

70 anni di massimo impegno.



Soccorso aereo medicalizzato

La Rega porta soccorso aereo medicalizzato professionale alle persone in emergenza 24 ore su 24, 365 giorni l'anno.

Rega 1414

Rapporto annuale 2021

Ci siamo, per la Svizzera, dal 1952.

La Rega in cifre



430

collaboratrici e collaboratori lavorano con passione, impegno e professionalità per i nostri pazienti, le nostre sostenitrici, i nostri sostenitori e la nostra organizzazione.



13

basi Rega sono dislocate sul territorio in modo tale da permettere agli equipaggi di raggiungere qualsiasi luogo della Svizzera in 15 minuti di volo.



12'284

pazienti sono stati trasportati dalla Rega nel 2021 a bordo dei suoi jet ambulanza e dei suoi elicotteri di salvataggio.



980

missioni a favore di pazienti all'estero sono state organizzate nel 2021 dalla centrale operativa della Rega.



18'017

missioni sono state coordinate lo scorso anno dalla centrale operativa della Rega.



400

diversi aeroporti in tutto il mondo sono raggiunti ogni anno dalla Rega con i suoi jet ambulanza.



3'678'000

sostenitrici e sostenitori permettono alla Rega di garantire il soccorso aereo a favore della popolazione svizzera.



14'330

interventi con l'elicottero sono stati organizzati in Svizzera dalla centrale operativa nel 2021.



2'707

ulteriori interventi, come quelli dei soccorritori alpini del Club Alpino Svizzero CAS, sono stati organizzati nel 2021 dalla centrale operativa della Rega.

Indice

Attualità 2022

- 5 Una rete per la Svizzera
- 10 Migliorare ulteriormente ciò che funziona già bene
- 13 Come la medicina ha preso il volo

In evidenza 2021

- 17 Fatti salienti dell'anno scorso

Attività 2021

- 21 Missioni con elicotteri e aerei
- 26 Progetti e temi
- 30 Cifre chiave
- 32 Consiglio di fondazione
- 33 Direzione
- 34 Immagine aziendale
- 36 Governance & Compliance
- 40 Le pietre miliari della storia della Rega



70 anni di massimo impegno per le persone in emergenza



Michael Hobmeier



Ernst Kohler

Il 27 aprile 2022 ricorre il 70° anniversario della fondazione della Rega. Da allora sono successe molte cose. Dai paracadutisti e gli aerei leggeri che atterravano sui ghiacciai, agli elicotteri di salvataggio e ai jet ambulanza all'avanguardia, dal primo intervento medico, svolto con senso di responsabilità ma in modo semplice, ai trasporti medicalizzati di terapia intensiva altamente complessi, che stabiliscono gli standard in tutto il mondo.

Pur con tutti i progressi, in sostanza la Rega è rimasta la stessa: mettiamo il benessere dei nostri pazienti al primo posto e portiamo soccorso aereo medicalizzato alle persone in emergenza. E la Rega è necessaria: la sua centrale operativa non ha mai organizzato così tanti interventi, oltre 18'000, come l'anno scorso. Inoltre, ha continuato a svolgere compiti di vario genere per sostenere le autorità nella gestione della pandemia, fungendo ad esempio da «centro di coordinamento nazionale» per garantire l'occupazione ottimale dei reparti di cure intense svizzeri. Lavoriamo costantemente per trovare le soluzioni migliori per salvare ancora più persone in emergenza: i visori notturni sviluppati appositamente per la Rega e il drone Rega sono già in uso e il dispositivo d'intervento è stato ulteriormente rafforzato con lo stazionamento di un elicottero di salvataggio a Sion.

In sintesi, anche l'anno scorso la Rega ha adempito il suo compito ed è ormai parte indispensabile del sistema sanitario svizzero. Innanzitutto, proviamo quindi gratitudine. Siamo grati ai nostri oltre 3,6 milioni di sostenitrici e sostenitori. Ogni singolo contributo è importante, perché permette di migliorare ulteriormente qualcosa di utile, a favore dei nostri pazienti e per il loro benessere.

Michael Hobmeier
Presidente del Consiglio di fondazione

Ernst Kohler
CEO/Presidente di direzione

Attualità 2022



Una rete per la Svizzera

Solo chi si trova già nelle sue vicinanze può raggiungere rapidamente un paziente. Con l'aiuto della popolazione svizzera, nel corso dei decenni la Rega ha costruito una delle reti di soccorso aereo più fitte al mondo e continua a rafforzare il suo dispositivo per migliorare costantemente l'assistenza aerea medicalizzata. Vi spieghiamo come.

Per raggiungere i pazienti il più rapidamente possibile dopo un allarme, oggi la Rega gestisce 13 elibasi in tutta la Svizzera e una base partner e dispone di una flotta di 19 elicotteri di salvataggio. Le basi sono distribuite in tutto il Paese, per permettere alle squadre di soccorso di raggiungere qualsiasi luogo del territorio svizzero in 15 minuti di volo. Alle basi operative c'è sempre un equipaggio con un elicottero di salvataggio pronto a partire 24 ore su 24, 365 giorni l'anno. Questo dispositivo d'intervento dimostra quotidianamente la sua utilità e

permette agli equipaggi d'elicottero di aiutare oltre 11'000 pazienti ogni anno.

Riflessioni fondamentali già prima della fondazione

Le basi per il dispositivo d'intervento furono poste dal Dr. Rudolf Bucher, il fondatore della Rega, già all'inizio degli anni '50 del secolo scorso. Nelle sue riflessioni e analisi sulla creazione di una guardia aerea di soccorso, documentate nel suo libro *Fliegen Retten Helfen*,



Pronto al decollo 24 ore su 24: l'elicottero Rega alla base di Untervaz (GR).

«Un'unica centrale operativa ha una visione d'insieme degli aeromobili pronti al decollo o già in missione [...]. Abbiamo la responsabilità di garantire che siano impiegati i mezzi più appropriati e più vicini al luogo dell'incidente»

Dr. Rudolf Bucher, *fondatore della Rega*

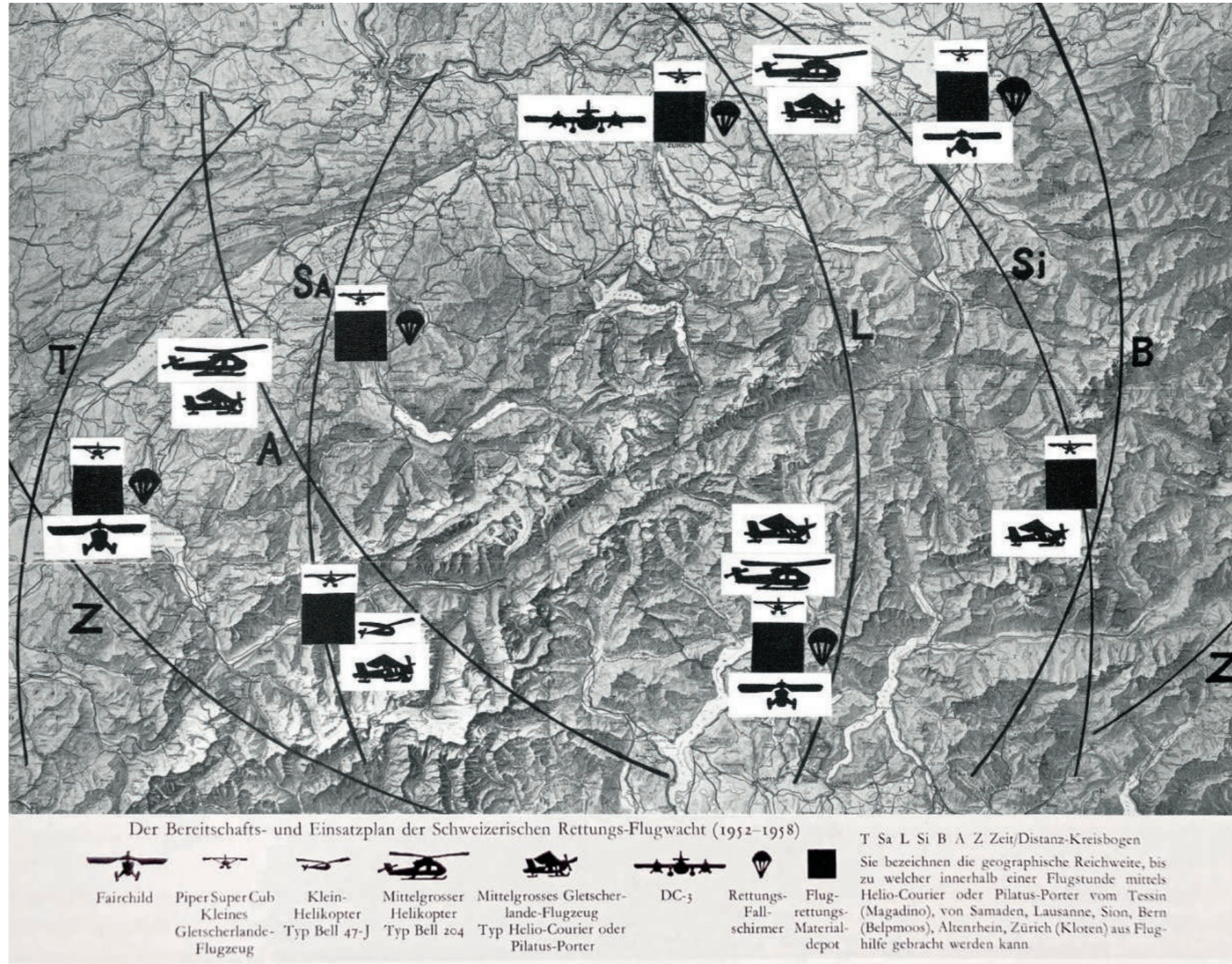
afferitava: «Per quanto velocemente i nostri aerei possano essere pronti al decollo e per quanto riescano a percorrere velocemente anche distanze abbastanza lunghe, la priorità assoluta è fare in modo che la tratta d'avvicinamento sia la più breve possibile. In altre parole, fin dall'inizio, non vogliamo che i nostri interventi decollino da un unico punto di partenza centrale». Inoltre, la scelta dell'ubicazione delle basi d'appoggio non dovrebbe basarsi su confini cantonali o interessi politici, ma su una visione tattica dell'area d'intervento. Per valutare il luogo ottimale delle basi d'appoggio, il Dr. Bucher analizzò diversi fattori, come la topografia, le condizioni meteo, le statistiche degli infortuni in montagna, degli incidenti aerei e dovuti a valanghe, oltre alla densità della popolazione svizzera.

Creata gradualmente nel corso dei decenni

Agli albori della Guardia aerea svizzera di soccorso, non c'erano abbastanza soldi per gestire basi proprie o per acquistare i propri aeromobili. I privati misero a disposizione i loro aeromobili per le missioni e i depositi di materiale furono la prima infrastruttura propria. Il Dr. Bucher sapeva che gli introiti provenienti dagli interventi di soccorso non sarebbero bastati a coprire i costi di gestione di un sistema come quello che aveva delineato. La sua soluzione: la Rega avrebbe dovuto acquistare aeromobili grazie a campagne di raccolta fondi, per poi metterli a disposizione di privati o aziende per uso commerciale. Nel caso di un intervento di soccorso, l'aeromobile sarebbe stato utilizzato per la missione.

Il primo elicottero della Rega era stazionato in Vallese

Questo principio funzionò bene, come dimostra l'esempio del primo elicottero proprio, del tipo Bell 47J, che la Guardia aerea svizzera di soccorso ricevette in dono dall'Unione svizzera delle società di consumo (USC). La Guardia aerea svizzera di soccorso lo mise a disposizione del leggendario pilota vallesano Hermann Geiger e lo stazionò all'aerodromo di Sion. In questo modo, si finanziavano la manutenzione e le operazioni con l'elicottero. Inoltre, in Vallese era sempre disponibile un elicottero Rega per gli interventi di soccorso. Questo modello ha fatto scuola in tutta la Svizzera: ancora fino alla metà degli anni '80, con gli elicotteri della Rega le aziende commerciali sue partner, come Air-Grisca o BOHAG, eseguivano anche operazioni di lavoro, ad esempio per la silvicoltura.



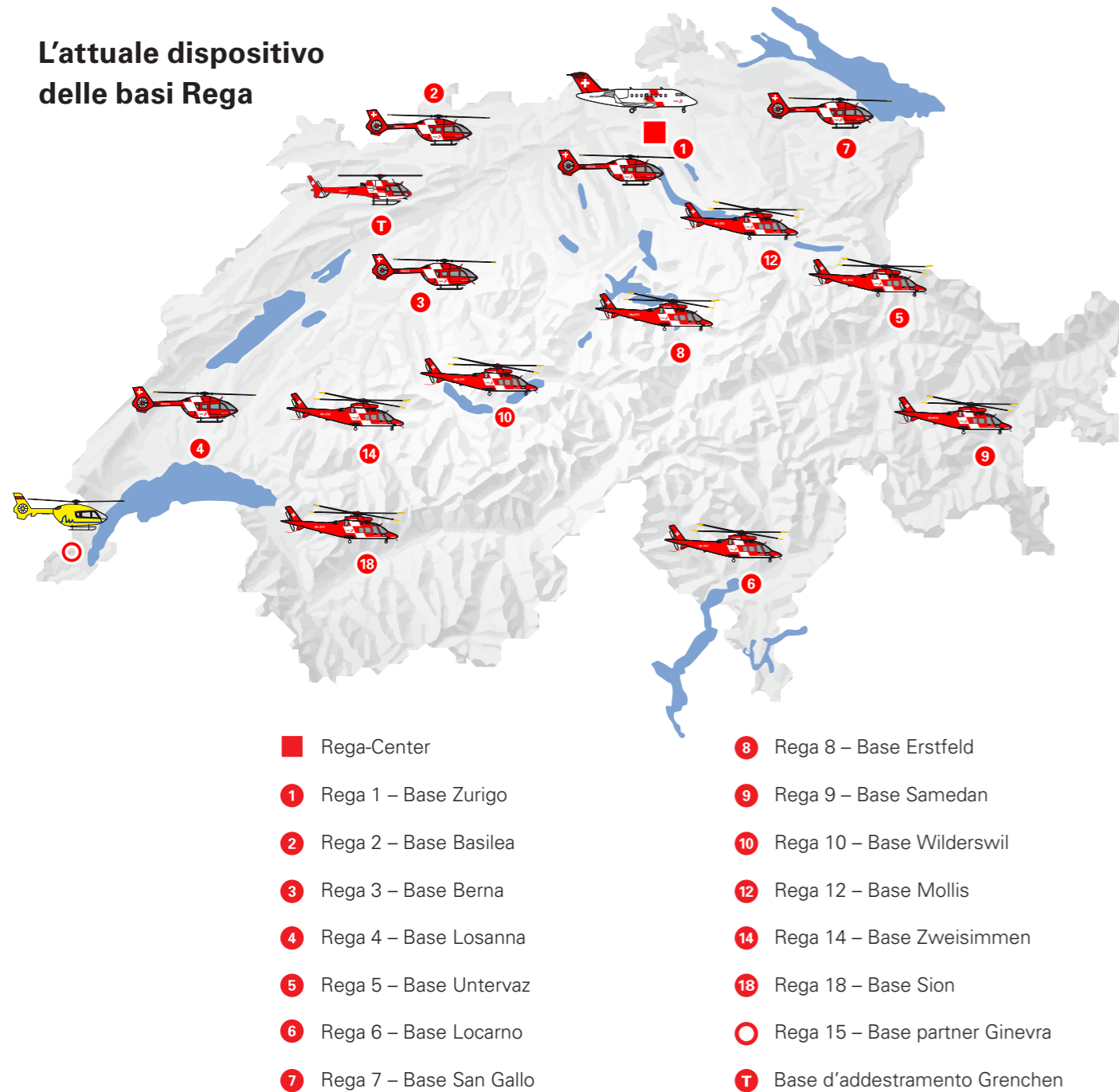
Il piano di disponibilità e d'intervento della Guardia aerea svizzera di soccorso (1952-1958)
Fonte: Rudolf Bucher, *Fliegen Retten Helfen*, 1961

I sostenitori consentono alla Rega d'investire nella propria infrastruttura e nei propri aeromobili

Dopo la creazione del tesseramento Rega a metà degli anni '60 e grazie al sostegno in seguito sempre crescente della popolazione svizzera, nei decenni successivi la Rega ha potuto investire sempre di più nella propria infrastruttura e nei mezzi d'intervento. Parallelamente alla collabora-

zione con ditte commerciali che svolgevano interventi di soccorso per conto della Rega, fu così possibile allestire e gestire basi ed elicotteri propri, a disposizione esclusivamente delle operazioni di soccorso. La direzione della Rega si rese conto che l'ulteriore e conseguente miglioramento dell'assistenza aerea medicalizzata poteva essere raggiunto solo usando elicotteri di salvataggio bimotore e puntando sulla formazione altamente specializzata per i paramedici della Rega. La conseguenza di ciò

L'attuale dispositivo delle basi Rega



fu tuttavia che una gestione mista, in cui gli elicotteri e gli equipaggi potevano essere utilizzati sia per voli commerciali sia per interventi di soccorso, non era più nell'interesse dei pazienti. L'attuale dispositivo d'intervento della Rega a livello nazionale serve esclusivamente per le missioni di salvataggio e forma una delle reti di soccorso aereo più fitte e moderne al mondo. Non è però una ragione per sedersi sugli allori: il continuo miglioramento delle cure mediche di base rimane uno dei compiti più importanti della Rega, che verifica e ottimizza quindi costantemente il suo dispositivo.

Ampliamento dell'infrastruttura esistente

La Rega si adatta quindi sempre ai cambiamenti della società. Per rispondere alle esigenze di una società delle 24 ore, negli ultimi 15 anni la Rega ha ad esempio aumentato progressivamente la prontezza operativa notturna. È stata continuamente adattata e ampliata anche l'infrastruttura delle basi, dotandole ad esempio di camere da letto. Al momento sono in fase di costruzione o modernizzazione le basi Rega di Mollis, Samedan e Zweisimmen.



La fitta rete di basi è concepita in modo che la Rega possa raggiungere qualsiasi luogo dell'area operativa in 15 minuti di volo.

Il coordinamento centrale è la chiave per il soccorso rapido

Per utilizzare in modo ottimale a beneficio dei pazienti questo dispositivo d'intervento con mezzi di soccorso aereo dislocati in tutto il Paese, è necessario un coordinamento centrale di tutte le missioni. È l'unico modo per garantire che sia sempre mobilitato l'equipaggio più vicino e più idoneo, tenendo conto di tutti gli interventi in corso e di altri fattori, come le condizioni meteo. Anche di questo erano già consapevoli i pionieri della Rega. Nel 1961 lo misero per iscritto nel Rapporto annuale della Guardia aerea svizzera di soccorso (GASS): «Un'unica centrale operativa ha una visione d'insieme degli aeromobili pronti al decollo o già in missione [...]. Abbiamo la responsabilità di garantire che siano impiegati i mezzi più idonei e più vicini al luogo dell'incidente». Una consapevolezza che oggi, con il continuo incremento del numero di missioni e la crescente complessità del soccorso aereo, è più attuale che mai. Per questo, negli ultimi 70 anni, la Rega ha investito non solo nelle basi operative e negli elicotteri di salvataggio, ma anche nella sua centrale nazionale di soccorso aereo, il «cuore» del suo dispositivo d'intervento. Questa combinazione di sedi decentralizzate e un coordinamento centrale e sovraordinato dei mezzi di salvataggio aereo assicura che in caso d'emergenza il soccorso aereo medicalizzato raggiunga il paziente il più rapidamente possibile. Le caratteristiche principali di questo dispositivo d'intervento, già delineato oltre 70 anni fa dal Dr. Bucher, sono rimaste immutate. Ha costituito la base del successo della Rega e oggi permette agli equipaggi d'elicottero di soccorrere ogni giorno in media 34 persone in emergenza. Ed è una testimonianza impressionante di quanto il Dr. Bucher e i pionieri della Rega avessero ragione!

Nuova infrastruttura e partenariati

Un'altra possibilità per rafforzare il dispositivo è lo stazionamento di elicotteri di soccorso in nuove sedi o la creazione di partenariati. A Ginevra, la Rega è partner del cantone dal 1987: l'elicottero e la base sono gestiti dall'Ospedale universitario di Ginevra, il mezzo d'intervento è invece mobilitato dalla centrale operativa della Rega. Dal Natale 2021, all'aerodromo vallesano di Sion è presente un equipaggio della Rega pronto a partire in missione 24 ore su 24. Questo stazionamento è avvenuto in collaborazione con l'impresa locale di trasporto in elicottero Héli-Alpes, la cui infrastruttura serve da hangar per l'elicottero Rega. In futuro anche l'elicottero del tipo Bell 429 di Héli-Alpes farà parte del dispositivo della Rega. I piani per una nuova base Rega nella regione dell'Entlebuch sono ancora in fase iniziale. Il Canton Lucerna e la Rega stanno cercando l'ubicazione adatta.



Migliorare ulteriormente ciò che funziona già bene

Con il suo reparto interno Design e sviluppo, la Rega ha le conoscenze necessarie per apportare modifiche ai suoi aeromobili o sviluppare parti dell'equipaggiamento. Due esempi attuali mostrano che anche i miglioramenti apparentemente piccoli semplificano il lavoro degli equipaggi e vanno quindi a beneficio dei pazienti.

Migliorare il soccorso aereo è uno dei compiti più importanti della Rega. Dalla sua fondazione, sviluppa costantemente idee su come continuare a ottimizzare i suoi aeromobili e l'equipaggiamento. Avendo esigenze molto specifiche, spesso la Rega non può però acquistare componenti già esistenti. Allora come oggi, se vuole migliorare qualcosa, deve svilupparla lei stessa. Nel corso del tempo, ciò è tuttavia diventato sempre più complesso e costoso. Oggi le organizzazioni dell'aviazione devono confor-

marsi a un gran numero di regolamenti aeronautici e alle severe prescrizioni degli organi regolatori.

Attuare i propri sviluppi

Ad esempio, a seguito di una modifica legislativa del 2006, tutti gli adattamenti degli aeromobili devono essere approvati e certificati dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA). Era evidente che l'attuazione e la certificazione degli

Prima di farglielo testare, l'ingegnera progettista spiega al medico d'urgenza le specificità di uno dei prototipi del nuovo casco.

pazienti che dipendono da apparecchiature per l'ossigenazione extracorporea a membrana (ECMO). In questa tecnica di terapia intensiva, tutta o parte della funzione respiratoria o cardiaca del paziente è svolta dalla macchina. Una grande sfida nell'impegno di trasportare a bordo degli aeromobili attrezzature mediche altamente tecnologiche, come la macchina ECMO, che pesa 12 chili, sono le numerose prescrizioni da rispettare. Bisogna ad esempio assicurarsi che un dispositivo, rispettivamente il suo fissaggio, possa resistere ad accelerazioni fino a 20 volte la forza g.

Migliorare la maneggevolezza per concentrarsi sui pazienti

Al momento, gli ingegneri della Rega stanno lavorando per ottimizzare i precedenti supporti in cabina e migliorare ulteriormente sia la maneggevolezza sia lo spazio a disposizione dell'equipaggio. A tale scopo, un ingegnere progettista ha dapprima realizzato i componenti con una stampante 3D, verificandone poi la funzionalità e la precisione nell'adattarsi nella cabina dell'elicottero. Infine, è stata prodotta una costruzione di pannelli modulari e girevoli, fissabile al binario del sedile in cabina. Grazie a questi supporti realizzati su misura, in futuro si potranno montare e fissare anche altri dispositivi medici. Queste sofisticate costruzioni sono poco appariscenti, ma il lavoro degli ingegneri della Rega contribuisce a far sì che a bordo, grazie a un equipaggiamento il più maneggevole possibile, l'equipaggio medico possa concentrarsi appieno sull'assistenza delle persone gravemente malate.

adattamenti da parte di partner esterni avrebbero richiesto molto tempo. Per attuare idee e miglioramenti al suo interno, la Rega ha quindi reagito creando il proprio settore Design e sviluppo, nato nel 2011. Grazie al riconoscimento da parte dell'EASA come «Part 21 Design Organisation», da allora è in grado di adeguare in modo efficiente e flessibile i mezzi di soccorso e l'equipaggiamento, nonché di attuare e certificare autonomamente i nuovi sviluppi. Due esempi attuali mostrano come il team di cinque ingegneri e un'ingegnera sta migliorando l'arredo e l'equipaggiamento.

Supporti sofisticati per trasporti speciali di terapia intensiva

La Rega è l'unica organizzazione di salvataggio aereo in Svizzera che esegue trasporti speciali di terapia intensiva. Può ad esempio trasportare



Dopo i primi test, l'ingegnera progettista e il medico d'urgenza discutono i vantaggi e gli svantaggi dei vari modelli di casco.

Nuovi caschi: ben oltre un progetto d'acquisto

Il secondo esempio riguarda i caschi degli equipaggi d'elicottero, un elemento centrale dell'equipaggiamento. Non servono solo alla loro sicurezza, ma sono indispensabili anche per comunicare via radio e attutire il rumore provocato dall'elicottero e dal vento. La comunicazione tra i membri dell'equipaggio, ma anche con la centrale operativa e con i partner d'intervento, come la polizia, deve funzionare perfettamente, perché contribuisce molto alla riuscita dell'intervento a beneficio dei pazienti. I caschi dei singoli membri dell'equipaggio, pilota, paramedico e medico d'urgenza, differiscono l'uno dall'altro per rispondere alle loro diverse esigenze. Per il pilota è ad esempio importante che sul casco possa essere montato in modo semplice e sicuro il visore notturno. Il medico d'urgenza deve invece comunicare via radio con gli altri membri dell'equipaggio, ma anche poter parlare con il paziente pur indossando il casco. Le sue cuffie antirumore possono quindi essere alzate, lasciando così libere le orecchie. Dopo 10-15 anni d'utilizzo, i caschi terminano il loro ciclo di vita e vanno sostituiti. Come per ogni progetto d'acquisto, anche in questo caso la Rega riflette sugli aspetti migliorabili.

Soluzioni individuali ma compatibili

Nella ricerca dei modelli successivi ideali, il reparto Design e sviluppo valuta quindi assieme ai membri dell'equipaggio quali adattamenti tecnici permetteranno ai futuri caschi di soddisfare ancora meglio i requisiti menzionati sopra e cosa ottimizzare ulteriormente, come la protezione dell'udito, ma anche il sistema radio. Fosse possibile una connessione senza fili, i membri dell'equipaggio in missione avrebbero ancora più libertà di movimento e maggior comfort. Una sfida particolare è la compatibilità dei sistemi radio e di comunicazione incorporati nei vari caschi dell'equipaggio, che devono interagire perfettamente. Al momento l'ingegnera progettista sta facendo testare vari modelli agli equipaggi, per stabilire insieme ciò che va modificato.

Il lavoro degli ingegneri va a beneficio dei pazienti

La Rega cerca di ottimizzare continuamente l'assistenza dei pazienti. Attuando idee innovative e sviluppando soluzioni su misura, le ingegnere e gli ingegneri facilitano il lavoro degli equipaggi in missione, portando così avanti ciò che animava già i pionieri della Rega: continuare a migliorare il soccorso aereo medicalizzato a beneficio della popolazione svizzera.

Come la medicina ha preso il volo

Agli esordi della Guardia aerea svizzera di soccorso, le possibilità di fornire assistenza medica nel salvataggio aereo erano molto limitate. Fu solo il progresso tecnico nell'aviazione che aprì nuove opzioni, permettendo così alla Rega di migliorare in modo graduale l'assistenza medica dei suoi pazienti.



Equipaggiati per la terapia intensiva: i jet ambulanza Rega sono molto versatili e la cabina può essere adattata alle esigenze del paziente.

Gli attuali elicotteri di salvataggio e i jet ambulanza della Rega sono unità di cure intensive volanti, in cui gli equipaggi medici possono monitorare e curare i pazienti in modo ottimale anche in volo. A tale scopo, gli aeromobili sono equipaggiati con attrezzature mediche mobili altamente tecnologiche che, tra le altre cose, permettono anche trasporti di terapia intensiva molto complessi.

L'elicottero di soccorso offre più spazio e maggiori possibilità

Negli anni '50 del secolo scorso, agli albori delle Guardia aerea svizzera di soccorso, la situazione era molto diversa: i primi elicotteri erano troppo piccoli e troppo poco potenti per trasportare i pazienti in cabina o portare il personale

medico sul luogo dell'intervento. L'elicottero come mezzo d'intervento aveva il vantaggio di poter raggiungere i pazienti per via aerea in poco tempo. L'assistente di volo prestava i primi soccorsi sul posto e il paziente adagiato su una barella fissata all'esterno dell'elicottero, sotto una protezione di materiale sintetico, veniva poi trasportato all'ospedale, dov'era consegnato ai medici per le cure.

L'equipaggio medico a bordo

Con lo sviluppo di elicotteri più grandi e potenti, il progresso tecnico nell'aviazione ha permesso ai pionieri della Rega di migliorare l'assistenza medica fornita durante il trasporto. Dal 1957, i pazienti potevano così essere trasportati nella cabina dell'elicottero del tipo Bell 47J, il primo di proprietà della Rega, prestando un'ancora rudimentale assistenza medica a bordo e inaugurando così una nuova era del soccorso aereo. Per la Rega questi sviluppi aprirono anche nuove possibilità per la composizione dell'equipaggio, al quale venne aggiunto un medico d'urgenza, ampliando anche l'equipaggiamento medico.

Nel jet c'è spazio per cure mediche ottimali

Per ottimizzare anche l'assistenza dei suoi pazienti a bordo del jet, la Rega non ha trascurato nulla. L'introduzione della cabina pressurizzata negli anni '70 ha ad esempio reso possibile il rimpatrio di pazienti gravemente malati o feriti. Anche per i rimpatri ci si chiese come sfruttare in modo ottimale lo spazio limitato nella cabina dei jet ambulanza per assistere i pazienti.

I due Learjet in servizio negli anni '70 erano molto più veloci e potevano percorrere distanze maggiori dei loro predecessori, ma lo spazio disponibile era ancora limitato. La barella con il paziente occupava gran parte della cabina. Il medico di volo e l'infermiera di cure intensive si mettevano a lato del paziente, in posizione accovacciata. Se veniva trasportato anche un secondo paziente, i suoi piedi arrivavano fino al piccolo vano bagagli nella parte

posteriore. All'inizio degli anni '80, la Rega ampliò la sua flotta con il Bombardier CL-600, che non aveva solo un'autonomia maggiore, ma anche una cabina più spaziosa. Era in grado di accogliere tre o più pazienti, che l'equipaggio poteva curare e assistere stando in piedi. Anche i successori dei Learjet, che dopo dieci anni di servizio alla Rega dovevano essere sostituiti, offrivano cabine più spaziose dei loro predecessori. I due aerei a medio raggio del tipo British Aerospace BAe125-800 permettevano di trasportare altre attrezzature mediche, consentendo un monitoraggio ancora più professionale dei pazienti in condizioni di salute critiche.

Anche in volo come all'ospedale

Ciò che non è invece mai cambiato nel corso dei decenni è la volontà della Rega di garantire ai suoi pazienti le migliori cure mediche possibili, cercando costantemente soluzioni innovative, nel rispetto del principio: «Ciò che è possibile fare in ambito ospedaliero dev'esserlo anche a bordo di un aeromobile». La retrospettiva di alcune pietre miliari, che hanno fissato standard in tutto il mondo, mostra come nel corso del tempo la Rega ha ampliato i confini dell'assistenza medica in volo.



Le pietre miliari dell'assistenza medica

1957 La Guardia aerea di soccorso riceve il primo elicottero dall'Unione svizzera delle società di consumo (USC) e lo staziona a Sion. I pazienti possono essere trasportati in cabina da sdraiati (foto grande a sinistra).



1960 La Guardia aerea svizzera di soccorso esegue il primo volo di rimpatrio della sua storia, riportando in Svizzera un paziente da Châlons-sur-Marne (oggi Châlons-en-Champagne), in Francia, a bordo di un aereo del tipo Piaggio 166.



1972 La Guardia aerea svizzera di soccorso staziona un elicottero del tipo Jet Ranger sul tetto dell'Ospedale pediatrico di Zurigo. Essendo spesso utilizzato per trasportare neonati prematuri, è soprannominato «Babycopter». In questo nuovo genere di missioni della Rega volano sempre anche un pediatra e un'infermiera specializzata in neonatologia. I neonati prematuri sono trasportati in una speciale incubatrice mobile.

1986 Già a metà degli anni '80, la Rega è in grado di trasportare pazienti intubati e ventilati a bordo dei suoi jet ambulanza. L'equipaggio può tuttavia solo intuire il loro fabbisogno d'ossigeno, ad esempio osservando le labbra o le unghie blu. Nel 1986, la Rega introduce il primo pulsossimetro portatile. Il piccolo dispositivo, che in pochi secondi misura la saturazione d'ossigeno nel sangue, viene posizionato sull'estremità del dito o sul lobo dell'orecchio.

1996 Le abitudini di viaggio della popolazione svizzera cambiano. I jet Rega percorrono distanze sempre maggiori, raggiungendo mete sempre più lontane. L'11 giugno, l'equipaggio della Rega compie per la prima volta il giro del mondo per un rimpatrio. Il volo con tre pazienti a bordo dura 43 ore. Il jet fa scalo a Muscat, Bangkok, Khabarovsk, Anchorage, Reading, Faro e Valencia.



2010 L'anno segna una prima mondiale per la Rega, che esegue il primo volo transatlantico a quota normale con un paziente collegato a un apparecchio per l'ossigenazione a membrana extracorporea (ECMO). Oltre all'equipaggio della Rega, a bordo ci sono un cardiocirurgo e un cardiotecnico. L'apparecchio ECMO svolge una parte o tutta la funzione respiratoria e/o cardiaca del paziente.



2015 Nel contesto dell'epidemia di ebola in Africa occidentale, la Rega sviluppa un'unità d'isolamento per pazienti (PIU) per il trasporto aereo, premettendo d'isolare e trasportare in modo sicuro a bordo anche pazienti affetti da malattie altamente contagiose, senza dover in seguito sottoporre il jet a una disinfezione speciale.



2019 La Rega esegue il volo più lungo del mondo da Londra a Kaohsiung, a Taiwan, con una paziente collegata a un apparecchio ECMO. Il volo dura 14,5 ore. La missione riesce grazie alla stretta collaborazione con l'Ospedale universitario di Zurigo e l'impegno di lunga data della Rega nell'utilizzare attrezzature mediche altamente tecnologiche a bordo dei suoi aeromobili.

In evidenza 2021

RADICATA NELLA POPOLAZIONE

Grazie di cuore a tutti i 3,678 milioni di sostenitrici e sostenitori



Vivere la Rega da vicino: un evento pubblico con visita a un elicottero di soccorso H145.

Un soccorso aereo professionale attivo 365 giorni l'anno, 24 ore su 24, con personale altamente qualificato, mezzi d'intervento all'avanguardia e una fitta rete di 13 basi operative su tutto il territorio svizzero: tutto questo non può essere gestito coprendo i costi. Ciò è possibile solo grazie alla solidarietà delle sostenitrici e dei sostenitori. Come fondazione indipendente privata e di pubblica utilità, la Rega fornisce i suoi servizi senza sovvenzioni pubbliche. Questo sistema, che si è dimostrato valido fin dalla metà degli anni '60, permette alla Rega di avere un margine di manovra e l'indipendenza per svolgere i suoi compiti, concentrandosi sul benessere dei pazienti.

La Rega è più radicata che mai nella popolazione: l'anno scorso al tesseramento Rega hanno aderito 3,678 milioni di persone. Grazie a questo sostegno solidale, la Rega può fornire 24 ore su 24 le cure mediche aeree di base a beneficio della popolazione svizzera.



Gli interessati possono dare uno sguardo dietro le quinte: ogni anno i collaboratori fanno da guida a 20'000 visitatori del Rega-Center o di un'elibase.



Il DC-3 Dakota precipitato sul ghiacciaio del Gauli

STORIA

Una mostra speciale sulla Rega

Oltre 75 anni fa, nel novembre 1946, complice il maltempo, un aereo militare americano precipitò sul ghiacciaio del Gauli, nelle Alpi bernesi. Il salvataggio dei 12 occupanti, recuperati dal ghiacciaio con due piccoli aerei pilotati da Victor Hug e Pista Hitz grazie a un intervento pionieristico, segnò l'inizio del soccorso aereo alpino in Svizzera e portò alla fondazione della Guardia aerea svizzera di soccorso, avvenuta nel 1952. Dall'autunno 2021, il Museum im Zeughaus di Sciaffusa, dedicato alla storia militare, ospita una mostra speciale sugli eventi di allora, dal titolo *Il salvataggio dal ghiacciaio del Gauli*, inaugurata all'inizio dell'ottobre scorso alla presenza di Ernst Kohler, CEO della Rega.

RICONOSCIMENTO

Salvataggio dal Seealpsee ghiacciato

A fine marzo 2021, l'equipaggio della Rega di Mollis ha recuperato in extremis dalle gelide acque del Seealpsee (AI) due uomini caduti nel laghetto per il cedimento della superficie ghiacciata sulla quale stavano sciando. Il medico d'urgenza, calato con l'argano al loro fianco, li ha estratti dall'acqua uno dopo l'altro. Il Consiglio Cristoforo della Società Svizzera di Salvataggio (SSS) ha conferito all'equipaggio un certificato d'onore e una medaglia per il suo intervento.



L'equipaggio della Rega premiato, davanti all'elicottero di soccorso Da Vinci a Mollis

TRASPORTO DI PAZIENTI

Un ulteriore sviluppo della PIU

Uno dei compiti della Rega è il trasporto di pazienti affetti da malattie altamente contagiose. A tale scopo, viene usata l'unità d'isolamento per pazienti (PIU), sviluppata dalla Rega nel 2015 nel contesto dell'epidemia di ebola in Africa occidentale. La PIU e il relativo concetto di trasporto permettono alla Rega di rimpatriare con i suoi jet ambulanza pazienti affetti da malattie infettive note o poco chiare in modo relativamente facile ma sicuro e con un minimo di personale. Durante la pandemia, la PIU ha fornito un servizio prezioso, consentendo il trasporto di pazienti affetti da Covid-19. Sulla base dell'esperienza acquisita durante il suo utilizzo, ora viene ulteriormente ottimizzata. Nel 2021, assieme al reparto Design e sviluppo, il settore Medicina ha avviato il relativo progetto, con l'obiettivo di ridurre ulteriormente in futuro il peso della PIU e di renderla più facile da riporre, offrendo ai pazienti il miglior comfort possibile.



Trasportare in modo semplice e sicuro pazienti altamente contagiosi

IL NOSTRO IMPEGNO

Primi soccorsi a scuola

Il programma «Salvataggi di classe», lanciato nel 2021 dalla Federazione svizzera dei samaritani (FSS) e dalla Rega, vuole sensibilizzare le alunne e gli alunni dai 12 anni sul tema dei primi soccorsi. I giovani acquisiscono le conoscenze di base dei primi soccorsi e sono motivati ad agire. A questo scopo, in collaborazione con la Rega, l'FSS ha sviluppato tre unità didattiche, messe a disposizione degli insegnanti come eBook. L'inizio del programma è stato un successo: dal suo lancio, hanno completato le unità didattiche 198 classi con 2'909 alunni, trattando il tema dei primi soccorsi durante le lezioni.

www.samaritani.ch/salvataggi-di-classe



Alunne e alunni imparano ad agire correttamente in una situazione d'emergenza, secondo il principio: «Solo non fare nulla è sbagliato».

MEZZI D'INTERVENTO

Competenze integrate per le operazioni di ricerca

Uno dei compiti della Rega è la ricerca di persone disperse. Se viene mobilitata dalle autorità per un'operazione di ricerca, la sua centrale operativa ha a disposizione diversi mezzi, ad esempio un volo con l'elicottero di ricerca Rega 11, dotato del sistema di ricerca multisensore IR/EOS. Da febbraio 2021, questo sistema è stato integrato dal Life-seeker, che permette di localizzare dall'alto il cellulare di una persona dispersa e ridurre l'area di ricerca. Se la scarsa visibilità rende impossibile l'intervento dell'elicottero di ricerca, in futuro verrà utilizzato il drone Rega. Il sistema di droni della Rega ha raggiunto un livello di maturità tale da consentire di eseguire le prime vere missioni per la ricerca di persone disperse. Sulla base di un concetto operativo provvisorio, la centrale operativa della Rega può utilizzare il drone come mezzo d'intervento supplementare.



Il sistema di ricerca IR/EOS: una termocamera altamente sensibile e sensori ottici.



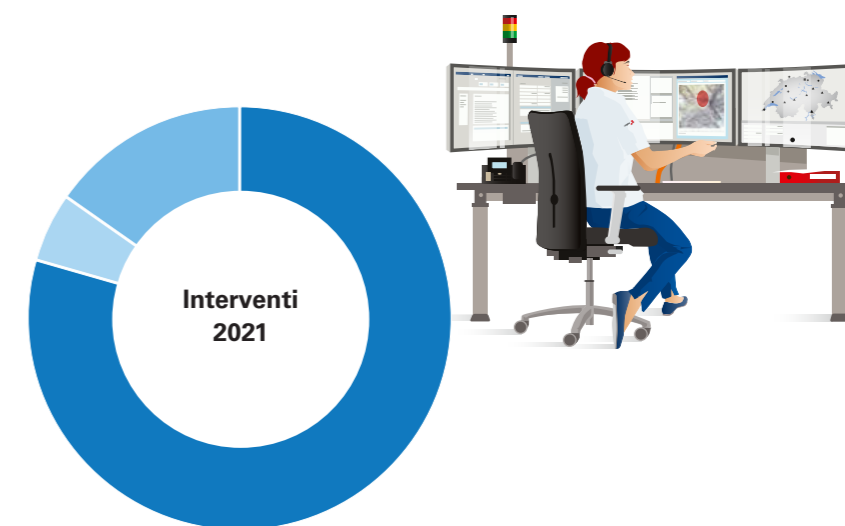
Il drone Rega come mezzo d'intervento supplementare

Attività 2021



Un anno d'intensa attività

La Rega ha vissuto l'anno di maggiore attività della sua storia: la sua centrale operativa ha organizzato 18'017 missioni, che corrispondono in media a 50 interventi ogni 24 ore e al 10,7 percento in più rispetto all'anno precedente. Particolarmente frequenti sono state le operazioni con gli elicotteri Rega, ma anche il numero di missioni con i tre jet ambulanza ha superato quello dell'anno precedente. La Rega ha inoltre continuato a sostenere le autorità svizzere nella gestione della pandemia.



	2021	2020	+/-
Totale interventi	18'017	16'273	+10.7%
■ Elicotteri	14'330	13'253	+8.1%
■ Jet ambulanza/voli di linea	980	770	+27.3%
■ Altri interventi ¹	2'707	2'250	+20.3%

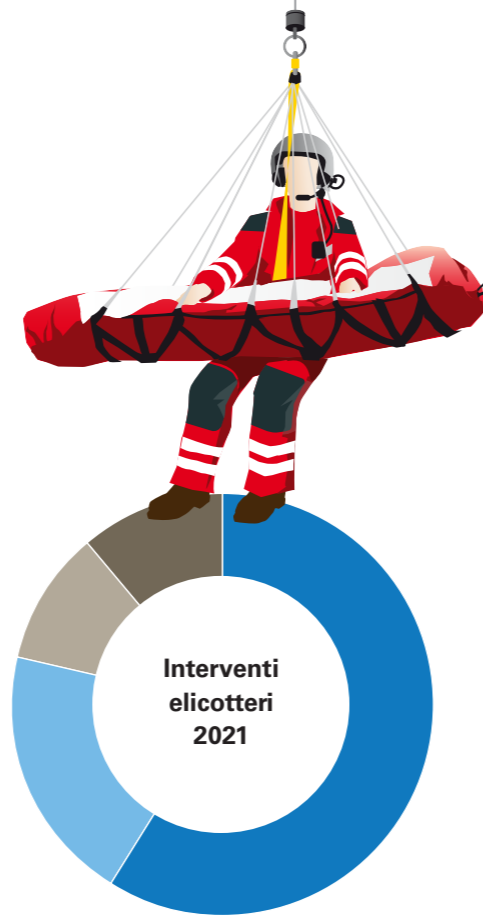
¹ Trasporti con autoambulanze, interventi in favore del Club Alpino Svizzero CAS, Spéléo-Secours, Redog ecc.

Missioni con elicotteri

La centrale operativa elicotteri non ha mai organizzato così tanti interventi come lo scorso anno (14'330, +8,1%). Sono aumentate sia le missioni primarie (8'444, + 8,6%), sia quelle secondarie (2'854, + 9,2%). Rispetto all'anno scorso, gli elicotteri Rega sono intervenuti con maggior frequenza anche di notte (2'745, + 4,8%), che corrisponde a una missione su quattro svolta da un elicottero Rega. Le missioni per contadini organizzate dalla centrale operativa della Rega sono salite a 1'460 (+ 5,6%). Questi trasporti di bestiame ferito o morto in favore dei contadini di montagna sono eseguiti per conto della Rega da imprese commerciali di trasporti con elicottero.

	2021	2020	+/-
Totale interventi elicotteri	14'330	13'253	+8.1 %
di cui notturni	2'745	2'620	+4.8 %
■ Interventi primari ¹	8'444	7'774	+8.6 %
■ Interventi secondari ²	2'854	2'614	+9.2 %
■ Voli per contadini di montagna	1'460	1'383	+5.6 %
■ Interventi speciali ³	1'572	1'482	+6.1 %

¹ Soccorso d'emergenza direttamente sul luogo dell'evento
² Trasferimenti ospedale-ospedale, neonatologia, trasporti d'organi
³ Missioni Rega non di natura medica (voli di ricerca, di sicurezza e di ricognizione per partner d'intervento) e interventi effettuati da elicotteri di terzi



Con i suoi elicotteri di salvataggio, la Rega è a disposizione della popolazione svizzera 24 ore su 24, 365 giorni l'anno.

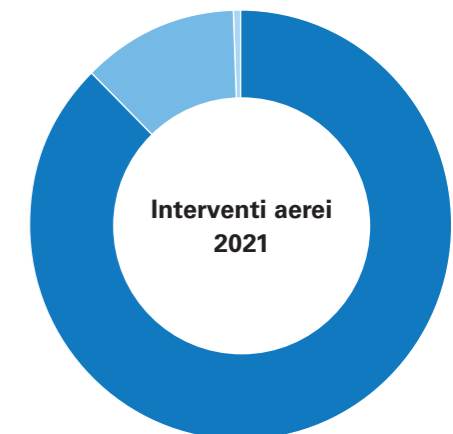


La Rega crea un ponte verso casa per le persone in difficoltà in tutto il mondo. I suoi tre jet ambulanza sono utilizzati esclusivamente per il trasporto medicalizzato di pazienti.

Missioni con aerei

Dopo che nel 2020 i viaggi internazionali hanno subito una forte battuta d'arresto a causa della pandemia di coronavirus, nel 2021 sono di nuovo aumentati. Questo si riflette nel numero degli interventi: nel 2021 gli equipaggi della Rega hanno rimpatriato molti più pazienti rispetto all'anno precedente (970, + 28,0%). I tre jet ambulanza della Rega hanno svolto 859 missioni, rimpatriando 858 pazienti (+ 32,6%). I tre jet Rega hanno volato un po' meno rispetto all'anno precedente. Il numero delle ore di volo (4'632, + 1,0%) rappresenta il secondo valore più alto dopo il 2018.

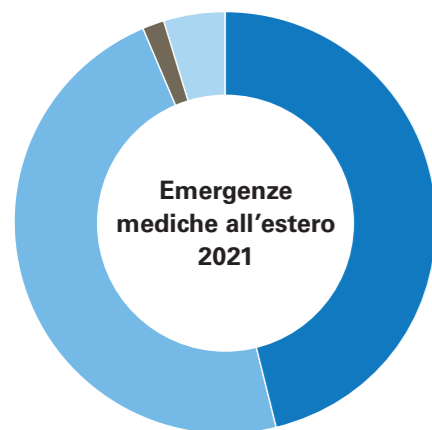
A bordo di aerei di linea la Rega ha rimpatriato circa lo stesso numero di pazienti dell'anno precedente (112, 2020: 111). A questa alternativa economica ed ecologica al jet ambulanza si ricorre sempre quando le condizioni del paziente sono sufficientemente stabili, non si prevedono effetti negativi su di lui o su altri passeggeri e a bordo dell'aereo di linea ci sono sufficienti posti liberi. Su un aereo di linea, accompagnati da un medico di volo o da infermieri della Rega specializzati in cure intensive, sono stati rimpatriati 27 pazienti (-34,1%). I rimpatri non accompagnati sono stati 85 (+ 21,4%): in questi casi, la centrale operativa della Rega organizza il viaggio di ritorno per i pazienti che sono in grado di affrontarlo senza accompagnatori.



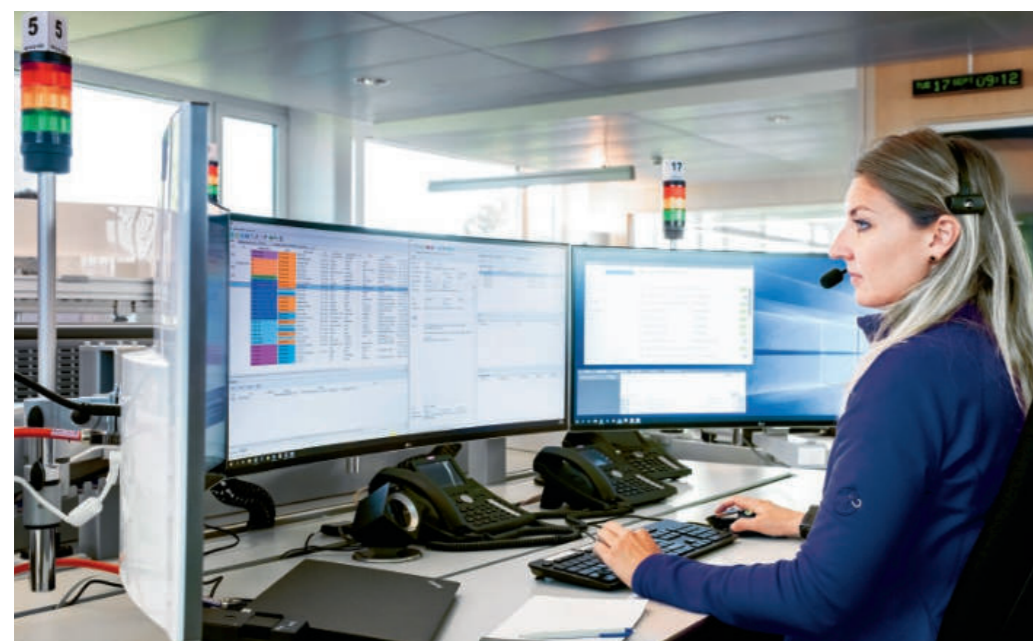
	2021	2020	+/-
Totale interventi	980	770	+27.3 %
■ Jet ambulanza	859	649	+32.4 %
■ Aerei di linea	116	109	+6.4 %
■ Voli charter	5	12	-58.3 %

La consulenza dei medici della Rega

Ogni rimpatrio è preceduto da approfonditi chiarimenti medici da parte di un medico consulente della Rega. D'intesa con la centrale operativa, il medico di turno decide se il rimpatrio del paziente è necessario e sensato e, se lo è, come sarà effettuato. Come i capi intervento, anche i medici consulenti della Rega lavorano a turni, 24 ore su 24. Lo scorso anno, questi ultimi hanno consigliato 1'809 pazienti (+ 26,0 %) all'estero. In 970 casi, i chiarimenti medici hanno portato al rimpatrio con il jet ambulanza Rega o con un aereo di linea. Alcune assicurazioni incaricano i medici della Rega di chiarire la gravità delle condizioni di salute dei loro assicurati malati o feriti all'estero, anche se non sono sostenitori. La Rega fornisce un parere sul trasferimento dal punto di vista medico e l'assicurazione decide se e in che modo deve avvenire il rimpatrio.



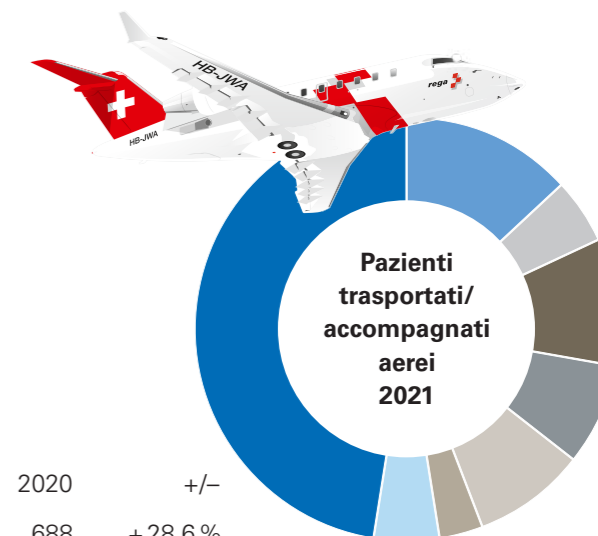
	2021	2020	+/-
Totale pazienti	1'809	1'436	+ 26.0 %
■ Consulenza medica	839	678	+ 23.7 %
■ Rimpatrio con jet ambulanza Rega	858	647	+ 32.6 %
■ Rimpatrio con aereo di linea accompagnato	27	41	- 34.1 %
■ Rimpatrio con aereo di linea non accompagnato	85	70	+ 21.4 %



Che si tratti di un rimpatrio con un jet Rega o di un volo di rientro accompagnato a bordo di un aereo di linea: i capi intervento pianificano e coordinano tutte le missioni all'estero e sono in contatto con le autorità, gli ospedali e gli aeroporti di tutto il mondo.

Pazienti trasportati

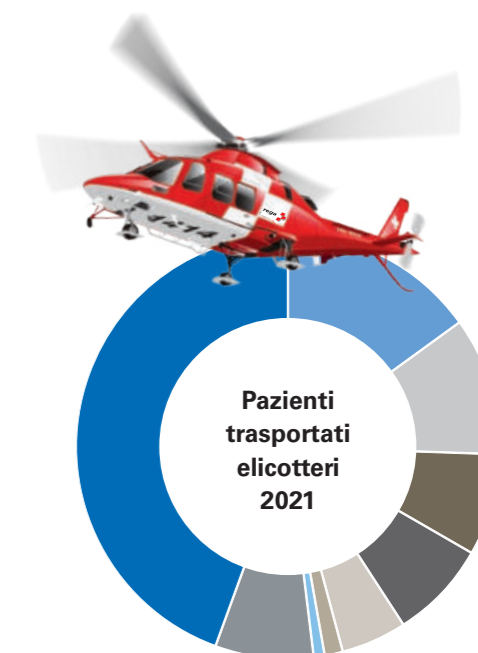
A bordo dei loro aeromobili gli equipaggi della Rega hanno trasportato 12'284 pazienti (+ 10,3 %). Gli equipaggi hanno quindi prestato aiuto in media a 34 pazienti al giorno.



	2021	2020	+/-
Totale pazienti	885	688	+ 28.6 %
■ Lesioni estremità	117	72	+ 62.5 %
■ Traumi cranici	45	30	+ 50.0 %
■ Altre ferite	84	49	+ 71.4 %
■ Malattie cardiovascolari	71	62	+ 14.5 %
■ Malattie infarto/ictus	76	56	+ 35.7 %
■ Malattie gastrointestinali	28	24	+ 16.7 %
■ Malattie da tumori maligni	44	55	- 20.0 %
■ Altre malattie	420	340	+ 23.5 %

Variazioni del numero d'interventi e di pazienti

Il numero dei pazienti e quello degli interventi non coincidono, perché possono esserci a bordo più pazienti oppure vengono effettuati voli senza pazienti, ad esempio nel caso in cui un elicottero Rega effettua un volo di ricerca senza esito. Il numero degli interventi con gli elicotteri Rega è soggetto a variazioni naturali e rispecchia le condizioni meteo, il comportamento nel tempo libero e la mobilità della popolazione svizzera e dei turisti stranieri in Svizzera. Anche il numero di rimpatri oscilla e l'attività operativa dei jet Rega varia in funzione della mobilità e dell'attività lavorativa della popolazione svizzera all'estero.



	2021	2020	+/-
Totale pazienti	11'314	10'376	+ 9.0 %
■ Infortuni sport invernali	1'715	1'580	+ 8.5 %
■ Infortuni sul lavoro	1'179	1'117	+ 5.6 %
■ Incidenti stradali	882	835	+ 5.6 %
■ Infortuni in montagna	860	902	- 4.7 %
■ Infortuni sport	572	642	- 10.9 %
■ Incidenti aerei	125	130	- 3.8 %
■ Cadute di valanghe	62	13	+ 376.9 %
■ Altre cause	834	794	+ 5.0 %
■ Malattie	5'085	4'363	+ 16.5 %

Trasporto di pazienti affetti da Covid-19 e sostegno alle autorità



Per rimpatriare persone affette da Covid-19, spesso è stata utilizzata l'unità d'isolamento per pazienti progettata dalla Rega.

Nel 2021, a bordo dei suoi aeromobili la Rega ha trasportato un totale di 702 pazienti (+ 53,9%) affetti da Covid-19, di cui 471 (+ 49,1%) con l'elicottero di soccorso e 231 (+ 65,0%) a bordo di un jet ambulanza. Inoltre, come l'anno precedente, ha sostenuto le autorità nella gestione della pandemia, svolgendo compiti supplementari: anche l'anno scorso, su richiesta della Confederazione, la centrale operativa della Rega ha ad esempio coordinato l'occupazione dei reparti di cure intense come «centro di coordinamento nazionale», sostenendo così gli ospedali. Inoltre, nell'autunno 2021, come «centro di coordinamento per i rimpatri», la Rega ha assunto anche il compito di coordinare le richieste di trasferimento presentate da società di assistenza nel caso di pazienti che necessitano di un trattamento intensivo e sono domiciliati in Svizzera.

Nuovi visori notturni

Un intervento d'elicottero su quattro della Guardia aerea svizzera di soccorso Rega viene svolto di notte. Per portare soccorso medicalizzato alle persone in emergenza anche nell'oscurità, da oltre 30 anni gli equipaggi della Rega usano i visori notturni. Dall'aprile 2021 sono in uso i nuovi visori notturni, sviluppati appositamente per rispondere alle esigenze della Rega. Questi apparecchi combinano i migliori componenti di diversi visori notturni e sono stati concepiti tenendo conto delle esigenze della Rega. Con i nuovi apparecchi, la Rega scrive un'altra pagina della sua decennale storia di successo: già nel 1987 fu la prima organizzazione civile di soccorso aereo al mondo a dotare di visori notturni tutti i suoi equipaggi d'elicottero.



I nuovi visori notturni offrono un campo visivo più ampio e contrasti più definiti.



L'elicottero del tipo AW169-FIPS, in grado di volare con qualsiasi tempo, completerà la flotta Rega.

Ampliamento della flotta di elicotteri

Il futuro elicottero Rega adatto a qualsiasi tempo del tipo AW169-FIPS del produttore Leonardo è in fase di sviluppo. Nel 2021 è stato possibile riprendere la serie di voli di prova con il prototipo in Nord America, che era stata interrotta a causa della pandemia di coronavirus. Si sta anche organizzando l'inserimento dei tre AW169 FIPS nella flotta Rega. Il lavoro include l'acquisto di attrezzi speciali e dei pezzi di ricambio necessari, la pianificazione della formazione per i meccanici d'elicottero nell'officina di manutenzione aeronautica della Rega e la fornitura della necessaria infrastruttura informatica per gli elicotteri. La consegna dei tre nuovi elicotteri di salvataggio è prevista per il 2023.

L'aumento del numero d'interventi e le crescenti esigenze nella formazione richiedono un'elevata disponibilità di elicotteri. Per garantire la disponibilità 24 ore su 24, la Rega deve essere sempre in grado di reagire anche a eventi imprevedibili, come i problemi tecnici dei suoi aeromobili. L'anno scorso è stato deciso di ampliare la flotta con un altro elicottero di soccorso del tipo Airbus H145. La Rega pianifica così a lungo termine, garantendo per i prossimi anni la disponibilità delle sue 13 basi operative in tutta la Svizzera 24 ore su 24.

Rafforzamento del dispositivo d'intervento

Con lo stazionamento di un elicottero di salvataggio a Sion (VS), dalla fine del 2021 la Rega rafforza il suo dispositivo di soccorso aereo. Lo stazionamento di un elicottero Rega del tipo AgustaWestland Da Vinci a Sion avviene in collaborazione con l'impresa locale di trasporto in elicottero Héli-Alpes SA. L'elicottero è ospitato nell'hangar del suo edificio. L'equipaggio della Rega è disponibile 24 ore su 24 e può quindi decollare in pochi minuti anche di notte, per portare soccorso medicalizzato ovunque sia necessario il suo intervento. Come tutti quelli della Rega, anche l'elicottero di salvataggio stazionato a Sion è dotato di un verricello e può essere impiegato per l'intero spettro di missioni svolte dalla Rega, compresi i trasporti speciali di terapia intensiva e il trasporto di neonati e nati prematuri.



Ora a Sion è stazionato un elicottero di salvataggio del tipo AgustaWestland Da Vinci.



In caso di scarsa visibilità, l'elicottero di soccorso può seguire una rotta memorizzata nel computer di bordo.

Ampliamento della rete Low Flight Network

Per aiutare ancora più persone in emergenza, la Rega persegue da anni la visione di un soccorso aereo con qualsiasi tempo. In collaborazione con le Forze aeree svizzere e la società di controllo del traffico aereo Skyguide, lavora alla realizzazione e alla messa in funzione del Low Flight Network (LFN), la rete nazionale di corridoi di volo strumentale che collega tra loro aerodromi, ospedali e basi Rega, grazie alla quale l'elicottero di soccorso può seguire una rotta memorizzata nel computer di bordo anche in caso di scarsa visibilità, consentendo di eseguire interventi finora impossibili.

Con l'adozione della mozione presentata dal consigliere agli Stati Josef Dittli (PLR) da parte del Parlamento alla fine del 2020, la rete LFN ha ottenuto lo status d'infrastruttura aeronautica critica d'importanza nazionale, che viene gestita e ampliata su incarico della Confederazione. La Confederazione ha quindi il mandato di creare le necessarie condizioni quadro giuridiche e di assicurare il finanziamento. A tal fine, nell'aprile 2021, sotto la guida dell'UFAC, è stato lanciato il progetto ampliato «LFN nazionale». A essere coinvolti, oltre alla Rega e alle Forze aeree, sono il servizio di navigazione aerea Skyguide e l'Ufficio federale di meteorologia e climatologia MeteoSvizzera.

Nel primo semestre 2021, la Rega ha presentato varie richieste di ampliamento dell'LFN per ulteriori procedure di volo strumentale. A fine gennaio 2022 erano ancora pendenti presso la Confederazione le richieste per l'utilizzo delle procedure di volo strumentale per Breitfeld/Winkeln (SG), per l'Ospedale cantonale di Frauenfeld (TG), per quello di Lucerna e per l'aerodromo di Les Eplatures (JU).

Nuova sede di riserva

Alla fine del 2021, i capi intervento hanno messo in funzione la nuova sede di riserva. Si tratta di una seconda centrale operativa completamente funzionale, dotata degli stessi sistemi e delle stesse infrastrutture di quella situata nel Rega-Center, all'aeroporto di Zurigo, che permette di garantire il funzionamento e la raggiungibilità della centrale nazionale di soccorso aereo anche in caso di guasto all'infrastruttura del Rega-Center.



Nella centrale operativa, i capi intervento rispondono alle chiamate d'emergenza 24 ore su 24 e coordinano tutte le missioni in patria e all'estero.

Risanati gli eliporti ospedalieri a Zurigo, Coira e Frauenfeld

Siccome la sicurezza degli equipaggi, dei pazienti e di terzi ha la priorità assoluta, la Rega s'impegna a modernizzare gli eliporti ospedalieri. Consiglia e sostiene gli ospedali nei relativi progetti, partecipando anche parzialmente ai costi. L'anno scorso sono stati messi in funzione tre nuovi eliporti ospedalieri, alla cui realizzazione la Rega ha partecipato attivamente: ora l'Ospedale universitario di Zurigo, l'Ospedale cantonale di Coira e quello di Frauenfeld hanno moderni eliporti che soddisfano i requisiti attuali in termini di dimensioni, carico massimo, illuminazione e altri fattori rilevanti per la sicurezza.



Atterraggio intermedio al nuovo eliporto dell'Ospedale universitario di Zurigo: l'elicottero di salvataggio H145.



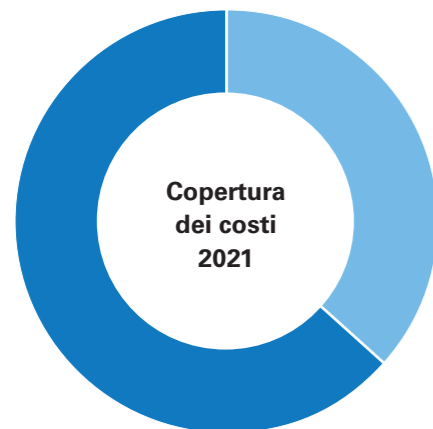
Il futuro simulatore di volo è dotato di una cabina di pilotaggio intercambiabile.

Un nuovo simulatore per diversi tipi d'elicottero

Gli equipaggi ben addestrati costituiscono la base per eseguire voli di salvataggio in tutta sicurezza e con successo: nel simulatore i piloti esercitano procedure d'emergenza e situazioni che nella realtà sarebbero impossibili o molto difficili da mettere in pratica. Nel 2021 la Rega ha firmato il contratto per l'acquisto di un nuovo simulatore di volo per elicotteri che, grazie al cockpit intercambiabile, può essere usato per diversi tipi d'elicottero. All'inizio il simulatore è equipaggiato con il cockpit dell'AW169-FIPS, il futuro elicottero Rega in grado di volare con qualsiasi tempo. Il nuovo sistema potrà essere esteso ad altri tipi d'elicottero della flotta della Rega e tutti gli addestramenti dei suoi equipaggi al simulatore possono essere svolti in un unico posto, vicino all'aeroporto di Zurigo, riducendo notevolmente il tempo e gli spostamenti necessari per l'addestramento degli equipaggi. Per il nuovo sistema, che entrerà in funzione a metà 2023 presso la Lufthansa Aviation Training a Opfikon (ZH), la Rega investe circa 15 milioni di franchi. Le capacità inutilizzate saranno messe a disposizione anche di clienti terzi.

Cifre chiave 2021

La Rega è una fondazione indipendente, privata e di pubblica utilità. Profondamente radicata nella popolazione svizzera grazie ai 3,678 milioni di sostenitrici e sostenitori, fornisce le sue prestazioni senza sovvenzioni statali ed è politicamente indipendente. La Rega è parte integrante delle cure mediche di base in Svizzera e con la sua attività contribuisce alla qualità degli spazi abitativi, economici e turistici della Svizzera.



- Quote e donazioni dei sostenitori:
CHF 133.1 mio. (63.5%)
- Terzi garanti e altri ricavi:
CHF 76.4 mio. (36.5%)

Evoluzione finanziaria e investimenti

Nell'esercizio 2021 il ricavo d'esercizio della Rega è stato di 205,4 milioni di franchi, mentre i costi d'esercizio sono ammontati a 187,9 milioni di franchi. Ne consegue un risultato d'esercizio positivo di 17,6 milioni di franchi. Il risultato annuale ammonta a 29,8 milioni di franchi. Nel 2021 le sostenitrici e i sostenitori hanno aiutato la Rega con quote, versamenti e donazioni pari a 133,1 milioni di franchi (anno precedente: 107,4), coprendo così circa il 63,5 per cento dei costi totali. Il rimanente 36,5 per cento viene assunto per la maggior parte da terzi garanti, quali assicurazioni malattia, infortuni o di viaggio, con il pagamento delle prestazioni date. In linea con i suoi obiettivi strategici, la Rega si autofinanzia quasi al 100 per cento e non deve ricorrere a capitali esterni per finanziare i suoi investimenti.

Cifre chiave più importanti del 2021 in sintesi

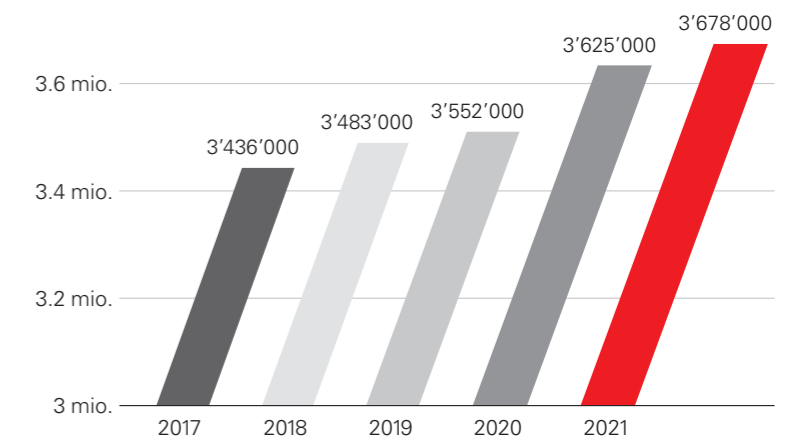
Numero missioni organizzate	18'017
Missioni con l'elicottero	14'330
Missioni con aerei	980
Altri interventi ¹	2'707
Quote sostenitori e donazioni (mio. CHF)	133.1
Numero sostenitori (mio.)	3.678
Numero dipendenti ²	381
Risultato d'esercizio (mio. CHF)	205.4
Costi di gestione (mio. CHF)	187.9
Utile (mio. CHF)	17.6
Somma di bilancio (mio. CHF)	622.2

¹ Altri interventi: trasporti con ambulanze, interventi a favore del Club Alpino Svizzero CAS, Spéléo Secours, Redog etc.
² Posti a tempo pieno a fine dicembre

Evoluzione del numero di sostenitrici e sostenitori

Grazie al contributo solidale delle sue sostenitrici e dei suoi sostenitori, la Rega può garantire cure mediche di base su tutto il territorio e questo senza sovvenzioni statali. Grazie a questo contributo, la Svizzera può contare su un soccorso aereo medicalizzato esemplare e riconosciuto in tutto il mondo. Anche lo scorso anno la Rega ha registrato con piacere un aumento del sostegno: al 31 dicembre 2021 nel sistema della Rega erano registrati 3,678 milioni di sostenitrici e sostenitori. Ciò corrisponde a circa 53'000 nuovi tesserati, pari a un aumento dell'1,4 per cento rispetto all'anno precedente.

In base al Regolamento sostenitori, a titolo di ringraziamento per l'aiuto ricevuto dalle sostenitrici e dai sostenitori, la Rega può condonare loro interamente o parzialmente i costi d'intervento se nessuna assicurazione è tenuta a coprirli.



Trovate il Conto annuale 2021 dettagliato su report.rega.ch/2021

Consiglio di fondazione



Michael Hobmeier Christian Kern Patrizia Pesenti Gabi Huber Josef Meier
 Heidi Hanselmann Thomas P. Emmerich Marco Maggiorini Adrian Amstutz Franz Stämpfli
 Gerold Biner Thomas Holderegger Markus Furrer Paul Hälg Thomas von Wyl

Consiglio di fondazione Guardia aerea svizzera di soccorso Rega

Michael Hobmeier, Bäch, dal 2007 presidente e membro del comitato
 Christian Kern, Prof. Dr. med., Ginevra, dal 2009 vicepresidente e membro del comitato
 Patrizia Pesenti, Zollikon, dal 2009 membro del comitato
 Gabi Huber, Dr. iur., Altdorf, dal 2015 membro del comitato
 Josef Meier, Wettingen, dal 2013 membro del comitato
 Heidi Hanselmann, Walenstadt, dal 2010
 Thomas P. Emmerich, Riehen, dal 2011
 Marco Maggiorini, Prof. Dr. med., Schindellegi, dal 2011
 Adrian Amstutz, Schwanden, dal 2013
 Franz Stämpfli, Innertkirchen, dal 2015
 Gerold Biner, Zermatt, dal 2015
 Thomas Holderegger, Waldstatt, dal 2015
 Markus Furrer, Prof. Dr. med., Felsberg, dal 2019
 Paul Hälg, Dr. sc. techn., Wollerau, dal 2019
 Thomas von Wyl, Dr. med., Unterseen, dal 2021

Commissione medica

Christian Kern, Prof. Dr. med., presidente
 Marco Maggiorini, Prof. Dr. med.
 Markus Furrer, Prof. Dr. med.
 Thomas von Wyl, Dr. med.

Commissione finanziaria

Josef Meier, presidente
 Michael Hobmeier
 Paul Hälg, Dr. sc. techn.

Consiglio consultivo delle organizzazioni partner

Franz Stämpfli, Consiglio di fondazione Rega, presidente
 Thomas P. Emmerich, Consiglio di fondazione Rega
 Stefan Goerre, Dr. med., rappresentante Soccorso Alpino Svizzero
 Andy Scheurer, rappresentante Spéléo-Secours
 Markus Denzler, rappresentante Comandanti di polizia
 Marc Ziegler, rappresentante Funivie Svizzere
 Sibylle Frey, rappresentante Forze aeree svizzere
 Roman Burkart, rappresentante Centrali d'allarme 144
 Renato Belloli, rappresentante Swiss Helicopter Association (SHA)
 Daniel Weisskopf, rappresentante Coordinazione svizzera dei pompieri CSP

Ufficio di revisione

KPMG SA, Zurigo

Al 1° gennaio 2022

Direzione



Da sinistra: Andreas Lüthi, Karin Hörhager, Roland Albrecht, Heinz Leibundgut, Ernst Kohler, Philipp Simmen, Urs Nagel

Organigramma al 1° gennaio 2022

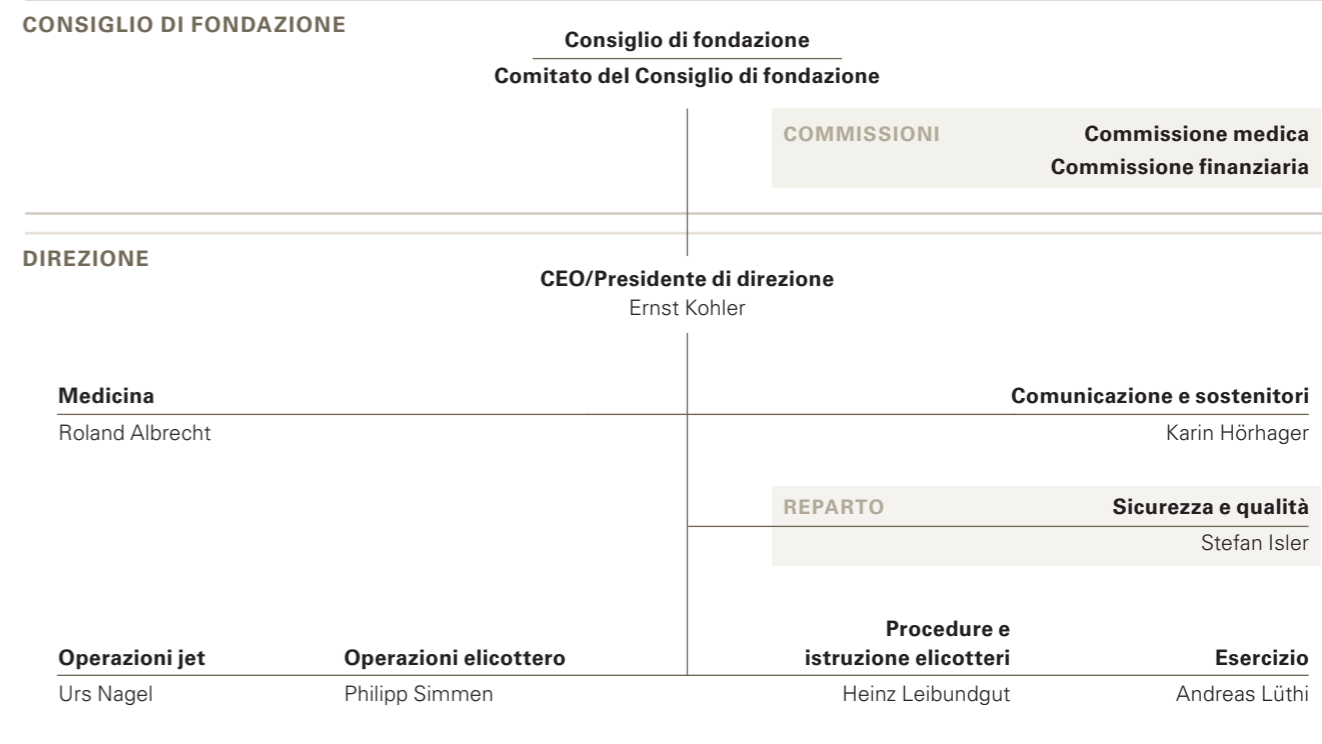


Immagine aziendale



La nostra missione

La Rega offre un servizio permanente di soccorso aereo rapido e competente. Portiamo la medicina d'urgenza al paziente e interveniamo in gravi situazioni d'emergenza.

Il nostro aiuto comprende anche consulenza medica e messa a disposizione della nostra infrastruttura.

Le nostre prestazioni si distinguono per il personale qualificato e l'attrezzatura migliore nei campi del salvataggio, della medicina d'urgenza e della tecnica aeronautica.

La nostra idea di fondo

La nostra organizzazione non persegue scopi di lucro e gode dell'appoggio di sostenitrici e sostenitori. La nostra attività è mirata principalmente alle necessità della popolazione svizzera.

La Rega è un'organizzazione finanziata da privati. Questo ci consente di svolgere un'attività indipendente, al servizio del paziente.

Operiamo nell'interesse del paziente e siamo contrari alla commercializzazione del salvataggio aereo.

I nostri interventi d'urgenza e le missioni d'interesse pubblico non sono condizionati dalla copertura dei costi.

La nostra attività si orienta ai principi della Croce Rossa.

Le nostre sostenitrici e i nostri sostenitori

Con i loro contributi, i nostri affiliati consentono l'esistenza e il funzionamento di un'infrastruttura dedicata al salvataggio aereo a favore della popolazione svizzera.

In caso di necessità d'un intervento Rega, le sostenitrici e i sostenitori usufruiscono di privilegi concessi senz'obbligo contrattuale, che non hanno carattere assicurativo.

I nostri partner

Essendo consapevoli dell'importanza di una buona cooperazione con le organizzazioni partner, ci impegniamo attivamente per mantenere una collaborazione proficua.

Operiamo come partner affidabili e leali.

La nostra attività si concentra sui campi del salvataggio aereo, dei voli medicalizzati e della consulenza medica.

Per mantenere ad altissimo livello le qualifiche professionali del personale addetto, quando possibile eseguiamo voli con indicazione medica anche per committenti internazionali.

Le nostre collaboratrici e i nostri collaboratori

L'adempimento ottimale del nostro compito dipende dall'attitudine delle collaboratrici e dei collaboratori. I fattori di particolare importanza sono:

- l'identificazione con l'organizzazione e il suo scopo;
- il lavoro autonomo e il senso di responsabilità;
- l'impegno, la flessibilità e la motivazione.

Vogliamo raggiungere quest'obiettivo con:

- un'adeguata formazione e il perfezionamento continuo;
- condizioni di lavoro adeguate;
- retribuzione congrua e buone prestazioni sociali.

Nella nostra organizzazione la comunicazione con le nostre collaboratrici e i nostri collaboratori è aperta, cooperativa e caratterizzata dal rispetto reciproco.

I nostri valori

Ci impegnamo 24 ore su 24 per fornire servizi di alta qualità, garantire un'elevata sicurezza e affrontare i rischi in modo consapevole e strutturato.

L'organizzazione è strutturata in modo tale da definire chiaramente i compiti, le competenze e le responsabilità. L'organigramma è vincolante per le collaboratrici e i collaboratori, così pure per il Consiglio di fondazione.

Operiamo e comunichiamo apertamente e in modo trasparente, sia all'interno, sia verso l'esterno.

Ci rendiamo conto di possibili conflitti tra il nostro lavoro e la protezione dell'ambiente e ne teniamo conto nel nostro modo di operare.

Governance & Compliance



Lo scopo principale della Fondazione Guardia aerea svizzera di soccorso Rega è di aiutare le persone in situazioni d'emergenza e bisognose d'assistenza, applicando i principi della Croce Rossa. Lo fa senza distinzione fra persone, capacità finanziaria, posizione sociale, nazionalità, razza, fede religiosa o convinzione politica.

Nel senso della Corporate Governance, la Rega si dedica senza riserve alla buona conduzione della sua organizzazione e implementa i principi della Nonprofit Governance: separazione dei poteri, responsabilità ed efficienza, trasparenza e cura degli interessi di sostenitrici, sostenitori, donatrici e donatori. I principi su cui poggiano le regole inerenti la Corporate Governance della Rega sono ancorati nell'Atto di fondazione, nel Regolamento della fondazione, nel Regolamento dell'organizzazione, nel Regolamento della direzione, nell'Immagine aziendale, come pure nel Codice di comportamento della Rega. Il Consiglio di fondazione esamina i principi regolarmente.

Il Consiglio di fondazione

Il Consiglio di fondazione è l'organo supremo della Rega. Nel rispetto dell'Atto di fondazione stabilisce i principi dell'organizzazione, l'immagine e nuovi regolamenti. Approva le strategie e il piano finanziario.

Approva il Rapporto annuale e il Conto annuale. Provvede alla supervisione e al controllo dell'attività aziendale. Approva i principi che regolano l'indennità dei membri del Consiglio di fondazione e della direzione.

Il Consiglio di fondazione si compone di un massimo di 15 membri. La durata dell'incarico è di quattro anni. La rielezione è ammessa fino al compimento dei 70 anni. La Rega non stabilisce un limite per l'incarico di consigliere di fondazione. Il Consiglio di fondazione elegge tra i propri membri il presidente e i cinque membri del comitato, stabilendone compiti e competenze.

Il comitato del Consiglio di fondazione

Il comitato conta cinque membri del Consiglio di fondazione. Oltre al presidente del Consiglio di fondazione ne fanno parte il vicepresidente, il presidente della commissione medica e un altro membro del Consiglio di fondazione.

Il comitato del Consiglio di fondazione svolge i compiti che gli sono stati delegati. Coordina le commissioni permanenti del Consiglio di fondazione, su incarico del quale esercita la sorveglianza e il controllo della gestione, impartendo le direttive necessarie alla direzione.

Inoltre, i membri del comitato si assumono il compito e la responsabilità dei consigli d'amministrazione delle affiliate Swiss Air Ambulance Ltd. e Airmed AG.

La direzione

Il presidente di direzione è responsabile della conduzione operativa, dell'esecuzione delle decisioni prese dal Consiglio di fondazione e dal comitato, come pure dell'attribuzione di compiti e competenze nell'ambito dell'organizzazione.

Compiti e metodi di lavoro delle commissioni permanenti e del Consiglio consultivo

Ogni commissione ha il suo regolamento che stabilisce compiti e competenze, e un presidente eletto dal Consiglio di fondazione. Le commissioni s'incontrano regolarmente per discutere gli affari correnti, stabiliti dai rispettivi presidenti.

Prima delle riunioni, i membri delle commissioni ricevono una documentazione che consente loro di prepararsi adeguatamente ai temi all'ordine del giorno.

La commissione medica

Il Prof. Dr. med. Christian Kern e tre medici, membri del Consiglio di fondazione, compongono la commissione medica. Alle loro riunioni

partecipano il presidente di direzione e il capo del servizio medico e, all'occorrenza, anche altri specialisti con diritto di consulenza e proposta.

La commissione medica è l'organo consulente del Consiglio di fondazione e del primario. Esamina e tratta questioni della medicina d'urgenza e soccorso che in primo luogo sono di competenza del Consiglio di fondazione. La commissione affianca il servizio medico della Rega nell'elaborazione di linee direttive per la medicina e il controllo qualità.

La commissione finanziaria

Nella commissione finanziaria siedono il presidente Josef Meier e altri membri del Consiglio di fondazione. Alle riunioni partecipano il presidente di direzione, il capo delle finanze e all'occorrenza altri specialisti con diritto di consulenza e proposta.

La commissione finanziaria è un organo consulente del Consiglio di fondazione. Si occupa di questioni della pianificazione finanziaria, dei preventivi/consuntivi, della politica d'investimento, del sistema di controllo interno ed esamina periodicamente modo e completezza dei rapporti finanziari.

Consiglio consultivo delle organizzazioni partner

Nel Consiglio consultivo, presieduto da Franz Stämpfli, sono rappresentati membri del Consiglio di fondazione della Rega e le seguenti organizzazioni partner: il Soccorso Alpino Svizzero, le imprese commerciali di trasporti con elicottero, il soccorso aereo del Canton Vallese, le Forze aeree svizzere, le Funivie Svizzere, i Comandanti di polizia, lo Spéléo-Secours Svizzera, la Coordinazione svizzera dei pompieri CSP e le centrali d'allarme 144.

Il consiglio si occupa di compiti nel campo della collaborazione in rete e promuove lo scambio d'idee fra le varie organizzazioni partner.

Finanze e controllo

Il conto economico della Fondazione Guardia aerea svizzera di soccorso Rega rispetta le normative e raccomandazioni del settore (Swiss GAAP RPC e in particolare Swiss GAAP RPC 21) e rispecchia un quadro realistico della situazione finanziaria, patrimoniale e redditizia (true and fair view).

La Rega applica il principio dei quattro occhi. In generale, impone la doppia firma a tutti i livelli. Il Consiglio di fondazione ha emanato norme concernenti le competenze

e il diritto di firma, il cui rispetto è verificato mediante controlli interni ed esterni.

La gestione dei rischi e il sistema di controllo interno SCI

L'elevata complessità del soccorso medico d'urgenza, unita alle severe norme del diritto aeronautico, così come i requisiti del Codice delle obbligazioni, richiedono una gestione strutturata dei rischi. La Rega ha riassunto i requisiti dell'SCI (sistema di controllo interno) e della gestione della sicurezza e della qualità in un sistema di gestione dei rischi integrato, per rilevare i rischi nella loro totalità e sfruttare le sinergie.

Come organo supremo, il Consiglio di fondazione è responsabile della gestione dei rischi della Rega e di tutte le società affiliate. Tramite verifiche sistematiche identifica ogni anno i rischi principali e valuta le rispettive contromisure da mettere in atto. Inoltre, i rischi identificati sono posti sotto costante sorveglianza.

Le partecipazioni della Rega

La Rega possiede partecipazioni a diverse società domiciliate in Svizzera. Nel Conto annuale consolidato sono elencate le partecipazioni a società e fondazioni, dove la Guardia aerea svizzera di soc-

corso Rega, in modo diretto o indiretto, detiene oltre il 50 per cento dei diritti di voto o esplica il controllo tramite il Consiglio di fondazione.

La Rega possiede anche partecipazioni minoritarie operative e funzionali in imprese d'elicotteri, società e cooperative d'aeroporti e società partner in Svizzera. Questo portafoglio di partecipazioni serve ad adempiere lo scopo della Fondazione Rega.

Nell'ambito dell'amministrazione del patrimonio, la Rega detiene le partecipazioni/gli investimenti, gestiti da fiduciari esterni con i quali è stato stipulato un contratto.

Le indennità del Consiglio di fondazione

Le indennità del Consiglio di fondazione si orientano al regolamento approvato dall'Autorità federale di vigilanza sulle fondazioni. Le indennità (forfait, gettone di presenza e spese) coprono una parte dell'impegno dei consiglieri di fondazione per la preparazione delle riunioni, lo studio dei documenti, le sedute del Consiglio di fondazione e del comitato, delle commissioni correnti e ad hoc, del Consiglio consultivo delle organizzazioni partner, dei

fondi di previdenza e delle rimanenti società di cui la Rega detiene partecipazioni. Tutte le indennità del Consiglio di fondazione e dei rispettivi presidenti sono elencate nel Conto annuale consolidato della Rega.

Sorveglianza della Fondazione

Come fondazione di pubblica utilità, la Rega è soggetta all'Autorità federale di vigilanza sulle fondazioni a Berna, alla quale ogni anno presenta un rapporto sulla sua gestione. L'ultima valutazione e verifica da parte all'Autorità federale di vigilanza sulle fondazioni è stata eseguita il 2 marzo 2022, senza suscitare reclamo alcuno.

Le pietre miliari della storia della Rega



27.4.1952

La costituzione
A Twann, nell'Hotel Bären, la Società Svizzera di Salvataggio (SSS) fonda una sottosezione denominata Guardia aerea svizzera di soccorso (GASS).



1952

La GASS è pronta al decollo
Il 25 dicembre, il Dr. Rudolf Bucher, direttore della Guardia aerea svizzera di soccorso, annuncia via radio Beromünster che paracadutisti ed elicotteri sono pronti a intervenire.



1957

Il primo elicottero proprio
Una colletta nazionale dell'Unione svizzera delle società di consumo (oggi Coop) rende possibile l'acquisto di un elicottero del tipo Bell-47 J per il soccorso alpino, affidato a Hermann Geiger.



1960

L'indipendenza sotto la direzione di Fritz Bühler
La Guardia aerea svizzera di soccorso si stacca dalla SSS. Fritz Bühler è il direttore tecnico.



Primo rimpatrio

Il primo rimpatrio di un paziente dalla Francia in Svizzera avviene con il Piaggio 166 privato del Dr. Armin Meyer.



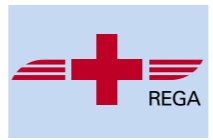
1971

Primo recupero diretto dalla parete nord dell'Eiger
Un'operazione finora considerata impossibile: con l'aiuto del verricello, l'equipaggio della base Gsteigwiler riesce a recuperare due alpinisti bloccati in parete.



Il primo Alouette III

L'Alouette III SE 316 HB-XDF è il primo elicottero della Rega finanziato con denaro dei sostenitori. Qui è in missione durante la Maratona engadinese del 1972.



1979

La Rega diventa fondazione di utilità pubblica
L'associazione si trasforma in fondazione. Fritz Bühler è il primo presidente del Consiglio di fondazione. Dal 1981, la Rega è anche membro corporativo della Croce Rossa Svizzera.



1987

Visori notturni per gli elicotteri

La Rega è la prima organizzazione di soccorso aereo al mondo a dotare i suoi elicotteri di visori notturni, rendendo più sicure le missioni di notte.



2002

Tre nuovi Challenger CL-604
Tre nuovi aerei identici del costruttore canadese Bombardier sostituiscono la flotta di aeroambulanze vecchie di 15 anni.



Cinque Eurocopter EC 145

Per le elibasi di pianura, la Rega ordina dal costruttore Eurocopter i primi cinque spaziosi elicotteri di salvataggio. Più tardi vi si aggiungerà una sesta macchina.



1996

Il primo giro del mondo

In 43 ore, la Rega trasporta tre pazienti, uno dopo l'altro, facendo con il Challenger CL-600 per la prima volta il giro del mondo.



1956

Aiuto dopo una catastrofe negli USA

Dopo un incidente aereo nell'insospitata Gran Canyon, alcuni pionieri della Guardia aerea svizzera di soccorso recuperano le spoglie mortali di 128 persone.



1953

I primi soccorritori paracadutisti

Nell'inverno 1953 i paracadutisti della Guardia aerea svizzera di soccorso eseguono i primi interventi di salvataggio.



1968

Bell 206A, il primo elicottero a turbina

Il Jet-Ranger HB-XCU dispone di una turbina ma non ha il verricello. I salvataggi alpini senza possibilità d'atterraggio sono possibili solo con il gancio e la fune fissi.



1966

Autoaiuto mediante il tesseramento

Nessun aiuto dalla Confederazione, mentre è grande l'eco di una campagna nazionale: 25'000 sostenitori risparmiano alla GASS il collasso finanziario.



1973

Elicottero a due turbine

Con il Bölkow BO-105C, alla Rega inizia l'era degli elicotteri biturbina: qui sul tetto dell'Ospedale pediatrico di Zurigo.



All'estero con il proprio aereo

Il Learjet 24D HB-VCY della Rega è il primo jet ambulanza civile al mondo. A bordo ha un'attrezzatura medica completa ed è pronto all'intervento 24 ore su 24.



1984

Aeroambulanza per lunghi tragitti

Il Challenger CL-600 HB-VFW è attrezzato per lunghi tragitti con più pazienti. A Ginevra è battezzato col nome di «Fritz Bühler».



1992

La nuova flotta degli Agusta

Il 14 agosto, l'elibase Untervaz (GR) riceve il primo dei 15 elicotteri biturbina del tipo Agusta A 109 K2.



1997

Nuovo Rega-Center a Zurigo-Kloten

Per la prima volta, hangar, centrale operativa, tecnica, logistica, centro dei sostenitori e amministrazione sono riuniti sotto un solo tetto.



2004

Tsunami nel Sud-est asiatico

Grande impegno per la Rega. Per dieci giorni, 16 equipaggi medici si prodigano sul posto. Nel corso di una settimana rimpatriano 60 pazienti.



2009

L'AgustaWestland Da Vinci è il nuovo elicottero d'alta quota

La Rega acquista dal costruttore Agusta-Westland 11 elicotteri di questo tipo per le elibasi alpine.



Una macchina cuore-polmoni mobile a bordo

Per la prima volta con gli elicotteri e i jet ambulanza della Rega è possibile trasportare pazienti gravissimi, collegati alla macchina cuore-polmoni.



2013

Il simulatore di volo per l'AgustaWestland Da Vinci stabilisce nuovi parametri

nella formazione dei piloti. Si esercitano in modo realistico ed efficace nel volo strumentale e affrontano situazioni d'emergenza, senza rischi e inquinamento ambientale.



2014

Viene inaugurata la nuova incubatrice mobile della Rega

Serve per il trasporto di neonati e nati prematuri con il jet o con l'elicottero, accompagnati da personale medico specializzato.



2016

Soccorrere con scarsa visibilità grazie alla rete di rotte aeree IFR

Dal dicembre 2016, di giorno sono accessibili agli elicotteri due corridoi di volo del Low Flight Network, una rete di rotte basata sulla navigazione satellitare.



2015

La Rega ordina tre elicotteri AW169-FIPS non meteodipendenti

Prodotti dall'azienda Leonardo (già AgustaWestland), sono dotati del sistema anti-ghiaccio. La loro entrata in servizio è prevista per il 2023.



2018

Entrano in servizio tre nuovi jet ambulanza

Con i nuovi Challenger 650 della Bombardier la Rega rimpatria in Svizzera pazienti da tutto il mondo. I nuovi jet Rega sostituiscono i tre affidabili CL-604, in servizio dal 2002.



Elicotteri Rega di nuova generazione

I primi due elicotteri del tipo Airbus Helicopters H145 sono in servizio presso le basi di Berna e Basilea come potenti successori della flotta EC 145, che ha trasportato oltre 60'000 pazienti.



2021

Sostegno alla Svizzera

Nella gestione della pandemia di coronavirus, la Rega sostiene la Confederazione, i cantoni e la popolazione svizzera con il know-how e l'infrastruttura.



Nuovi visori notturni

La Rega porta soccorso aereo medicalizzato anche nell'oscurità, utilizzando i visori notturni sviluppati appositamente per rispondere alle esigenze della Rega.



Trovate tutta la storia della Rega su [rega.ch/storia](https://www.rega.ch/storia)

Trovate tutto sul Rapporto annuale 2021 anche online su report.rega.ch/2021

Rega-Center

Casella postale 1414, 8058 Zurigo aeroporto
Telefono 044 654 33 11

Rega 1, Zurigo

Überlandstrasse 299, 8600 Dübendorf
Telefono 044 802 20 20

Rega 2, Basilea

Casella postale, 4030 Basilea
Telefono 061 325 29 66

Rega 3, Berna

Flugplatzstrasse 1, 3123 Belp
Telefono 031 819 65 11

Rega 4, Losanna

Route de Romanel 33, 1018 Losanna
Telefono 021 644 22 66

Rega 5, Untervaz

Polenlöserweg 30a, 7204 Untervaz
Telefono 081 300 09 99

Rega 6, Locarno

Via Aeroporto 15, 6596 Gordola
Telefono 091 820 50 00

Rega 7, San Gallo

Wehrstrasse 8, 9015 San Gallo
Telefono 071 313 99 33

Rega 8, Erstfeld

Reussstrasse 40, 6472 Erstfeld
Telefono 041 882 03 33

Rega 9, Samedan

Piazza Aviatica 6, 7503 Samedan
Telefono 081 851 04 04

Rega 10, Wilderswil

Bönigstrasse 17, 3812 Wilderswil
Telefono 033 828 90 30

Rega 12, Mollis

Aerodromo, 8753 Mollis
Telefono 055 614 55 55

Rega 14, Zweisimmen

Lischerengasse 5, 3770 Zweisimmen
Telefono 033 729 10 30

Rega 18, Sion

c/o Hélic-Alpes SA, Aéroport civil, 1950 Sion
Telefono 027 321 10 17

Base d'addestramento, Grenchen

Aerodromo Grenchen, Flughafenstrasse 117, 2540 Grenchen
Telefono 032 654 90 00

Elibase partner

Rega 15, Ginevra

Hôpitaux Universitaires de Genève, Base hélicoptère, 1217 Meyrin
Telefono 022 798 00 00

Contatti

Guardia aerea svizzera di soccorso Rega
Casella postale 1414, 8058 Zurigo aeroporto
Telefono 044 654 33 11, fax 044 654 33 22
www.rega.ch
Conto postale 80-637-5

Numeri d'allarme

Svizzera 1414
Dall'estero +41 333 333 333

Servizio sostenitori

Rega-Center
Casella postale 1414, 8058 Zurigo aeroporto
Telefono Svizzera 0844 834 844
Telefono dall'estero +41 44 654 32 22
Fax 044 654 32 48
www.rega.ch/contatto

Servizio stampa

Telefono 044 654 37 37
mediendienst@rega.ch

Impressum

Editore Guardia aerea svizzera di soccorso Rega
Casella postale 1414, 8058 Zurigo aeroporto
Redazione Karin Hörhager, Mathias Gehrig, Adrian Schindler,
Karin Zahner, Jérôme Zaugg, Corina Zellweger
Versione italiana Alda Viviani, Bellinzona
Foto Andrea Badrutt, Alexander Eichhorn, Andrin Fretz,
Mathias Gehrig, Karin Hörhager, Tom Lüthi, Walter Mayer,
Marco Merz, Martin Michel, Remo Nägeli (copertina),
Massimo Pedrazzini, Ken Ruefenacht, Adrian Schindler,
Roger Schlatter, Stefan Weiss, Jérôme Zaugg,
Corina Zellweger, Archivio Associazione GASS,
Reiser Simulation and Training GmbH
Ideazione/grafica KOMMPAKT AG Kommunikation, Baden
Illustrazioni Source Associates AG, Zurigo
Coordinamento traduzioni tutto fatto, Zurigo
Stampa Hürzeler AG, Regensdorf

Stampato su carta certificata FSC.
La versione PDF è disponibile su www.rega.ch.
© Aprile 2022. Tutti i diritti riservati, riproduzione
consentita indicando la fonte.

