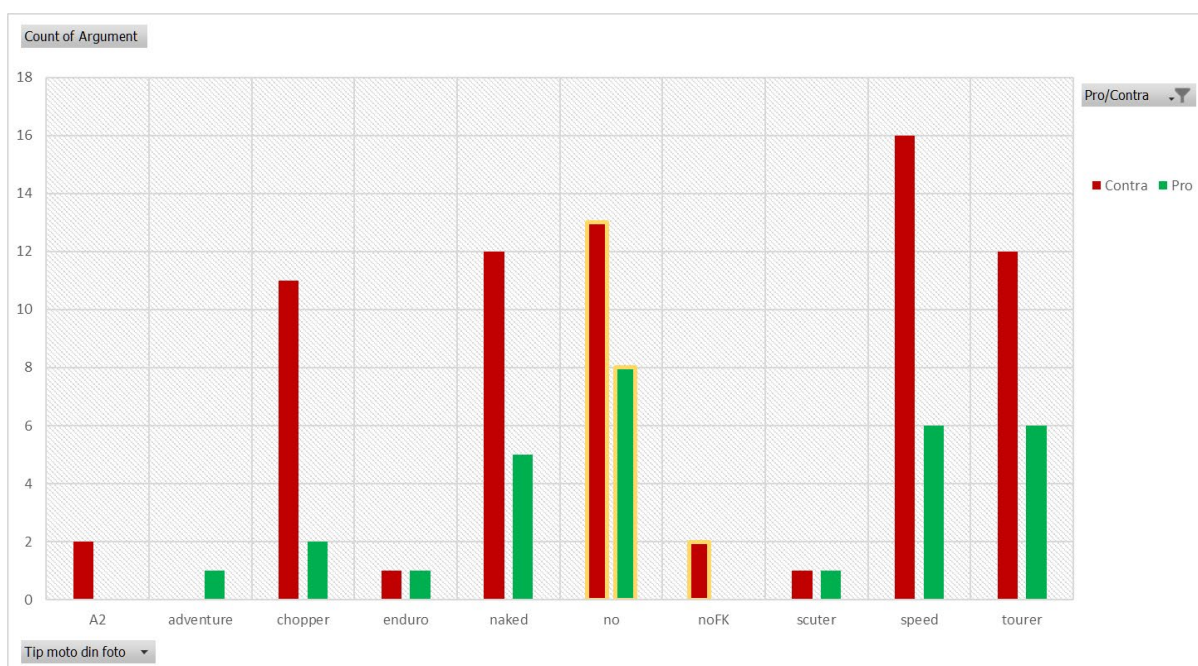


Figura 7

ieși din trendul general și de a contrazice norma, fie din dorința de a-și manifesta o atitudine pro-prevenție în trafic, chiar și în absența motocicletei. Ca tendință în argumentație, aceste conturi „NO” se încadrează în tendința generală de răspunsuri, cu **autodeterminare** și **ironia** drept argumente principale.

De aceea, am ales să reanalizăm rezultatele în funcție de tipul de motocicletă afișat scoțând categoriile *no* și *noFK* (cont fake). În acest caz (v. fig. 8), tabloul poziției pro sau contra obligativității purtării echipamentului de protecție este clar și evident: cele mai multe argumente CONTRA au fost ale deținătorilor de motociclete de viteză, naked, de touring și chopper.

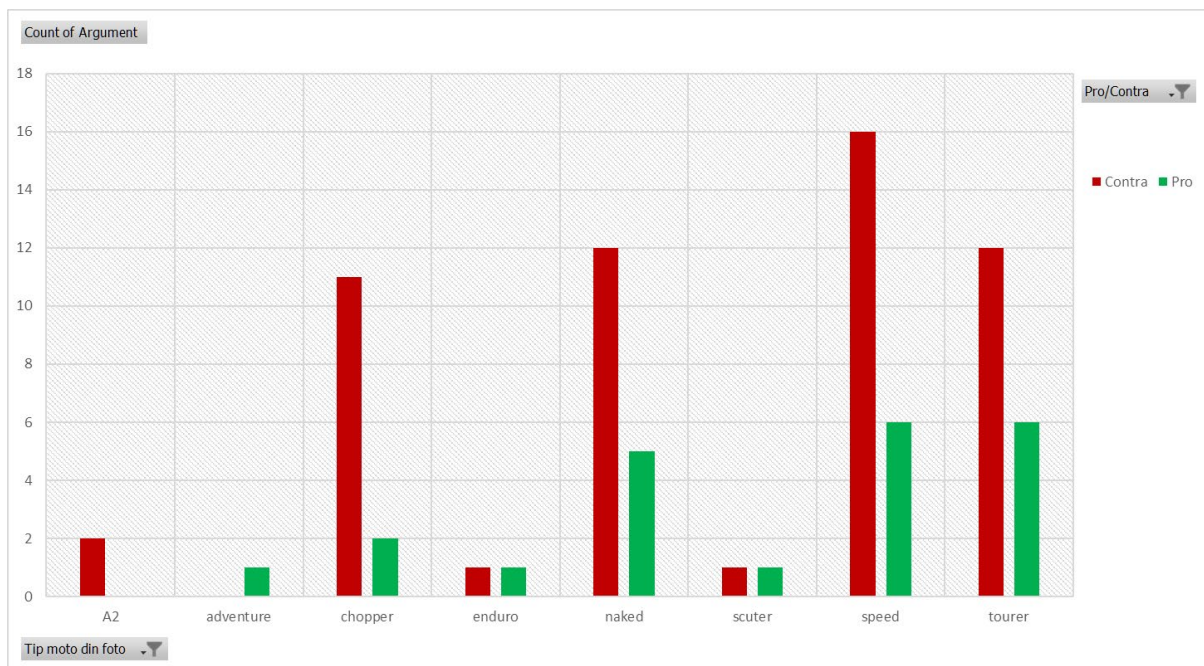


Figura 8

În același timp, luând în considerare răspunsurile PRO, observăm că doar riderii de choppere au tendințe foarte mici de argumentare în favoarea echipamentului. O posibilă explicație pentru acest rezultat ar putea fi modul identitar de a se îmbrăca specific pe motor (blugi, vestă piele, cască minimalistă), în timp ce riderii cu speed și touring sunt obișnuiți (tot identitar) să poarte echipament complet.

Analiza tipurilor de argumente în funcție de tipul de motor oferă informații mai în profunzime cu referire la motivațiile acestor poziții (v.fig.9): **autodeterminarea** este

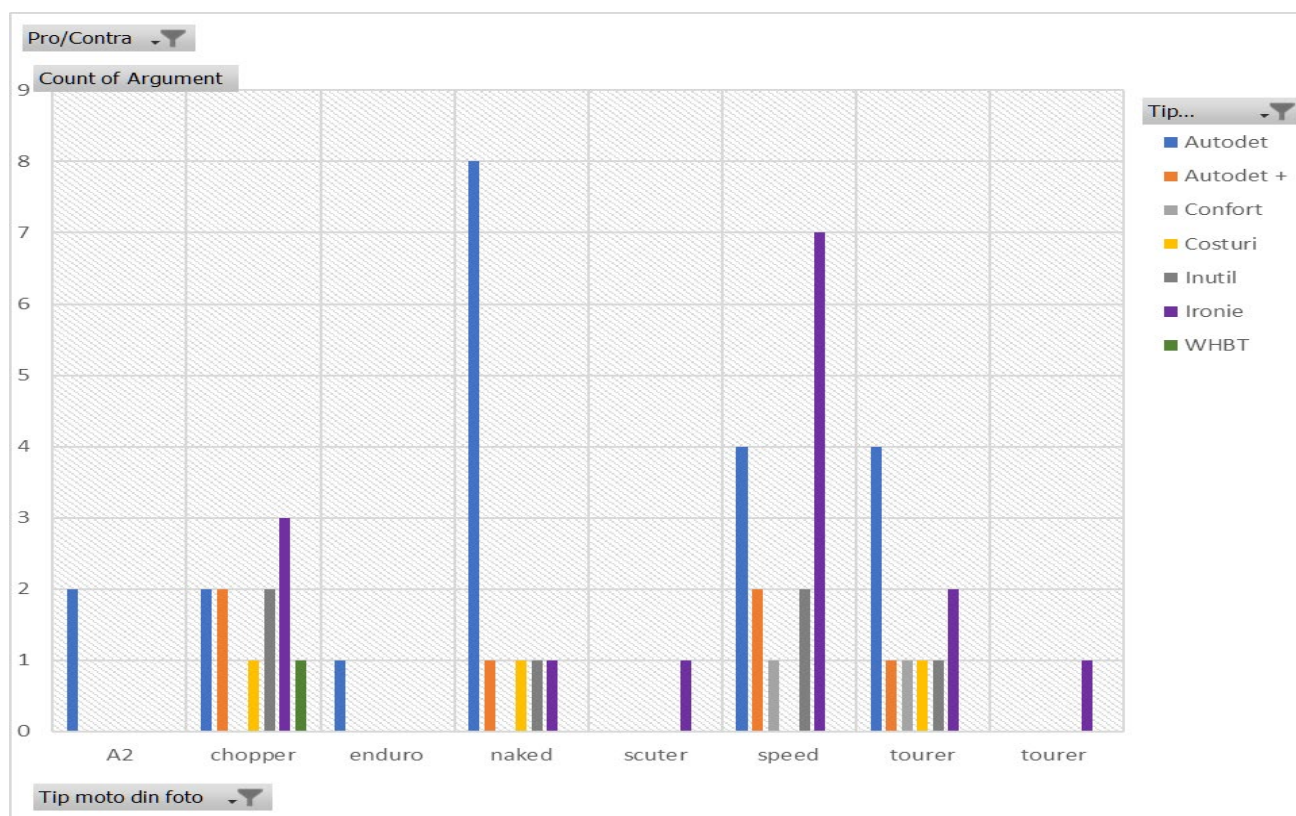


Figura 9

argumentul principal mai ales al posesorilor de *naked* dar și *tourer*. În privința argumentației de autodeterminare a posesorilor de *naked*, explicația ar putea-o constitui utilizarea preponderentă în traficul urban al acestui tip de motocicletă, iar echipamentul complet ar fi inconfortabil (deși nu se prezintă explicit acest argument). Totodată, ar merita investigată componenta identitară a posesorilor de *naked* fiindcă obligativitatea echipamentului ar contravine sentimentului de libertate, a dorinței de mobilitate și flexibilitate în trafic și, poate, chiar a stilului vestimentar<sup>4</sup>. În același timp, observăm că pe lângă autodeterminarea moderată, **autodeterminarea radicală** este mai prezentă în cazul posesorilor de *chopper* și de motociclete de viteză.

<sup>4</sup> Termenul de *naked* vine de la demontarea carenelor de pe motociclete în anii 80 tocmai pentru a reduce costurile de reparații atunci când manevrele spectaculoase ale riderilor (*wheelie*, *power slide* etc) eșuau. *Naked* a devenit un stil de motociclism încă din anii 90 când producătorii moto au început să fabrice motociclete din start fără carenaj.

Graficul de mai sus ne arată, la o analiză mai atentă, că **ironia** este preponderentă în ceea ce privește posesorii de *chopper* și *speed*. În ceea ce privește argumentația celor cu „vitezane”, nu putem spune cu precizie dacă ironia este enunțată de riderii care poartă echipament de protecție atunci când ies pe circuit sau în ture lungi sau de cei care preferă să meargă tare pe drumurile publice în haine obișnuite (blugi, tricou). Acest lucru merită investigat mai în profunzime. În cazul *chopper-iștilor* putem specula că ironia provine din impresia că este de la sine înțeles că „libertatea” și modul identitar de a se echipa (blugi, vestă piele șamd) este antagonist cu „obligativitatea” și „echipamentul complet”.

### Gradul de aprobare

Am contabilizat și numărul total de reacții la fiecare argument pentru a măsura impactul și importanța argumentului respectiv (v. fig.10).

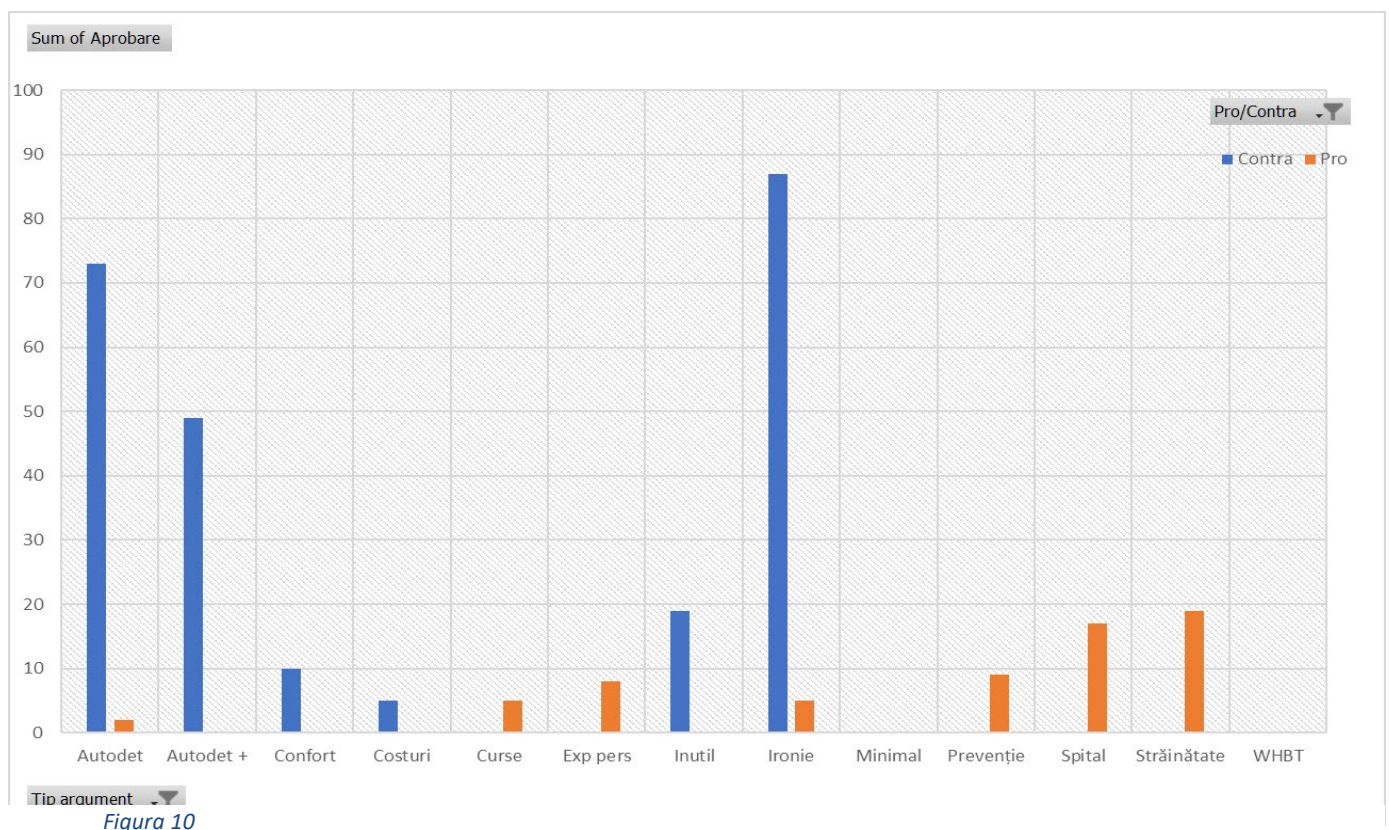


Figura 10

Este evident că **autodeterminarea** (cea moderată însumată cu cea radicală) a obținut cea mai mare rată de aprobare, urmată de **ironie**. Toate celelalte argumente au avut semnificativ mai puține reacții. Acest fapt ne conduce către concluzia că gradul de împotrivire (vot *contra*) față de obligativitatea purtării echipamentului de protecție se bucură de foarte multă susținere din partea motocicliștilor; mai mult, dreptul de a **alege** dacă porți sau nu echipamentul este aprobat de covârșitoarea majoritate a riderilor.

## Concluzii finale

- Riderii români sunt clar **împotriva impunerii prin lege a purtării obligatorii a echipamentului complet de protecție moto** (aprox. 70,5% CONTRA, 29,5% PRO)
- Principalul argument este **dreptul liber a fiecăruia de a alege (*autodeterminare*)** ce să poarte drept protecție, indiferent de consecințe.
  - Motivele ar putea avea legătură cu *sentimentul libertății pe motor* și (în cazul chopperelor) cu *imaginea identitară*.
- Argumentul secundar contra obligativității este *ironia* în sensul în care obligativitatea este minimizată ca importanță, respingerea ei fiind de la sine înțeleasă.
- Riderii de choppere au tendința de a fi cel mai puțin în favoarea echipamentului „complet” de protecție. Motivele ar putea ține de cultura identitară și ținuta asumată de această categorie.

- Riderii de motoare naked au fost cei mai numeroși în a invoca autodeterminarea echipamentului de protecție posibil din cauza culturii identitare și a nevoii de flexibilitate în traficul urban.
- Posesorii de motoare de viteză sunt preponderent ironici în argumentație posibil fiindcă în cultura motocicletelor *speed* echipamentul de protecție fie este obligatoriu pe circuit, fie este ignorat complet pe stradă (eg. tricou și blugi). Probabil dezbateră în rândul acestor rideri a avut loc de mult timp și, chiar dacă apare redundant, pozițiile sunt clasic polarizate (de aici și *ironia din plictiseală față de subiect*).
- Respondenții cu conturi fără legătură cu comunitatea moto (fără fotografii) sau chiar cu conturi vădit false au avut o poziție

## **Ce facem mai departe?**

Datele colectate prin analiza calitativă de conținut ar putea constitui baza pentru o cercetare cu dimensiuni mai complexe fiindcă există o serie de limitări procedurale ale studiului nostru. În primul rând, reprezintă o fotografie de moment a atitudinii unei părți a motocicliștilor din România. Lotul de respondenți, deși consistent, este supus unor surse de eroare din cauza doar a prezenței on line în acel moment.

În al doilea rând, subiectul a fost „forțat” (a se vedea „obligativitatea echipamentului complet”) pentru a determina reacții și atitudini manifeste. Totuși, dacă se ia în considerare creșterea gradului de siguranță prin echipament, dezbateră ar trebui să fie mai deschisă în funcție de cât de multe elemente s-ar putea adăuga pe lângă cască (geacă, cotiere, genunchiere, mănuși, ghete).



Tertio, nu cunoaștem atitudinile, motivația, nevoile, dorințele sau așteptările motocicliștilor referitoare la riscul în trafic, asumarea și calculul consecințelor. Această variabilă este foarte probabil să medieze relația între atitudinile inițiale celor care sunt *contra* și schimbarea poziției față de echipamentul moto. Din acest motiv, componenta explicativă este mult redusă la dimensiunea speculativă.

Astfel, putem concluziona că înăsprirea legislației în sensul extinderii elementelor de echipament obligatorii în trafic nu se va bucura de aprobarea motocicliștilor din România, indiferent de argumentația autorităților. Mai mult, respingerea va fi puternică și ar putea determina tensiuni în trafic prin creșterea gradului de frustrare al motocicliștilor (mai ales față de Poliția Rutieră - ca autoritate care impune legea).

Recomandarea noastră în direcția creșterii gradului de siguranță rutieră a motocicliștilor se referă la creșterea gradului de conștientizare a consecințelor nepurtării elementelor de protecție moto prin campanii de educare în spiritul autoprotejării pe motocicletă.

## Referințe:

Coquelet, C., Granié, M. A., & Griffet, J. (2019). Conformity to gender stereotypes, motives for riding and aberrant behaviors of French motorcycle riders. *Journal of Risk Research*, 22(8), 1078-1089.

De Rome, L., Ivers, R., Haworth, N., Heritier, S., Du, W., & Fitzharris, M. (2011). Novice riders and the predictors of riding without motorcycle protective clothing. *Accident Analysis & Prevention*, 43(3), 1095-1103.

<https://www.profit.ro/povesti-cu-profit/auto-transporturi/piata-moto-a-urcat-in-romania-cu-43-19276607>

[https://www.economica.net/piata-moto-creste-in-plina-pandemie-iata-ce-motociclete-cumpara-romanii\\_554947.html](https://www.economica.net/piata-moto-creste-in-plina-pandemie-iata-ce-motociclete-cumpara-romanii_554947.html)

<https://www.agerpres.ro/economic-intern/2020/11/16/piata-moto-din-romania-in-crestere-cu-aproape-23-in-primele-zece-luni-ale-anului-apia--610449>

<https://www.europarl.europa.eu/news/ro/headlines/society/20190410STO36615/statistici-privind-decesele-cauzate-de-accidente-rutiere-in-ue-infografic>

<https://www.hudgellsolicitors.co.uk/advice/uk-v-eu-motorcycle-accident-statistics-why-you-should-be-wary-riding-in-greece/>

<https://sproutsocial.com/insights/facebook-stats-for-marketers/>