AITAT

NOTA INFORMATIVA DE LA AITAT SOBRE LA INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE DE URDA: INFORMACIÓN DISPONIBLE TRAS LAS PRIMERAS 24 HORAS DESDE EL SUCESO

La presente nota recoge la información de la que dispone la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil (AITAT) sobre el accidente ocurrido el 28 de octubre de 2026 en Urda (Toledo), y las actuaciones realizadas por ésta, tras las primeras 24 horas desde el suceso.

Datos del accidente

El pasado miércoles 28 de octubre, a las 8:53 horas, se produjo una colisión por alcance entre trenes a la altura del PK 118+800 de la vía 2 de línea de alta velocidad 010 Madrid – Sevilla, en la entrada de la estación de Urda (provincia de Toledo). Los trenes implicados eran, en primer lugar, el tren Iryo 6076 Madrid – Sevilla (rama Hitachi ETR1000 109.015), formado por ocho vehículos y llevando a bordo 147 viajeros y 5 tripulantes; en segundo lugar, el otro tren implicado era el Renfe Ave 2080 Madrid – Sevilla (rama Siemens 103.006), formado por ocho coches y llevando 379 viajeros y 7 tripulantes a bordo.

El tren Iryo se encontraba detenido ante la señal de entrada de la estación de Urda E242, cuando fue alcanzado por cola por el tren Ave. La colisión se produjo a una velocidad que se estima entre 160 y 200 km/h, si bien la velocidad concreta no se conocerá hasta la extracción de los datos del registrador jurídico embarcado. La colisión provocó que el coche de cabeza del Ave (coche 8 según la numeración del tren) quedase empotrado en el coche de cola del Iryo (coche 1 según la numeración del tren), acabando ambos volcados y girados al pie del terraplén de la vía. El resto del tren Ave quedó completamente descarrilado, quedando sobre la plataforma los seis últimos coches (según el sentido de la marcha, 1 a 6 según la numeración del tren) y cayendo el coche 7 por el terraplén de la vía. El coche número 3 (antepenúltimo según el sentido de la marcha) quedó además atravesado por un fragmento de carril de vía deformado a consecuencia del choque. En cuanto al tren Iryo, aparte de lo mencionado sobre su coche de cola, descarrilaron todos sus coches salvo los dos primeros (números 7 y 8), cayendo por el terraplén, además del coche de cola (número 1), el penúltimo y el antepenúltimo (números 2 y 3).

El accidente causó numerosas víctimas mortales y heridos graves: al momento de redacción de la presente nota el balance asciende a 69 fallecidos

y más de 200 heridos de diversa consideración, si bien estas cifras no son definitivas y es previsible que sean modificadas posteriormente.

Se producen asimismo importantes daños en la infraestructura, quedando interrumpida la circulación de la línea, sin previsiones, por el momento, sobre su reapertura.

Debido a su gravedad este accidente entra en la categoría de accidente grave, lo que implica la apertura obligatoria e inmediata de una investigación técnica por parte de la AITAT, de acuerdo con la Ley 2/2024 de 1 de agosto.

Actuaciones de la AITAT

La Dirección de Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios de la AITAT fue notificada del suceso a las 9:10h del mismo día. Se movilizó un equipo formado por tres técnicos investigadores, que salieron de sus oficinas de Madrid hacia las 10:20h, llegando al lugar del accidente alrededor de las12:15h. El equipo inspeccionó el punto donde se produjo la colisión, la infraestructura en ese punto, los vehículos accidentados y los daños producidos, realizando un reportaje fotográfico y recopilando la primera información de las personas presentes. Posteriormente este equipo se desplazó al PLO (Puesto Local Operativo) de Urda, para inspeccionar y recoger los registros de eventos en el enclavamiento. En todo momento el equipo ha actuado en coordinación con los servicios de seguridad y emergencias presentes sobre el terreno, así como con las empresas ferroviarias afectadas y el administrador de la infraestructura.

Paralelamente, un segundo equipo (formado por el director de investigación técnica de accidentes ferroviarios y un consejero del sector ferroviario de la AITAT) se desplazó al Centro de Regulación y Control (CRC) de alta velocidad de Adif, situado en la estación de Atocha de Madrid. Allí inspeccionaron el puesto del responsable de circulación (RC) a cargo del tramo donde se produjo el accidente, revisaron el libro de telefonemas, visualizaron los registros videográficos y escucharon las grabaciones de las comunicaciones producidas en los momentos previos a la colisión, recogiendo la información del personal de Adif presente y llevándose copias de todos los elementos mencionados. Al momento de redactar la presente nota no se ha hablado todavía con las personas involucradas en primera línea (maquinistas y responsables de circulación), al no encontrarse en condiciones de someterse a entrevistas.

El equipo de tres investigadores presente sobre el terreno en Urda se retiró pasadas las 21h, para reincorporarse al día siguiente (jueves 29) hacia las 8h, asistido por otros dos investigadores de refuerzo de la AITAT. Durante la

jornada del jueves han continuado con la inspección del lugar del suceso, con especial atención al estado de los trenes implicados y sus elementos de seguridad.

Asimismo, el equipo de investigadores ha participado, junto con la policía judicial y las empresas ferroviarias, en la retirada de los registros embarcados de los trenes, si bien en algunos casos el estado de los vehículos ha dificultado el acceso a estos elementos. Los registradores (tanto los registradores jurídicos como otros auxiliares) han quedado bajo custodia de la Guardia Civil (como policía judicial al cargo). El volcado de los datos de los registradores será realizado en próximas fechas, según las condiciones que establezca el Tribunal de Instancia de Orgaz (plaza nº2 de la Sección Civil y de Instrucción), que se ha hecho cargo de la instrucción de la causa judicial sobre este accidente.

Se prevé que el trabajo en campo del equipo investigador continúe al menos un día más.

Información recopilada y próximos pasos

La AITAT ha recopilado información sobre la situación degradada producida a partir de la avería del sistema LZB iniciada a las 8:31. En esta situación los trenes pasaron a circular al amparo del Bloqueo de Señalización Lateral (BSL). Para gestionar la situación el CRC y los maquinistas tuvieron que intercambiar una serie de información e instrucciones, a través de telefonemas. La cadena de averías, instrucciones y acciones eventualmente habrían conducido a la colisión, sin que hubiesen actuado las barreras mitigadoras necesarias.

La investigación posterior deberá analizar los motivos y circunstancias que condujeron al accidente. Estas cuestiones deberán ser analizadas en profundidad, revisando también posibles factores ambientales, organizacionales y procedimentales que podrían haber mitigado o empeorado los posibles fallos. Se analizarán también las averías del LZB que condujeron a la situación de riesgo que terminó en el accidente.

En cualquier caso, la AITAT está en este momento en fase de recogida de información in situ y recopilación de documentación y datos de los distintos registros. En las siguientes fases de la investigación se realizarán otras actuaciones según sea necesario (como pueden ser entrevistas, inspecciones sobre otras instalaciones o material rodante, revisión del mantenimiento de las instalaciones, etc). **Por el momento, al estar en una fase inicial, todas las hipótesis con respecto a las posibles causas y factores que pudieron influir en el suceso están abiertas y no se pueden aventurar**

explicaciones más allá de los datos constatados. Las conclusiones de la investigación serán reflejadas, a su debido tiempo, en el informe final.

Según establece la normativa, la AITAT dispone en principio de un plazo de un año para publicar el informe final de la investigación. La AITAT ha publicado en su página web la ficha de inicio de investigación, con los datos básicos del suceso y el formulario de contacto para que las personas afectadas y las partes interesadas en este suceso puedan ser informadas del avance de la investigación.

Agradecimientos y condolencias

La AITAT desea agradecer la colaboración del resto de entidades presentes en la zona del suceso. Los investigadores sobre el terreno han podido realizar todas las labores necesarias para la investigación técnica sin verse obstaculizados y sin que su autoridad e independencia fuese comprometida.

El trabajo y cooperación del personal de emergencias, bomberos, Protección Civil, UME, Guardia Civil, servicio de criminalística de la Guardia Civil, ADIF-AV, Renfe, Iryo, Nertus e Hitachi ha sido determinante para que la recopilación de pruebas y evidencias se hiciese en el menor tiempo posible y con las máximas garantías. La AITAT expresa su agradecimiento al personal de todas estas entidades.

Por último, la AITAT expresa sus condolencias a las víctimas de este trágico suceso y a sus seres queridos, poniéndose a su disposición en los términos establecidos por su normativa.

ADVERTENCIA:

- **Las informaciones presentadas en esta nota no constituyen en ningún caso las conclusiones definitivas sobre este accidente.**
- **Durante el proceso de investigación pueden aparecer nuevos hallazgos que modifiquen las hipótesis presentadas.**
- **Las únicas conclusiones válidas serán las incluidas en el informe final.**
- **Las investigaciones sobre accidentes ferroviarios realizadas por la AITAT están reguladas por la Ley 2/2024 y el Real Decreto 623/2014.**

- **Las investigaciones técnicas realizadas por la AITAT tienen, según la legislación comunitaria y estatal, el único objetivo de contribuir a la mejora de la seguridad, previniendo futuros accidentes o mitigando sus consecuencias.**

- **De acuerdo con la legislación comunitaria y estatal, la AITAT en ningún caso buscará determinar culpas o responsabilidades por los sucesos que investiga.**

Madrid, 29 de octubre de 2026