

# INTELIGENCIA EMOCIONAL Y CONDUCCIÓN VEHICULAR: UNA REVISIÓN SISTEMÁTICA

## EMOTIONAL INTELLIGENCE AND DRIVING: A SYSTEMATIC REVIEW

*Fritz, M. Sol; Crespi, Melina C.; Mikulic, Isabel M.<sup>1</sup>*

### RESUMEN

En las últimas décadas ha crecido el interés por evaluar cómo las emociones influyen en la conducción vehicular, lo que llevó a analizar el rol de la inteligencia emocional como posible factor central en la seguridad vial. Sin embargo, la evidencia disponible aún no ha sido sistematizada, lo que limita su comprensión. Se realizó una revisión sistemática con el fin de identificar estudios recientes sobre inteligencia emocional y conducción vehicular, las medidas de evaluación utilizadas y los principales resultados obtenidos. Se examinaron las bases Scilit y LILACS obteniendo un total de ocho artículos que se ajustaron a los criterios de inclusión. Las investigaciones encontradas ponen en evidencia que la inteligencia emocional tiene un rol importante en la identificación y regulación de las emociones al conducir. Niveles más altos de inteligencia emocional se asociaron con menor cantidad de conductas riesgosas y errores al conducir, así como con una mejor regulación de emociones negativas.

### Palabras clave:

Conducción vehicular, Inteligencia emocional, Revisión sistemática, Comportamientos al conducir.

### ABSTRACT

In recent decades, interest has grown in evaluating how emotions influence driving, leading to an analysis of the role of emotional intelligence as a potentially central factor in road safety. However, the available evidence has not yet been systematized, which limits its understanding. A systematic review was conducted to identify recent studies on emotional intelligence and driving, the assessment measures used, and the main results obtained. The Scilit and LILACS databases were searched, yielding a total of eight articles that met the inclusion criteria. The research found demonstrates that emotional intelligence performs an important role in identifying and regulating emotions while driving. Higher levels of emotional intelligence were associated with fewer risky behaviors and driving errors, as well as with better regulation of negative emotions.

### Keywords:

Driving, Emotional intelligence, Systematic review, Driving behaviour.

<sup>1</sup>Universidad de Buenos Aires UBA, Facultad de Psicología, Instituto de Investigaciones. E-mail: [licsolfriz@gmail.com](mailto:licsolfriz@gmail.com)

## INTRODUCCIÓN

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) en el mundo anualmente fallecen 1,35 millones de personas como consecuencia de siniestros viales, los cuales representan la principal causa de muerte en niños y jóvenes adultos de entre 5 y 29 años (OMS, 2018). Más del 90% de esas muertes ocurren en países de bajos y medios ingresos.

Específicamente en Argentina, se registran más de 100 mil personas lesionadas al año como consecuencia de siniestros viales. Durante el año 2024, se registraron 4.054 víctimas fatales, las cuales en su mayoría eran hombres entre 15 y 34 años (Dirección de Estadística Vial - Dirección Nacional de Observatorio Vial, 2025). A su vez, de acuerdo con los datos obtenidos en 2019, se perdieron en el país 303.803 años de vida saludables entre muertes prematuras y años vividos con discapacidad como secuela del siniestro vial (Dirección de Investigación Accidentológica & Dirección Nacional de Observatorio Vial, 2023).

Considerando los factores asociados, diversos estudios señalan que los siniestros viales no constituyen eventos aleatorios, sino que se encuentran estrechamente relacionados con variables propias de la conducción vehicular. La misma comprende los comportamientos que un conductor realiza, que incluyen desde el control básico del vehículo hasta las decisiones tácticas y estratégicas que efectúa (Sagberg, 2015). Dentro de estos comportamientos, aquellos que involucran la asunción de riesgos son los que han recibido especial atención por su estrecha relación con los siniestros viales. En efecto, la conducción vehicular riesgosa comprende una serie de acciones que incrementan la probabilidad de accidentes, tales como el exceso de velocidad, la conducción bajo influencia de sustancias, la falta de uso de medidas de seguridad y la distracción al conducir (OMS, 2023). Estos comportamientos son considerados factores de error humano y se han asociado a diversos determinantes entre los que se destacan los factores socio-demográficos y las características de personalidad.

Entre los primeros, la edad y el género se han identificado como las principales variables que influyen en la adopción de conductas de riesgo al volante. Numerosos estudios han concluido que los hombres jóvenes presentan comportamientos más arriesgados, imprudentes y agresivos, lo que podría asociarse con un mayor riesgo de sufrir accidentes de tránsito (Aluja et al., 2023; Radzuan et al. 2021; Zeyin et al., 2022). Asimismo, la evidencia indica que el grado de experiencia en la conducción mejora las habilidades técnicas y el manejo de imprevistos y de situaciones conflictivas en escenarios viales. Sin embargo, su incidencia sobre las conductas de conducción depende de variables psicológicas como la percepción del riesgo, la autoeficacia y la regulación emocional (Zhang et al., 2020). Con respecto a los factores de personalidad, las principales características que se han asociado con conductas de conducción riesgosa corresponden a elevados niveles de búsqueda de sensaciones, baja tolerancia al aburrimiento, elevada autoestima, propensión al enojo y bajo control de impulsos (Aniah, 2021; Peplińska et al., 2015).

Más recientemente, la investigación en el campo de la seguridad vial ha mostrado particular interés en el estudio del estado emocional de los conductores y su influencia en la conducta vehicular. Se resalta el hecho de que emociones negativas como el enojo y la tristeza pueden modificar el comportamiento de manera directa -por ejemplo, promoviendo la conducción agresiva- y también de forma indirecta, mediante la alteración de procesos atencionales (Bowen et al., 2020; Steinhäuser et al., 2018; Zhang et al., 2020).

En esta línea se ha reconocido además el importante rol que las habilidades emocionales pueden tener en la modulación del estado emocional al conducir (Zhang et al., 2020). Desde una mirada psicológica, el conjunto de habilidades emocionales asociadas con la capacidad para identificar, utilizar y gestionar información con carga emocional constituye la inteligencia emocional (IE). En torno a este constructo pueden reconocerse tres grandes modelos teóricos de relevancia: a) el modelo de habilidad, desde el cual la IE se comprende como un conjunto de habilidades que se desarrollan jerárquicamente: percepción, comprensión, facilitación y regulación de las emociones propias y ajenas (Mayer et al., 2004); b) el modelo de rasgo, que busca integrar todas las facetas de la personalidad que se encuentran relacionadas de manera específica con el afecto (Petrides et al., 2007), y c) el modelo mixto, que considera a la IE desde una perspectiva amplia que incluye motivaciones, habilidades interpersonales e intrapersonales y factores de personalidad (Kanoujiya y Mishra, 2021; Mayer et al., 2008).

En la actualidad, el modelo de IE más utilizado en Argentina, especialmente en contextos laborales y educativos, es el modelo de habilidad (Mikulic et al., 2022). Desde este enfoque se han desarrollado distintas medidas de evaluación como el Mayer-Salovey-Caruso Emotional Intelligence Test (MSCEIT), el Trait Meta-Mood Scale (TMMS) y el Wong and Law Emotional Intelligence Scale (WLEIS) (Mikulic et al., 2022).

Aunque la investigación de este constructo ha tenido un desarrollo significativo en los últimos años, en ámbitos específicos como el de la seguridad vial se ha explorado muy poco qué modelos y medidas de IE se utilizan predominantemente. Los estudios sobre IE y conducta vehicular constituyen mayormente investigaciones empíricas que priorizan el análisis de la IE en la seguridad vial. Por ejemplo, se ha observado que una adecuada gestión emocional predice conductas más seguras y menor cantidad de errores en la conducción. Por el contrario, niveles bajos de reconocimiento y claridad emocional se han asociado con un estilo de conducción más arriesgado (Aniah, 2021; Hayley et al., 2017; Zhang et al., 2020).

A pesar del creciente interés por el estudio de la IE y la conducción vehicular, no se han realizado hasta el momento revisiones sistemáticas que integren de manera crítica los hallazgos disponibles en este campo. Particularmente en Argentina, no se registran antecedentes de revisiones que evalúen los distintos modelos e instrumentos de IE utilizados en relación con la conducción vehicular y que analicen la congruencia de los resultados obtenidos. Este aspecto

limita la posibilidad de arribar a conclusiones sólidas sobre el rol que la IE tiene en la conducta vehicular y sobre su potencial papel desde el punto de vista preventivo. Debido a ello, el presente estudio tiene por objetivo realizar una revisión sistemática con el fin de sintetizar los hallazgos empíricos existentes sobre la relación entre IE y conducción vehicular.

Específicamente, se proponen como propósitos de esta revisión: a) identificar estudios empíricos existentes sobre la relación entre IE y conducción vehicular; b) identificar los modelos y medidas de IE que predominantemente se utilizan; y c) comparar y analizar los objetivos propuestos y los principales resultados obtenidos en los estudios identificados.

## METODOLOGÍA

Para el presente estudio se siguieron las directrices establecidas por la *Preferred Reporting Items for Systematic reviews and Meta-Analyses* (PRISMA; Page et al., 2021). En primer lugar, se realizó una búsqueda en las bases Scilit y LILACS durante el mes de octubre de 2025. Para ello se utilizó el siguiente algoritmo: “(“emotional intelligence”) AND (“driving behaviour” OR driving OR drivers OR driver OR traffic)”.

Los criterios de inclusión establecidos fueron: 1) artículos publicados en revistas durante los últimos 5 años, 2) que presenten investigaciones empíricas sobre la relación entre IE y variables relacionadas con la conducción vehicular, y 3) escritos en español, inglés o portugués. En cuanto a los criterios de exclusión, no se tomaron en consideración aquellos trabajos que se encontraran en otros idiomas, que presenten revisiones o estudios teóricos, y que no reportaran adecuadamente aspectos metodológicos relacionados con el estudio (instrumentos, muestra, análisis estadísticos, entre otros).

Con el fin de especificar la búsqueda, se utilizaron diferentes filtros de acuerdo con los recursos de cada base de datos. En el caso de Scilit, se utilizaron dos filtros: que fueran artículos de revista y publicados en los últimos 5 años. En el caso de LILACS se estableció únicamente el criterio temporal.

Para llevar a cabo la extracción de datos, se exportaron los resultados de la búsqueda y se los trasladó a una hoja de cálculos de Microsoft Excel. De cada uno de los artículos se detalló: título, autor/es, año, revista, palabras clave, resumen y DOI. El procedimiento para determinar la elegibilidad de los artículos consistió en revisar los títulos, resúmenes y palabras clave de los diversos estudios identificados. Se seleccionaron aquellos que pasaron a lectura completa. Los casos de discrepancia se resolvieron mediante consenso con un investigador formado del equipo de investigación.

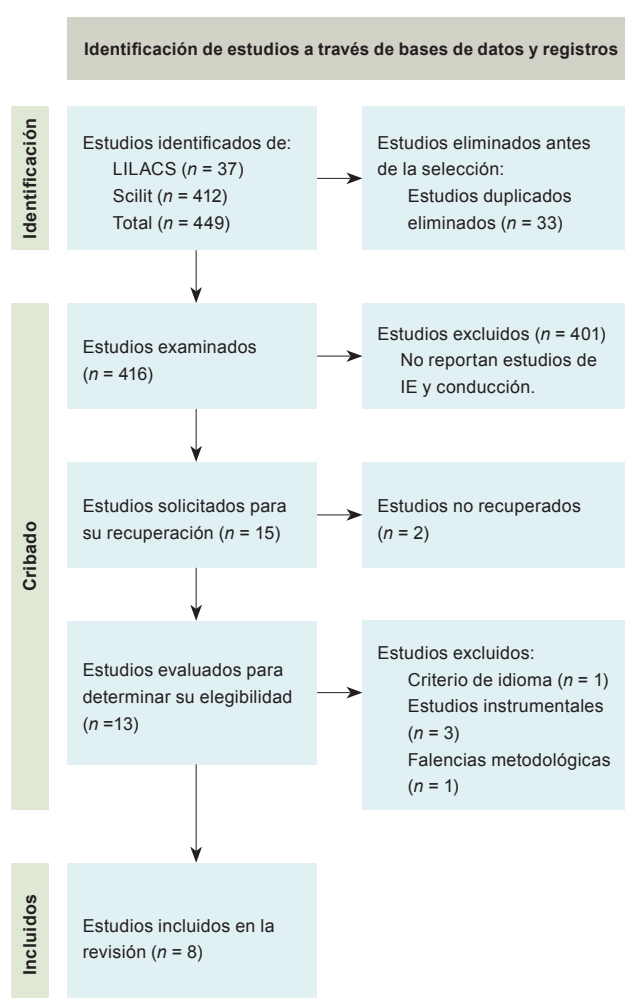
## RESULTADOS

Mediante la búsqueda realizada se obtuvo un total de 449 resultados, 412 provenientes de Scilit y 37 de LILACS. En la Figura 1 se muestra el proceso de selección de artículos realizado considerando la declaración PRISMA como referencia (Page et al., 2021).

En primer lugar, se eliminaron 33 registros duplicados, restando 416 artículos para el cribado. Luego de leer los resúmenes restantes, se excluyeron 401 artículos. Los mismos no consistían en estudios empíricos relacionados con IE y conducción. Se trataban en su mayoría de aplicaciones de la IE en el ámbito educacional y organizacional, entre otros temas no pertinentes para el presente trabajo.

**Figura 1**

*Diagrama de flujo del proceso de selección de artículos*



**Tabla 1**  
*Características principales de los estudios identificados*

| Autores y año                | País           | Modelo e instrumento de IE utilizado                                                                                                                                   | Medidas para evaluar variables de conducción                                                                                                                                                     | Muestra (n, edad, género)                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ahmed et al. (2022).         | Estados Unidos | Modelo de Rasgos.<br>Trait Emotional Intelligence Questionnaire-Short Form (TEIQue-SF; Petrides, 2009).                                                                | Dula Dangerous Driving Index (DDDI; Dula and Ballard, 2003); Driving Behavior Questionnaire (DBQ; Reason et al., 1990).                                                                          | Conductores estadounidenses ( $n = 610$ ). <u>Edad</u> : entre 18 y 65 años ( $M = 31.16$ ; $SD = 11.18$ ). <u>Género</u> : 50 % femenino y 50% masculino. 42,1% de los participantes tenían historial de accidentes con responsabilidad y 60.7% al menos una citación. |
| Ahmed et al. (2023).         | Estados Unidos | Modelo de Rasgos.<br>Trait Emotional Intelligence Questionnaire-Short Form (TEIQue-SF; Petrides, 2009).                                                                | Dula Dangerous Driving Index (DDDI; Dula and Ballard, 2003).                                                                                                                                     | Conductores estadounidenses ( $n = 1210$ ), agrupados según si poseían licencia de conducir profesional ( $n = 595$ ) o standard ( $n = 615$ ). <u>Edad</u> : entre 18 y 65 años. <u>Género</u> : 50% femenino, 50% masculino.                                          |
| Heidaryan et al. (2020).     | Irán           | Modelo Mixto.<br>Bar-On Emotional Intelligence questionnaire (EQ-I; Bar-On, 1997).                                                                                     | Manchester Driving Behavior Questionnaire (MDBQ; Oreyzi & Haghayegh, 2010).                                                                                                                      | Estudiantes con al menos un año de experiencia en conducción ( $n = 69$ ). <u>Edad</u> : entre 20 y 35 años. <u>Género</u> : 58% masculino y 42% femenino. 55% con historial previo de accidente.                                                                       |
| Megías-Robles et al. (2022). | España         | Modelo de Habilidad.<br>Wong and Law Emotional Intelligence Scale (WLEIS; Extremera et al., 2019; Wong and Law, 2002)                                                  | Dula Dangerous Driving Index (DDDI; Dula and Ballard, 2003)                                                                                                                                      | Conductores de España ( $n = 555$ ). <u>Edad</u> : entre 18 y 79 años ( $M = 39.34$ ; $SD = 13.03$ ). <u>Género</u> : 51% masculino y 49% femenino.                                                                                                                     |
| Pourfalatoun et al. (2025).  | Estados Unidos | Modelo de Rasgos.<br>Adaptación de Trait Emotional Intelligence Questionnaire-Short Form (TEIQue-SF; Petrides, 2009) al contexto de conducción (Ahmed & Miller, 2023). | General Risk Propensity Scale (GRIPS; Zhang et al., 2018), cuestionario sobre experiencias generales al conducir.                                                                                | Conductores estadounidenses ( $n = 40$ ). <u>Edad</u> : entre 18 y 52 años ( $M = 29.8$ ; $SD = 8.1$ ). <u>Género</u> : 78% masculino, 20% femenino, 2% no respondió.                                                                                                   |
| Qi (2020).                   | China          | Modelo de Habilidad.<br>Tabla de observación de IE en el tráfico, junto con un simulador de conducción.                                                                | Se incluyen en la medición variables fisiológicas, psicológicas, inteligencia en la conducción y factores emocionales.                                                                           | Participantes recolectados en público ( $n = 13$ ). <u>Edad</u> : entre 23 y 49 años ( $M = 36$ ; $SD = 4.2$ ). <u>Género</u> : no reportado.                                                                                                                           |
| Umar & Farooq (2025).        | Pakistan       | Modelo de Rasgos.<br>Trait Emotional Intelligence Questionnaire-Short Form (TEIQue-SF; Petrides, 2009).                                                                | Dula Dangerous Driving Index (DDDI; Dula and Ballard, 2003); Anger Rumination Scale (ARS; Sukhodolsky et al., 2001).                                                                             | Jóvenes conductores de motocicletas con al menos 6 meses de experiencia en conducción ( $n = 200$ ). <u>Edad</u> : entre 18 y 25 años ( $M = 22.24$ ; $SD = 2.81$ ). <u>Género</u> : 100% masculino.                                                                    |
| Zhou et al. (2022).          | China          | Modelo de Rasgos.<br>Trait Emotional Intelligence Questionnaire-Short Form (TEIQue-SF; Petrides, 2009).                                                                | Difficulties in Emotional Regulation (DERS-SF; Kaufman et al., 2016); Driving Anger Scale (DAS; Deffenbacher et al., 1994); Driving Anger Expression Inventory (DAX; Deffenbacher et al., 2002). | Conductores de China con al menos un año de experiencia ( $n = 304$ ). <u>Edad</u> : entre 18 y 57 años ( $M = 27.93$ ; $SD = 7.58$ ). <u>Género</u> : 64% masculino, 36% femenino.                                                                                     |

De los 15 artículos restantes, solo 13 fueron accesibles mediante los medios disponibles, de los cuales tres fueron rechazados debido a estar centrados en estudios instrumentales. A su vez, se excluyó un artículo cuya versión completa no estaba disponible en los idiomas considerados, y uno por falta de reporte del diseño metodológico adoptado. Finalmente, ocho estudios cumplieron con los criterios de inclusión establecidos. En la Tabla 1 se presentan los datos principales de cada uno de ellos. Para cada artículo se reportó: autor/es y año; país; modelo teórico de IE reportado; instrumento de evaluación de IE; medidas utilizadas para evaluar conducta vehicular; y las caracte-

rísticas de las muestras (tamaño, edad, género). Por otra parte, en la Tabla 2 se describen los objetivos propuestos en cada caso y los principales resultados obtenidos. Al analizar el lugar de procedencia de los diversos artículos (Tabla 1), se observa un predominio de estudios realizados en Estados Unidos (Ahmed et al., 2022; Ahmed et al., 2023; Pourfalatoun et al., 2025), seguido por China (Qi, 2020; Zhou et al., 2022). Se hallaron a su vez publicaciones provenientes de España (Megías-Robles et al., 2022), Irán (Heidaryan et al., 2020) y Pakistán (Umar & Farooq, 2025). En lo que respecta al marco teórico de IE y las medidas utilizadas para su evaluación (Tabla 1), cinco de los ocho

**Tabla 2**  
*Objetivos y resultados de las investigaciones*

| Autores y año                 | Objetivos                                                                                                                                                                                                                                                             | Resultados principales                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ahmed et al. (2022).          | Analizar la relación existente entre IE y conductas de conducción riesgosas.                                                                                                                                                                                          | En las múltiples regresiones jerárquicas realizadas para evaluar qué tan bien las dimensiones de IE predecían diversas conductas de conducción riesgosas: 1. Emocionalidad predijo negativamente las conductas riesgosas. 2. Bienestar predijo negativamente la conducción agresiva y los errores de conducción. 3. Sociabilidad predijo positivamente la conducción riesgosa y emocional. 4. Autocontrol predijo negativamente la conducción emocional. El componente de Emocionalidad de la IE resultó ser el predictor más fuerte de conductas de conducción riesgosas.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Ahmed et al. (2023).          | Explorar la relación entre IE y conducción riesgosa en conductores profesionales, y evaluar la existencia de diferencias significativas entre conductores profesionales y no profesionales.                                                                           | Se ajustaron cuatro modelos de regresión lineal, uno para cada subescala de conducción riesgosa, tomando la IE como variable independiente. La IE mostró ser un predictor significativo en todos los modelos. 2. Al aplicar MANCOVA/ANCOVA, los conductores profesionales mostraron más conductas peligrosas al conducir, y menores niveles de IE, respecto de los no profesionales. 3. Una IE más baja se asoció con una mayor conducción riesgosa, y estos efectos son más fuertes entre los conductores profesionales.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Heidaryan et al. (2020).      | Analizar la relación entre la IE y las conductas riesgosas en la conducción (deslices, infracciones intencionales, errores e infracciones no intencionales)                                                                                                           | Si bien el puntaje total de IE no se asoció con conductas riesgosas, se encontraron relaciones significativas con algunas subescalas: 1) Resolución de problemas, realismo, independencia, compatibilidad, auto respeto y flexibilidad se asociaron negativamente con infracciones no intencionales; 2) Florecimiento personal mostró asociación negativa con errores en conducción; 3) Resolución de problemas, florecimiento personal y compromiso social se asociaron negativamente con infracciones intencionales; 4) Resolución de problemas y compromiso social correlacionaron negativamente con riesgo total.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Megías-Robles et al. (2022).  | Analizar el valor predictivo de la IE y sus dimensiones sobre la conducción riesgosa, y examinar el efecto directo e indirecto de la IE en el número de accidentes y multas de tránsito.                                                                              | Se realizaron múltiples análisis de regresión lineal encontrando que: 1. La IE y su subescala de regulación emocional fueron predictores negativos significativos de conducción riesgosa. 2. Mediante modelos de mediación: 2.a) La IE total mostró efectos directos e indirectos negativos tanto sobre el número de accidentes como sobre la cantidad de multas de tránsito, indicando que una mayor IE reduce su frecuencia de ocurrencia. 2.b) Valoración de las propias emociones tuvo efectos indirectos sobre ambas. 2.c) Valoración de las emociones de otros tuvo efecto negativo directo sobre el número de multas de tránsito. 2.d) Regulación emocional presentó efectos indirectos y directos sobre ambas variables. 3.a) El número de accidentes fue predicho principalmente por el efecto directo de regulación emocional e indirecto a través de conducción riesgosa. 3.b) Las multas de tránsito fueron predichas por el efecto indirecto de regulación emocional y el directo de valoración de las emociones de otros. |
| Pourfalamatoun et al. (2025). | Evaluar, mediante un simulador de conducción, cómo la IE y la toma de riesgos en la conducción predicen la forma en que se interactúa con usuarios vulnerables de caminos (peatones, ciclistas).                                                                      | Los conductores con mayor toma de riesgos fueron menos propensos a frenar ante peatones y presentaron velocidades más altas al adelantar a ciclistas. La IE no presentó un efecto significativo en la forma en que los conductores reaccionan en situaciones de interacción con usuarios vulnerables de caminos, medida en términos de velocidad de adelantamiento y probabilidad de frenar ante la aparición de peatones.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Qi (2020).                    | Analizar si el proceso de entrenamiento en conducción defensiva predice mejoras en la IE del conductor, entendida como un conjunto de variables fisiológicas, psicológicas, emocionales, y de inteligencia para la conducción.                                        | Los resultados demostraron la eficacia del modelo propuesto. El modelo de regresión mostró que durante la primera fase de entrenamiento en conducción defensiva (40hs) se registraron mejoras en los aspectos relacionados con la inteligencia para la conducción. En la segunda etapa, el entrenamiento correlacionó altamente con indicadores relacionados con el control psicológico y emocional de los conductores.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Umar & Farooq (2025).         | Explorar la relación entre la rumiación de la ira y la conducción riesgosa, así como el efecto moderador de la IE rasgo sobre estas variables en jóvenes motociclistas.                                                                                               | Se observó que la rumiación de la ira desempeña un papel significativo en la conducción riesgosa y es un factor importante. Asimismo, la IE como rasgo modera la relación entre ambas, indicando que un mayor nivel de IE se relaciona con menores interferencias emocionales en la conducción y, por ende, menor riesgo.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Zhou et al. (2022).           | Analizar la influencia de la IE rasgo, la regulación emocional y la ira al conducir en la expresión de la ira durante la conducción, así como examinar el rol mediador de la regulación emocional y la ira al conducir en la relación entre IE y expresión de la ira. | Se llevó a cabo un path analysis. 1. La IE tuvo un efecto directo positivo sobre la expresión adaptativa de la ira al conducir y negativo sobre la no adaptativa. La subescala de Emocionalidad redujo la expresión no adaptativa, mientras que junto con el Autocontrol aumentaron la expresión adaptativa. 2. La falta de Conciencia Emocional redujo la expresión adaptativa. 3. Las dificultades de Regulación Emocional mediaron parcialmente el impacto de la IE sobre la expresión de la ira. 4. La ira al conducir medió el impacto de las dificultades de regulación sobre la expresión de la ira.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

estudios analizados seleccionaron el modelo de rasgos (Petrides et al., 2007) y el Trait Emotional Intelligence Questionnaire-Short Form (TEIQue-SF), tanto en su versión original (Ahmed et al., 2022; Ahmed et al., 2023) como adaptada (Pourfalatoun et al., 2025; Umar & Farooq, 2025; Zhou et al., 2022).

El modelo de habilidad de IE (Schutte et al., 1998) fue el enfoque utilizado en dos investigaciones (Megías-Robles et al., 2022; Qi, 2020) y desde este marco, el instrumento seleccionado fue la Wong and Law Emotional Intelligence Scale (WLEIS; Wong & Law, 2002) y una tabla de observación.

Por último, el modelo mixto (Bar-On, 1997) fue seleccionado en sólo una investigación (Heidaryan et al., 2020) y en forma congruente se reportó el uso del Bar-On Emotional Intelligence Questionnaire (EQ-i).

Adicionalmente a las medidas de IE mencionadas, se utilizaron diversos instrumentos para evaluar una serie de variables asociadas a la conducta vehicular (Tabla 1). Entre ellos se destaca la utilización del Dula Dangerous Driving Index (DDDI), mencionado en la mitad de los estudios incluidos (Ahmed et al., 2022; Ahmed et al., 2023; Megías-Robles et al., 2022; Umar & Farooq, 2025). Se trata de un autoinforme que evalúa estilos de conducción peligrosa y se compone de cuatro escalas: conducción agresiva, conducción emocional negativa, conducción arriesgada y total de riesgo.

En lo que respecta a la muestra seleccionada para llevar a cabo los estudios, se tuvieron en cuenta diversos criterios de inclusión. Si bien en todos los casos se trató de conductores, se incluyeron diferentes perfiles. Algunos priorizaron características particulares como un umbral mínimo de experiencia en conducción (Heidaryan et al., 2020; Umar & Farooq, 2025; Zhou et al., 2022). En otros casos se seleccionaron participantes con historial de accidentes de tránsito (Ahmed et al., 2022), conductores de un tipo particular de vehículo como motocicletas (Umar & Farooq, 2025) y conductores con diferentes tipos de licencia de conducir, ya sea profesional o estándar (Ahmed et al., 2023). El tamaño muestral varió ampliamente entre los estudios, desde 13 hasta 1.210 participantes. En cuanto al género, fue mayoritariamente equilibrado en los estudios analizados. Respecto a la edad, los rangos oscilaron entre los 18 y los 79 años, con mayor cobertura de adultos tempranos y medios.

Las investigaciones incluidas en la revisión presentaron variedad de objetivos y de variables asociadas a la conducción vehicular (Tabla 2). La mayor parte se propuso analizar la existencia de asociaciones entre IE y conductas de conducción riesgosas (Ahmed et al., 2022; Ahmed et al., 2023; Heidaryan et al., 2020; Megías-Robles et al., 2022; Pourfalatoun et al., 2025; Umar & Farooq, 2025). Otras buscaron analizar la relación de la IE con la ira en la conducción (Umar & Farooq, 2025; Zhou et al., 2022) y la conducción defensiva (Qi, 2020).

En este sentido, Ahmed et al. (2022) analizaron la relación entre IE y las conductas de conducción riesgosas (por ejemplo, conducción agresiva). Para ello, utilizaron el TEIQue-SF, el DDDI y el Driving Behavior Questionnaire (DBQ), medida de autoinforme que mide transgresiones

intencionales y errores de conducción no intencionales. Mediante múltiples modelos de regresión, obtuvieron como resultado un rol significativo de la IE como predictor de conductas riesgosas en la conducción, con efectos diversos de cada subescala (Tabla 2). Los autores hallaron que particularmente las dimensiones de IE de Emocionalidad, Autocontrol y Bienestar se asociaron con menor riesgo, mientras que la Sociabilidad se vinculó con un mayor nivel de conductas riesgosas.

Asimismo, en otro trabajo de investigación, el mismo equipo se propuso analizar dicha asociación, pero específicamente en conductores profesionales y su comparación con quienes poseen una licencia de conducir estándar (Ahmed et al., 2023). Los conductores profesionales reportaron un nivel significativamente más bajo de IE, respecto de los no comerciales, junto con un nivel más elevado de conductas riesgosas.

En esta misma línea, se estudió la relación entre las habilidades de IE y la probabilidad de involucrarse en conductas de conducción riesgosa, así como su efecto indirecto sobre los accidentes y multas de tránsito (Megías-Robles et al., 2022). Se corroboró el rol predictor de la IE, especialmente de la regulación emocional, con efectos negativos directos e indirectos sobre las diversas variables de estudio (Tabla 2). En congruencia con los hallazgos anteriores, Pourfalatoun et al. (2025) evaluaron cómo la IE y la toma de riesgos afectan las interacciones de los conductores con usuarios más vulnerables (ciclistas y peatones), mediante un simulador de conducción. En este caso, utilizando las medidas TEIQue-SF y GRIPS (que evalúa la toma de riesgos como una disposición de personalidad), se apreció que la IE no tuvo efectos significativos sobre la toma de riesgos en situaciones de interacción con los usuarios vulnerables de caminos.

Continuando con la relación entre IE y conducción, otro estudio puso el acento específicamente en los comportamientos riesgosos como deslices, infracciones intencionales y no intencionales, y errores (Heidaryan et al., 2020). A partir del EQ-i y del Manchester Driving Behavior Questionnaire (MDBQ) se hallaron asociaciones significativas negativas con diferentes dimensiones de IE, aunque no con el total de IE (Tabla 2).

Otro de los estudios se propuso analizar la relación entre el proceso de entrenamiento en conducción defensiva y la IE del conductor en un ambiente controlado de simulación (Qi, 2020). La conducción defensiva consiste en la identificación temprana de los riesgos, el correcto análisis de las situaciones y la adecuada implementación de las normas de tránsito. Para evaluar la IE del conductor, el autor desarrolló un índice que incluye variables fisiológicas, psicológicas, medidas de inteligencia en la conducción y factores emocionales. De esta manera, mediante un análisis de regresión halló que las variables emocionales y psicológicas del conductor presentan mejoras más significativas en la segunda etapa del proceso, habiendo afianzado en la primera los aspectos específicos de la conducción (Tabla 2). Por último, otros estudios se centraron en la interacción entre emociones negativas, conducción riesgosa e IE. Así, Umar & Farooq (2025) estudiaron la rumiación de la

ira y la conducción riesgosa en jóvenes conductores de motocicletas y la IE como variable mediadora. Esta última mostró un efecto moderador, atenuando el efecto de la rumiación de la ira sobre las conductas riesgosas al conducir. En esta misma línea, Zhou et al. (2022) analizaron cómo la IE, la regulación emocional y la ira al conducir influyen en la expresión de la ira (adaptativa y desadaptativa). Los resultados mostraron que la IE reduce la expresión desadaptativa de la ira y favorece la expresión adaptativa. Este efecto estuvo parcialmente mediado por las dificultades en la regulación emocional y por la ira al conducir (Tabla 2).

## DISCUSIÓN

El objetivo del presente estudio fue realizar una revisión sistemática de investigaciones que analizan la relación entre IE y conducta vehicular. Se han detectado ocho artículos con los criterios especificados, denotando un bajo caudal de estudios recientes sobre el tema. Entre las investigaciones incluidas en la revisión, resultó llamativa la ausencia de estudios realizados en Latinoamérica en general, y en Argentina en particular. En este sentido, representa un área de vacancia importante con potencial para ser explorado en futuras investigaciones, considerando las particularidades del tránsito en dicha región y la gran cantidad de siniestros ocurridos anualmente (Dirección de Investigación Accidentológica & Dirección Nacional de Observatorio Vial, 2023).

Es relevante mencionar, a su vez, que a nivel teórico se registró un predominio del modelo de rasgo de IE y del TEIQue-SF como medida de evaluación (Petrides, 2009). Esta característica es congruente con el auge que, dentro de la psicología del tránsito, han tenido los estudios centrados en los factores de personalidad como explicativos de la conducta riesgosa en la conducción (Aniah, 2021; Peplińska et al., 2015). El enfoque de IE rasgo, al centrarse en disposiciones relativamente estables en el tiempo, parece ofrecer un marco más promisorio que el modelo de habilidad para establecer patrones de comportamiento vehicular. Resulta importante, en este sentido, poder avanzar con nuevos estudios que indaguen si la IE presenta un rol diferencial en el campo de la seguridad vial, de acuerdo con el modelo teórico y medida de evaluación utilizada.

Con respecto a los resultados encontrados, las investigaciones analizadas convergen en que la IE se asocia de manera significativa con diversas conductas de riesgo en la conducción, principalmente a través de dimensiones específicas. En especial, las dimensiones de IE correspondientes a Emocionalidad –que comprende habilidades de percepción y expresión emocional–, Regulación Emocional, Autocontrol y Bienestar se vincularon con menor cantidad de accidentes y multas de tránsito, y en general, con menor riesgo en la conducción (Ahmed 2022; Megías-Robles 2022; Umar & Farooq 2025; Zhou 2022). Esto permite inferir que, si bien la IE tiene un rol protector sobre la conducción riesgosa, algunas de sus dimensiones presentan asociaciones más fuertes y con mayor poder explicativo, aspecto consistente con la literatura previa (Aniah, 2021;

Hayley et al., 2017; Zhang et al., 2020).

Asimismo, la IE ha mostrado tener un importante rol como variable mediadora, mostrando un efecto moderador significativo en la relación entre emociones negativas, como la ira, y la conducción riesgosa (Umar & Farooq, 2025; Zhou et al., 2022).

En términos globales, la evidencia sugiere que la IE tiene un efecto protector directo e indirecto sobre la conducta vehicular riesgosa, operando así como predictor y como mediador. Estos hallazgos abren importantes posibilidades desde el punto de vista preventivo y de intervención, señalando la relevancia de integrar la IE como un aspecto central en programas de seguridad vial. Este aspecto va en línea con los resultados obtenidos por Qi (2020) al poner en evidencia que la IE puede desarrollarse mediante entrenamiento en programas de conducción defensiva y prevención vial.

Considerando las limitaciones de esta revisión, la búsqueda de artículos se limitó a una determinada combinación de términos de búsqueda y bases de datos, por lo que pudieron haberse excluido investigaciones relevantes no indexadas en las mismas. En futuros estudios, resultaría de interés ampliar el rango de búsqueda para incluir una mayor cantidad de repositorios, así como el algoritmo de búsqueda. Se presenta como otra limitación la falta de acceso a determinadas publicaciones, junto con aquellas que quedaron por fuera por motivos referidos al idioma. A su vez, la selección de los estudios se basó en criterios específicos (idioma, período temporal y diseño metodológico), por lo que pudieron haberse excluido investigaciones sobre el tema publicadas con otros criterios metodológicos. Asimismo, en virtud de la gran heterogeneidad en los diseños muestrales, objetivos e instrumentos incluidos en los estudios analizados, no fue posible realizar un análisis cuantitativo más exhaustivo e integrado, limitándose el reporte a un enfoque centralmente descriptivo.

## CONCLUSIONES

En base a los estudios incluidos en la revisión, se torna evidente que la IE representa un constructo central en la investigación e intervención en seguridad vial, particularmente por el importante rol que habilidades como percepción, expresión y regulación emocional evidenciaron en la reducción de conductas riesgosas. En línea con ello, es preciso avanzar con nuevas investigaciones que integren diversas fuentes de datos –además de autoinformes– y que profundicen en el rol diferencial que el tipo de medición y las dimensiones de IE pueden tener en la conducta vehicular. Asimismo, se presenta como desafío para la investigación en psicología, y en particular para la evaluación psicológica, analizar posibles diferencias en las habilidades de IE según edad, género y tipo de licencia de conducir, entre otras variables de relevancia. Esto colaboraría en la tarea de establecer perfiles y estrategias de intervención más focalizadas, aportando a la reducción del riesgo de accidentes.

## REFERENCIAS

- Ahmed, J., & Miller, E.E. (2023). Effects of Traffic and Road Contextual Language on Survey Design: A Comparison of Two Emotional Intelligence Scales. *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*, 67(1), 1232-1238. <https://doi.org/10.1177/21695067231192554>
- Ahmed, J., Ward, N.J., McMahonill, A., Otto, J., & Gallegos, E.E. (2023). Effects of emotional intelligence on dangerous driving: a comparison between commercial and non-commercial drivers. *Transportation Planning and Technology*, 46(4), 1-15. <https://doi.org/10.1080/03081060.2023.2228760>
- Ahmed, J., Ward, N.J., Otto, J., & McMahonill, A. (2022). How does emotional intelligence predict driving behaviors among non-commercial drivers? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 85, 38-46. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.12.013>
- Aluja, A., Balada, F., García, O., & García, L.F. (2023). Predictores psicológicos de la conducción arriesgada: el papel de la edad, el género, los rasgos de personalidad (modelos de Zuckerman y Gray) y los estilos de toma de decisiones. *Frontiers in Psychology*, 14. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2023.1058927>
- Aniah, E. (2021). The influence of Emotional Intelligence on Driving Behavior in the Transportation Sector: A literature review. *Journal of Contemporary Issues in Business and Government*, 27(6), 1524-1537. <https://doi.org/10.47750/cibg.2021.27.06.121>
- Bar-On, R. (1997). *EQ-i Bar-On Emotional Quotient Inventory: A measure of emotional inventory: User's manual*. Multi-Health Systems
- Bowen, L., Budden, S., & Smith, A. (2020). Factors underpinning unsafe driving: A systematic literature review of car drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 72, 184-210. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.04.008>
- Deffenbacher, J.L., Lynch, R.S., Oetting, E.R., & Swaim, R.C. (2002). The Driving Anger Expression Inventory: a measure of how people express their anger on the road. *Behaviour Research and Therapy*, 40(6), 717-737. [https://doi.org/10.1016/S0005-7967\(01\)00063-8](https://doi.org/10.1016/S0005-7967(01)00063-8)
- Deffenbacher, J.L., Oetting, E.R., & Lynch, R.S. (1994). Development of a Driving Anger Scale. *Psychological Reports*, 74(1), 83-91. <https://doi.org/10.2466/pr0.1994.74.1.83>
- Dirección de Estadística Vial - Dirección Nacional de Observatorio Vial (2025). *Informe de siniestralidad vial fatal año 2024*. [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe\\_preliminar\\_de\\_siniestralidad\\_fatal\\_2024\\_noviembre\\_2025.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_preliminar_de_siniestralidad_fatal_2024_noviembre_2025.pdf)
- Dirección de Investigación Accidentológica & Dirección Nacional de Observatorio Vial (2023). *Impacto de los siniestros viales sobre la salud: lesiones y mecanismos de prevención (Dossier N.º 10)*. Agencia Nacional de Seguridad Vial. [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2023/07/ansv\\_ov\\_dossier\\_investigacion\\_10.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2023/07/ansv_ov_dossier_investigacion_10.pdf)
- Dula, C.S., & Ballard, M.E. (2003). Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotional, and risky driving. *Journal of Applied Social Psychology*, 33(2), 263-282. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.2003.tb01896.x>
- Extremera, N., Sánchez-Álvarez, L., Rey, L. (2019). Validation of the Spanish version of Wong Law Emotional Intelligence Scale (WLEIS-S). *Psicothema*, 31(1), 94-100. <https://doi.org/10.7334/psicothema2018.147>
- Hayley, A.C., de Ridder, B., Stough, C., Ford, T.C., & Downey, L.A. (2017). Emotional intelligence and risky driving behaviour in adults. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 49, 124-131. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.06.009>
- Heidaryan, A., Alimohamadi, I., Vosoughi, S., & Abolghasemi, J. (2020). Investigating the Effect of Emotional Intelligence Components on Driving Errors. *Archives of Occupational Health*, 4(2), 570-576. <http://doi.org/10.18502/aoh.v4i2.2712>
- Kanoujiya J., & Mishra A. (2021). Systematic Review of Emotional Intelligence. *International Journal of Research and Analytical Reviews (IJRAR)*, 8(4), 8-12. <http://www.ijrar.org/IJAR21D1002.pdf>
- Kaufman, E.A., Xia, M., Fosco, G., Yaptangco, M., Skidmore, C.R., & Crowell, S.E. (2015). The Difficulties in Emotion Regulation Scale Short Form (DERS-SF): Validation and Replication in Adolescent and Adult Samples. *Journal of Psychopathology and Behavioral Assessment*, 38, 443-445. <https://doi.org/10.1007/s10862-015-9529-3>
- Mayer, J.D., Salovey, P., & Caruso, D.R. (2004). Emotional intelligence: Theory, findings, and implications. *Psychological Inquiry*, 15(3), 197-215. [https://doi.org/10.1207/s15327965pli1503\\_02](https://doi.org/10.1207/s15327965pli1503_02)
- Mayer, J.D., Salovey, P., & Caruso, D.R. (2008). Emotional intelligence: New ability or eclectic traits? *American Psychologist*, 63(6), 503-517. <https://doi.org/10.1037/0003-066X.63.6.503>
- Megías-Robles, A., Sánchez-López, M.T., & Fernández-Berrocal, P. (2022). The relationship between self-reported ability emotional intelligence and risky driving behaviour: Consequences for accident and traffic ticket rate. *Accident Analysis & Prevention*, 174, 106760. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2022.106760>
- Mikulic, I.M., Crespi, M., Caballero, R., Vizioli, N.A., & Deleersnyder, G. (2022). Medidas de Evaluación de la Inteligencia Emocional en Argentina. Una Revisión Sistemática. *Escritos de Psicología*, 15(2), 159-170. <https://doi.org/10.24310/espsiescpsi.v15i2.15127>
- Oreyzi, H.R., & Haghighyegh, S.A. (2010). Psychometric properties of the Manchester Driving Behavior Questionnaire. *Payesh*, 9(1), 21-28. <http://payeshjournal.ir/article-1-585-en.html>
- Organización Mundial de la Salud (2018). Global status report on road safety 2018. <https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/6f342e00-d572-4382-998a-18602c0f782a/content>
- Organización Mundial de la Salud (2023). *Global status report on road safety 2023*. <https://www.who.int/publications/b/68866?utm>
- Page, M.J., McKenzie, J.E., Bossuyt, P.M., Boutron, I., Hoffmann, T.C., Mulrow, C.D., ... & Moher, D. (2021). Declaración PRISMA 2020: una guía actualizada para la publicación de revisiones sistemáticas. *Revista Española de Cardiología*, 74(9), 790-799. <https://doi.org/10.1016/j.recesp.2021.06.016>
- Peplińska, A., Wyszomirska-Góra, M., Polonski, P., & Szulc, M. (2015). Who is a dangerous driver? Socio-demographic and personal determinants of risky traffic behavior. *Current Issues in Personality Psychology*, 3(3), 149-158. <https://doi.org/10.5114/cipp.2015.53580>
- Petrides, K.V. (2009). Psychometric properties of the Trait Emotional Intelligence Questionnaire (TEIQue). In C. Stough, D.H. Saklofske, & J.D.A. Parker (Eds.), *Assessing emotional intelligence: Theory, research, and applications* (85-101). Springer Science + Business Media. [https://doi.org/10.1007/978-0-387-88370-0\\_5](https://doi.org/10.1007/978-0-387-88370-0_5)

- Petrides, K.V., Furnham, A., & Mavroveli, S. (2007). Trait emotional intelligence: Moving forward in the field of EI. In G. Matthews, M. Zeidner, & R.D. Roberts (Eds.), *The science of emotional intelligence: Knowns and unknowns* (pp. 151-166). Oxford University Press.
- Pourfalatoun, S., Gallegos, E.E., & Ahmed, J. (2025). Drivers' Risk and Emotional Intelligence in Safe Interactions with Vulnerable Road Users: Toward Sustainable Mobility. *Sustainability*, 17(20), 9185. <https://doi.org/10.3390/su17209185>
- Qi, X. (2020). Multiple Linear Regression Model of Defensive Driving Technology and Driver Emotional Intelligence Improvement. *Journal of Highway and Transportation Research and Development (English Edition)*, 14(2), 102-110. <https://doi.org/10.1061/JHTRCQ.0000735>
- Radzuan, N.Q., Hassan, M.H.A., Abu Kassim, K.A., Rashid, A.A & Othman, N.A. (2021). The Influence of Socio-demographics Background on the Driving Behavior: A Short Review. *Journal of Mechanical Engineering and Sciences*, 5, 2, 194-205. <https://doi.org/10.56381/jsaem.v5i2.164>
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: Areal distinction? *Ergonomics*, 33(10-11), 1315-1332. <https://doi.org/10.1080/00140139008925335>
- Sagberg, F., Selpi Bianchi Piccinini, G.F., & Engström, J. (2015). A Review of Research on Driving Styles and Road Safety. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 57(7), 1248-1275. <https://doi.org/10.1177/0018720815591313>
- Schutte, N.S., Malouff, J.M., Hall, L.E., Haggerty, D.J., Cooper, J.T., Golden, C.J., & Dornheim, L. (1998). Development and validation of a measure of emotional intelligence. *Personality and Individual Differences*, 25(2), 167-177. [https://doi.org/10.1016/S0191-8869\(98\)00001-4](https://doi.org/10.1016/S0191-8869(98)00001-4)
- Steinhauser, K., Leist, F., Maier, K., Michel, V., Pärsch, N., Rigley, P., Wurm, F. & Steinhauser, M. (2018). Effects of emotions on driving behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 59(A), 150-163. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.08.012>
- Sukhodolsky, D., Golub, A., Cromwell, N. (2001). Development and validation of the anger rumination scale. *Personality and Individual Differences*, 31(5), 689-700. [https://doi.org/10.1016/S0191-8869\(00\)00171-9](https://doi.org/10.1016/S0191-8869(00)00171-9)
- Umar, A., & Farooq, A. (2025). Anger on the Road: Moderating Role of Trait Emotional Intelligence in the Relationship Between Anger Rumination and Dangerous Driving Behaviors Among Young Motorbike Users. *Research Journal for Social Affairs*, 3(3), 125-134. <https://doi.org/10.71317/RJSA.003.03.0205>
- Wong, C., & Law, K.S. (2002). The effects of leader and follower emotional intelligence on performance and attitude: An exploratory study. *Leadership Quarterly*, 13(3), 243-274. [https://doi.org/10.1016/S1048-9843\(02\)00099-1](https://doi.org/10.1016/S1048-9843(02)00099-1)
- Zeyin Y., Long S., Gaoxiao R. (2022). Effects of safe driving climate among friends on prosocial and aggressive driving behaviors of young drivers: the moderating role of traffic locus of control. *J. Saf. Res.* 81, 297-304. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2022.03.006>
- Zhang, D.C., Highhouse, S., & Nye, C.D. (2018). Development and validation of the General Risk Propensity Scale (GRiPS). *Journal of Behavioral Decision Making*, 32(2), 152-167. <https://doi.org/10.1002/bdm.2102>
- Zhang, Y., Huang, Y., Wang, Y. & Casey, T.W. (2020). Who uses a mobile phone while driving for food delivery? The role of personality, risk perception, and driving self-efficacy. *Journal of Safety Research*, 72, 69-80. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2020.02.014>
- Zhou, Y., Qu, W., & Ge, Y. (2022). The role of trait emotional intelligence in driving anger: The mediating effect of emotion regulation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 88, 281-290. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.05.024>

Fecha de recepción 01 11 2025

Fecha de aceptación 20 11 2025