

SIRAS 2.0: la evolución

Angela Húzgame Abella, directora Cámara Técnica del SOAT
Fasecolda

A partir del 1° de junio de 2020, el Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud a víctimas de accidentes de tránsito (SIRAS) inicia una nueva fase en su evolución y se consolida como una herramienta útil para la gestión de la seguridad vial y la toma de decisiones sobre salud pública.

El pasado 28 de febrero, el Ministerio de Salud y Protección Social expidió la Resolución 311 de 2020, mediante la cual se modifica la Resolución 3823 de 2016, que dio origen al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud a víctimas de accidentes de tránsito (SIRAS). Con la reforma se fortalece esta herramienta y se reconoce la utilidad de la información que provee para el análisis de los siniestros viales y la definición de políticas de salud pública.

Cabe recordar que la plataforma tuvo origen en la necesidad del sector asegurador de conocer oportunamente la ocurrencia de un siniestro para poder hacer una mejor gestión, en un contexto de múltiples irre-

gularidades en los cobros al SOAT. Antes del SIRAS, la radicación de reclamaciones en las compañías de seguros era la forma de enterarse de que había sucedido un accidente de tránsito, y que se había aplicado alguna de las coberturas del SOAT para pagar la atención de las víctimas. Ese cobro podía suceder meses o hasta dos años después de los hechos, cuando ya era difícil adelantar muchas de las verificaciones que hoy pueden hacerse.

La necesidad de conocer rápidamente la ocurrencia de siniestros viales con víctimas fue compartida con el Ministerio de Salud y Protección Social, que en ese momento tenía las mismas preocupaciones que el



sector asegurador, pues la ADRES, que cubre las atenciones en salud de las víctimas de accidentes de tránsito cuando el vehículo involucrado no es identificado o no está asegurado con el SOAT y también se enteraba con mucho rezago de los siniestros. Estas circunstancias compartidas dieron origen a la Resolución 3823 de 2016 del Ministerio, mediante la cual el Regulador determinó dos obligaciones esenciales: a los prestadores de servicios de salud les exige reportar las atenciones a víctimas de accidentes de tránsito dentro de las 24 horas siguientes al inicio de la atención, y a las compañías de seguros autorizadas para operar el SOAT las compromete a tener un sistema de información centralizado que permita a los prestadores de servicios de salud cumplir con el citado reporte. De esta manera, Fasecolda asumió el reto de construir el SIRAS y proporcionar toda la infraestructura tecnológica para hacer realidad esta herramienta.

Desde que comenzó su operación a comienzos de 2017, el SIRAS cumplió su objetivo inicial relativo al

➔ La oportunidad de la información que ofrece el SIRAS marca la diferencia a la hora de realizar análisis y definir acciones y políticas públicas.

conocimiento oportuno de la atención a las víctimas de accidentes de tránsito. Sin embargo, de inmediato se hizo evidente que esta herramienta podía servir para mucho más, pues la cantidad de información que se registra es muy valiosa para el análisis y la definición de políticas públicas sobre seguridad vial y salud pública en el país. Los indicadores que resultan de los datos capturados, como perfiles de las víctimas y de los vehículos involucrados, poder ver por ciudad dónde



➔ Las asociaciones público-privadas pueden desarrollar herramientas tecnológicas útiles y exitosas para todos los sectores relacionados con un tema común, en este caso, la seguridad vial.

se atienden a las víctimas, si llegaron o no en transporte especial, así como los puntos geográficos de mayor accidentalidad según lo reportado, entre otros, llamaron la atención de diferentes entidades en Colombia y en otros países de América Latina. Así, al cabo de un año, el SIRAS ya era objeto de estudio y referente internacional.

Con el SIRAS se demostraron dos hechos contundentes:

- La oportunidad de la información marca la diferencia a la hora de realizar análisis y definir acciones y políticas públicas.
- Las asociaciones público-privadas para desarrollar herramientas tecnológicas útiles para todos los sectores relacionados con un tema común, en este caso, la seguridad vial, son efectivas y pueden ser exitosas.

El análisis de los indicadores que resultan de los datos capturados en el SIRAS permitió observar que se podían adicionar algunos campos de información para complementar los ya existentes, por ejemplo, para saber si la persona que sufrió el incidente vial era conductor, pasajero, peatón o ciclista al momento de los hechos, o conocer la clasificación de su triaje y así saber, con un indicador, si después del siniestro la persona requería o


no la atención en salud con extrema urgencia para salvar su vida. Este ejercicio de identificar qué se podía mejorar de en la plataforma fue una actividad interinstitucional que buscaba cubrir las necesidades esenciales de información de las entidades involucradas.

En este proceso de repensar el SIRAS se consideró que involucrar un nuevo reporte de los centros reguladores de urgencias, emergencias y desastres (CRUE) podía enriquecer la información, en cuanto al despacho de ambulancias, la atención prehospitalaria y el direccionamiento al lugar de atención a la víctima. Es cierto que no todos los departamentos del país han desarrollado su sistema de emergencias médicas (SEM) y, por tanto, solo aquellos que lo han hecho ya cuentan con un CRUE, pero poco a poco se irán incorporando estos nuevos actores, fundamentales para la adecuada atención de los lesionados.

Con este sistema reforzado, al que hemos llamado SIRAS 2.0, se espera tener más información útil para las autoridades locales, regionales, departamentales y nacionales, tanto en materia de salud pública como de seguridad vial. El SIRAS 2.0 permitirá hacer una trazabilidad de la atención de la víctima desde el momento en que se reporte el siniestro vial al CRUE local y se despache la ambulancia encargada de

recoger a la víctima, hasta que la persona sea recibida por el prestador de servicios de salud que se encargará de su atención. También se podrán conocer con más precisión los lugares de mayor accidentalidad para poder intervenirlos con acciones preventivas.

Todos estos esfuerzos hacen parte de una gestión decidida a abordar la problemática de salud pública que

representan los accidentes de tránsito en el país, y se espera que el SIRAS pueda seguir evolucionando para ofrecer a todos los actores interesados en la seguridad vial elementos de análisis relevantes para el diseño de mejores políticas públicas. El sector asegurador está comprometido con esta labor, porque acciones como la construcción de herramientas como esta es otra manera de hacer un aporte al país. 

NOTA:

La oportunidad de la información que ofrece el SIRAS permitió conocer que durante el aislamiento preventivo obligatorio que se adoptó en Colombia, entre el 25 de marzo y el 25 de mayo de 2020, para evitar la propagación del COVID-19, se registraron atenciones en salud a 44.342 víctimas de accidentes de tránsito.

Sal a trabajar seguro y regresa sano a tu hogar.

SURA piensa en tu bienestar y en el de los que más quieres.



Encuestas

Riesgo individual
<https://bit.ly/riesgoindividual>

Diaria de síntomas
<https://bit.ly/sintomasdiaria>

App Regreso Seguro Empresas

Identifica oportunamente los contactos estrechos de los casos positivos COVID-19 de tu empresa.

Descárgala en Google Play



Juntos nos aseguramos de avanzar.

Línea de atención 01 8000 51 88 88
Bogotá, Cali y Medellín 437 88 88
Celular #888

segurossura.com.co/covid

