

Gestione e riduzione del rischio in ambiente innevato, autosoccorso e Soccorso Alpino

3° Corso di Avvicinamento alla Montagna (Neve e Ciaspole)

A.N.E. Gigi Riboldi

Seregno, 24 Febbraio 2022

Un incidente non è quasi mai una manifestazione attribuibile al solo caso. Non deve perciò essere fatalisticamente considerato come un fatto inevitabile!

In età infantile, l'incidente è il risultato dell'incontro tra un ambiente «pericoloso» e un bambino (scarsa esperienza, incoscienza dei pericoli e spesso una non adeguata educazione).

Letto in un Pronto Soccorso pediatrico...

Pericoli

I pericoli oggettivi sono legati alla natura stessa della montagna e alle condizioni meteo.

Vengono definiti pericoli soggettivi quelli che il “soggetto” frequentante la montagna si crea da se, sia per la sua impreparazione tecnica o atletica, che per la sua disattenzione e incapacità di valutare la situazione.

Un elemento importante è la personale percezione dei pericoli, che può indurci a sottovalutare o sopravvalutare la reale situazione.

Trappole euristiche

- Familiarità con l'ambiente
- Eccesso di determinazione
- Consenso e competitività sociale
- Aura dell'esperto
- Istinto gregario e effetto gregge
- Euforia

Rischi...ma prima una domanda:

«Il bollettino valanghe (quello espresso in una scala da 1 a 5), definisce il **pericolo** valanghe o il **rischio** valanghe?»

Risposta: il «**PERICOLO**»

Pericolo: definisce in modo **oggettivo** la criticità correlata a situazioni, luoghi, ecc.; ovvero, le potenziali sorgenti di danno.

Rischio: valuta l'eventualità di subire un danno e le relative conseguenze; entrano in gioco elementi **soggettivi** (esperienza, preparazione, attrezzatura, ecc.)

Per esempio: «*Il percorso è **pericoloso** perché ghiacciato; se non si usano i ramponi, **rischiamo** di scivolare*»

Il **rischio** è il rapporto tra la possibilità che un evento avverso avvenga (**frequenza**) e le conseguenze che questo determina (**magnitudo**).

**Nessuna attività umana è a
«rischio zero»**

M
a
g
n
i
t
u
d
o

A

M

B

M

A

Fulmine

Valanga

Vipera

Scivolata
o caduta

Frequenza

Ciò che facciamo per evitare che un evento avverso avvenga (frequenza), rientra nella **prevenzione**; tutto quello che mettiamo in gioco per limitarne le conseguenze (magnitudo), si definisce **protezione**.

Prevenzione e protezione

Si predispone... Agisce... Serve a...

Prevenzione

... prima
dell'incidente

... prima
dell'incidente

... scongiurare
un incidente

**Protezione
«prima»**

... prima
dell'incidente

... durante
l'incidente

... minimizzare
le conseguenze
immediate di un
incidente

**Protezione
«seconda»**

... prima
dell'incidente

... dopo
l'incidente

... rimediare ai
danni di un
incidente

Riduzione del rischio

Da casa - scegliere e pianificare l'itinerario sulla base di:

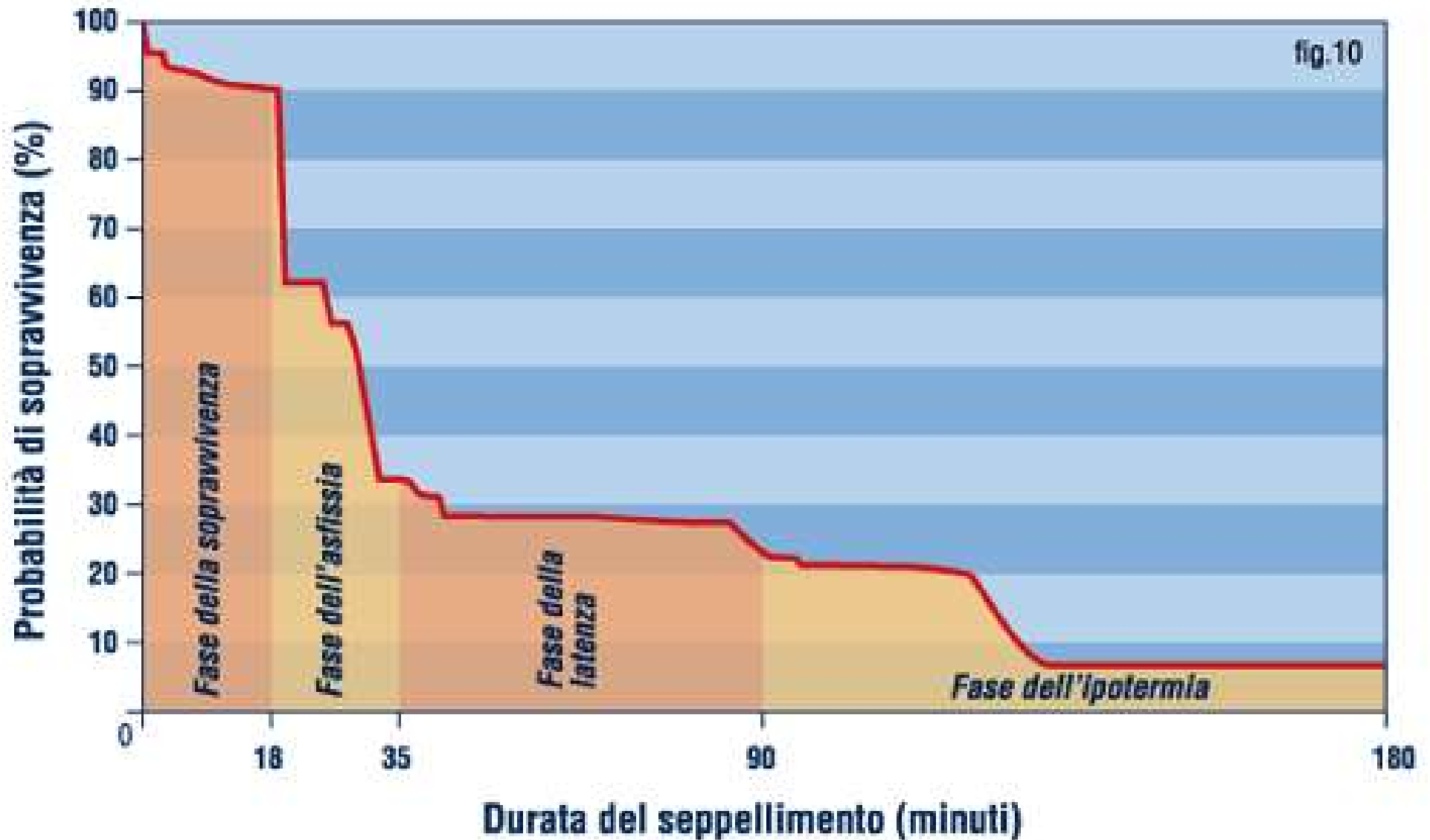
- capacità, condizioni fisiche, età e numerosità del gruppo
- corretta scelta ed efficienza delle attrezzature
- verificare, sulla carta topografica, il tracciato e le relative caratteristiche: lunghezza, pendenze, difficoltà, esposizione, punti di sosta (rifugi, bivacchi, ecc.), percorsi alternativi e vie di fuga (eventualmente, preparare uno schizzo di rotta)
- previsioni nivo-meteo
- periodo dell'anno

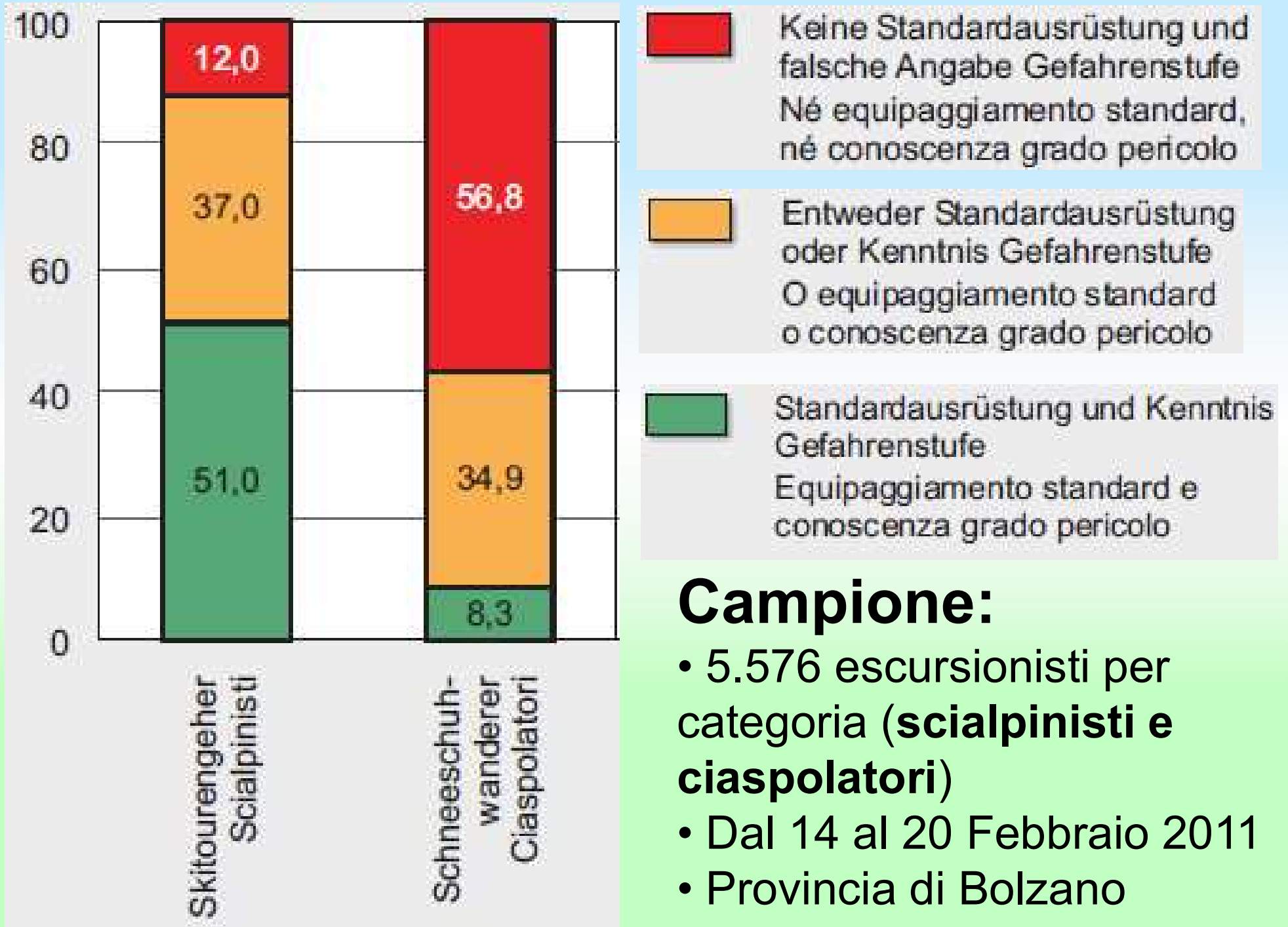
Sul posto – valutazione continua della situazione:

- giunti sul luogo dell'escursione, verificare le condizioni
- sempre «occhi aperti» su: percorso, ambiente circostante, compagni d'escursione, evoluzione meteo e... orologio
- ricordarsi che l'escursione non è finita finché non si è ritornati a casa

Autosoccorso (pala, sonda e ARTVa)

Curva di sopravvivenza





Campione:

- 5.576 escursionisti per categoria (**scialpinisti e ciaspolatori**)
- Dal 14 al 20 Febbraio 2011
- Provincia di Bolzano

C.N.S.A.S.

Scuola di Escursionismo AZIMUT



Numero unico d'emergenza in Europa: 112

Emergenza sanitaria: 118



SEGNALI INTERNAZIONALI DI SOCCORSO ALPINO

CHIAMATA	Emettere sei volte in un minuto (uno ogni 10 secondi) un segnale ottico o acustico. Ripetere i segnali dopo un minuto fino che si è certi di essere stati localizzati.
RISPOSTA	Emettere tre volte in un minuto (uno ogni 20 secondi) un segnale ottico o acustico.

In caso di chiamata 112 / 118:

- **Fornire dati** (identità infortunati, numeri telefoni utilizzabili, ecc.)
- **Descrivere scenario** (modalità incidente, numero persone coinvolte, ora incidente, presenza pericoli residui, ecc.)
- **Informare su condizioni persone coinvolte** (coscienza, respiro, emorragie, ecc.)
- **Descrivere luogo** (toponimo, morfologia terreno, quota, coordinate, criticità, ecc.)
- **Descrivere condizioni meteo** (visibilità, precipitazioni, vento, ecc.)
- **Comunicare presenza ostacoli** (linee elettriche, funivie, tralicci, alberi, materiali vari al suolo, ecc.)
- **Segnalare presenza aiuti** (sanitari, operatori CNSAS, Guide Alpine, ecc.)
- **Restare a disposizione dell'operatore**; mantenere la calma e, in attesa dei soccorritori, tranquillizzando gli eventuali feriti

**SEGNALI CONVENZIONALI USATI QUANDO
ESISTE CONTATTO VISIVO MA NON ACUSTICO
(utili per interventi con elicottero)**

<p>La posizione a "Y" = YES, in piedi con entrambe le braccia alzate significa segnalazione positiva</p>	<p>SI ABBIAMO BISOGNO DI SOCCORSO</p> <p>SI ATTERRATE QUI</p>	 <p>ABBIAMO BISOGNO DI SOCCORSO</p>
<p>La posizione a "N" = NOT, in piedi con un braccio alzato e uno abbassato significa segnalazione negativa</p>	<p>NON SERVE SOCCORSO</p> <p>NON ATTERRATE QUI</p>	 <p>NON SERVE SOCCORSO</p>

In caso di intervento elisoccorso:

- Sgombrare il luogo da zaini, indumenti e tutto ciò che può volare via
- Allontanare il gruppo dal luogo dell'atterraggio mettendolo in posizione di sicurezza
- Tenere i bambini per mano ed i cani al guinzaglio
- Rimanere fermi senza allontanarsi e tanto meno avvicinarsi all'elicottero durante e dopo la manovra
- Per nessun motivo ci si avvicina all'elicottero dalla parte posteriore
- Se segnaliamo con le braccia alzate, poniamoci con il vento alle spalle e accovacciamoci all'arrivo dell'elicottero

Nonostante le indicazioni che vengono date sarà il pilota a decidere il luogo di atterraggio e la manovra da effettuare.