

Le cause dello scontro tra treni in Spagna: guasto al sistema di segnalamento LTB, mancata comunicazione tra i centri di gestione e di controllo di Esteban Urreiztieta e César Urrutia

Secondo i primi accertamenti, a causare l'incidente è stata un'errata gestione del traffico al chilometro 119.700 della linea Madrid-Siviglia: il treno Renfe alta velocità viaggiava a 100 km/h, il treno Iryo era fermo sullo stesso binario

(Fonte: <https://www.corriere.it/> 28 ottobre 2026)



Il secondo grave incidente ferroviario in nove mesi sulla rete ad alta velocità spagnola rischia di superare il bilancio delle vittime [dell'incidente di gennaio ad Adamuz \(Córdoba\)](#), la cui indagine è ancora in corso e si concentra principalmente sulla rottura di un binario. [In questo secondo incidente a Urda \(Toledo\)](#), i primi accertamenti suggeriscono che un'errata gestione del traffico al chilometro 119.700 della linea Madrid-Siviglia, in un'area di sosta e incrocio della compagnia Adif, abbia causato la collisione tra un treno Renfe AVE, che viaggiava a oltre 100 chilometri orari, e un treno Iryo fermo per consentire il passaggio di un terzo convoglio.

I sistemi ferroviari sono dotati di **diversi livelli di sicurezza**: a bordo treno, sui binari e nei centri di controllo del traffico. Le circostanze dell'incidente di Urda, secondo fonti vicine alla vicenda che sottolineano come quattro ore dopo l'accaduto siano un lasso di tempo troppo breve per determinarne le cause, **suggeriscono la presenza di falle di sicurezza a più livelli**, senza tuttavia specificare se siano dovute a un problema del sistema o a un errore umano.

La causa dell'incidente è da attribuire al fatto che **il treno Iryo e il treno ad alta velocità AVE hanno ricevuto segnali diversi**: uno era fermo, l'altro viaggiava a oltre 100 chilometri orari sullo

stesso binario. Il sistema di segnalamento utilizzato in questo incidente è il **LZB**, che mantiene una comunicazione costante lungo l'intera tratta tramite un cavo induttivo (filo radiante) teso tra le rotaie. Secondo le informazioni raccolte da questo giornale, **il macchinista dell'Iryo ha emesso un segnale di avvertimento indicando un guasto al sistema LZB e fermando il treno.**

Quando viene emesso un avviso di questo tipo, viene trasmesso agli altri operatori ferroviari presenti sulla tratta, **in modo che possano ridurre la velocità o, se necessario, arrestare il treno.** La responsabilità di questa trasmissione spetterebbe al Centro di Gestione Operativa (CGO) di Renfe e al Centro di Regolamentazione e Controllo (CRC) di Adif, entrambi con sede a Madrid. A Urda, ciò non è avvenuto e, **invece di ridurre la velocità, l'AVE ha finito per scontrarsi con un treno fermo.** [«L'impatto tra la locomotiva dell'AVE e la carrozza posteriore dell'Iryo dev'essere stato brutale»](#), spiegano gli investigatori sugli incidenti ferroviari. Entrambe le carrozze direttamente coinvolte, entrambe con passeggeri a bordo, sono state completamente distrutte.

Questo articolo è stato pubblicato originariamente sul quotidiano spagnolo [El Mundo](#).