

Informe preliminar

Expediente: EX-2024-25350512- -APN-DNISAU#JST

Suceso: accidente

Título: IP. 214. Cargas. Colisión por alcance. Ramallo. Buenos Aires

Resultados: 1 persona fallecida

Fecha y hora: 6 de marzo de 2024 17:05 (UTC-3)

Vehículos: 2 camiones con semirremolque

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 19/4/24

En relación con el suceso ocurrido el 6/3/2024, es decisión de la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores de la Junta de Seguridad en el Transporte no continuar con la investigación, conforme Resolución 2022-428-APN-JST#MTR y artículo 6 de la Ley N.º 27.514. Asimismo, según artículo 21 de esa ley, podrá arbitrarse la reapertura de la investigación, sin perjuicio de lo establecido, en tanto se obtuviera nueva información de relevancia.

Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato: IP. 214. Cargas. Colisión por alcance.

Ramallo. Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	5
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	7
1. ACCIONES DESARROLLADAS	8
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....	8
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	8
2.2. FACTORES FÍSICOS	9
2.2.1. VÍA Y ENTORNO	10
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	13
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	18
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	18
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	19
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	19
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	23
3. OBSERVACIONES	24
4. LIMITACIONES.....	24

INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que funciona en la órbita del Ministerio de Economía, creado en el año 2019 a partir de la Ley N.º 27.514, que declaró de interés público y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte. La misión de la JST es contribuir a dicho fin mediante la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones. Para lograrlo, se buscan identificar debilidades en las defensas del sistema de transporte y proponer acciones dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes en el futuro.

En este marco, la JST realiza estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en distintos modos de transporte (ferroviario, marítimo, fluvial y lacustre, automotor y aeronáutico). En el caso del modo automotor, los estudios están centrados en sucesos que involucran: a) por lo menos un vehículo automotor de transporte de cargas o pasajeros, b) de jurisdicción nacional e internacional, c) en ocasión de servicio y d) la muerte o lesiones graves de una persona o daños a las cosas o al ambiente. Excepcionalmente, se investigan también sucesos que, sin cumplir esas condiciones, son particularmente relevantes en términos de su magnitud, gravedad institucional, trascendencia pública o que involucran problemas de carácter recurrente, o bien cuando la determinación de sus causas probables pueda contribuir a evitar eventuales peligros. De conformidad con la Ley N.º 27.514, todas las investigaciones tienen un carácter estrictamente técnico. Esto significa que sus resultados no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra investigación administrativa o judicial, encontrándose prohibido para el organismo la determinación de responsabilidades civiles o criminales.

Uno de los productos de las investigaciones que realiza la JST es el Informe Preliminar de Seguridad Operacional, que incluye una descripción y análisis inicial de la información recolectada por los investigadores del organismo en el lugar del hecho. Complementariamente, se incorporan datos que provienen de otras fuentes y resultan pertinentes para organizar los resultados (por ejemplo, normativas nacionales, reportes de organismos gubernamentales, medios de prensa).

Modelo, método y objetivo

La investigación de accidentes desarrollada por la JST está orientada por métodos y modelos basados en un enfoque sistémico (Reason, 2008; MAPRIACC, 2020). Desde esta perspectiva, se asume que un accidente es el resultado de la combinación de *factores inmediatos* y *condiciones latentes* capaces de quebrar las defensas del sistema. Los factores inmediatos aluden a la presencia de eventos o condiciones que tienen una contribución directa en el suceso y que están espacialmente ubicados en la escena. Por su parte, los componentes latentes están conformados por un conjunto de decisiones organizacionales provenientes de diferentes niveles del sistema, de los cuales surgen las fallas inmediatas. La interacción entre ambos factores —deficiencias organizacionales y fallas inmediatas— pueden suscitar la ruptura de las defensas, es decir, los recursos que posee el sistema para garantizar la seguridad de las operaciones (Reason, 1997). Desde esta óptica, un accidente no se concibe como el producto de un elemento aislado (por ejemplo, el error humano), sino en términos de relaciones entre factores pertenecientes a distintos niveles del sistema.

Dentro de esta perspectiva sistémica para el abordaje de accidentes, el estudio de un suceso se contextualiza dentro de un sistema constituido por múltiples niveles de interacción entre factores y actores (Stanton, 2019). Si bien un accidente depende en primera instancia del contexto inmediato, el entorno y las prácticas de los operadores reflejan decisiones en sectores superiores del sistema. Estas decisiones se encuentran temporalmente distantes del suceso, pero influyen sobre las condiciones físicas y las prácticas de los conductores. Siguiendo este modelo, es posible comprender el suceso en el marco de un sistema conformado por cuatro niveles principales: 1) resultados del accidente, 2) eventos, procesos, condiciones físicas y del operador, 3) proceso organizacional y 4) factores gubernamentales, regulatorios y sociales. En línea con los criterios generales de la JST, el objetivo del Informe Preliminar de Seguridad Operacional es proporcionar información descriptiva sobre los dos primeros niveles del sistema.

LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS¹

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial

CENT: Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

LiNTI: Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

RUTA: Registro Único de Transporte Automotor

A/D: A determinar

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe, se desarrollan por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas.

1. ACCIONES DESARROLLADAS

Se describen a continuación las tareas correspondientes a la primera etapa de la investigación, realizadas hasta el momento de publicación del presente documento:

- Se realizó el relevamiento inicial remoto y se recolectó información de diferentes fuentes sobre el suceso y sobre los organismos intervinientes, para la coordinación del trabajo de campo.
- Se realizó el relevamiento de campo mediante una inspección sistemática. Se generaron registros escritos, fotográficos y planimétricos.
- Se realizó el Informe Básico, IF-2024-26536311-APN-DNISAU%JST, que incluyó la identificación de involucrados directos, la constatación de las primeras barreras del sistema (permisos y revisiones técnicas) y una reseña del suceso.
- Se consultaron los resultados de las revisiones técnicas obligatorias de los vehículos involucrados en la base de datos RTO 2014 de CENT.
- Se consultaron los resultados del RUTA referentes a la empresa y al/los vehículo/s de transporte de cargas y en las bases de datos de la CNRT referidos al transporte de pasajeros, habilitaciones, permisos y parque móvil de la/s empresa/s involucradas
- Se solicitaron datos a la ANSV sobre licencias del personal de conducción
- Se solicitó información a Fiscalía UFI 15 de San Nicolás. Ayudantía fiscal Ramallo

2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA

A continuación, se desarrolla la descripción de la información obtenida a partir de la presente investigación preliminar del suceso.

2.1. Reseña del suceso

El suceso ocurrió el 6 de marzo del 2024 a las 16:24, cerca del kilómetro 210 de la Ruta Nacional 9, en la localidad de Ramallo, provincia de Buenos Aires. Por razones que se investigan, colisionaron por alcance un camión con semirremolque (Vehículo

1) y un camión con semirremolque térmico (Vehículo 2). Como consecuencia del accidente, se registró una persona fallecida y daños en los vehículos.



Figura 1. Posición final del Vehículo 2. Fuente: [Medios virtuales](#), año 2024

2.2. Factores físicos

En esta sección se desarrolla información fáctica sobre la vía, el entorno y los vehículos involucrados, según los resultados de los primeros relevamientos en campo. Esta información es provisional y puede ser ampliada o modificada, conforme avance la investigación.

2.2.1. Vía y entorno

El suceso tuvo lugar en la Ruta Nacional 9, cerca del kilómetro 210, en el partido de Ramallo de la provincia de Buenos Aires, en las coordenadas geográficas aproximadas -33.517222, -60.128055.



Referencias

-  Lugar del suceso
-  Localidad
-  Paraje
-  Ruta provincial
-  Ferrocarril
-  Red vial nacional
- 

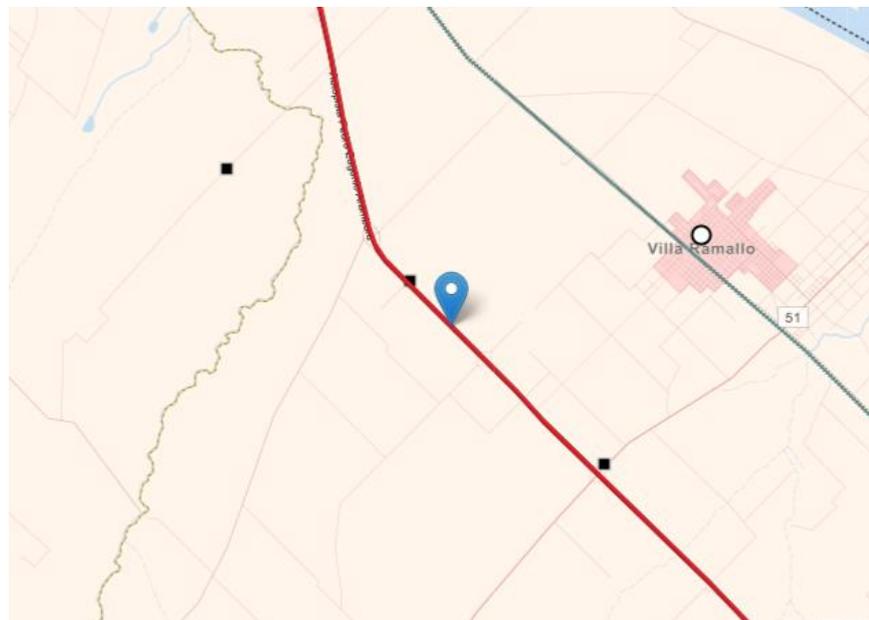


Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: JST, [localización ING](#), 2024

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Autopista
Configuración	Dos carriles por sentido de circulación
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	Cantero central
Material división física	Pasto
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	No
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	No
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	No

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

En la zona del suceso, la traza de la RN 9 corresponde a una autopista de doble calzada y dos carriles por mano, con un sentido de circulación hacia San Pedro y el opuesto hacia San Nicolás, divididos físicamente por un cantero central de pasto. La descripción se centrará en la mano de circulación con sentido hacia la localidad de San Pedro.

En el sector donde ocurrió el suceso, la calzada presenta un ancho aproximado de 7,2 m. Junto al borde izquierdo de la calzada se observó un cantero central, mientras que junto al carril derecho se observó una banquina asfaltada y, luego de esta, un sector parquizado.

Se relevó señalización vertical y horizontal presentes en la zona del suceso. Entre ellas, se observó mojón del kilómetro 210, cartel de animales sueltos, línea blanca continua de demarcación de borde de calzada, línea blanca discontinua de separación de carriles, todas ellas en buen estado de conservación.

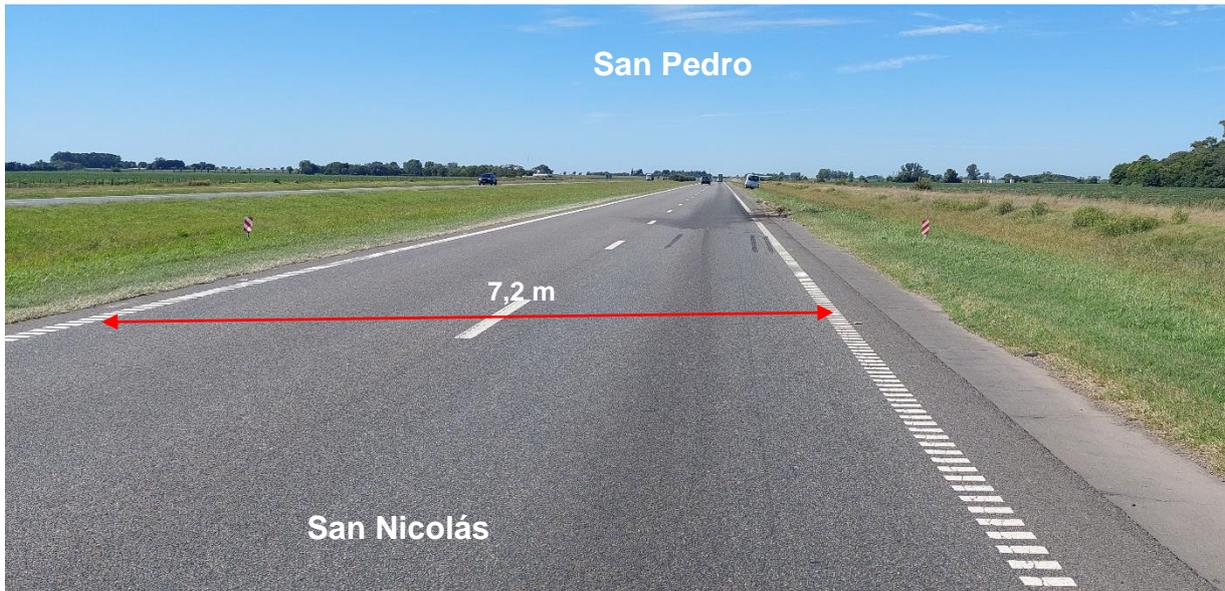


Figura 3. Características de la vía donde se produjo la colisión. Fuente: JST, 2024



Figura 4. Señal indicadora del kilómetro 210 que se encuentra a 402 m previos a la zona de colisión.

Fuente: JST, 2024



Figura 5. Señal indicadora de animales sueltos que se encuentra a 151 m previos a la zona de colisión. Fuente: JST, 2024

2.2.2. Vehículos involucrados

En la presente sección se resumen los aspectos técnicos más relevantes que se han recogido sobre los vehículos involucrados en el suceso. Se incluye información sobre los daños constatados.

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1 (cargas)		Dominio: GEM687	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos		
Marca	Iveco		
Modelo	450 E32T		
Año	2007		
Tipo de caja	TPE (plato de enganche)		
Configuración de ejes	1S-1D		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	050- 049 Verificar SA	
	Resultado	Apto	
	Realizada	8/2/2024	
	Vencimiento	8/2/2025	
RUTA	Validación	1/3/2023	
	Clase de carga habilitada	Carga general	
Ubicación de daños	Sin daños		
Dominio: FPL015		Tipo: Semirremolque	
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos		
Marca	Salto		
Modelo	SRP		
Año	2006		
Tipo de caja	Abierta, playo o con baranda		
Configuración de ejes	1D-2D		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	050-049 Verificar SA	
	Resultado	Apto	
	Realizada	3/5/2023	
	Vencimiento	3/5/2024	
RUTA	Validación	28/2/2023	
	Clase de carga habilitada	Carga general	
Ubicación de daños	Posterior		

Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	A determinar
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Sentido de circulación	Vía	RN 9
	Desde	San Nicolás
	Hacia	San Pedro



Observaciones:

FICHA RCM AITA N°: 3019962
CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 500.0

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
040503	L	Chasis > Motor Transmisión > Pérdidas de fluidos en el conjunto transmisión, sujeción	
070101	L	Sistema Eléctrico > Instalación Eléctrica - Cableado y Fusibles > Defectos en conexiones, aislación, sujeción	
070604	L	Sistema Eléctrico > Sistema de Iluminación y señalización exterior - faros principales (luces altas y bajas) > Intensidad no adecuada	
070609	L	Sistema Eléctrico > Sistema de Iluminación y señalización exterior - faros principales (luces altas y bajas) > Descripción libre	0APCIDAD
071101	L	Sistema Eléctrico > Sistema de Iluminación exterior - Luces diferenciales Delimitadoras y luces Superiores > Defectos en sujeción, desperfectos en tulipas	TULIPA TRASERA FISURADA
09010104	L	Carrocería > Exterior > Exterior General - Publicidad > Descripción libre	
09010202	L	Carrocería > Exterior > Paragolpes > Paragolpes en mal estado y/o con deformaciones	
09030105	L	Carrocería > Vidrios de Seguridad > Parabrisas > Descripción libre	CAMBIAR PROX REVISION

Figura 6. Fotovalidación del camión dominio GEM687. Fuente: RTO, CENT, 2024



Observaciones:

FICHA RCM AITA N°: 3137776

CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: -

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
020605	L	Tren Delantero, Tren Trasero, Suspensión > Barras de Torsión, Estabilizadoras y Tensoras > Tensor, bujes con juego	EJE 3 FIJACION
09010104	L	Carrocería > Exterior > Exterior General - Publicidad > Descripción libre	

Figura 7. Fotovalidación del semirremolque dominio FPL015. Fuente: RTO, CENT, 2024

Daños en el Vehículo 1

El camión no presentó daños producto de la colisión con el Vehículo 2. El semirremolque adquirió deformación y desprendimiento parcial de portones, deformación de paragolpes y rotura de ópticas debido al impacto en su sector posterior.



Figura 8. Sector posterior deformado producto de la colisión. Fuente: [FM Acero](#), 2024

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (cargas)		Dominio: NKD331	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos		
Marca	Volvo		
Modelo	FH 440		
Año	2014		
Tipo de caja	TPE (plato de enganche)		
Configuración de ejes	1S-1D		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	010-082 Verificar SRL	
	Resultado	Apto	
	Realizada	7/2/2024	
	Vencimiento	7/2/2025	
	Estado	Vigente	
RUTA	Validación	30/5/2023	
	Clase de carga habilitada	Carga general	
Ubicación de daños	Anterior		
Dominio: AC451WP		Tipo: Semirremolque	
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos		
Marca	AST-PRA		
Modelo	FTHDCF3W3		
Año	2018		
Tipo de caja	TCCF (Caja frigorífica)		
Configuración de ejes	1D-2D		
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional	
	Emisor	010-082 Verificar SRL	
	Resultado	Apto	
	Realizada	15/1/2024	
	Vencimiento	15/1/2025	
	Estado	Vigente	
RUTA	Validación	4/3/2024	
	Clase de carga habilitada	Carga general	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí	
	Carga transportada	A determinar	
	Origen	A determinar	
	Destino	A determinar	
Sentido de circulación	Vía	RN 9	
	Desde	San Nicolás	
	Hacia	San Pedro	



Observaciones:

FICHA RCM AITA N°: 3015911
CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 1500.0

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
09030105	L	Carrocería > Vidrios de Seguridad > Parabrisas > Descripción libre	PARABRISAS FISURADO

Figura 10. Fotovalidación del camión dominio NKD331. Fuente: RTO, CENT, 2024



Observaciones:

FICHA RCM AITA N°: 2963621
CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 120.0

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
020605	L	Tren Delantero, Tren Trasero, Suspensión > Barras de Torsión, Estabilizadoras y Tensoras > Tensor, bujes con juego	2DO Y 3ER EJE BUJES DE BRAZO TENSOR CON JUEGO
020802	L	Tren Delantero, Tren Trasero, Suspensión > Rótulas Punta de Ejes > Huelgo de rodamientos en puntas de eje	2DO Y 3ER EJE MASAS CON JUEGO
090803	L	Carrocería > Guardabarros y Dispositivos Anti-Proyección > Descripción libre	1ER EJE IZQUIERDO GUARDABARROS ROTO DEBERA CORREGIR EL INFORME DE CONFIGURACIÓN DE MODELO
1507	L	Documentación > Descripción Libre	

Figura 11. Fotovalidación del semirremolque dominio AC451WP. Fuente: RTO, CENT, 2024

Daños en el Vehículo 2

La unidad tractora presentó un desplazamiento de la cabina del conductor, daños en la planta impulsora y ópticas a causa de la colisión contra el sector posterior del semirremolque del Vehículo 1. La fuerza que actuó sobre la unidad tractora poseía un sentido desde el sector anterior hacia el sector posterior. No se observaron daños directos en el semirremolque transportado.



Figura 12. Vistas de la cabina y ambos laterales del semirremolque. Fuente: JST, 2024

2.3. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso

En las siguientes tablas, se resumen aspectos relativos a las empresas transportistas y al personal de conducción de los vehículos involucrados en el suceso.

2.3.1. Empresa operadora del servicio

Tabla 4. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 1

Certificado RUTA	B-102104
Fecha de inscripción	18/1/2022
Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría del transportista	Transporte de Carga Propia, Transporte de Carga Masiva o Granel, Transporte de Carga Fraccionada

Tabla 5. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 2

Certificado RUTA	A-137210
Fecha de inscripción	25/2/2013
Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría del transportista	Transporte de Carga Propia, Transporte de Carga Masiva o Granel, Transporte de Carga Fraccionada

2.3.3. Personal involucrado

Tabla 6. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	A/D	Ileso
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	A/D	Fallecido

Tabla 7. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia	Conductor 1	Conductor 2
Porte	Centro emisor	A/D
	Sistema	A/D
	Clase	A/D
	Vencimiento	A/D
LiNTI	Categoría	A/D
	Vencimiento	A/D

2.4. Secuencia fáctica

A partir del análisis preliminar de los objetos, signos y rastros relevados, directa e indirectamente en el lugar del suceso, se estableció una secuencia fáctica de los hechos.

El Vehículo 1 circulaba sobre el carril derecho de la autopista RN 9 en dirección desde la localidad de San Nicolás hacia la localidad de San Pedro; en el mismo carril y por detrás de este, circulaba el Vehículo 2.

El Vehículo 2 alcanzó e impactó al Vehículo 1. La zona de colisión quedó determinada por el grupo de efracciones que se encontraron sobre el carril derecho, a 1,8 m de la línea blanca discontinua y a 402 m desde el mojón del kilómetro 210, tomados con sentido hacia la localidad de San Pedro.

² Pueden consultarse las categorías señaladas en los sitios web correspondientes: [Licencia de conducir](#) y [Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional](#).

Previo a la zona de colisión, el conductor del Vehículo 2 realizó una maniobra de frenado. Esta acción quedó evidenciada por huellas de frenado previas a la zona de colisión.

Luego de la colisión, el Vehículo 2 se trasladó por un espacio de 14 m. Esta trayectoria quedó determinada por una mancha dinámica de fluidos mecánicos del Vehículo 2, registrada a partir de los 6 m desde la zona de colisión con sentido hacia la localidad de San Pedro.

El Vehículo 2 finalizó con la unidad tractora ubicada de forma perpendicular a la calzada y ocupando la banquina y parte de la zona de costado de camino, con su frente orientado hacia los campos contiguos, mientras que el semirremolque ocupó parte de la banquina y del carril derecho, con su frente orientado mayormente hacia San Pedro y levemente hacia los campos contiguos.

Respecto del Vehículo 1, se lo pudo observar en fotografías de medios digitales sobre la banquina y zona de costado de camino. No fue posible determinar si esta ubicación corresponde a su posición final o si fue desplazado con posterioridad al accidente.



Figura 13. Punto de impacto. Fuente: JST, 2024

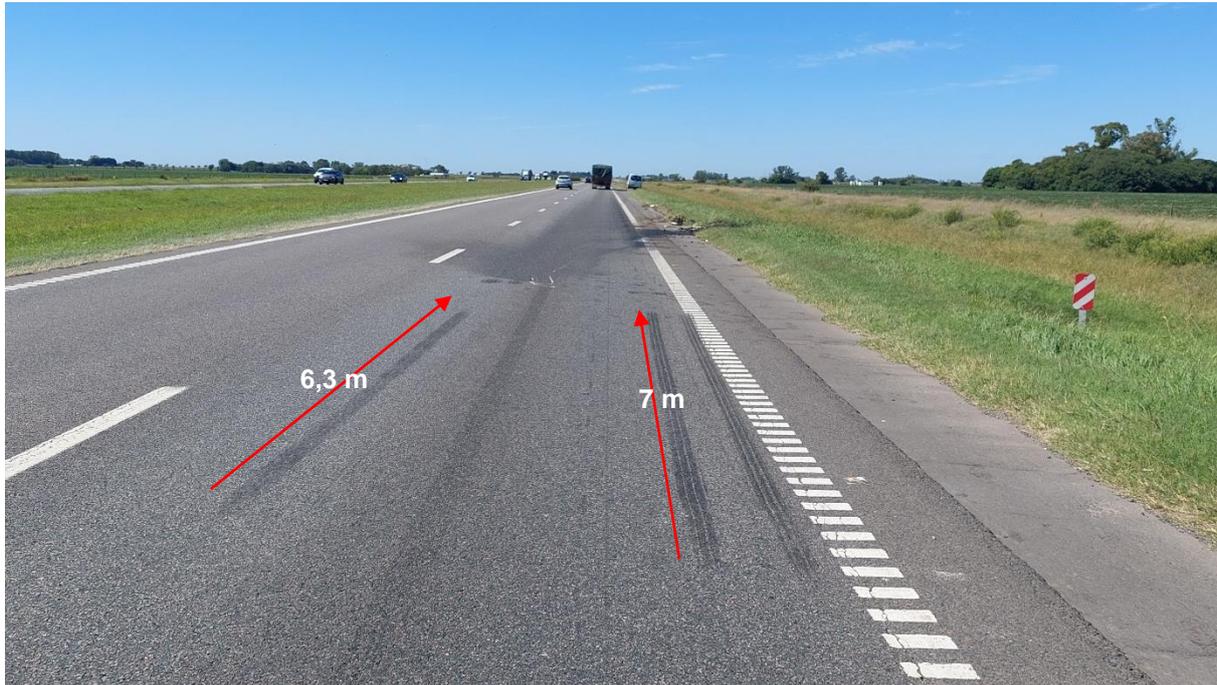


Figura 14. Huellas de frenado del Vehículo 2. Fuente: JST, 2024

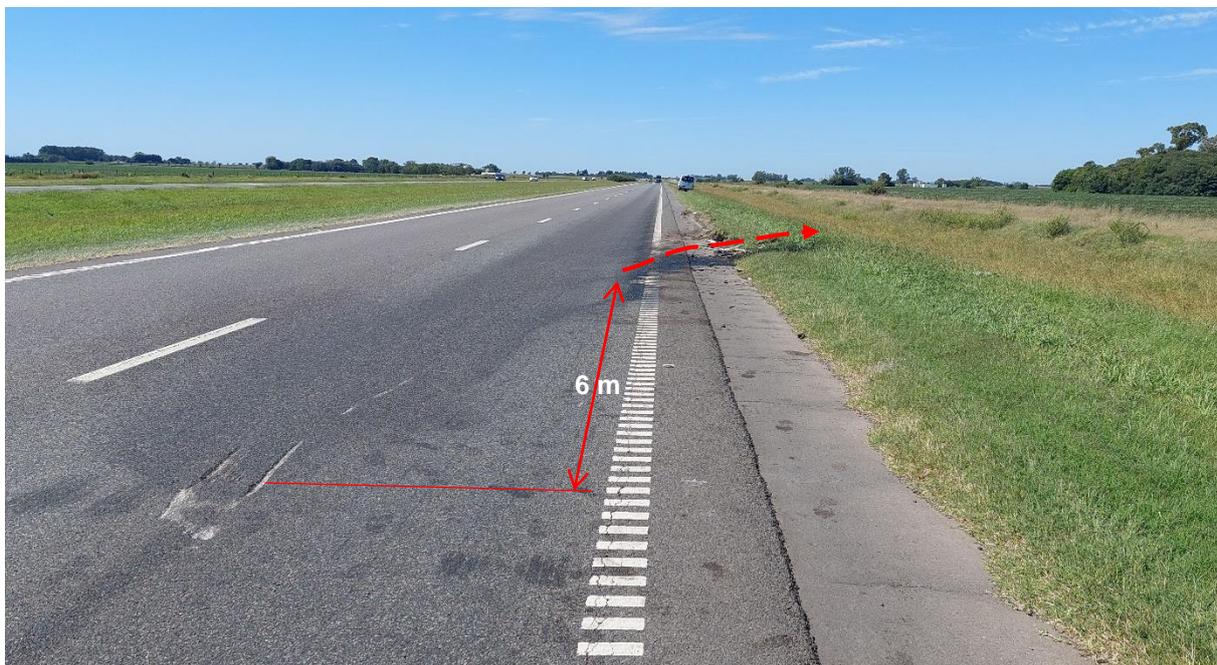


Figura 15. Comienzo de la mancha de fluidos dinámicos del Vehículo 2. Fuente: JST, 2024



Figura 16. Mancha de fluidos dinámicos del Vehículo 2. Fuente: JST, 2024



Figura 17. Posición final del Vehículo 2. Fuente: Corredores Viales, 2024



Figura 18. Ubicación del Vehículo 1. Fuente: [Ramallo Ciudad](#), 2024

A partir de la descripción realizada previamente, y en relación con la secuencia fáctica, es posible establecer los siguientes aspectos del suceso:

- Se relevaron huellas de frenado preimpacto del Vehículo 2 que indican la utilización del freno
- No se relevaron huellas o vestigios que evidencien una desaceleración abrupta del Vehículo 1

2.5. Organismos intervinientes en momentos posteriores al suceso

Los organismos de información y de respuesta a la emergencia identificados en el relevamiento de campo fueron:

- UFI 15 de San Nicolás. Ayudantía fiscal Ramallo
- Comisaría 2 de Villa Ramallo
- Escuadrón vial de Gendarmería Nacional Argentina
- Corredores Viales
- Bomberos Ramallo

- SAME Ramallo

3. OBSERVACIONES

A partir de los datos obtenidos hasta el momento, se exponen a continuación los temas de interés acerca de la seguridad operacional que han surgido durante esta etapa de la investigación:

- Elementos asociados al desempeño en la conducción [AC1]
- Factores organizacionales de las empresas [AC2]
- Tecnología ADAS [VH13]

4. LIMITACIONES

Los aportes del presente informe a la investigación se encuentran limitados por lo siguiente:

- No se pudo inspeccionar el Vehículo 1
- Se requieren actividades adicionales para complementar el registro de datos y análisis

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE