



CATALÀ / SMART VIÀRIA

## Entrevista a Òscar Llatje: “La IA pràcticament pot acabar amb els accidents viaris ocasionats pel factor humà”

🕒 29 novembre 2023   👤 INFOTRANSIT   💬 DEIXA UN COMENTARI

---

En una col·laboració de la [Casa SEAT](#) i [Carnet](#), han entrevistat l'**Òscar Llatje**, que és el **coordinador de seguretat viària i mobilitat del Servei Català de Trànsit**. Amb ell han parlat sobre la mobilitat i la seguretat viària a Catalunya i l'aplicació de la tecnologia en aquesta matèria, actualment i en el futur. La presència del factor humà en la sinistralitat i com pot influir positivament la introducció de la intel·ligència artificial en la conducció dels vehicles és un dels temes destacats de la [conversa](#), que també publiquem al nostre blog InfoTrànsit:



### **Quina és la missió del Servei Català de Trànsit i què feu per complir-la?**

La missió del Servei Català de Trànsit és millorar la seguretat viària de les carreteres, gestionar-ne el trànsit perquè hi hagi menys retencions i contaminació, i coordinar-nos amb altres autoritats del trànsit com ajuntaments, titulars de carreteres i societat civil a través d'organitzacions interessades en aquests mateixos objectius.

Per tirar endavant aquesta missió, la part més important del nostre negoci és la gestió de les multes i el seguiment, dia a dia, del que passa a les carreteres. Comptem tots els vehicles que hi circulen i les seves velocitats per desenvolupar tota mena d'accions que milloren la fluïdesa del trànsit.

***“Tenim un índex d'accidents per nombre de cotxes que circulen similar al de Dinamarca, Anglaterra i Alemanya”***

### **Podries fer un balanç en matèria de seguretat viària de Barcelona i Catalunya en comparació amb altres ciutats i territoris?**

Anem bé. A Catalunya, l'any 2003 vam començar una política molt forta en tres eixos: el control de la velocitat mitjançant la instal·lació de radars i el patrullatge policial, l'ús d'accessoris de seguretat, i la lluita contra l'alcohol i les drogues en la conducció.

Tot això ha produït un decrement espectacular dels accidents: l'any 2000, als inicis del Servei Català de Trànsit, hi havia de l'ordre de 600 morts anuals a les nostres carreteres. Actualment n'hi ha uns 200, xifra que ens col·loca al nivell dels millors països d'Europa: tenim un índex d'accidents per nombre de cotxes que circulen similar al de Dinamarca, Anglaterra i Alemanya. Unes dades que demostren que estem en el vagó de capçalera de la seguretat viària a Europa.

## **Amb les noves tecnologies, com ha canviat l'enfocament de les estratègies per combatre l'accidentalitat?**

La inclusió de noves tecnologies al mercat està tardant, però n'hi ha que s'han introduït progressivament fins a ser comunes a tots els vehicles. Per exemple, el coixí de seguretat (*airbag*) o el control de tracció i, cada vegada més, les càmeres i els sistemes d'ubicació d'objectes que avisen de la pèrdua de carril. Nosaltres encoratgem la indústria i tots els actors implicats a seguir aquests passos. De fet, som totalment solidaris amb la nova normativa europea que està a punt de sortir, que obligarà a implementar en els vehicles de qualsevol gamma avisadors que ajuden al control de la conducció.

Pel que fa a les tecnologies habilitadores, en els últims anys hem participat en projectes com el Catalonia Living Lab, una iniciativa que consisteix a oferir Catalunya a empreses del sector automobilístic perquè puguin provar vehicles amb intel·ligència artificial.

## **De quina manera la IA pot ajudar a millorar la seguretat viària?**

Més del 90% dels accidents viaris són per culpa del factor humà. La intel·ligència artificial, no tant per la intel·ligència com per la velocitat de càlcul i processament, la diversitat de sensors de què disposa per a la presa de decisions i, sobretot, la capacitat de reacció, pràcticament pot acabar amb aquest percentatge d'accidents.

## **En quin estadi està la implementació de la IA?**

Hi ha hagut una explosió pública i publicitada de la IA molt gran. S'hi han bolcat moltes esperances i potser ara estem una mica decebuts. Estem en un període de transició. De moment hi ha molt pocs cotxes que disposin d'un nivell d'intel·ligència artificial com el que veiem a la ciència-ficció, en què no hi ha mans al volant i, segurament, no hi ha ni conductor. Aquest seria el nivell d'automatització 5. Ara estem entre el 2 i el 3, però a poc a poc la IA va penetrant en el mercat. Sobretot pel sector de l'alta gamma, com sempre passa amb les innovacions.

## **Com creus que seran les nostres carreteres d'aquí a 50 anys?**

Allà on faci falta, hauran de ser segregades, amb carrils especials per als usuaris febles: els vianants, els vehicles de mobilitat personal i les bicicletes. Però, si no hi ha una gran demanda de segregació en algun punt concret, les vies d'alta capacitat de trànsit de llarg recorregut com l'AP-7 o qualsevol altra autopista es mantindran tal com estan. Això sí, probablement tornaran a tenir peatges i implementaran més ajudes a la conducció.

## ***“El meu desig és que el vehicle autònom no necessiti cap ajuda”***

Com a enginyer industrial, el meu desig és que el vehicle autònom no necessiti cap ajuda; que sigui totalment autònom. És a dir, que sigui capaç de prendre decisions tant si hi ha connexió i ajuda en carretera com si no. La comunicació i la connectivitat haurien de ser només un extra.

## **Com pot contribuir la gestió del trànsit a la protecció del medi ambient?**

Hem d'intentar no tenir cotxes funcionant a 10 quilòmetres per hora o parats durant hores als accessos de Barcelona. Des del Servei Català de Trànsit intentem mitigar la demanda de trànsit que s'acumula en determinats moments perquè sigui el més laminada possible, intentant buscar les velocitats òptimes de funcionament perquè el consum energètic sigui el més eficient i generi els mínims contaminants per quilòmetre.

### **El futur de la mobilitat urbana i sostenible en tres paraules**

Automatització, energia neta i menys demanda de mobilitat.

---

» ACCIDENTS, IA, VEHICLE AUTÒNOM

Deixa un comentari

---

Twitter