



Rapporto annuale 2022

In missione per la Svizzera.

Indice

Attualità 2023

- 5 Specialisti indispensabili dietro le quinte
- 10 Istruttori interni all'azienda
- 13 Ancora più flessibilità in missione

In evidenza 2022

- 17 Fatti salienti dell'anno scorso

Attività 2022

- 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



Il meglio per i nostri pazienti



Michael Hobmeier



Ernst Kohler

Nel 1953 la Rega svolse solamente sei missioni. L'anno scorso, la nostra centrale operativa ha organizzato 21'000 interventi e gli equipaggi della Rega hanno portato soccorso aereo medicalizzato a oltre 14'000 persone in emergenza.

Queste cifre dimostrano che la Rega è necessaria ed è ormai una parte indispensabile del sistema sanitario svizzero. Ma non vogliamo limitarci a mantenere lo status quo. È nostra intenzione migliorare costantemente il soccorso aereo in tutta la Svizzera. Ad esempio, investendo nella nostra infrastruttura. Dal 2024 impiegheremo elicotteri di soccorso all'avanguardia con l'innovativo rotore a cinque pale e l'anno scorso abbiamo ampliato il nostro dispositivo delle basi: abbiamo rilevato completamente la base partner di lunga data di Ginevra e inaugurato la nuova base di Sion. Come in passato, c'impegniamo a garantire che, in caso d'emergenza medica, i pazienti possano sempre contare sull'intervento del mezzo di soccorso aereo idoneo più vicino.

Siamo consapevoli che i nostri sforzi per sviluppare ulteriormente il soccorso aereo in Svizzera non raccolgono applausi ovunque. Ma la Rega vuole il meglio per i suoi pazienti. E il benessere della popolazione deve sempre prevalere sugli interessi economici.

Continuerà quindi su questa strada anche in futuro e lo farà con coerenza. Il nostro impegno è possibile grazie agli oltre 3,6 milioni di sostenitrici e sostenitori. Desideriamo esprimere la nostra gratitudine per il sostegno della popolazione, che è di nuovo aumentato, e continueremo a lavorare instancabilmente per garantire in Svizzera un soccorso aereo moderno, su tutto il territorio e orientato al paziente.

Michael Hobmeier

Presidente del Consiglio di fondazione

Ernst Kohler

CEO/Presidente di direzione

Attualità 2023



Specialisti indispensabili dietro le quinte

Per garantire che sia pronta a intervenire 24 ore su 24, 365 giorni l'anno, la flotta Rega dev'essere in ottime condizioni. La manutenzione degli aeromobili è garantita da oltre 50 specialisti nell'officina di manutenzione nel Centro Rega all'aeroporto di Zurigo. Grazie al loro instancabile impegno e alle loro competenze, gli equipaggi della Rega possono decollare in qualsiasi momento.

Un'ora di volo di un jet ambulanza Rega richiede circa due ore di manutenzione. Per gli elicotteri di soccorso, ne sono necessarie da tre a cinque per ogni ora di volo. La manutenzione dei tre jet ambulanza e dei 20 elicotteri di soccorso della Rega viene svolta dai meccanici di jet e d'elicotteri secondo le prescrizioni delle autorità e i programmi di manutenzione dei produttori, in cui sono specificati fin nei minimi dettagli tutte le riparazioni, i controlli e le prove. L'officina di manutenzione della Rega è fonda-

mentale per la sicurezza della flotta, perché senza il know-how e lo scrupoloso lavoro dei meccanici d'elicotteri e di jet autorizzati, dei lattonieri d'aerei e degli specialisti in avionica, la flotta della Rega non potrebbe decollare.

Manutenzione nel Centro Rega

Le prescrizioni per i lavori di manutenzione sono dettagliate e soggette alle severe norme dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA)



Competenza interna: i meccanici d'elicottero preparano un volo di controllo insieme al pilota collaudatore.

e dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC). L'UFAC verifica l'applicazione delle condizioni quadro dell'AESA. I produttori d'aeromobili stabiliscono quali interventi di manutenzione deve eseguire la Rega, gli intervalli e dopo quante ore di volo. È un ambito molto complesso: ogni vite, ogni bullone e quasi tutte le mosse sono definiti con precisione, vanno eseguite esattamente e protocollate. I documenti per la manutenzione degli aeromobili comprendono diversi manuali e istruzioni. Il motore del jet deve ad esempio essere ispezionato nel dettaglio dopo sei mesi, mentre il carrello d'atterraggio va controllato meccanicamente e lubrificato dopo tre mesi. Per le pale del rotore e il motore dell'elicottero Da Vinci è previsto un controllo ogni 200 ore di volo, per l'H145, compreso il motore, ogni 400 ore di volo. Il verricello viene controllato e sottoposto a un test funzionale ogni tre ore di funzionamento o almeno una volta al mese.

La competenza per questo lavoro di responsabilità è interna: affinché la Rega possa eseguire autonomamente gli ampi lavori di manutenzione, le sue collaboratrici e i suoi collaboratori altamente qualificati dispongono delle licenze necessarie e di una formazione speciale.

Professionisti con esperienza

La Rega impiega cinque meccanici di jet, 21 meccanici d'elicotteri, cinque tecnici d'avionica, nove specialiste e specialisti nella preparazione dei lavori e tre apprendisti meccanici d'elicotteri. La formazione ha poco in comune con un apprendistato «normale». I meccanici d'aeromobili sono specialisti con esperienza, la cui formazione dura da sette a otto anni. Il requisito di base è un apprendistato di quattro anni in una professione tecnica, come quella di polimeccanico, meccanico d'automobili o meccanico di macchine. Seguono tre anni di formazione specialistica come meccanico d'elicotteri o di jet e la certificazione per il tipo d'elicottero o di jet corrispondente. La Rega è anche un'azienda formatrice e ogni anno forma un meccanico d'elicotteri.



Controllo, riparazione e manutenzione secondo le norme: ogni sei mesi, i meccanici di jet si dedicano al motore del jet ambulanza.

Focus sulla flotta

Per garantire che le dettagliate prescrizioni per la manutenzione dei jet e degli elicotteri vengano sempre rispettate e che la flotta sia sempre operativa, è necessaria una pianificazione minuziosa dei lavori di manutenzione e di controllo. L'obiettivo principale consiste nel ridurre al minimo



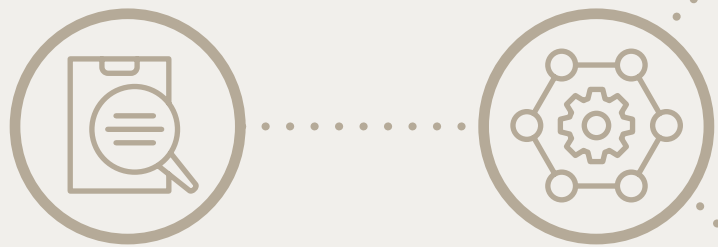
possibile i tempi d'inattività nell'hangar, garantendo massima sicurezza e qualità, in modo che gli elicotteri di soccorso e i jet ambulanza possano di nuovo decollare per una missione prima possibile. Responsabile di questa prontezza operativa è la «Nominated Person Continuing Airworthiness (NPCA)» (vedi riquadro a pagina 8). >

Come si svolge la manutenzione

Controlli accurati

Ogni intervento di manutenzione comporta anche molto lavoro amministrativo. Per ogni lavoro, devono essere compilati meticolosamente i documenti necessari, bisogna registrare ogni fase e alla fine tutto dev'essere controllato e firmato da un supervisore. I supervisori sono meccanici d'elicotteri o di jet che verificano di continuo la manutenzione e le riparazioni ed eseguono l'ispezione finale dell'aeromobile. Garantiscono che tutte le fasi di lavoro siano registrate con precisione e che i documenti necessari siano compilati correttamente. Verificano anche la completezza di tutti i documenti. Se l'elicottero di soccorso o il jet ambulanza supera l'ispezione finale, il supervisore certifica l'idoneità dell'aeromobile, che a quel punto è di nuovo pronto al decollo.

Che lavorino nell'hangar o in ufficio al computer, tutto il personale del reparto Manutenzione persegue lo stesso obiettivo: lavorare insieme per garantire che la flotta della Rega sia sempre pronta al decollo. Senza gli elicotteri e i jet ambulanza all'avanguardia e sottoposti all'adeguata manutenzione, gli equipaggi in missione non potrebbero soccorrere nessun paziente.



Allestire il piano annuale

Ognuna delle due «Nominated Persons Continuing Airworthiness» redige un piano annuale con tutti gli interventi di manutenzione previsti per i 20 elicotteri e i tre jet ambulanza della Rega, nel quale la frequenza è definita in modo chiaro: la manutenzione è prescritta dopo un determinato numero di ore di volo o di mesi. Nel caso dell'Airbus Helicopters H145, viene ad esempio eseguita ogni 400 ore di volo o dopo 12 mesi, mentre nel caso dell'AgustaWestland Da Vinci ogni 200 ore di volo o dopo 6 mesi. Le prescrizioni vanno rispettate rigorosamente. Quando la Rega svolge molte missioni, gli intervalli di manutenzione vengono raggiunti più velocemente e la pianificazione dev'essere adeguata. Bisogna tenere conto anche dell'addestramento degli equipaggi e di eventi imprevisti, ad esempio a causa di difetti. Un controllo periodico di minor entità sul Da Vinci richiede ad esempio circa una settimana, sul jet ci vogliono cinque giorni. Un controllo complesso, come quello previsto ogni quattro anni per i jet Rega, richiede invece da uno a due mesi.

Allestire un pacchetto di lavoro

Basandosi su questo piano, il responsabile della flotta addetto alla preparazione dei lavori allestisce un «work package», ossia i documenti di lavoro con le informazioni dettagliate per la manutenzione dell'aeromobile. Uno specialista prepara quindi questi documenti per il settore tecnico. Questo pacchetto di lavoro viene creato circa tre settimane prima della manutenzione, così gli addetti alla logistica nel magazzino possono fornire il materiale necessario. Lo specialista addetto alla preparazione dei lavori trasmette il pacchetto di lavoro al supervisore. Questo meccanico è responsabile dell'intero processo di manutenzione, controlla i documenti di lavoro e il materiale e assegna le mansioni ai collaboratori.

La «Nominated Person Continuing Airworthiness Jet» prepara i pacchetti di lavoro per i meccanici di jet e li consegna al supervisore tre settimane prima della manutenzione prevista.



La manutenzione dei jet

Dopo ogni missione, i jet ambulanza rientrano nell'hangar del Centro Rega. I meccanici di jet li vedono quindi quasi ogni giorno e conoscono molto bene le condizioni in cui si trovano gli aerei. Avendo uno scambio regolare con le pilote e i piloti di jet, sono sempre ben informati e possono risolvere immediatamente eventuali problemi o guasti.



I controlli

Dopo che i meccanici hanno completato la manutenzione e il controllo dell'aeromobile secondo le prescrizioni del pacchetto di lavoro, il supervisore verifica quanto eseguito. Nel caso dell'elicottero, seguono una prova al suolo e un volo di controllo tecnico, durante il quale il meccanico d'elicotteri vola con il pilota collaudatore della Rega. Insieme controllano tutti i sistemi o regolano di nuovo il sistema del rotore per ridurre al minimo le vibrazioni. Viene svolto regolarmente anche un controllo del verricello.

I meccanici di jet possono eseguire autonomamente il «ground run»: accendono da soli i motori, avviano i sistemi e li controllano. È un lavoro per il quale la presenza di un pilota non è necessaria, però i meccanici hanno bisogno di un'autorizzazione supplementare.



La fase finale

Quando sono stati completati con successo i lavori e tutti i controlli necessari, un supervisore certifica l'idoneità dell'elicottero o del jet. A questo punto, gli aeromobili sono di nuovo pronti a intervenire e possono decollare per i pazienti.



La manutenzione degli elicotteri

Nell'hangar del Centro Rega, gli elicotteri di soccorso sono invece una presenza più rara. Quando da una base raggiungono l'hangar per la manutenzione, dopo l'atterraggio, i meccanici eseguono un «incoming check». Durante una prova al suolo, controllano tutti i sistemi, compresi i motori, registrano i parametri e ispezionano visivamente l'elicottero per individuare la presenza di danni e risolvendo più rapidamente possibile eventuali anomalie.



Istruttori interni all'azienda

L'aviazione e la medicina sono settori altamente regolamentati, in cui i requisiti per l'addestramento degli equipaggi sono elevati. Per essere sempre pronta a intervenire, la Rega ha quindi bisogno non solo di un numero sufficiente di aeromobili, ma anche di equipaggi formati al meglio.

Indipendentemente dal gruppo professionale di cui fanno parte, i membri dell'equipaggio della Rega in missione sono soggetti a molte regolamentazioni e prescrizioni. L'assistenza ai pazienti si basa su standard medici e basi legali. Inoltre, diverse procedure operative in missione sono disciplinate dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) o dall'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC).

Per garantire che in missione ogni mossa avvenga in modo corretto e che i pazienti ricevano sempre un'as-

sistenza ottimale, vengono esercitate regolarmente le competenze professionali (aeronautiche, mediche e operative). Per la Rega, l'introduzione, la formazione di base e il perfezionamento di alta qualità sono molto importanti: gli istruttori interni definiscono i contenuti principali, pianificano le esercitazioni e le guidano.

L'equipaggio di un elicottero di salvataggio è di regola composto da un pilota, una soccorritrice o un soccorritore professionale e una medica o un medico d'urgenza. Ogni membro

Come si svolge un intervento con il verricello dell'elicottero di soccorso? Nell'hangar gli istruttori spiegano le nozioni di base alle nuove mediche e ai nuovi medici d'urgenza.

è specializzato nel suo campo e durante una missione ha una sua sfera di compiti e competenze.

Formazione per i medici d'urgenza

Quando i medici d'urgenza entrano in servizio alla Rega, hanno almeno un titolo di medico specialista in anestesia o medicina intensiva e una vasta esperienza lavorativa in ospedale. Il compito degli istruttori, che sono anche mediche o medici, consiste nel preparare i nuovi medici d'urgenza alle esigenze specifiche del lavoro quotidiano. Tra questi, il comportamento all'interno e intorno a un elicottero di soccorso, le procedure per gli interventi con il verricello o le particolarità delle cure ai pazienti sul terreno, che implicano un'assistenza diversa da quella in ospedale, soprattutto perché i medici d'urgenza della Rega sono spesso soli con il paziente ed esposti alle intemperie.

Lo speciale know-how viene trasmesso dapprima durante una formazione di base standardizzata. Per una settimana, i nuovi medici d'urgenza esercitano e consolidano i processi, il comportamento e le procedure standard, assieme a istruttori esperti e con i piloti e le soccorritrici professionali, perché in missione il lavoro di squadra è un fattore decisivo per il bene dei pazienti. Dopo la formazione di base, durante le loro prime missioni, i nuovi medici d'urgenza sono accompagnati da un'istruttrice, loro collega di lavoro.

Procedure standard come base importante

Per entrare alla Rega come soccorritrice o soccorritore professionale, bisogna essere professionisti formati, aver frequentato un corso di formazione triennale con diploma SSS e avere esperienza nei servizi di soccorso via terra. Dapprima completano un programma di due mesi e mezzo, durante i quali sono introdotti ai requisiti specifici della Rega. Assistono il pilota nella navigazione e, con la medica d'urgenza, assicurano le cure al paziente. Se l'elicottero non può atterrare vicino al paziente, azionano il verricello. Proprio perché i compiti di questo gruppo professionale sono molto complessi e centrali per le missioni, sono molto importanti le procedure standard. Gli istruttori contribuiscono

a sviluppare tali procedure e le inseriscono nei manuali. Il vantaggio di una missione effettuata secondo le procedure standard è ad esempio che una soccorritrice professionale di Zurigo può intervenire senza problemi assieme a un medico d'urgenza e un pilota di Basilea, perché tutti lavorano secondo gli stessi processi ben definiti.

I soccorritori professionali esercitano queste procedure standard durante le regolari «settimane di controllo» alla base d'addestramento della Rega a Grenchen (SO) o alle basi Rega, insieme a tutti gli altri gruppi professionali delle diverse basi operative e con gli specialisti del Club Alpino Svizzero CAS.

Formazione operativa per i piloti d'elicottero della Rega

I piloti d'elicottero con esperienza di volo che entrano alla Rega completano prima la teoria e la pratica per il «type rating», o abilitazione per tipo, un'unità di formazione che li abilita a operare su uno specifico tipo d'elicottero e che completano con una prova di volo, accompagnati da un esperto dell'UFAC. L'introduzione operativa alle attività di soccorso dei piloti d'elicottero segue un programma di formazione, con l'accompagnamento da parte di un istruttore di volo. Vengono infine esercitati i tipi di missioni come gli interventi con il verricello, l'evacuazione dalle funivie, la ricerca di persone disperse o l'uso dei visori notturni. Le procedure d'emergenza sono esercitate regolarmente e in modo ecologico nel simulatore della Rega. Gli scenari del simulatore sono modellati su una missione di soccorso. Il soccorritore professionale affianca il pilota nella sua funzione di «HEMS Crew Member» per completare la lista di controllo per le emergenze.

Programma di formazione nel settore jet

Gli equipaggi di jet, a disposizione giorno e notte, rimpatriano pazienti gravemente malati o feriti da tutto il mondo. L'equipaggio di jet comprende sempre almeno due pilote o piloti, una medica o un medico di volo e un infermiere o un'infermiera di cure intensive. Effettuare un rimpatrio è spesso



Allenarsi sul terreno, accompagnati da membri dell'equipaggio esperti.

complesso e ogni membro dell'equipaggio svolge compiti specifici. Anche in questo settore è quindi fondamentale esercitarsi regolarmente.

Prima di svolgere almeno due missioni con l'aeroambulanza, accompagnati da un istruttore, le nuove infermiere e i nuovi infermieri di cure intensive e i nuovi medici frequentano un corso introduttivo di diversi giorni al Centro Rega, tenuto da colleghi di lavoro. Il programma di base è incentrato sulle peculiarità delle operazioni svolte dalla Rega. Anche se i nuovi membri dell'equipaggio sono specialisti comprovati nel loro campo, devono prima familiarizzare con l'assistenza alle pazienti nella cabina del jet ambulanza.

Perfezionamento come processo continuo

All'inizio dell'attività lavorativa, è indispensabile una formazione a blocchi guidata da esperti. In un contesto di esigenze in costante aumento, nuovi pro-

cessi, metodi e mezzi d'intervento all'avanguardia, svolge un ruolo importante anche il perfezionamento continuo, garantito ad esempio come esercitazione della simulazione medica presso l'Istituto Svizzero Medicina di Primo soccorso (SIRMED).

Nel settore Elicotteri, come nel settore Jet, viene praticata una cultura dell'apprendimento continuo attraverso i cosiddetti «line check» o «standard check»: durante le missioni, singoli membri dell'equipaggio vengono osservati e istruiti da colleghi professionisti esperti. Un equipaggio nel cockpit è ad esempio accompagnato in missione dal «pilota supervisore», che lo controlla e lo valuta durante la preparazione del volo a terra, dal decollo fino all'atterraggio nel luogo dell'intervento. Verifica se tutte le procedure sono rispettate alla lettera. Sono valutate anche le relazioni e la collaborazione con l'equipaggio medico. Dopo la missione, seguono un feedback comune e una valutazione dell'intervento, che si basa sulle diverse prescrizioni e mostra anche un eventuale potenziale di miglioramento.

Giornata d'istruzione a Zweisimmen

La formazione di base standardizzata per i nuovi medici d'urgenza della Rega si conclude con una giornata d'addestramento in una base operativa. La mattina presto, un gruppo di nuovi medici e d'istruttori esperti si ritrova alla base di Zweisimmen. Il corretto atteggiamento all'interno e intorno all'elicottero di soccorso è dapprima trattato brevemente nell'aula di teoria, quindi esercitato a secco nell'hangar, infine ampiamente praticato sul terreno e con il rotore in funzione. Del team d'istruttori fa parte anche un soccorritore professionale esperto, in modo che i contenuti possano essere trasmessi nel modo più completo e pratico possibile.



Ancora più flessibilità in missione

Grazie all'unità d'isolamento per pazienti (PIU), la Rega può trasportare in modo efficiente e sicuro pazienti molto contagiosi. Avvalendosi dell'esperienza acquisita in molte missioni, un team di progetto ha sviluppato idee su come ottimizzare ulteriormente il collaudato sistema di protezione, per gli equipaggi e i pazienti.



La PIU e il concetto di protezione si sono dimostrati validi in centinaia di missioni. Ora vengono sviluppati ulteriormente.

Sono missioni impegnative, che fanno parte del lavoro quotidiano svolto dagli equipaggi della Rega: rimpatriare pazienti affetti da malattie molto contagiose a bordo del jet ambulanza o trasportarli con l'elicottero di soccorso in un centro ospedaliero per proseguire le cure mediche. Grazie alla forza innovativa della Rega, gli equipaggi possono eseguire questi trasporti in modo efficiente e sicuro per tutte le persone coinvolte.

Diamo uno sguardo al passato: l'epidemia di Ebola che colpì l'Africa occidentale nel 2014 evidenziò che in pratica non esisteva un concetto per il trasporto sicuro dei pazienti molto contagiosi. Questo spinse la Rega a lavorare con dei partner per sviluppare un'unità d'isolamento per pazienti PIU (ingl. patient isolation unit) per il trasporto aereo e il relativo concetto per il trasporto. L'obiettivo era quello

di trasportare in sicurezza i pazienti contagiosi con un minimo di personale, non solo per casi di Ebola, ma utilizzabile in generale per le malattie molto contagiose. Fu un nuovo sviluppo complesso, perché l'isolamento dev'essere garantito non solo in volo, ma anche durante l'intero trasporto, quindi da letto d'ospedale a letto d'ospedale. Già nel febbraio 2015 la Rega fu in grado di evacuare una paziente nella PIU dalla regione colpita dall'Ebola.

Protetti e assistiti al meglio

Da allora, lo speciale involucro protettivo ha dimostrato la sua validità. Siccome la PIU è un sistema chiuso, durante il volo l'equipaggio medico non deve indossare tute protettive. Grazie al design ricercato, ha sempre accesso indiretto al paziente nella PIU e può fornirgli assistenza medica (vedi foto in alto a destra). Dopo la fine dell'epidemia di Ebola, ogni anno gli equipaggi della Rega hanno compiuto da tre a quattro trasporti del genere nella PIU, ad esempio per pazienti affetti da tubercolosi aperta. All'inizio del 2020, con la diffusione del Covid-19, la Rega ha potuto attingere a questa esperienza e da allora nella PIU ha rimpatriato diverse centinaia di pazienti affetti da coronavirus.

Sfruttare il bagaglio di esperienze

La volontà di continuare a ottimizzare anche ciò che è già valido è nel DNA della Rega. L'esperienza acquisita nelle missioni doveva permettere di migliorare ulteriormente la PIU. C'è riuscito un team di progetto composto da diversi specialisti: il primario della Rega Roland Albrecht, rappresentanti del servizio medico jet e del servizio di soccorso elicotteri e il reparto Design e sviluppo della Rega. L'obiettivo era consentire agli equipaggi un utilizzo più flessibile e modulare della PIU, sia nel jet ambulanza sia a bordo dell'elicottero di soccorso.

Gli ingegneri della Rega sono riusciti a progettare la PIU in modo da renderla ancora più leggera e compatta e questo rappresenta un vantaggio, visto lo spazio limitato in cabina. Adesso la copertura ricurva è ad esempio dotata di aste di sostegno in carbonio, leggere ma molto stabili. La superficie per sdraiarsi offre più spazio ai pazienti. È più leggera anche la barella, che può essere utilizzata dall'equipaggio in modo modulare, quindi anche senza copertura, se a un certo punto non fosse



Il disegno al computer del reparto Design e sviluppo mostra il modello della futura PIU.

necessaria. Possono essere migliorati anche i dettagli più piccoli: la cerniera per chiudere la PIU è meno tesa, riducendo così al minimo l'usura del materiale.

Maggiori possibilità in missione

Un'altra innovazione apre nuove possibilità. Finora, il filtro antiparticolato altamente performante, situato in fondo della PIU, trasformava l'aria contaminata proveniente dall'interno dell'involucro in aria pulita, rilasciandola nell'ambiente. Ora in cima alla PIU è stato montato un secondo filtro di questo tipo. Entrambi i filtri sono azionati da un motore che aspira l'aria attraverso l'involucro, garantendo così all'interno anche aria priva di germi. In futuro, gli equipaggi potranno utilizzare la PIU anche per il trasporto di persone immunosopresse, ossia pazienti che, prima o dopo un trapianto d'organi, hanno bisogno d'aria assolutamente priva di germi.

Controllo e approvazione autonomi

Nell'aviazione tutto ciò che è a bordo di un aeromobile deve soddisfare i requisiti più rigorosi e superare l'ispezione di un organismo indipendente. Anche la nuova PIU viene sottoposta a un'accurata procedura di omologazione. Il reparto Sviluppo della Rega ha il grande vantaggio di essere accreditato dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) per approvare modifiche come quelle apportate alla PIU e garantisce che nell'estate 2023 l'unità d'isolamento sarà pronta per le prime missioni a beneficio dei pazienti.

«Imparare dall'esperienza per nuove possibilità mediche»

Prima che scoppiasse l'epidemia di Ebola nel 2014, in pratica non esisteva un concetto affidabile per il trasporto aereo di pazienti molto contagiosi. Sotto la guida del primario della Rega PD Dr. med. Roland Albrecht è stata sviluppata la PIU.

Perché la PIU è unica nel suo genere?

Roland Albrecht: L'obiettivo del nostro sviluppo in proprio è una «closed isolation», un isolamento in ambiente chiuso: il paziente viene adagiato nella PIU prima di essere caricato sul jet o sull'elicottero e lascia l'unità solo quando è all'ospedale di destinazione. Il nostro concetto di trasporto, che definisce con precisione come svolgere un intervento del genere, è quindi fondamentale. Durante il tragitto, la PIU rimane ermetica anche nel caso d'improvviso calo di pressione nella cabina del jet. Nella PIU possiamo trasportare in sicurezza i pazienti con un minimo di personale. Dopo una missione del genere, il jet o l'elicottero non devono essere disinfettati in modo particolare, ma sono subito pronti per l'intervento successivo. La PIU si è dimostrata valida fin dall'inizio. E durante la pandemia di coronavirus abbiamo avuto un'ulteriore conferma della sua utilità: eravamo preparati e ogni giorno siamo stati in grado di trasportare pazienti affetti da coronavirus. Dall'inizio della pandemia, ne abbiamo trasportati 450.



Grazie ai guanti integrati, il primario Roland Albrecht può assistere la paziente nella PIU.

Perché è comunque necessario svilupparla ulteriormente?

Roland Albrecht: Vogliamo il meglio per i nostri pazienti e investiamo continuamente nell'ampliamento delle possibilità mediche a bordo dei nostri mezzi di soccorso aereo. Impariamo dalla vasta esperienza negli interventi ed emergono nuove idee. Ad esempio, se dalla PIU non possono fuoriuscire germi, allora possiamo anche riuscire a fare in modo che non ne entrino nemmeno dall'esterno e quindi in futuro trasportare non solo pazienti molto contagiosi ma anche immunodepressi. La collaborazione con il nostro settore Design e sviluppo è fondamentale: accoglie le nostre idee, le elabora e le realizza insieme a partner esterni.

C'è ancora potenziale di miglioramento?

Roland Albrecht: Analizziamo di continuo, acquisendo esperienza ogni giorno. La Rega non sta mai con le mani in mano. Continueremo ad affrontare le numerose sfide e, insieme ai nostri partner d'intervento, faremo in modo che i pazienti possano beneficiare dei progressi tecnici e medici. L'attenzione è sempre rivolta alla sicurezza degli equipaggi e dei terzi e alla migliore assistenza medica possibile per i pazienti.

In evidenza 2022



RICERCA PREMIATA

Studio scientifico

Sotto la guida del suo primario PD Dr. med. Roland Albrecht, la Rega si occupa da anni anche di questioni scientifiche nella medicina d'urgenza. Uno dei vari studi pubblicati nel 2022, intitolato «Stability of drugs stored in helicopters for use by emergency medical services», è stato addirittura inserito nella rivista di medicina d'urgenza «Annals of Emergency Medicine», rinomata in tutto il mondo.

L'obiettivo dello studio era analizzare se le variazioni di temperatura e le vibrazioni influenzino la stabilità chimica dei farmaci d'emergenza comunemente utilizzati e conservati nello zaino del medico d'urgenza a bordo dell'elicottero di soccorso. Per i test sono state scelte la base di San Gallo, tipica base di pianura, e quella di Samedan, situata all'aeroporto più alto d'Europa.

I farmaci testati sono stati conservati ininterrottamente a bordo dell'elicottero per oltre un anno.

La valutazione ha dimostrato che, anche dopo 12 mesi, nessuno dei farmaci testati presentava reazioni chimiche indesiderate e non è stata rilevata nessuna perdita di principio attivo rispetto alla fiala di riferimento, anche dopo il chiaro superamento della data di scadenza. Questi risultati sorprendenti potrebbero aprire le porte a un'eventuale estensione della data di scadenza. Dovranno seguire ulteriori ricerche e altre pubblicazioni.

Nel febbraio 2023, lo studio ha vinto il Premio Martin Kirschner, assegnato ogni due anni per prestazioni scientifiche nella medicina d'urgenza e considerato tra i più rinomati in Germania.



Un aspetto dello studio scientifico: quali effetti hanno le basse temperature sui farmaci d'emergenza?

EVENTI PER LA POPOLAZIONE

Festeggiamenti per i 70 anni della Rega



Nell'agosto 2022 moltissime persone hanno visitato la base di Berna.

Il 2 maggio 2022, la Rega ha festeggiato il suo 70° anniversario alla presenza del presidente della Confederazione Ignazio Cassis, con ospiti provenienti dal mondo della politica, dell'economia, della sanità e partner d'intervento. Nel suo discorso, Cassis ha messo in risalto la grande importanza della Rega per il sistema sanitario svizzero.

Con i loro contributi, gli oltre 3,6 milioni di sostenitrici e sostenitori permettono alla Rega di continuare a volare. In occasione di vari eventi organizzati durante l'anno dell'anniversario, per esprimere la sua gratitudine per l'enorme sostegno, la Rega ha invitato il pubblico a dare un'occhiata dietro le quinte del soccorso aereo. Nel 2022, sono ad esempio state organizzate giornate di porte aperte alle basi di Berna, Locarno e Sion, attirando circa 30'000 visitatori. Le persone presenti hanno potuto conoscere meglio le attività della Rega, le sue collaboratrici e i suoi collaboratori.

TECNOLOGIA

Mobilizzare le forze d'intervento in modo ancora più sicuro

Quando necessario, la centrale operativa elicotteri mobilita i soccorritori alpini del Club Alpino Svizzero CAS e ne coordina l'intervento. Dal 2021 lo fa utilizzando la soluzione informatica basata sull'app Alpine Rescue Mission Control (ARMC) dell'azienda ticinese DOS Group SA. La Rega e il Soccorso Alpino Svizzero (SAS) hanno svolto un ruolo fondamentale per lo sviluppo. Per migliorare ulteriormente la soluzione e garantirne il funzionamento a lungo termine, la Rega e il SAS hanno deciso di rilevare le relative soluzioni informatiche dall'azienda ticinese. A questo scopo è stata fondata la



La mobilitazione rapida delle forze d'intervento e il loro coordinamento sono aspetti fondamentali per l'ottimale assistenza medica dei pazienti.

società sureVIVE SA, sotto l'egida di Airmed AG, società affiliata della Rega. Con questo impegno, la Rega vuole dare un ulteriore contributo affinché in futuro le forze d'intervento possano essere mobilitate in modo ancora più sicuro, semplice e veloce.

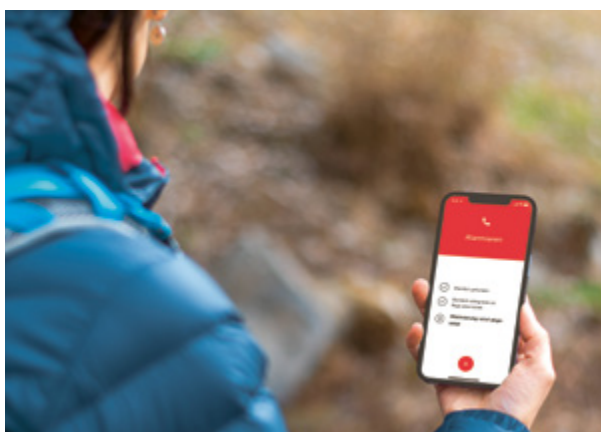
BASE DI GINEVRA

Un investimento per la Romandia

Con un nuovo accordo tra il Canton Ginevra, l'Ospedale universitario di Ginevra (HUG) e la Rega prosegue la decennale collaborazione partenariale a beneficio dei pazienti. In futuro, la Rega stazionerà a Ginevra un nuovo elicottero del tipo Airbus Helicopters H145 a cinque pale rotorighe. Per farlo, deve prima ampliare l'hangar esistente. Durante la ristrutturazione della base, saranno realizzate camere per gli equipaggi, che in futuro potranno stare alla base anche di notte. L'aumento della prontezza operativa notturna migliorerà l'assistenza medica aerea alla popolazione della regione.



L'equipaggio ginevrino svolge circa 400 interventi l'anno.



Ancora più chiara: dare l'allarme tramite l'app Rega fa risparmiare tempo in caso d'emergenza.

DARE L'ALLARME

La nuova versione dell'app Rega

Un'innovazione a beneficio dei pazienti: la Rega ha migliorato ulteriormente la sua app per le emergenze e ha sviluppato una nuova versione. Dall'aprile 2022, la collaudata app è ancora più intuitiva. Con la nuova versione, la Rega getta anche le basi tecniche per futuri ammodernamenti.

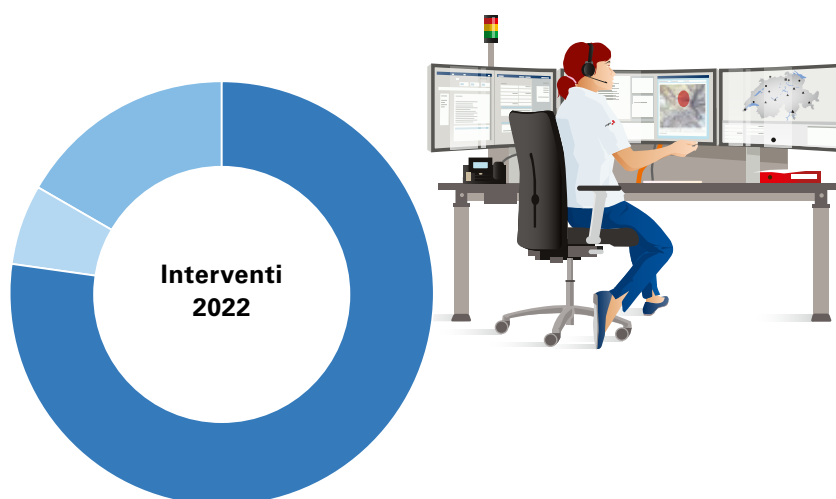
L'app della Rega, lanciata nel 2011, è stata la prima app per le emergenze in Svizzera con la quale era possibile trasmettere i dati di localizzazione a una centrale operativa. È già stata scaricata oltre 1,6 milioni di volte e si è dimostrata utile in migliaia d'interventi di soccorso. Quando viene dato l'allarme tramite l'app Rega, la posizione della persona che allarma è trasmessa automaticamente alla centrale operativa della Rega. Viene quindi stabilito un collegamento telefonico con la centrale operativa e la posizione della persona che ha dato l'allarme è visualizzata su una cartina, facendo risparmiare tempo prezioso in caso d'emergenza.

Attività 2022



Mai così tanti interventi

Per la Rega è stato l'anno finora più intenso della sua storia: la centrale operativa ha organizzato circa 21'000 missioni, un numero mai raggiunto prima, che corrisponde a una media di 58 interventi ogni 24 ore e al 16,5 per cento in più rispetto all'anno precedente. I 20 elicotteri e i tre jet ambulanza della Rega non sono mai stati così tanto sollecitati.



	2022	2021	+/-
Totale interventi	20'992	18'017	+16.5 %
■ Elicotteri	16'256	14'330	+13.4 %
■ Jet ambulanza/voli di linea	1'292	980	+31.8 %
■ Altri interventi ¹	3'444	2'707	+27.2 %

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

Missioni con elicotteri

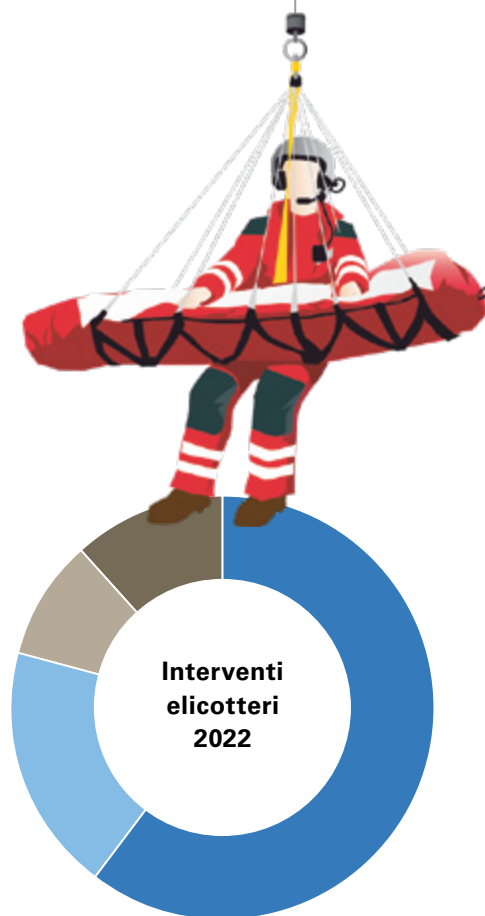
Le operatrici e gli operatori per gli interventi con l'elicottero della centrale nazionale di soccorso aereo della Rega coordinano le missioni delle 14 basi Rega dislocate in tutta la Svizzera e delle organizzazioni partner. L'anno scorso hanno organizzato 16'256 interventi con l'elicottero (+ 13,4 %). È aumentato sia il numero degli interventi di soccorso svolti dagli equipaggi d'elicottero sul luogo dell'evento (9'813, + 16,2 %), sia il numero di voli di trasferimento dagli ospedali minori ai centri ospedalieri (3'057, + 7,1 %). Rispetto all'anno precedente, gli elicotteri della Rega sono intervenuti con maggiore frequenza anche di notte (3'179, + 15,8 %), che corrisponde a una missione su quattro effettuata da un elicottero Rega. Le missioni per contadini organizzate dalla centrale operativa della Rega sono salite a 1'534 (+ 5,1%). Questi trasporti di animali da reddito feriti o morti a favore dell'agricoltura di montagna sono eseguiti per conto della Rega da imprese commerciali di trasporti con elicottero.

	2022	2021	+/-
Totale interventi elicotteri	16'256	14'330	+ 13.4 %
di cui notturni	3'179	2'745	+ 15.8 %
■ Interventi primari ¹	9'813	8'444	+ 16.2 %
■ Interventi secondari ²	3'057	2'854	+ 7.1 %
■ Voli per contadini di montagna	1'534	1'460	+ 5.1 %
■ Interventi speciali ³	1'852	1'572	+ 17.8 %

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



La Rega è a disposizione della popolazione svizzera 24 ore su 24, 365 giorni l'anno.

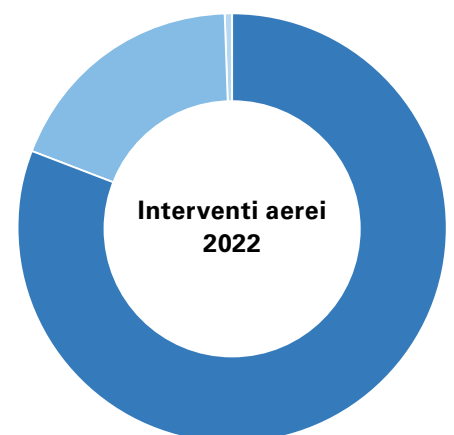


La Rega rimpatria i pazienti con i suoi tre jet ambulanza, equipaggiati come unità di terapia intensiva volanti.

Missioni con aerei

L'anno scorso gli equipaggi della Rega hanno di nuovo rimpatriato più pazienti rispetto all'anno precedente (1'278, + 31,8 %). I tre jet ambulanza della Rega sono decollati per 1'045 missioni, rimpatriando altrettanti pazienti (+ 21,7 %). I tre jet della Rega hanno volato di più rispetto all'anno precedente: il numero delle ore di volo (4'925, + 6,3 %) è il più alto registrato finora.

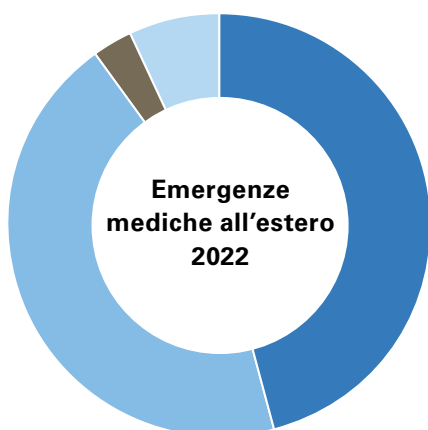
A bordo di aerei di linea la Rega ha rimpatriato 233 pazienti (+108,0 %). A questa alternativa economica ed ecologica al jet ambulanza si ricorre sempre quando le condizioni della o del paziente sono sufficientemente stabili, non si prevedono effetti negativi su di loro o su altri passeggeri e a bordo dell'aereo di linea ci sono sufficienti posti liberi. Su un aereo di linea, accompagnati da un medico di volo e da un'infermiera o un infermiere della Rega specializzati in cure intensive, sono stati rimpatriati 69 pazienti (+ 155,6 %). I rimpatri non accompagnati sono stati 164 (+ 92,9 %). In questi casi, la centrale operativa della Rega organizza il viaggio di ritorno per i pazienti in grado di affrontarlo senza accompagnatori.



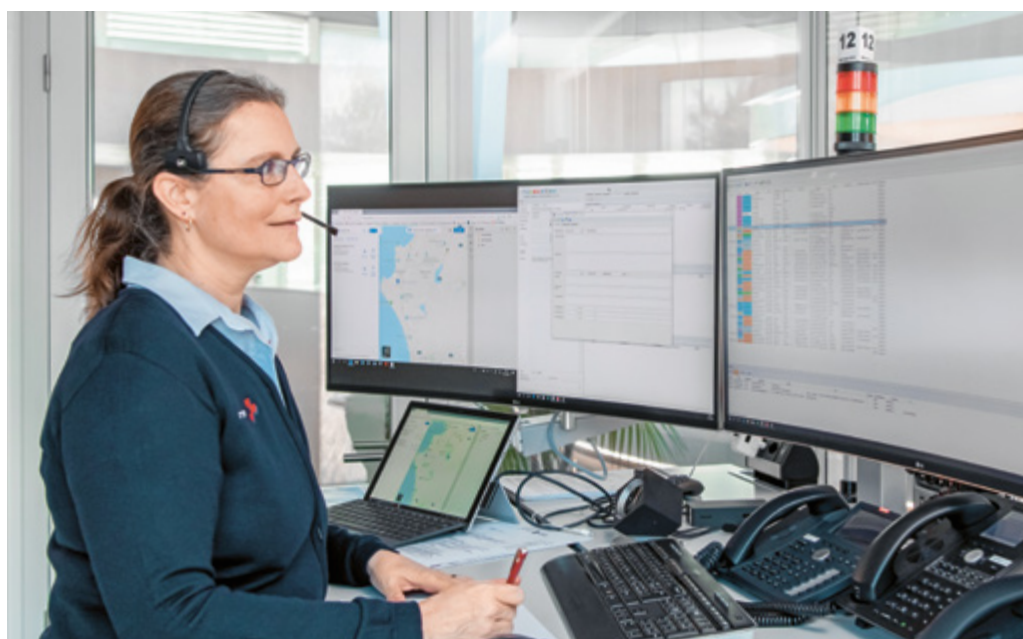
	2022	2021	+/-
Totale interventi	1'292	980	+ 31.8 %
■ Jet ambulanza	1'045	859	+ 21.7 %
■ Aerei di linea	240	116	+ 106.9 %
■ Voli charter	7	5	+ 40.0 %

La consulenza delle mediche e 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 1'088 pazienti (+ 29,7 %) all'estero. In 1'278 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.



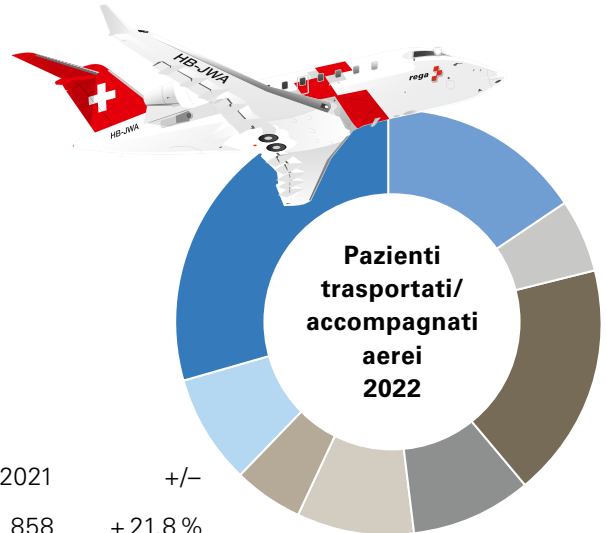
	2022	2021	+/-
Totale pazienti	2'366	1'809	+ 30.8 %
■ Consulenza medica	1'088	839	+ 29.7 %
■ Rimpatrio con jet ambulanza Rega	1'045	858	+ 21.8 %
■ Rimpatrio con aereo di linea accompagnato	69	27	+155.6 %
■ Rimpatrio con aereo di linea non accompagnato	164	85	+ 92.9 %



In caso di problemi medici all'estero, le mediche e i medici consulenti aiutano telefonicamente e decidono se è necessario un rimpatrio con il jet ambulanza o a bordo di un aereo di linea.

Pazienti trasportati

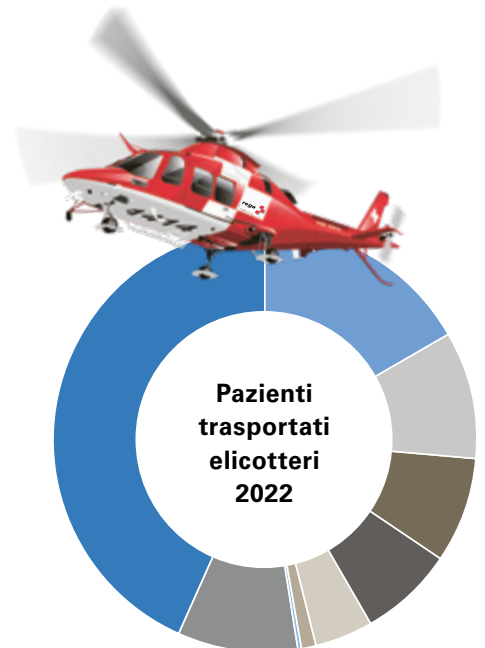
A bordo dei loro aeromobili gli equipaggi della Rega hanno trasportato 14'207 pazienti (+15,7%). Gli equipaggi hanno quindi prestato aiuto in media a 39 pazienti al giorno.



	2022	2021	+/-
Totale pazienti	1'045	858	+ 21.8 %
■ Lesioni estremità	164	109	+ 50.5 %
■ Traumi cranici	57	45	+ 26.7 %
■ Altre ferite	186	83	+ 124.1 %
■ Malattie cardiovascolari	95	71	+ 33.8 %
■ Malattie infarto/ictus	94	75	+ 25.3 %
■ Malattie gastrointestinali	55	27	+ 103.7 %
■ Malattie da tumori maligni	86	44	+ 95.5 %
■ Altre malattie	308	404	- 23.8 %

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. Secondo Meteo-Svizzera, lo scorso anno è stato il più soleggiato e caldo da quando sono iniziate le misurazioni e ciò è stato uno dei motivi dell'aumento dell'attività d'intervento, soprattutto durante i mesi estivi. 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. L'aumento delle missioni della Rega all'estero riflette la ripresa dei viaggi internazionali da parte della popolazione svizzera, notevolmente diminuiti durante la pandemia di coronavirus.



	2022	2021	+/-
Totale pazienti	12'929	11'314	+ 14.3 %
■ Infortuni sport invernali	2'152	1'715	+ 25.5 %
■ Infortuni sul lavoro	1'297	1'179	+ 10.0 %
■ Incidenti stradali	1'040	882	+ 17.9 %
■ Infortuni in montagna	917	860	+ 6.6 %
■ Infortuni sport	567	572	- 0.9 %
■ Incidenti aerei	166	125	+ 32.8 %
■ Incidenti da valanga	43	62	- 30.6 %
■ Altre cause	1'174	834	+ 40.8 %
■ Malattie	5'573	5'085	+ 9.6 %



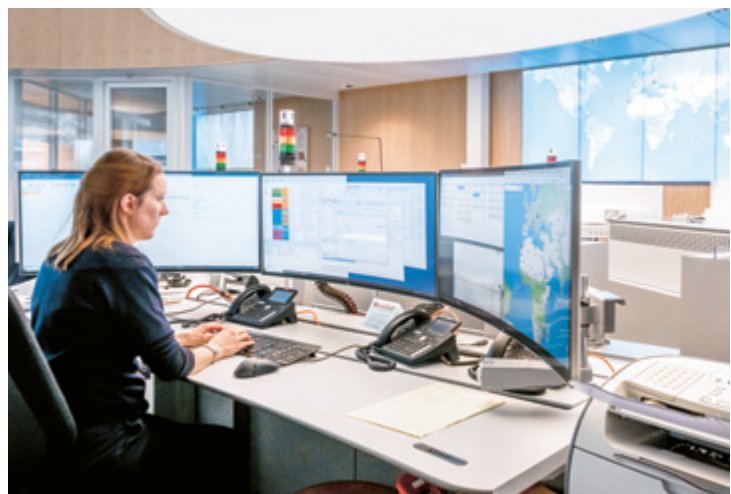
Potente, spazioso e molto preciso: un unico tipo d'elicottero per tutte le basi operative.

Rinnovo della flotta di elicotteri

La Rega garantisce le cure mediche aeree di base in Svizzera, 24 ore su 24. L'affidabilità della sua flotta è quindi fondamentale. Per questo motivo, gli elicotteri d'alta quota del tipo AgustaWestland Da Vinci, acquistati nel 2009 e che hanno dato buona prova di sé in missione, dal 2024 saranno sostituiti dai moderni e potenti H145 con rotore a cinque pale. Il nuovo H145 è un elicottero tecnicamente all'avanguardia e molto potente, adatto per le missioni in alta montagna. Dispone anche di una cabina spaziosa per le attrezzature mediche e gli eventuali interventi medici, particolarmente importante quando si trasferiscono pazienti in terapia intensiva. La Rega sta investendo complessivamente oltre 200 milioni di franchi svizzeri, che comprendono i costi per le attrezzature mediche, la formazione e i pezzi di ricambio. Grazie alla creazione di una flotta omogenea, in futuro in tutte le elibasi della Rega sarà utilizzato lo stesso tipo d'elicottero. Questo semplifica la manutenzione, permette di risparmiare sull'acquisto e la gestione di pezzi di ricambio e riduce gli oneri per la formazione degli equipaggi.

La Rega sostiene le autorità

Come durante la pandemia di coronavirus, la Rega ha continuato a sostenere le autorità svizzere anche nel 2022: su mandato del Servizio sanitario coordinato della Confederazione (SSC), dal settembre dello scorso anno funge da centro di coordinamento nazionale per l'accoglienza delle persone civili ucraine bisognose di cure. Il centro di coordinamento nazionale gestisce i dossier dei pazienti proposti dal Ministero della sanità ucraino e si occupa del flusso d'informazioni tra le autorità ucraine, il comitato medico istituito a questo scopo, gli ospedali svizzeri di destinazione e i servizi coinvolti nel trasporto. La Rega fornisce consulenza al comitato medico sulla valutazione medica dell'idoneità al trasporto dei



La centrale operativa jet organizza i voli con i jet ambulanza.

pazienti. Fino a metà marzo 2023, a bordo dei suoi jet ambulanza la Rega ha trasportato in Svizzera 24 pazienti con nove voli. Ogni trasporto con il jet Rega è avvenuto decollando da un aeroporto in Polonia.

Il nuovo H145 in servizio alla base di Sion



Il nuovo elicottero Rega con l'immatricolazione HB-ZQO è entrato in servizio alla base di Sion il 17 dicembre 2022.

La Rega gestisce una rete nazionale di 14 basi operative con 20 elicotteri di soccorso, tra cui una base operativa all'aeroporto di Sion, dove dal dicembre 2022, nell'hangar della società di trasporto in elicottero Héli-Alpes SA, è stazionato il primo elicottero di soccorso Airbus Helicopters H145 della Rega con rotore a cinque pale, in servizio per i pazienti.

Nel marzo 2022, il Canton Vallese ha reso noto che i mandati di soccorso aereo sarebbero stati assegnati con una gara d'appalto. Siccome desidera mettere il suo dispositivo di soccorso aereo anche a disposizione della popolazione vallesana, la Rega ha presentato la relativa richiesta all'Organizzazione cantonale vallesana di soccorso (OCVS) competente, candidandosi per un mandato di prestazioni con le sue basi operative esistenti come complemento alle organizzazioni di soccorso aereo vallesane. A fine novembre 2022, l'OCVS ha però deciso che il soccorso aereo in Vallese continuerà a essere garantito da Air-Glaciers e Air Zermatt. La Rega ha presentato ricorso contro questa decisione. Si attende ancora la decisione del Consiglio di Stato vallesano.

Collaborazione più stretta

Nel febbraio 2022, rappresentanti di Appenzello Interno e Appenzello Esterno hanno firmato con la Rega un accordo sulle prestazioni per la collaborazione nel campo del soccorso aereo e della medicina d'urgenza preclinica. L'accordo formalizza la collaborazione esistente e comprende tutti gli interventi di soccorso aereo e i voli di trasferimento da e verso gli ospedali. La Rega garantisce il soccorso aereo in entrambi i cantoni 365 giorni l'anno e coordina tutti i mezzi di soccorso aereo. In entrambi i cantoni, è sostenuta dai contributi di circa 39'000 persone.



Da sinistra a destra: Roland Albrecht (capo Medicina, Rega), Philipp Simmen (capo Operazioni elicottero, Rega), Ernst Kohler (CEO Rega), Monika Rüegg Bless (direttrice Dipartimento della sanità e della socialità AI), Yves Noël Balmer (direttore Dipartimento della sanità e della socialità AR), Thomas Holderegger (Consiglio di fondazione, Rega)

Ulteriore ampliamento della Low Flight Network



I corridoi di volo strumentale migliorano l'assistenza medica in Svizzera.

Grazie alle procedure di volo strumentale, gli equipaggi della Rega possono volare senza riferimenti visivi esterni verso i singoli centri ospedalieri svizzeri seguendo rotte predefinite nelle peggiori condizioni di visibilità e sorvolare i passi alpini seguendo i corridoi di volo della Low Flight Network (LFN). Questo permette di trasportare persone in emergenza verso i centri ospedalieri in condizioni meteo che solo pochi anni fa avrebbero reso impossibile l'avvicinamento.

Poiché la politica ha classificato la LFN come infrastruttura nazionale critica, dall'agosto 2021 la Confederazione è responsabile del suo ulteriore ampliamento. Nel 2022, l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) ha approvato le procedure di volo strumentale per gli ospedali cantonali di Lucerna e San Gallo, per l'Ospedale pediatrico della Svizzera orientale e per la piazza d'armi di San Gallo Breitfeld. Nel dicembre 2022, la Rega ha presentato le domande per le procedure d'avvicinamento e di decollo per gli ospedali universitari di Ginevra (HUG) e Losanna (CHUV). Sono ancora pendenti presso l'UFAC le domande già presentate nel 2021 per l'utilizzo dell'esistente infrastruttura IFR all'aerodromo di Locarno durante l'orario d'esercizio e all'aerodromo di Les Éplatures al di fuori dell'orario d'esercizio, e per l'utilizzo congiunto delle procedure militari sulla piazza d'armi di Frauenfeld/Ospedale cantonale di Frauenfeld. Per la Rega, l'utilizzo al di fuori dell'orario di servizio è molto importante perché gli interventi di soccorso avvengono a qualsiasi ora del giorno e della notte. Nell'interesse dei pazienti, s'impegna quindi per poter utilizzare senza limiti l'infrastruttura IFR al di fuori degli orari d'esercizio degli aerodromi, ad esempio di notte.

Nuovi eliporti ospedalieri

Per aumentare la sicurezza dei pazienti e degli equipaggi, la Rega s'impegna a modernizzare gli eliporti ospedalieri in Svizzera. La Rega consiglia e sostiene gli ospedali nei progetti di costruzione o ristrutturazione e contribuisce a una parte dei costi. L'anno scorso sono stati messi in funzione diversi eliporti ammodernati, alla cui realizzazione ha partecipato la Rega, ossia all'Ospedale cantonale di Uri e agli ospedali di Ilanz e La Chaux-de-Fonds. Ora questi eliporti soddisfano standard attuali in termini di dimensioni, carico massimo, illuminazione e altri fattori rilevanti per la sicurezza



Il nuovo eliporto sul tetto dell'ospedale di La Chaux-de-Fonds.



La Rega continua a perseguire la sua visione
«Soccorrere con qualsiasi tempo».

Annullato il contratto d'acquisto dell'Icebird

Nel settembre 2022, la Rega e il produttore italiano d'elicotteri Leonardo hanno annullato il contratto d'acquisto per tre nuovi elicotteri di soccorso del tipo AW169-FIPS dotati di sistema anti-ghiaccio. La consegna dei tre elicotteri di soccorso era prevista per il 2023. La Rega riceverà il rimborso completo degli anticipi già versati. Questo passo è stato fatto perché non è stato possibile sviluppare il nuovo elicottero secondo le specifiche concordate nel contratto. Le valutazioni dei vari voli di prova hanno dimostrato che, sebbene in linea di principio il sistema anti-ghiaccio di nuova concezione funzionasse, l'elicottero non soddisfaceva più i requisiti di elevate prestazioni concordati dalla Rega.

La Rega e Leonardo erano consapevoli fin dall'inizio che si trattava di un progetto pionieristico, per il quale non c'era nessuna garanzia. Nonostante e proprio a causa dei limiti tecnici che permangono, la Rega continuerà a perseguire la sua visione di un soccorso aereo con qualsiasi condizione meteo per aiutare in futuro ancora più persone in emergenza.

La CAMTS rinnova la certificazione

Nell'agosto 2022, la Rega di nuovo ha superato il rinnovo della certificazione della Commission on Accreditation of Medical Transport Systems (CAMTS). La Rega fa certificare sia le sue operazioni di salvataggio aereo con gli elicotteri di soccorso e i jet ambulanza, sia i suoi rimpatri con accompagnamento medico. È l'unica organizzazione europea a soddisfare i relativi criteri in questa forma. La base per il rinnovo della certificazione è una procedura di verifica durata diverse settimane. La CAMTS è un'organizzazione internazionale indipendente e senza scopo di lucro, che verifica e certifica le aziende di trasporto medico in base agli attuali criteri scientifici.



Gestire un soccorso aereo di alta qualità per i pazienti, migliorandosi di continuo.

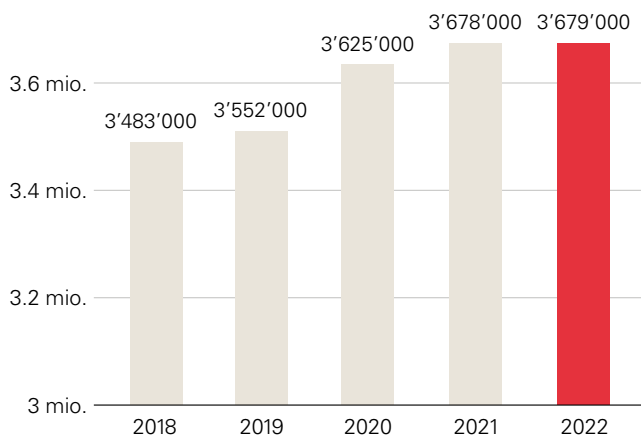
Cifre chiave 2022

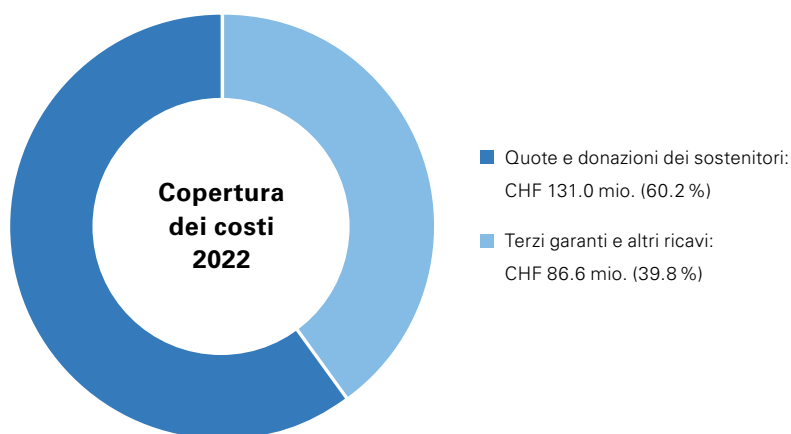
La Rega è una fondazione indipendente, privata e di pubblica utilità. Profondamente radicata nella popolazione svizzera grazie ai 3,679 milioni di sostenitrici e sostenitori, fornisce le sue prestazioni senza sovvenzioni statali ed è politicamente indipendente. La Rega è parte integrante delle cure mediche di base in Svizzera e con la sua attività contribuisce alla qualità degli spazi abitativi, economici e turistici della Svizzera.

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 2022 nel sistema della Rega erano registrati 3,679 milioni di sostenitrici e sostenitori. L'anno scorso, 121'693 nuove persone hanno deciso di sottoscrivere un tessera Rega. Rispetto all'anno precedente, ciò corrisponde a un aumento netto di 1'301 sostenitrici e sostenitori.

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.





Evoluzione finanziaria e investimenti

Nell'esercizio 2022 il ricavo d'esercizio della Rega è stato di 213,2 milioni di franchi, mentre i costi d'esercizio sono ammontati a 177,6 milioni di franchi. Ne consegue un risultato d'esercizio positivo di 35,6 milioni di franchi. Il risultato annuale ammonta a 16,0 milioni di franchi. Nel 2022 le sostenitrici e i sostenitori hanno aiutato la Rega con quote, versamenti e donazioni pari a 131,0 milioni di franchi, coprendo così circa il 60,2 per cento dei costi totali. Il rimanente 39,8 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.

Le cifre chiave più importanti del 2022 in sintesi

Numero missioni organizzate	20'992
Missioni con l'elicottero	16'256
Missioni con aerei	1'292
Altri interventi ¹	3'444
Quote sostenitori e donazioni (mio. CHF)	131.0
Numero sostenitori (mio.)	3.679
Numero dipendenti ²	407
Risultato d'esercizio (mio. CHF)	213.2
Costi di gestione (mio. CHF)	177.6
Utile (mio. CHF)	35.6
Somma di bilancio (mio. CHF)	645.0

¹ Altri interventi: trasporti con ambulanze, interventi a favore del Club Alpino Svizzero CAS, Spéléo-Secours, Redog ecc.

² Posti a tempo pieno a fine dicembre



Trovate il
Conto annuale 2022
dettagliato su
report.rega.ch/2022

Consiglio di fondazione



Michael Hobmeier



Christian Kern



Patrizia Pesenti



Paul Hälg



Josef Meier



Heidi Hanselmann



Thomas P. Emmerich



Adrian Amstutz



Franz Stämpfli



Thomas Holderegger



Markus Furrer



Thomas von Wyl



Petra Gössi



Gabriele Casso



Richard Brogle

Consiglio di fondazione Guardia aerea svizzera di soccorso Rega

Michael Hobmeier, Bäch, dal 2007, presidente e membro del comitato direttivo

Christian Kern, Prof. Dr. med., Ginevra, dal 2009, vicepresidente e membro del comitato direttivo

Patrizia Pesenti, Zollikon, dal 2009, membro del comitato direttivo

Paul Hälg, Dr. sc. techn., Wollerau, dal 2019, membro del comitato direttivo

Josef Meier, Wettingen, dal 2013, membro del comitato direttivo

Heidi Hanselmann, Walenstadt, dal 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, dal 2011

Adrian Amstutz, Schwanden, dal 2013

Franz Stämpfli, Innertkirchen, dal 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, dal 2015

Markus Furrer, Prof. Dr. med., Felsberg, dal 2019

Thomas von Wyl, Dr. med., Unterseen, dal 2021

Petra Gössi, Küssnacht am Rigi, dal 2023

Gabriele Casso, PD Dr. med., Sorengo, dal 2023

Richard Brogle, Dr. sc. techn., Kilchberg, dal 2023

Dimissionari per fine 2022

Marco Maggiorini, Prof. Dr. med., Schindellegi, dal 2011 al 2022

Gabi Huber, Dr. iur., Altdorf, dal 2015 al 2022, membro del comitato direttivo

Gerold Biner, Zermatt, dal 2015 al 2022

Commissione medica

Christian Kern, Prof. Dr. med., presidente

Gabriele Casso, PD 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

Stephan Zeller, rappresentante Canton Vallese

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 2023

Direzione



Da sinistra: Heinz Leibundgut, Andreas Lüthi, Ernst Kohler, Philipp Simmen, Daniel Landert (capo designato Operazioni jet dal 1° giugno 2023), Roland Albrecht, David Müller. Assente sulla foto: Urs Nagel.

Organigramma al 1° gennaio 2023

CONSIGLIO DI FONDAZIONE

Consiglio di fondazione

Comitato direttivo del Consiglio di fondazione

COMMISSIONI

Commissione medica
Commissione finanziaria

DIREZIONE

CEO/Presidente di direzione

Ernst Kohler

Medicina

Roland Albrecht

Comunicazione e sostenitori

David Müller

REPARTO

Sicurezza e qualità

Stefan Isler

Operazioni jet

Urs Nagel

Operazioni elicottero

Philipp Simmen

Procedure e addestramento elicottero

Heinz Leibundgut

Esercizio

Andreas Lüthi

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

Consapevoli dell'importanza di una buona cooperazione con le organizzazioni partner, c'impegnamo 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

C'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 direttivo, stabilendone compiti e competenze.

Il comitato direttivo del Consiglio di fondazione

Il comitato direttivo 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 direttivo 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 direttivo 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 direttivo, 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 primario 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 consultivo 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 soccorso 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 direttivo, delle commissioni correnti e ad hoc, del Consiglio con-

sultivo 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 18 ottobre 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.



1956

Aiuto dopo una catastrofe negli USA

Dopo un incidente aereo nell'insospitale 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.



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.



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.



1979

La Rega diventa fondazione di pubblica utilità

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.



1996

Il primo giro del mondo

In 43 ore, la Rega trasporta tre pazienti, uno dopo l'altro, facendo con il Challenger CL-601 per la prima volta il giro del mondo.



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.



2009

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

La Rega acquista dal costruttore AgustaWestland 11 elicotteri di questo tipo per le basi di montagna.



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.



1992

La nuova flotta degli Agusta

Il 14 agosto, la base di Untervaz (GR) riceve il primo dei 15 elicotteri biturbina del tipo Agusta A 109 K2.



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».



1997

Nuovo Centro Rega a Zurigo-Kloten

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



2011

All'Inselspital in volo strumentale

27 luglio: grazie alla navigazione satellitare GPS, la Rega può atterrare all'Inselspital di Berna in condizioni di pessima visibilità.



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.



Trovate tutta la storia della Rega
SU rega.ch/storia



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.



2017

Dati meteorologici precisi

60 nuove o potenziate stazioni meteo e webcam forniscono ai piloti d'elicottero della Rega informazioni meteo costantemente aggiornate: una premessa importante per i voli IFR.



Autorizzazione per la Low Flight Network

La Rega ottiene il permesso di utilizzare, quasi 24 ore su 24, dei segmenti centrali della rete nazionale per i voli IFR.



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.



2019

Il drone Rega per la ricerca di persone in emergenza viene presentato in anteprima.

Il sistema di droni di nuova concezione ampliarà lo spettro d'interventi della Rega.



Nuovi visori notturni

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



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 della Low Flight Network, una rete di rotte basata sulla navigazione satellitare.



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.



2020

456 pazienti affetti da Covid-19

sono stati trasportati dagli equipaggi della Rega a bordo dei loro aeromobili durante la pandemia di coronavirus: 316 con l'elicottero di soccorso e 140 a bordo di un jet ambulanza.



Le automediche alle basi di Mollis ed Erstfeld permettono al medico d'emergenza e alla soccorritrice professionale d'intervenire anche quando l'elicottero di soccorso non può volare, ad esempio a causa del maltempo.



2022

Decisione a favore di una flotta omogenea

A marzo la Rega acquista nove H145 con l'innovativo rotore a cinque pale e a dicembre firma il contratto d'acquisto per altri 12 elicotteri di questo tipo. Dal 2024 saranno in servizio per sostituire la collaudata flotta Da Vinci.

La Rega in cifre



458

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



1'292

missioni a favore di pazienti all'estero sono state organizzate nel 2022 dalla centrale operativa della Rega.



3'679'000

sostenitrici e sostenitori, con i loro contributi, permettono alla Rega di continuare a volare.



14

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



14'207

pazienti sono stati trasportati dalla Rega nel 2022 a bordo dei suoi jet ambulanza e dei suoi elicotteri di salvataggio.



20'992

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.



16'256

interventi con l'elicottero sono stati organizzati in Svizzera dalla centrale operativa nel 2022.



3'179

volte gli equipaggi d'elicottero sono intervenuti dopo l'imbrunire per i pazienti.

Il Rapporto annuale 2022 è disponibile anche online su report.rega.ch/2022

Centro Rega

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

Plazza 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 15, Ginevra

Route Henry-Claudius-Forestier 32, 1217 Meyrin
Telefono 022 798 00 00

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

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

Centro Rega
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/contacto

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 Mathias Gehrig, Karin Hörhager, David Müller,
Adrian Schindler, David Suchet, Karin Zahner, Jérôme Zaugg,
Corina Zellweger

Versione italiana Alda Viviani, Bellinzona

Foto Markus Enderlin (copertina), Adrian Bretscher,
Canton Appenzello Interno, Mathias Gehrig, Karin Hörhager,
Eliana Köpfli, Leonardo Helicopters, Peter Lewis,
Tom Lüthi, Laurent Racine, Adrian Schindler, Roger Schlatter,
David Suchet, Jérôme Zaugg

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 2023. Tutti i diritti riservati, riproduzione
consentita indicando la fonte.

