

Rega 2014
con Rapporto annuale 2013

E 08° 04' 27"





Swiss Air-Ambulance

regal

REGA
SUISSE
AMBULANCE

regal
Swiss Air-Ambulance

Sommario

Rega 2014

Editoriale	5
Attualità	6-15
In breve	16-19
Intervento	20-21
Tesseramento	22-23
Storia	24-25
Regolamento sostenitori	38

Rapporto annuale 2013

Attività 2013	28-31
Immagine aziendale	32
Consiglio di fondazione	33
Governance & Compliance	34-35
La Rega 2013	36
Direzione	37

regga



La Rega mitiga sofferenze umane e riduce i costi secondari



Ulrich Graf



Ernst Kohler

Nel 1955, Consiglio di Stato zurighese respinse un'iniziativa volta a costruire un eliporto presso l'Ospedale cantonale. Nel 1958, la Rega fu autorizzata ad atterrare sul vicino campo sportive e dal 1970 in via sperimentale, sul tetto dell'auditorio dell'Ospedale cantonale. Gli elicotteri di salvataggio si avvicinarono sempre più agli ospedali, oggi la Rega atterra sugli eliporti appositamente approntati dai nosocomi. Non è contestato il fatto che il soccorso medicalizzato e rapido dopo un incidente o una malattia acuta influenza la prognosi dei pazienti favorevolmente. In caso di seri problemi cardiaci ad esempio si parla della «ora d'oro», ossia del breve tempo che rimane per prevenire le conseguenze più gravi per il paziente.

Il pronto e corretto intervento della medicina d'urgenza e le vie di trasporto più veloci mitigano molte sofferenze umane. È per contro meno noto che riduce anche i rispettivi alti costi sociali. Se il paziente riceve prontamente le adeguate cure mediche può tornare al lavoro più presto e con meno limitazioni. Questo vale non solo per l'infarto cardiaco bensì anche per infortuni apparentemente non gravi, quali una spalla lussata. In questo contesto, gli elicotteri di salvataggio della Rega assumono un ruolo sempre maggiore. Le misure di risparmio statali possono comportare una riduzione delle prestazioni base della medicina. Spesso, la lacuna è colmata dall'elisoccorso.

La Rega, per essere preparata al meglio investe ogni anno milioni nell'infrastruttura e negli avanzati mezzi di soccorso aereo. Inizio inverno 2013/14 a Zweisimmen è stata inaugurata la nuova elibase. È l'esempio di un grande, importante investimento in una stupenda ma discosta regione. Ci sono altri investimenti, piuttosto modesti: per essere ancora più indipendenti dalle condizioni meteo, la Rega istruisce i suoi piloti d'elicottero nel volo strumentale e potenzia la tecnica degli elicotteri. Parte importante del pacchetto miglorie infine, è il simulatore di volo per elicotteri, in funzione dalla primavera 2013 per contribuire alla specializzazione del personale volante.

Nell'estate 2013, la Rega da alcuni media è stata attaccata duramente. Si è trattato di una veduta distorta della competizione, di un carente principio di sicurezza e delle indennità del management. Pur mostrando comprensione per le voci critiche, riteniamo importante che si misuri la Rega alle sue prestazioni, offerte anno dopo anno alle persone in situazioni d'emergenza e al suo contributo alla sanità pubblica in Svizzera. Questo con una quota di sostenitore bassa, e invariata da oltre vent'anni. Il 2013 è stato uno degli anni migliori nella storia della Rega. L'ulteriore crescita del numero di affiliati dimostra che la popolazione confida nella Rega.

Ulrich Graf

Presidente del consiglio di fondazione

Ernst Kohler

CEO/presidente di direzione

Per i più piccoli solo il meglio

Sono i pazienti più giovani della Rega, i cosiddetti neonati «prematuro». In casi estremi pesano pochi etti e sono nati con molto anticipo. Gli elicotteri di soccorso e le aeroambulanze della Rega trasportano ogni anno da due a trecento neonati e prematuri. Una sfida non comune.

Nell'elicottero e nel jet ambulanza, i pazienti adulti e i bambini sono sistemati sulle barelle del velivolo. Il trasporto di neonati e prematuri richiede un'incubatrice da trasporto, come se fosse un utero artificiale. Anche le cure mediche per i neonati non sono paragonabili a quelle dei grandi. Le loro necessità di terapie richiedono medici e personale paramedico specializzato.

Incubatrice da trasporto: i pazienti più piccoli hanno esigenze più elevate



Per essere in grado di soddisfare le esigenze dei minuscoli pazienti, la Rega esegue ogni trasporto con l'incubatrice, affidandolo a un team di specialisti in neonatologia: un neonatologo e un'infermiera specializzata. La clinica pediatrica di Zurigo, come altre cliniche, mette a disposizione uno di questi team di neonatologi. Negli ultimi tempi, la Rega ha intensificato la collaborazione con i neonatologi dell'Ospedale cantonale di Aarau, mobilitando anche loro per i trasporti aerei. Inoltre, la Rega ha un proprio pediatra nella persona del sostituto primario Dr. André Keisker, abilitato a eseguire questi trasporti altamente specializzati.

Potenziamento delle prestazioni di base

La stretta collaborazione fra gli ospedali e la Rega non si limita al personale. Le incubatrici da trasporto sono molto care: costano attorno ai 200'000 franchi. La Clinica pediatrica di Zurigo ne possiede due. Sono poche e il personale è limitato. Nel 2014, la Clinica zurighese acquisterà due nuove, ultramoderne incubatrici o isolette da trasporto. Allo stesso tempo la Rega investirà in un modello proprio del medesimo tipo, dando un importante contributo al potenziamento della medicina di base.

Per la Rega, il progetto comune è molto complesso poiché le nuove incubatrici devono essere compatibili sia con gli elicotteri di soccorso sia con i jet ambulanza e soddisfare tutti i requisiti di sicurezza. Ciò richiede modifiche ai velivoli con rispettiva certificazione. Solo così i pazienti più giovani della Rega potranno essere accolti a bordo.

Trasferendo un paziente da un ospedale all'altro occorre agire con la massima delicatezza e senza interrompere le terapie in corso. I prematuri e neonati nelle prime ore della loro vita sono afflitti sovente da problemi respiratori perché i loro polmoni non sono ancora in grado di funzionare a pieno ritmo.

Ventilazione speciale costante

Per questo motivo le migliorie mediche nelle nuove incubatrici riguardano soprattutto la ventilazione artificiale. La nuova incubatrice da trasporto ad esempio sostiene la ventilazione mediante colpi d'aria ad alta frequenza, in gergo «High-Frequency Jet-Ventilation». Con l'introduzione del nuovo mezzo di trasporto nell'elicottero o nell'aeroambulanza, la ventilazione costante del neonato è garantita sul volo tra l'ospedale di partenza e la clinica di destinazione, così come lo sono le cure di alta qualità.

Con l'acquisto della nuova incubatrice da trasporto dell'ultima generazione e, grazie alla stretta collaborazione con gli specialisti dei reparti neonatologia, la Rega dà un prezioso contributo anche al settore dei trasporti di prematuri e neonati, sostenendo fattivamente la medicina di punta in favore dei suoi pazienti più giovani.

André Keisker, pediatra e sostituto primario della Rega: ogni intervento per neonati e prematuri è accompagnato da un team specializzato in neonatologia



André Keisker
Medical Doctor

244

OFF OFF OFF

2

Abbatte gli ostacoli

Ogni anno, la Rega deve rinunciare a portare la medicina d'urgenza necessaria a quasi 600 pazienti. Motivo: visibilità ridotta. Di norma gli elicotteri volano a vista. Nebbia, precipitazioni nevose o nubi basse possono ostacolare i voli o gli atterraggi e comportare l'interruzione di una missione. Presto, questi ostacoli saranno abbattuti.

«Aiutare persone in emergenza e portar loro la migliore assistenza medica per via aerea», questa in breve la motivazione che anima collaboratrici e collaboratori della Rega. È frustrante non poter portare aiuto dove serve urgentemente perché le condizioni meteo sono avverse. Insieme con le Forze aeree svizzere e la Società di sicurezza aerea Skyguide, la Rega vuole introdurre per prima un'innovativa avionica

dotando i suoi elicotteri del sistema di volo strumentale (IFR). L'intento è di eliminare i limiti dovuti al tempo e, di conseguenza, ridurre il numero delle missioni non eseguite o interrotte. Un obiettivo nobile che richiede molto impegno e lavoro dal personale coinvolto. La Rega è ben disposta a dare il meglio, dopotutto andrà a beneficio dei pazienti.

Brevetto IFR per i piloti della Rega

L'autorizzazione a eseguire voli con il sistema IFR (vedi finestrella) richiede dai piloti d'elicottero una impegnativa formazione teorica per un totale di 400–500 ore, più almeno 55 ore di scuola di volo. La Rega vi investe di più del minimo legale: tutti i suoi piloti d'elicottero passano 50 ore di formazione nel simulatore di volo e una ventina di ore nell'elicottero.

Il simulatore per elicotteri Rega d'alta quota AgustaWestland Da Vinci, entrato in funzione nel 2013 è un ausilio prezioso. Gran parte delle ore di volo sono programmabili in anticipo e si svolgono al di fuori del normale picchetto d'intervento, senza consumo di kerosene e immissioni foniche. Per conservare lo stato di pilota con brevetto IFR, gli uomini della Rega (ivi compresi i paramedici che fungono da assistenti di volo) ogni tre mesi devono compiere almeno un volo IFR o svolgere un'appropriata esercitazione nel simulatore di volo.

La flotta degli Eurocopter EC 145 è già dotata di cockpit con sistema IFR, quella degli elicotteri d'alta quota, per contro, deve ancora essere omologata nell'ambito di un programma retrofit. Tutti gli appa-

AgustaWestland Da Vinci: l'elicottero d'alta quota della Rega non deve più essere costretto a terra da condizioni meteo avverse





Cockpit pronto per voli IFR: nel 2014, tutti gli elicotteri del tipo Da Vinci saranno idonei al volo strumentale

recchi del tipo AgustaWestland Da Vinci, per essere certificati per i voli strumentali saranno equipaggiati entro la fine del 2014 di un secondo strumento di navigazione e un secondo GPS.

Gomito a gomito con l'Europa

A conclusione della certificazione, la flotta Da Vinci disporrà di un'autorizzazione LPV (Localizer Performance with Vertical Guidance). Questo sistema di navigazione satellitare è basato sui dati EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) ed è ancora più preciso del comunemente noto sistema GPS (Global Positioning System) degli USA. Il GPS vanta una precisione di circa 17 metri. EGNOS, il sistema ampliato del GPS, riduce la precisione a circa tre metri. L'IRF basato su EGNOS, LPV con guida orizzontale aggiunge inoltre una componente verticale. L'elicottero di salvataggio Da Vinci è il primo tipo d'elicottero in Europa, omologato per il sistema LPV dall'Agenzia di sicurezza aerea EASA.

Affinché la visione della Rega di poter eseguire i voli di salvataggio in condizioni di volo strumentale possa diventare realtà occorre creare la necessaria base legale. Le Forze aeree svizzere e la Società di sicurezza aerea Skyguide partecipano attivamente alla realizzazione di nuovi sistemi di volo strumentale e appoggiano la Rega nel suo progetto. Quest'evoluzione è promossa non solo in Svizzera ma anche dall'Europa. Con il progetto HEDGE

(Helicopters Deploy GNSS in Europe) si intende sviluppare insieme con altre ditte europee nuovi sistemi di volo d'approccio con elicottero. Fra questi troviamo voli d'approccio agli eliporti con l'aiuto satellitare e lo sviluppo d'una rete di rotte IFR a volo basso per elicotteri.

In Svizzera, i voli IFR nel cosiddetto spazio aereo «G» (Golf), ossia nello spazio non controllato, non sono possibili. In futuro, ci vuole un sistema di sicurezza operativo in permanenza, altrimenti l'utilità dei nuovi sistemi sarà molto limitata. Per vedere realizzata la visione IFR della Rega onde poter ampliare il raggio d'intervento dei voli di salvataggio, occorrono impegno assoluto, spirito da pionieri e una stretta collaborazione fra le parti coinvolte, ma soprattutto il pieno appoggio del legislatore. Siamo convinti che l'impegno di aumentare la certezza di poter fornire il servizio al paziente vale la pena.

Visual Flight Rules (VFR):

Il volo a vista, è un volo eseguito in condizioni di visibilità, in genere a bassa quota con aerei piccoli e nell'aviazione sportiva, ma anche nei voli bassi militari. Durante il volo a vista, il pilota controlla il livellamento dell'aereo nello spazio visivamente e in rapporto con gli altri velivoli. Per il livellamento nello spazio si serve di punti di riferimento esterni, di norma osservando il terreno e l'orizzonte naturale. La premessa per il volo a vista è una meteo che consenta una data visibilità, senza dover attraversare nuvole. Per evitare collisioni il pilota deve mantenere date distanze minime orizzontali e verticali dalle nuvole. Se queste condizioni non sono date, volare a vista non è ammesso.

Instrument Flight Rules (IFR):

Il volo strumentale è un volo nel quale la posizione del velivolo non dipende da punti di riferimenti esterni ma è controllata da strumenti di bordo e appoggiata da terra dai controllori di volo. Attraversare le nuvole è dunque possibile anche con la visibilità ridotta. Il volo strumentale consente il traffico aereo indipendentemente dalle condizioni meteorologiche.

(Fonte: Wikipedia)



Dall'allarme al soccorso, la comunicazione è essenziale

Localizzare luogo d'incidente, situazione meteo, condizioni della vittima, coordinamento con altri partner: la comunicazione ineccepibile tra chi allarma, la centrale operativa Rega e i soccorsi sul luogo è indispensabile. La Rega ha rinnovato la sua rete di comunicazione con 42 ponti radio per assicurare che la comunicazione funzioni alla perfezione anche in futuro.

A prima vista sembra facile. Chi ha bisogno della Rega chiama il numero «1414» e di lì a poco sarà ricoverato con l'elicottero di salvataggio. In realtà non è così semplice. Dall'allarme al ricovero in ospedale succedono tante cose. Molte delle quali non sono visibili dall'esterno.

La centrale d'allarme è il cuore della Rega

Tutti gli interventi ruotano attorno alla centrale operativa nel Rega-Center all'aeroporto di Zurigo. Qui confluiscono tutte le informazioni, qui si decide e smista tutto. Dalla fine del 2012, un nuovo sistema integrato di gestione degli interventi, realizzato nell'ambito del progetto globale REMICO (vedi finestrella), facilita il lavoro a operatrici e operatori. Procedimenti automatizzati degli allarmi, collegamenti integrati con le organizzazioni partner, accesso facilitato a tutte le cartine geografiche e verbalizzazione digitale delle missioni, sono alcune delle novità.

L'elemento fondamentale della centrale operativa Rega è la comunicazione. Gli operatori rispondono alle chiamate di chi lancia l'allarme e stabiliscono quale base Rega eseguirà l'intervento. Mobilitano l'equipaggio e durante il volo forniscono i dettagli quali il luogo d'incidente, le probabili lesioni e i partner già sul posto. In caso di necessità l'operatore mobilita altri soccorritori. L'allarme per i soccorritori alpini del Club alpino svizzero CAS passa esclusivamente attraverso la centrale della Rega. Non appena giunti sul posto con l'elicottero, il ferito riceve i primi soccorsi, e l'equipaggio Rega comunica alla centrale dove porteranno il paziente. L'operatore preavvisa l'ospedale di destinazione

e comunica la diagnosi presunta del medico d'urgenza, affinché il personale ospedaliero possa prepararsi ad accogliere il paziente al meglio.

Elemento indispensabile nella gestione degli interventi: la rete di comunicazione Rega

La comunicazione senza lacune tra chi allarma, la centrale operativa e i soccorritori è la premessa irrinunciabile per una gestione perfetta delle missioni. E ciò non solo per la Rega, ma per tutte le organizzazioni di soccorso. Con una differenza però: quel che funziona a terra, per aria è fattibile solo in parte o affatto. Citiamo ad esempio la telefonia mobile, inutilizzabile per la gestione degli interventi aerei. In questo campo il sistema radio analogico è tutt'ora la prima scelta. Noi viviamo però in un paese dalla topografia difficile per la comunicazione radio. Per garantire la copertura nazionale, la Rega già negli anni '90 ha allestito una rete di comunicazione propria, potenziandola costantemente. Oggi, la sua rete dispone di 42 ripetitori dislocati in tutta la Svizzera (vedi grafico).

Nell'ambito di REMICO, la Rega ha installato non solo un nuovo sistema di gestione degli interventi, bensì ha rinnovato l'intera rete. Oltre al computer centrale nel Rega-Center sono state sostituite con nuovi modelli anche le radio-trasmittenti, i computer e i filtri delle 42 stazioni fisse della rete di comunicazione Rega dislocate in tutto il paese. Il rinnovo della rete si è concluso felicemente il 31 ottobre 2013.

Accesso diretto alle coordinate in elicottero

Per contro, non è ancora concluso del tutto il montaggio del nuovo sistema radio negli elicotteri di salvataggio della Rega. D'ora in poi, le coordinate di un luogo d'intervento saranno trasmesse per via digitale nel Flight Management System degli elicotteri e visualizzate sullo schermo delle cartine geografiche nel cockpit. Quando giunge un allarme tramite la app Rega Emergenza, la centrale

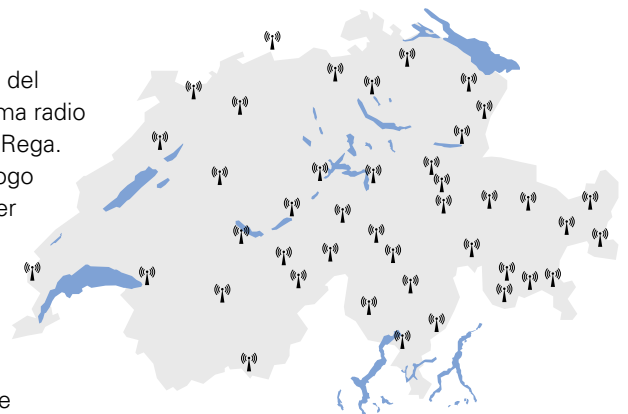
operativa inoltra le coordinate trasmesse dal cellulare direttamente all'elicottero. Chi lancia l'allarme è localizzato e soccorso ancora più velocemente. Il montaggio della nuova apparecchiatura negli elicotteri concluderà il progetto REMICO, presumibilmente per la fine del 2014.

Perché la Rega possa svolgere il suo compito al meglio, ci vogliono tanti elementi che a prima vista non si notano, ma che sono indispensabili a ogni intervento di salvataggio. Con il progetto REMICO la comunicazione senza lacune è assicurata e la Rega può portare il soccorso aereo medicalizzato veloce e professionale anche in futuro, esattamente là dove ce n'è bisogno.

REMICO (REga MISSION COntrol)

Lo scopo del progetto globale REMICO, la cui realizzazione è durata oltre quattro anni, è di sostituire l'infrastruttura esistente con un sistema integrato di gestione degli interventi, dotato di una rete di comunicazione aggiornata. La Rega investe 21 milioni di franchi in questo progetto. Vi lavorano circa 30 collaboratrici e collaboratori della Rega e almeno altrettanto specialisti di partner esterni.

La rete di comunicazione radio della Rega



La differenza sta nel soccorso

Dopo incidenti gravi o in caso di malattie acute, i servizi di soccorso professionali contribuiscono in modo significativo a evitare gli inerenti alti costi sociali. Con un dispendio contenuto si evita grandi danni finanziari. È efficiente persino il rapporto costi/prestazioni degli elicotteri di salvataggio, a volte considerati costosi. La valutazione complessiva dimostra che, chi risparmia nel campo del soccorso e salvataggio rischia l'autogol contro l'economia pubblica.

Nei primi minuti dopo un evento si prendono molte decisioni per il futuro del paziente. Le prime cure rapide sul posto e il trasporto veloce e riguardoso verso un ospedale idoneo consentono di iniziare

subito le terapie definitive, prevenendo molte sofferenze e migliorando la possibilità di guarigione. L'importante fase tra evento e ricovero nel pronto soccorso ospedaliero è compito dell'autoambulanza, in casi eccezionali dell'eliambulanza. Questi mezzi di soccorso primario contano molto, molto più di quanto è noto comunemente.

Nella loro pubblicazione dell'anno 2008, Häusler et al. constatano grandi differenze di costo fra persone di nuovo in grado di riprendere l'attività professionale dopo aver subito gravi lesioni dovute a infortunio, e quelle non più abili al lavoro.¹ Quest'ultima categoria di non più abili al lavoro dopo un incidente costa all'anno in media 1'840'000 franchi, mentre un

paziente di nuovo abile al lavoro costa all'economia pubblica in Svizzera «solo» 210'000 franchi. Ciò include costi diretti (terapie e riabilitazione) e indiretti (perdita di produttività). Non compresi sono i costi immateriali, ad esempio il peggioramento della qualità di vita.

In ambedue i casi, i costi del soccorso, ossia della medicina d'urgenza preospedaliera ammontano in media a meno di 2'000 franchi. Lo studio è stato effettuato su un campione relativamente ristretto e le ricerche attorno al rapporto economico tra medicina d'urgenza e costi successivi sono ancora limitate. Si può tuttavia presumere che il sistema di soccorso e salvataggio in vigore in Svizzera implichi un dispositivo di controllo efficace.



Spendere alcune migliaia di franchi nel soccorso può a volte fare una differenza nei costi globali di alcune centinaia di migliaia e fino a un milione di franchi.

Grande dispendio – vantaggio maggiore

Nel grande pubblico il soccorso con l'elicottero gode di buona reputazione, ma è considerato costoso. Acquisti, manutenzione, infrastruttura, costi del personale, kerosene e materiale sanitario pesano. L'intervento d'un elicottero di salvataggio è oggi messo in conto con circa 3'500 franchi.

A prima vista può sembrare caro, però i molti vantaggi d'un soccorso/salvataggio con l'elicottero a conti fatti vanno a favore del paziente e dell'economia pubblica. Il soccorso aereo medicalizzato professionale raggiunge il paziente velocemente, anche nei luoghi più discosti e di difficile accesso. Inoltre, l'eliambulanza porta i pazienti urgenti direttamente al centro medicale specializzato, anche distante, risparmiando tempo prezioso: la terapia definitiva inizia prima con risultati medici migliori. In molti casi il paziente rimane meno tempo nel reparto cure intensive, può tornare a casa prima e riprendere il lavoro più in fretta e, nel caso ottimale l'invalidità è scongiurata. Le diarie, il versamento continuato dello stipendio, i costi delle cure, eventuali rendite, sono fattori che con il ricorso mirato all'elicottero di salvataggio possono trarre vantaggio.

L'eliambulanza della Rega sul luogo d'incidente: il rapido primo soccorso medico e un veloce ricovero all'ospedale mitiga sofferenze umane e riduce i costi secondari

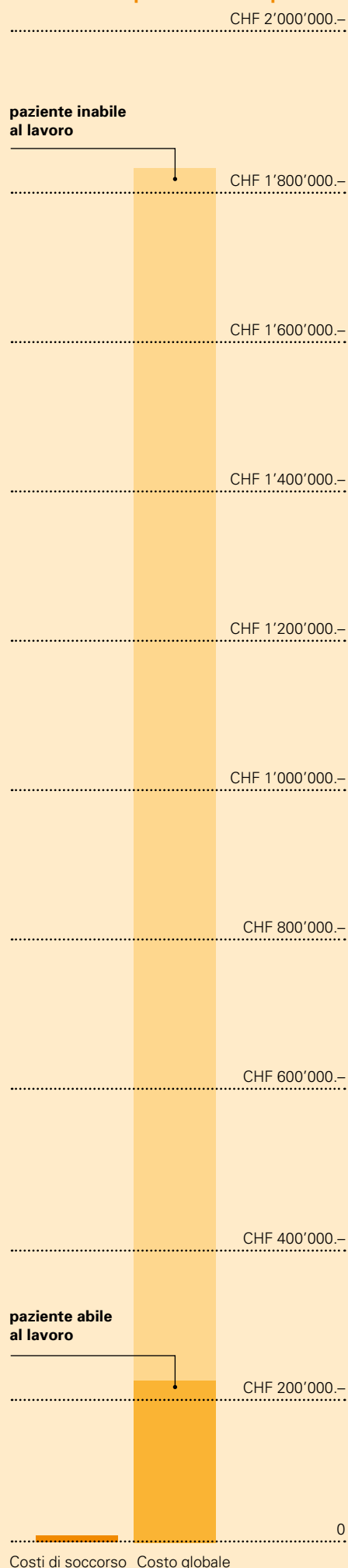
Tutto questo non vale solo per pazienti feriti gravemente. Oggi, le assicurazioni riconoscono per esempio che una lussazione della spalla va sistemata in fretta, ma normalmente solo dopo aver stabilito mediante radiografia che non ci sono fratture. Il trasporto riguroso evita danni successivi irreparabili, a tutto vantaggio dei costi del caso. Da una parte si tratta di procurare al paziente condizioni meno dolorose e dall'altra ha senso anche finanziariamente quando l'eliambulanza atterra sulla pista di sci. Tanto più se consideriamo che i costi del salvataggio aereo fatturati incidono sulla sanità pubblica con soli 0,08 percento.²

La Rega è parte del sistema sanitario

La buona collaborazione tra tutti gli elementi della catena di soccorso e salvataggio e, specialmente i servizi aerei e terrestri, è indispensabile per ottenere i migliori esiti delle terapie mediche. Presso i vari partner sussiste un potenziale di comprensione per rendersi conto di tutte le possibilità e i limiti. Uno studio recente conferma l'utilità del soccorso rapido e professionale. Vi si esamina il nesso tra arrivo sul posto, tempo dedicato al soccorso e evoluzione delle condizioni di salute di pazienti politraumatizzati. Il ricovero tempestivo in un centro medicale idoneo alle terapie necessarie influisce notevolmente sulle possibilità di sopravvivenza dei feriti gravi. Non sorprende la constatazione che il vantaggio dell'eliambulanza aumenta con l'allungarsi delle distanze. Lo studio conferma l'importanza di una fitta rete di mezzi di soccorso collaudati.³

In questa logica entra anche la prontezza degli ospedali a sottoporre i pazienti senza perdita di tempo alle terapie necessarie e definitive, per esempio l'intervento chirurgico urgente. La pratica di far lavorare i medici d'urgenza dei reparti Traumatologia per alcuni mesi nel pronto soccorso (anche con l'elicottero) si rivela essere giusta. La comprensione reciproca abbatte le barriere e favorisce l'assistenza medica veloce a tutto vantaggio dei pazienti.

Costi medi di pazienti poli-traumatizzati per l'economia pubblica¹



La Rega è conscia della responsabilità che si assume nell'ambito del soccorso preospedaliero svizzero. Grazie all'enorme supporto da parte delle sostenitrici e dei sostenitori, è sinora in grado di operare per il bene dei pazienti, per ora senza subire le pressioni statali al risparmio. Ciò nonostante non può garantire sempre la disponibilità dei suoi mezzi d'intervento. Ogni anno deve rinunciare a qualche centinaio di missioni a causa delle condizioni meteo, più delle volte per la cattiva visibilità, una cosa insoddisfacente dal punto di vista della certezza d'intervento. La Rega sta lavorando a dei sistemi innovativi che dovrebbero ridurre al meno in parte i momenti di forzata inattività. Si tratta soprattutto di migliorare la capacità degli elicotteri di salvataggio di operare con ogni tempo dotandoli di sistemi di navigazione e approccio satellitari (vedi articolo a pagina 8).

Osservare le misure di risparmio con attenzione e spirito critico

Per decenni, in Svizzera ci si è impegnati a realizzare un buon sistema di medicina d'urgenza preclinica del quale beneficiano

la popolazione, il turismo e l'economia. A tutt'oggi, l'importanza dell'attività delle organizzazioni di soccorso non è stimata abbastanza. Come sopra esposto e secondo informazioni attuali, il servizio collaudato della medicina d'urgenza preclinica presenta un efficiente rapporto prestazioni/costi. Si tratta dunque di implementare sistematicamente le misure atte a migliorarne la qualità. La tendenza alle misure di risparmio va osservata con attenzione e spirito critico onde correggere o evitare per tempo eventuali sviluppi negativi.

¹ Jean-Marc C. Häusler, Benno Tobler, Beat Arnet, Jürg Hüsler, Heinz Zimmermann: Il lusso d'infortunarsi: i costi economici del politrauma. Suva Comunicazioni n. 79, p. 4 ss. Lucerna, 2008.

² Calcoli della Rega basati sulla stima dei costi di tutti gli interventi con elicottero nel 2012, incluso il Vallese, e paragonati ai costi globali delle prestazioni sanitarie di 62,5 mia. franchi. (Statistica dell'Usp 2012). Tenendo conto dei costi del dispositivo e dell'infrastruttura coperti dai contributi dei tesserati e non fatturabili, l'ammontare è di circa 0,2 percento.

³ Sebastian Günkel, Marius König, Roland Albrecht, Martin Brüesch, Rolf Lefering, Kai Sprengel, Clément M. L. Werner, Hans-Peter Simmen, Guido A. Wanner: Status quo der Boden- und Luftrettung schwerverletzter Patienten – Analyse eines überregionalen Schweizer Traumazentrums. Der Unfallchirurg, W. Mutschler/C. Krettek (Editore), Springer, Berlin Heidelberg, in fase di pubblicazione.



Mezzi di salvataggio terrestri e aerei al lavoro: ridurre le prestazioni nei soccorsi potrebbe costare caro alla Svizzera



Combattere il freddo con tecniche innovative

Paziente ipotermico: il sistema a infusione è uno dei tanti mezzi sanitari a disposizione della Rega

Aver freddo non piace a nessuno. Le persone ferite o ammalate ne soffrono di più e l'ipotermia può avere conseguenze drammatiche. Motivo per cui i medici della Rega dedicano al problema particolare attenzione. Con una tecnica innovativa per la gestione di temperatura corporea e coagulazione del sangue combattono le conseguenze del freddo.

Lo stato di ipotermia si verifica quando il corpo umano è esposto un tempo prolungato a freddo e vento gelido. L'ipotermia o abbassamento della temperatura corporea è un rischio elevato per persone infortunate in alta montagna, ma anche in pianura e, secondo il tempo d'esposizione, anche d'estate. Più si abbassa la temperatura corporea e più si riduce la capacità di coagulazione del sangue. Di conseguenza, il sangue non coagula più o solo in modo insufficiente, diminuendo la probabilità di sopravvivenza di pazienti feriti gravemente con politrauma ed emorragie interne ed esterne.

La Rega si impegna a fondo per ridurre i rischi nella fase preospedaliera e migliorare il controllo della temperatura corporea dei pazienti. Tutti gli elicotteri di salvataggio della Rega dispongono di una serie di mezzi ausiliari contro l'ipotermia.

Coperta a bollicine: questa coperta speciale con uno strato metallico evita la dispersione del calore residuo del corpo in essa avvolto.

Termocoperta: può essere utilizzata in combinazione con la coperta a bollicine. Il riscaldamento elettrico della termocoperta riscalda il paziente efficacemente.

Buddy Lite-System: il sistema di riscaldamento portatile a infusione riporta i liquidi farmacologici e il sangue alla temperatura fisiologica e riduce il raffreddamento dei liquidi durante il passaggio dall'infusione al corpo. Il paziente approfitta pienamente del calore trasmessogli dalla flebo.

Sacca da recupero riscaldata: l'aria nell'eliambulanza è gradevolmente calda perché riscaldata. Ora è possibile mandare l'aria calda mediante un tubo direttamente nella sacca. Il riscaldamento dell'elicottero scalda il paziente recuperato con la sacca.

A complemento dei metodi sopra citati, i medici della Rega dispongono di farmaci e apparecchiature speciali. Dall'estate 2013, nell'equipaggiamento standard di tutti gli elicotteri di salvataggio Rega c'è l'**acido Tranexam**. Il farmaco rallenta o previene la caratteristica diminuzione della coagulazione sanguigna, tipica dell'ipotermia. Prima è somministrato al paziente e maggiore è la sua efficacia. Con una ricerca effettuata dai medici della Rega con l'Ospedale universitario

di Zurigo, con Schutz und Rettung Zurigo e con gli ospedali cantonali di Lucerna e San Gallo, si stanno valutando i vantaggi dell'acido Tranexam, somministrato già sul luogo d'incidente.

Un'altra novità dell'attrezzatura standard di ogni elicottero Rega è l'**apparecchio di rianimazione portatile**, un prezioso aiuto dell'equipaggio confrontato con una rianimazione. Il vantaggio principale: la rianimazione è attiva durante la fase di trasporto e il medico ha le mani libere per altre cure del paziente e può rimanere allacciato durante il volo. La rianimazione continuata durante il trasporto è particolarmente importante in caso di ipotermia. Se la temperatura corporea è scesa sotto i 35°C, la rianimazione va continuata fino al raggiungimento della temperatura normale. Soltanto allora è possibile una diagnosi precisa.

Il soccorso aereo medicalizzato

La Guardia aerea svizzera di soccorso Rega fu fondata nel 1952 con lo scopo di portare l'aiuto medico per via aerea.

Con l'ampio supporto della popolazione, la Guardia aerea svizzera di soccorso ha tutti i requisiti per svolgere i compiti del salvataggio aereo, condizionato dalla conformazione geologica molto variata del nostro paese. Con uno staff di professionisti e una flotta dell'ultima generazione, la Rega assicura la disponibilità permanente, copre i costi di costruzione e rinnovamento della fitta rete di elibasi e perfeziona di continuo il soccorso aereo.

La Rega soccorre le persone in emergenza ovunque con i propri mezzi sia possibile salvare vite e salvaguardare e proteggere la salute. Si orienta ai principi della Croce Rossa e aiuta chiunque, senza distinzione tra persone, capacità finanziaria, posizione sociale, nazionalità, razza, religione o convinzione politica. Conta unicamente l'emergenza in cui si trovano le persone da soccorrere. Le aeroambulanze e gli elicotteri di salvataggio sono mezzi da trasporto veloci, rigorosi ed efficienti. Il loro uso mirato contribuisce a contenere i costi di malattie e infortuni.

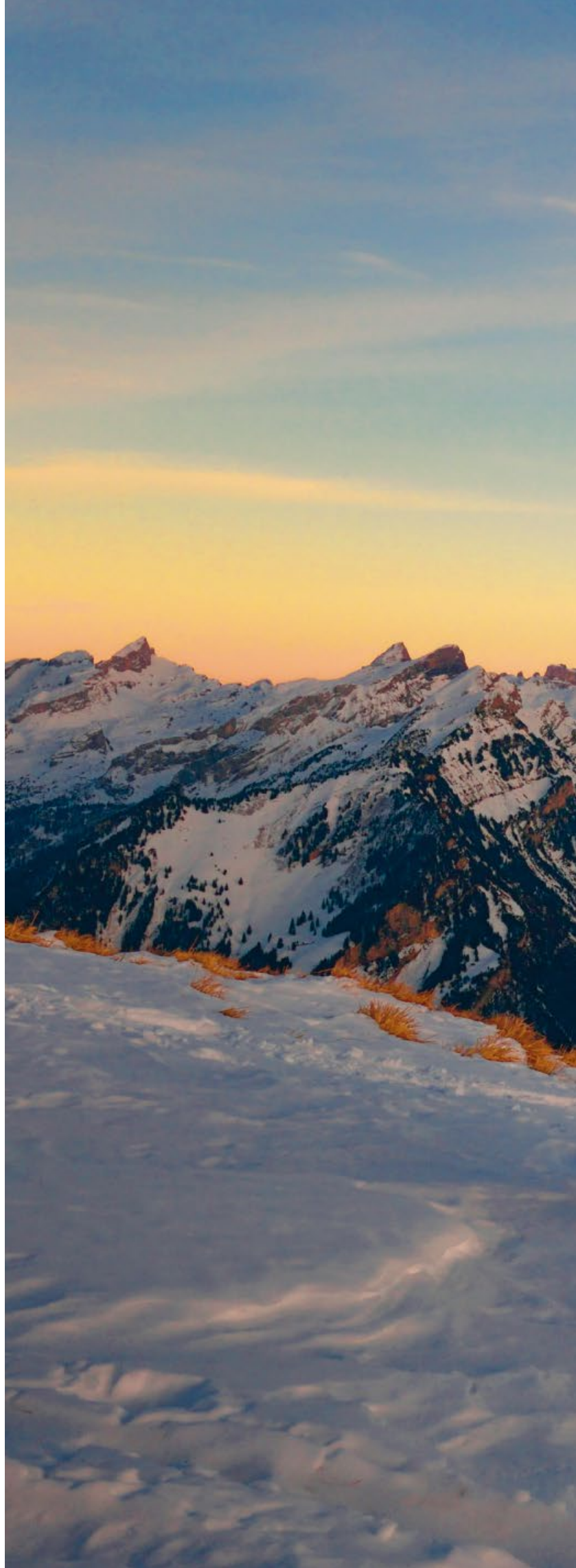
La Rega è una fondazione indipendente, privata e di pubblica utilità. Con oltre 2,5 milioni di sostenitrici e sostenitori è radicata profondamente nella popolazione. Dal 1981, la Rega è membro della Croce Rossa Svizzera. Pur senza sussidi statali ed essendo politicamente indipendente fornisce un servizio pubblico. La sua opera contribuisce alla qualità degli spazi abitativi, economici e turistici della Svizzera.

Cifre a confronto

	2013	2012	%
Numero missioni organizzate	13'793	13'966	-1.2
con elicotteri	10'205	10'250	-0.4
con aeroplani	1'148	1'215	-5.5
altri interventi ¹	2'440	2'501	-2.4
Numero sostenitori (mio.)	2'504	2'445	2.4
Numero dipendenti ²	337	321	5.0
Risultato d'esercizio (mio. CHF)	138	139	-0.9
Costi di gestione (mio. CHF)	135	128	5.8
Utile (mio. CHF)	3	11	-76.2
Somma di bilancio (mio. CHF)	527	517	1.8

¹ Altri interventi: trasporti con ambulanze, interventi in favore del Club alpino svizzero, Spélieo Secours, Redog, ecc.

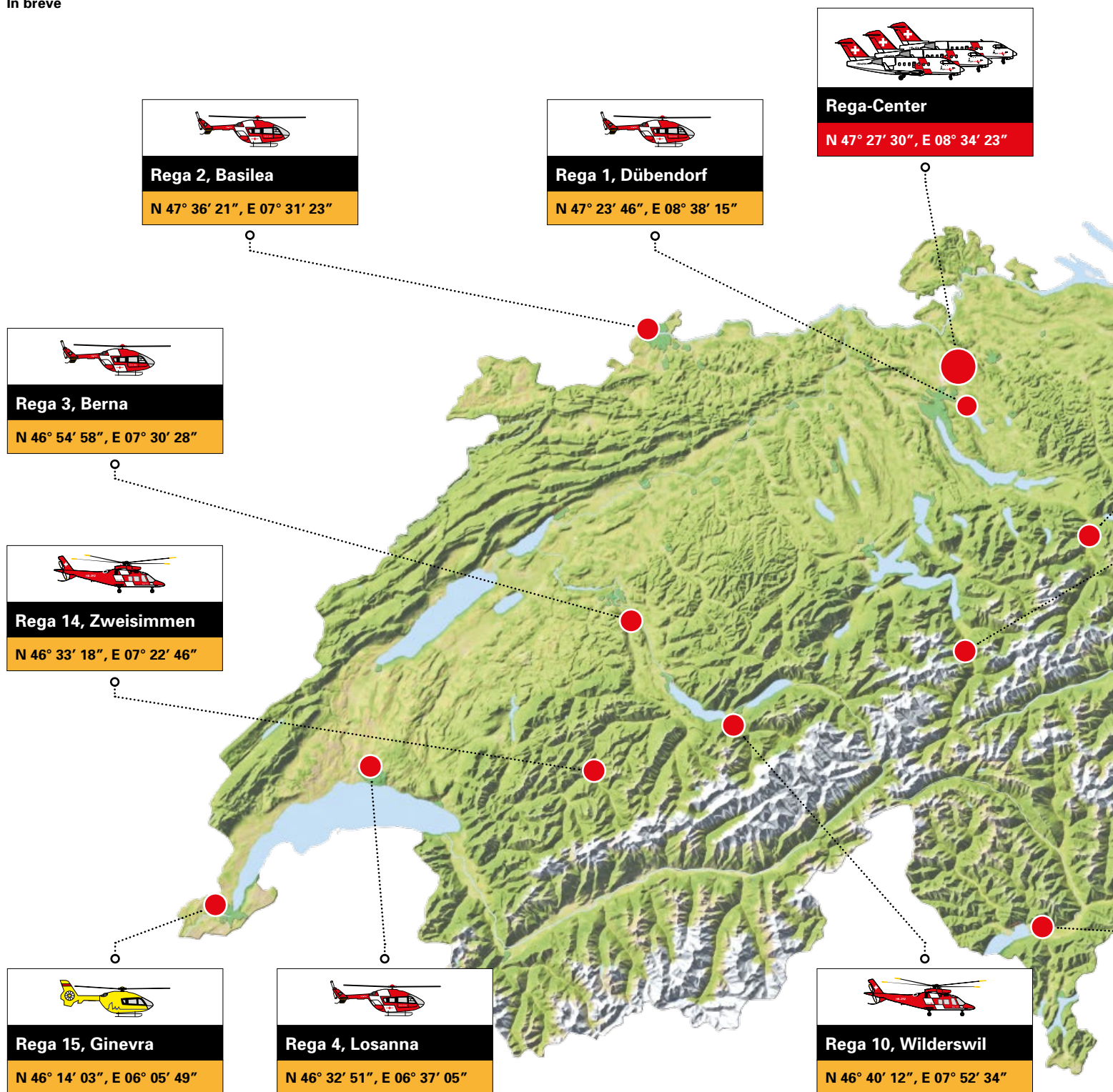
² Posti a tempo pieno, a fine dicembre





Solidale, premurosa, professionale, competente, svizzera

Potete contare sulla Rega.



Flotta basi di pianura



Eurocopter EC 145

Numero elicotteri:	6
Posti pazienti:	1 sdraiato, 1 seduto
Diametro rotore:	11.00 m
Lunghezza totale:	13.03 m
Altezza:	3.95 m
2 turbine (Arriel 1E2),	
Potenza:	2 x 720 CV
Velocità di crociera:	220 km/h
Verricello:	90 m di cavo, 270 kg

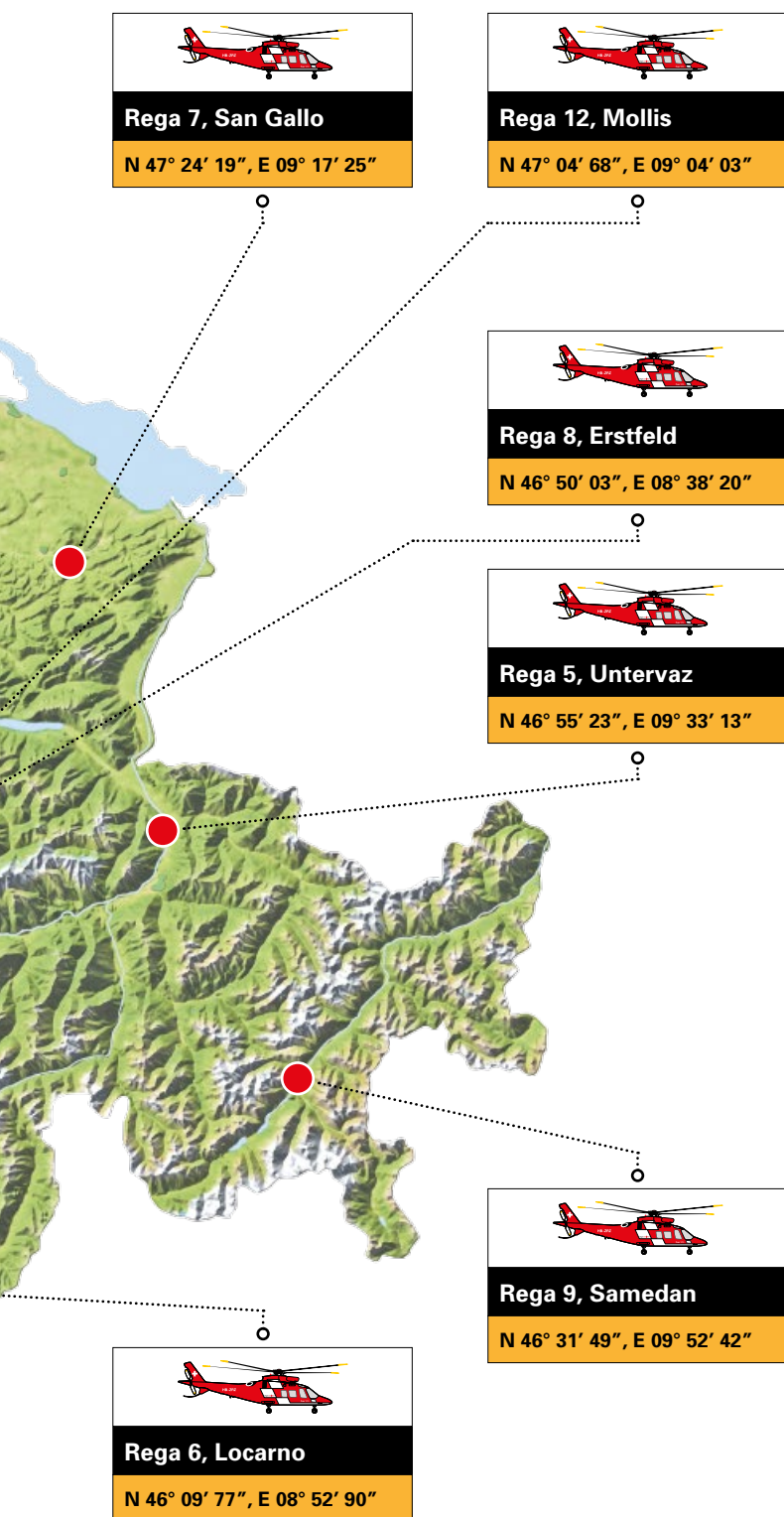
Flotta basi alpine



AgustaWestland Da Vinci

Numero elicotteri:	11
Posti pazienti:	1 sdraiato 1 seduto
Diametro rotore:	10.83 m
Lunghezza totale:	12.96 m
Altezza:	3.40 m
2 turbine (Pratt & Whitney),	
Potenza:	2 x 778 CV
Velocità di crociera:	235 km/h
Verricello:	90 m di cavo, 270 kg

Ubicazioni



Rega-Center

La sede principale, la centrale operativa, la manutenzione tecnica e la base aerea delle tre aeroambulanze si trovano all'aeroporto di Zurigo.

Elibasi Rega

Le dodici basi con un elicottero ciascuna si trovano a Dübendorf, Basilea, Berna, Losanna, Untervaz, Locarno, S. Gallo, Erstfeld, Samedan, Wilderswil, Mollis e Zweisimmen. Vi si aggiunge l'elibase partner di Ginevra.

Centrale operativa

La centrale operativa situata nel Rega-Center organizza ogni anno circa 14'000 missioni. È raggiungibile 24 ore su 24. In Svizzera con il numero 1414, dall'estero con il numero telefonico +41 333 333 333.

Flotta aeroambulanze



Challenger CL-604

Numero velivoli:	3
Posti pazienti:	4 sdraiati
Apertura alare:	19.61 m
Lunghezza totale:	20.86 m
Altezza:	6.40 m
Peso al decollo:	21'863 kg
Velocità di crociera:	850 km/h
Autonomia:	6'200 km

Numeri d'allarme

Allarme in Svizzera

1414

Allarme dall'estero

+41 333 333 333

La Rega in Svizzera



365 giorni l'anno, la Rega con i suoi elicotteri di salvataggio è a disposizione della popolazione svizzera. Le 17 macchine del tipo AgustaWestland Da Vinci ed Eurocopter EC 145 portano la medicina d'urgenza direttamente dalle persone in emergenza, non solo dopo incidenti con gravi ferite, ma anche in caso di malattie acute quali problemi cardiaci.

Gli elicotteri di salvataggio sono richiesti non solo in territori montagnosi di difficile accesso, ma anche sulle autostrade e nelle agglomerazioni. Le eliambulanze trasferiscono con cura e premura pazienti in condizioni critiche in centri ospedalieri oppure ricoverano neonati in una clinica pediatrica. Per la salute pubblica, l'elicottero come efficiente mezzo di soccorso multiuso è diventato indispensabile.

Le missioni con elicottero si suddividono in interventi primari e secondari. Quelli primari sono voli di salvataggio che portano l'assistenza medica direttamente accanto a malati acuti o alle vittime d'incidenti. I voli secondari sono trasferimenti da ospedale a ospedale, ad esempio a seguito di un peggioramento delle condizioni di un paziente. Quasi un quinto di tutte le missioni Rega con elicottero si svolge di notte: un compito esigente per l'equipaggio composto di pilota, paramedico e medico d'urgenza.

Interventi primari e secondari elicottero 2013 (Pazienti)

1'485

Infortunati sport invernali

588 Infortuni in montagna

917 Infortuni sul lavoro

818 Incidenti stradali

1'202

Altri incidenti

3'577
Malattie



La Rega nel mondo



Ovunque nel mondo, la Rega getta un ponte verso la patria per le persone in emergenza. Le sue tre aeroambulanze del tipo Challenger CL-604 volano esclusivamente per trasportare pazienti con indicazioni mediche. L'equipaggio consiste sempre in almeno due piloti, un medico e un/una paramedico. La Rega è in grado di trasportare pazienti in condizioni di salute anche molto critiche. Poiché ogni volo comporta un certo rischio, simili trasporti vanno preparati e chiariti da medici esperti.

Non sempre è necessario ricorrere a un'aeroambulanza. Molti pazienti possono ritornare a bordo di un aereo di linea, assistiti in modo professionale e competente da personale medico della Rega.

In caso di problemi sanitari all'estero, la Rega aiuta anche con consulenze telefoniche gestite dal management delle urgenze mediche. I medici consulenti sono disponibili 24 ore su 24. Insieme con i medici sul posto all'estero e i pazienti trovano soluzioni, per esempio segnalando una clinica idonea sul posto.

A patto che ci sia la necessaria capacità materiale, la Rega mette a disposizione di committenti esteri il suo know-how e la propria flotta. Questi interventi aiutano a mantenere alte le nozioni degli equipaggi e a diffonderle. Inoltre contribuiscono alla copertura dei costi.

Emergenze mediche all'estero 2013

936

Pazienti trasportati/accompagnati
aeroplani



Senza sostenitori niente Rega

Con il loro contributo annuo, le sostenitrici e i sostenitori permettono alla Rega di esistere. Le consentono di volare per il bene della popolazione svizzera.

Non è possibile coprire i costi di un salvataggio aereo professionale, attivo 365 giorni l'anno e 24 ore al giorno, con personale altamente qualificato, mezzi di soccorso avanzati e una fitta rete di basi aeree. Negli anni '60, quando l'ancor giovane Guardia aerea svizzera di soccorso ebbe grandi difficoltà finanziarie, anziché con sussidi statali si salvò grazie alle donazioni private. Da allora sono le sostenitrici e i sostenitori ad assumersi il «deficit» della Rega con i loro contributi, ossia all'incirca il 60 per cento del budget. I costi rimanenti sono coperti da terzi garanti quali assicurazioni malattia, infortunio o di viaggio, sotto forma di rimborso delle prestazioni date.

Il sistema è collaudato: alla Rega resta uno spazio di manovra e l'indipendenza nello svolgimento dei suoi compiti, permettendole di concentrarsi sul bene dei pazienti. La quota di sostenitore è stata ritoccata una sola volta e da una ventina d'anni è invariata.

A titolo di ringraziamento per il sostegno ricevuto, la Rega può condonare alle sostenitrici e ai sostenitori i costi di prestazioni da lei date se non sono coperti dalle assicurazioni.

A pagina 38 si trova il Regolamento sostenitori.

La copertura dei costi della Rega 2013

CHF 85 mio. (62%)

Quote e donazioni dei sostenitori

CHF 53 mio. (38%)

Terzi garanti e altri ricavi





Un grazie di cuore a tutte e a tutti
i 2'504'000 tesserati che con i loro
contributi consentono alla Rega
di volare.

Aderite anche voi: www.rega.ch

Pietre miliari

La Guardia aerea svizzera di soccorso fu fondata nel 1952 con lo scopo di portare l'aiuto medico per via aerea. Dalla sua fondazione ha organizzato oltre 300'000 missioni, salvando innumerevoli vite. Già ai tempi dei pionieri i soccorritori aerei fecero l'impossibile. Una filosofia mai abbandonata dalla 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.

> 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 ad intervenire.

> 1953



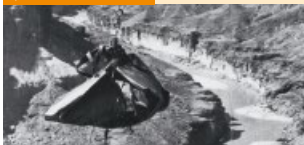
I primi soccorritori paracadutisti Nell'inverno 1953 i paracadutisti della Guardia aerea svizzera di soccorso eseguono i primi interventi di salvataggio.

> 1955



Grande esercitazione pubblica In marzo, oltre 300'000 spettatori osservano per tre giorni le esercitazioni sopra il golfo del lago di Zurigo. Le giornate servono a procurare mezzi finanziari per la GASS.

> 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.

> 1957



Il primo elicottero proprio Una colletta nazionale dell'Unione svizzera delle società di consumo (oggi Coop) rende possibile l'acquisto d'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.

> 1960



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

> 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.

> 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.

> 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.

> 1971



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.

> 1973



Elicottero a due turbine Con il Bölkow BO-105C, alla Rega iniziò l'era degli elicotteri biturbina: qui sul tetto della clinica pediatrica di Zurigo.

> 1973



All'estero con il proprio aereo Il Learjet 24D HB-VCY della Rega è la prima aeroambulanza civile al mondo. A bordo ha un'attrezzatura medica completa ed è pronta all'intervento 24 ore su 24.

> 1975



L'elicottero di soccorso su strada Dopo delicate trattative, il consiglio comunale di Zurigo dà luce verde ad una fase sperimentale per l'utilizzo dell'elicottero di salvataggio in caso di incidenti gravi della circolazione.

> 1979



La Rega diventa fondazione di utilità pubblica L'associazione si trasforma in fondazione. Fritz Bühler è il primo presidente del consiglio di fondazione.

> 1980



Fritz Bühler è morto Il 23 agosto il grande organizzatore battagliero del soccorso aereo muore del tutto inaspettatamente a 72 anni durante un evento aziendale.

<p>1980</p> 	<p>Un salvataggio alla «Hitchcock» Un paracadutista è rimasto impigliato con una corda nella coda d'un piccolo aereo. Il soccorritore calato dall'elicottero Rega riesce a liberarlo, tagliando la corda.</p>	<p>2002</p> 	<p>Tre nuovi Challenger CL-604 Tre nuovi aerei identici del costruttore canadese Bombardier sostituiscono la flotta di aeroambulanze vecchie di 15 anni.</p>
<p>1984</p> 	<p>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».</p>	<p>2002</p> 	<p>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.</p>
<p>1984</p> 	<p>Nuova centrale d'allarme La Rega inaugura la nuova sede centrale a Zurigo Seefeld. La centrale d'allarme è sistemata sotto il tetto dell'edificio.</p>	<p>2004</p> 	<p>Tsunami nell'Asia del Sudest Grande impegno per la Rega. Per dieci giorni, 16 equipaggi medici si prodigano sul posto. Nel corso di una settimana rimpatriano 60 pazienti.</p>
<p>1985</p> 	<p>Il «muro del suono» di 1'000'000 tesserati Il successo dell'affiliazione continua. Il 23 agosto la Rega emette la milionesima tessera.</p>	<p>2006</p> 	<p>2'000'000 di sostenitrici e sostenitori La famiglia Van der Bent di Veyrier (GE) stacca la due milionesima tessera e per un giorno è ospite del Rega-Center.</p>
<p>1987</p> 	<p>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.</p>	<p>2009</p> 	<p>AW Da Vinci, il nuovo elicottero d'alta quota Per le missioni delle basi alpine e prealpine, la Rega acquista undici elicotteri di salvataggio del tipo AgustaWestland.</p>
<p>1987</p> 	<p>Entrano in circolazione gli Hawker 800 Le due nuove aeroambulanze sostituiscono i Lear-35. Le cabine più spaziose e l'autonomia di volo maggiore miglioreranno il servizio ai pazienti.</p>	<p>2009</p> 	<p>Un apparecchio cuore-polmoni mobile a bordo Per la prima volta con l'eliambulanza Rega è possibile trasportare pazienti gravissimi, allacciati all'apparecchio cuore-polmoni.</p>
<p>1992</p> 	<p>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.</p>	<p>2010</p> 	<p>300'000^{ma} missione L'eliambulanza Rega porta a casa nel canton Vaud due gemellini nati nella clinica pediatrica di Lucerna.</p>
<p>1996</p> 	<p>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.</p>	<p>2011</p> 	<p>All'ospedale Insel in «volo cieco» 27 luglio: grazie alla navigazione satellitare GPS, la Rega può atterrare all'ospedale Insel di Berna in condizioni di pessima visibilità.</p>
<p>1997</p> 	<p>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.</p>	<p>2012</p> 	<p>Sistema di gestione degli interventi di punta Con i nuovi sistemi integrati, gli allarmi sono in gran parte digitalizzati e il coordinamento dei salvataggi è ancora più efficiente.</p>
<p>1997</p> 	<p>Il nuovo numero d'allarme «1414» Il soccorso aereo in Svizzera introduce il nuovo numero d'allarme a quattro cifre «1414».</p>	<p>2013</p> 	<p>Il simulatore di volo per AW 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.</p>





Rapporto annuale 2013

Attività 2013	28-31
Immagine aziendale	32
Consiglio di fondazione	33
Governance & Compliance	34-35
La Rega 2013	36
Direzione	37

Attività 2013

La Rega ha alle spalle un anno di successo nel campo degli investimenti proiettati nel futuro. L'attività operativa si situa leggermente sotto la media pluriennale. In totale, Rega ha organizzato 13'793 missioni (-1,2%), trasportando 9'523 pazienti (-2,9%), mentre il servizio permanente di consulenza medica ha segnato un forte aumento. I medici consulenti hanno assistito tramite la telemedicina oltre 2'000 pazienti all'estero (2'201, +27,1%). La Rega ha organizzato ogni giorno una media di circa 38 missioni.

Elicotteri

Rispetto agli anni precedenti, l'attività degli elicotteri è diminuita leggermente (10'205, -0,4%). Il modesto calo si spiega in parte con i prolungati periodi di maltempo in inverno e nella primavera. Le cifre d'intervento riflettono in generale le condizioni meteorologiche che a loro volta influenzano le occupazioni del tempo libero della popolazione. L'attività si situa tuttavia nella media degli ultimi anni. Nel 2013, gli elicotteri della Rega hanno eseguito una media giornaliera di 28 inter-

venti. Un quinto di tutte le missioni erano notturne. Nell'anno in esame la Rega ha ceduto circa 1'500 interventi a imprese commerciali d'elicottero, di cui due terzi in favore dei contadini di montagna.

Le attività del TCS nel canton Argovia hanno influenzato poco il numero di voli della Rega (95, -10,3%). Dal dicembre 2013, la cooperazione tra la Rega e l'Air Glaciers Lauterbrunnen è regolamentata da un nuovo contratto. Adesso il salvataggio aereo di tutto il canton Berna è organizzato e gestito dal numero d'allarme 1414 della Rega.

Aeroplani

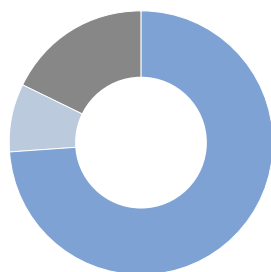
Nel 2013, rispetto all'anno precedente le tre aeroambulanze hanno volato un po' meno (793, -6,4%), trasportando anche meno pazienti (797, -6,8%). In confronto all'anno 2012, sono stati eseguiti più voli di lunga gittata, il che si riflette nell'aumento delle ore di volo (3'865, +3,3%). L'anno passato, i jet Rega hanno volato verso destinazioni in tutti i continenti, fra cui l'Australia, toccata quattro volte.

Fa piacere constatare che i garanti dei costi in Svizzera si servono di nuove delle prestazioni di qualità della Rega. La pianificazione oculata da parte dei capo interventi della Rega ha permesso di organizzare diverse missioni collettive, accogliendo più pazienti a bordo di una delle sue aeroambulanze. Ne risulta un risparmio dei costi; d'altro canto i trasporti collettivi e le tariffe ridotte abbassano il risultato d'esercizio sensibilmente.

La Rega rimpatria dei pazienti in condizioni stabili anche a bordo di aerei di linea, se non si devono temere conseguenze negative per il paziente e inconvenienti per i passeggeri. Per sistemarli serve un numero sufficiente di posti a sedere. Si tratta di un'alternativa ecologica ed economica sensata al volo con uno dei tre jet ambulanza della Rega. Secondo il grado di gravità e il tipo di ferite o di malattia, il paziente a bordo d'un aereo di linea è accompagnato da personale paramedico specializzato e/o da un medico della Rega. I voli di ritorno in patria con aerei di linea sono leggermente diminuiti (321, -7,5%).

Numero interventi

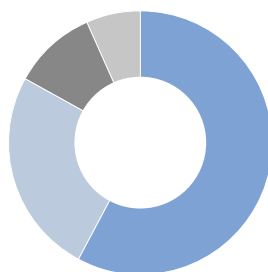
	2013	2012	+/-
Interventi totali	13'793	13'966	-1.2%



Elicotteri	10'205	10'250	-0.4%
Jet/linea	1'148	1'215	-5.5%
Altre operazioni ¹	2'440	2'501	-2.4%

Interventi elicottero

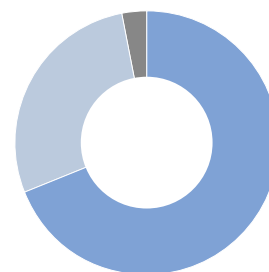
	2013	2012	+/-
Interventi totali	10'205	10'250	-0.4%
di cui notturni	1'908	1'924	-0.8%



Interventi primari ²	5'904	5'975	-1.2%
Interventi secondari ³	2'578	2'703	-4.6%
Interventi contadini di montagna	1'044	1'041	0.3%
Interventi speciali ⁴	679	531	27.9%

Interventi con aeroplani

	2013	2012	+/-
Interventi totali	1'148	1'215	-5.5%



Aeroambulanze	793	847	-6.4%
Aerei di linea	321	347	-7.5%
Aerei charter	34	21	61.9%

¹ Altre operazioni: trasporti con autoambulanze, interventi per il Club alpino svizzero, Spéléo-Secours, Redog ecc.

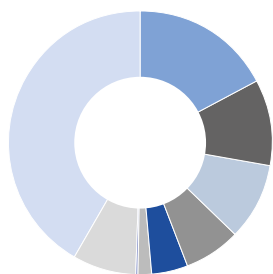
² Interventi primari: emergenze

³ Interventi secondari: trasferimenti ospedale - ospedale, neonatologia/organi

⁴ Interventi speciali: voli non medicalizzati (voli di ricerca, sicurezza delle rotte e di ricognizione per partner)

Interventi primari e secondari elicottero (Pazienti)

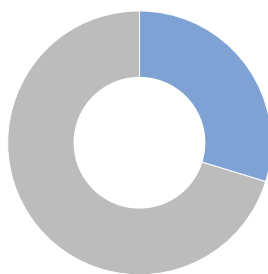
	2013	2012	+/-
Totale pazienti	8'587	8'802	-2.4%



■ Infortuni sport invernali	1'485	1'527	-2.8%
■ Infortuni sul lavoro	917	976	-6.0%
■ Incidenti stradali	818	833	-1.8%
■ Infortuni in montagna	588	641	-8.3%
■ Infortuni sport	381	365	4.4%
■ Incidenti aerei	133	127	4.7%
■ Infortuni da valanghe	39	34	14.7%
■ Altri incidenti	649	691	-6.1%
■ Malattie	3'577	3'608	-0.9%

Emergenze sanitarie all'estero

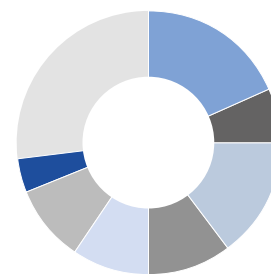
	2013	2012	+/-
Totale pazienti	3'137	2'734	14.7%



■ Pazienti trasportati/accompagnati con aeroplani	936	1'002	-6.6%
■ Consulenza emergenze mediche	2'201	1'732	27.1%

Pazienti trasportati/accompagnati Aeroplani

	2013	2012	+/-
Totale pazienti	936	1'002	-6.6%



■ Lesioni alle estremità	173
■ Trauma cranico/cerebrale	61
■ Altre lesioni	140
■ Malattie cardio-circolatorie	96
■ Malattie da colpo apoplettico	88
■ Malattie gastrointestinali	88
■ Malattie da tumore maligno	38
■ Altre malattie	252

Nel 2013, la Rega ha organizzato in media tre missioni giornaliere con aerei.

2,5 milioni di tesserati consentono alla Rega di volare

Le sostenitrici e i sostenitori formano la spina dorsale della Rega. È grazie a loro che la Svizzera dispone oggi di un soccorso e salvataggio aereo che stabilisce parametri universali e gode di alta considerazione. Sono le sostenitrici e i sostenitori che forniscono oltre metà dei mezzi a copertura dei costi, rendendo possibile la prontezza d'intervento permanente degli elicotteri e dei jet della Rega, affinché possa portare il rapido soccorso aereo medicalizzato ovunque sia necessario. In segno di gratitudine, la Rega condona alle sue sostenitrici e ai suoi sostenitori i costi d'un intervento non coperti dalle assicurazioni.

Nel 2013, il numero di sostenitrici e sostenitori è aumentato di rallegranti 59'000 unità, +2,4%. Ciò corrisponde più o meno al numero d'abitanti della città di Lugano. Nel novembre 2013 è stata superata la soglia di 2,5 milioni di tessere Rega (numero di tessere, senza contare

minorenni e partner conviventi compresi nella tessera per famiglia). Questa evoluzione è estremamente gradita e conferma le profonde radici della Rega nella popolazione svizzera.

La consulenza medica della Rega

Ogni rimpatrio è preceduto da approfonditi chiarimenti di natura medica eseguiti da uno dei dodici medici consulenti della Rega. Previo accordo con la centrale operativa, il medico di turno decide se un rimpatrio è indicato e sensato e, se sì, di quale tipo sarà. Come la centrale, i medici consulenti lavorano 24 ore, a turni.

La consulenza telefonica della Rega è un modello di successo e il numero dei chiarimenti rispetto all'anno precedente è salito di un terzo (2'201, +27,1%). In caso di incidenti o malattie acute di svizzeri all'estero, alcune assicurazioni incaricano i medici della Rega con gli accertamenti dell'urgenza del caso d'un loro assicurato, anche se questi non è sostenitore della Rega. Il medico incaricato fornisce una raccomandazione per il trasporto dal punto di vista medico. Sarà l'assicurazione

a decidere se e come avverrà il ritorno in patria.

Cifre oscillanti per interventi e pazienti

I numeri delle missioni e dei pazienti trasportati non sono identici perché a bordo ci possono essere più persone, oppure al contrario, ci sono voli senza pazienti, per esempio in caso di voli di ricerca. In genere, le cifre riguardanti gli interventi rispecchiamo le condizioni meteo, le attività del tempo libero e la voglia di viaggiare della popolazione svizzera e dei turisti. Per queste ragioni, l'attività nazionale e internazionale della Rega è soggetta a certe oscillazioni.

L'inverno e la primavera 2013 sono state caratterizzate da prolungati periodi di maltempo. Dal punto di vista meteorologico, il luglio 2013 è stato bellissimo: ha fatto registrare 25 giornate estive. Per la Rega, il luglio è stato il mese più laborioso del 2013, con 1'465 interventi con elicottero (+28,3%), contro febbraio (-19,0%) e marzo (-20,9%). Mesi nei quali gli elicotteri di salvataggio sono rimasti a terra più spesso del solito.

La chiave di volta del successo è la collaborazione

Per assicurare la presenza dei medici d'urgenza alle elibasi, la Rega collabora strettamente con i reparti anestesia dei centri medicali. Sempre più spesso il personale paramedico della Rega, oltre alle basi lavora a turni anche con i servizi di soccorso terrestri. Sono inoltre stati introdotti nuovi modelli di lavoro più flessibili anche per i medici e il personale infermieristico delle aeroambulanze Rega. Per mantenere e aggiornare le loro nozioni specifiche possono fare dei turni presso gli ospedali. La Rega ci tiene a curare la cooperazione collaudata con i servizi di soccorso e con gli ospedali ampliandola in modo puntuale. La messa in rete favorisce la comprensione reciproca in campo sanitario e, ad approfittare di questo scambio è il paziente.

La prova ne sono i trasporti speciali. La Rega, insieme con gli ospedali partner esegue voli con apparecchi a sostegno delle funzioni cardiocircolatori (IABP, ECMO). Inoltre collabora strettamente con dei partner per i trasporti di neonati o prematuri (vedi articolo a pagina 6).

La collaborazione intensiva con i partner nel campo della salute favorisce la medicina professionale e specializzata della Rega.

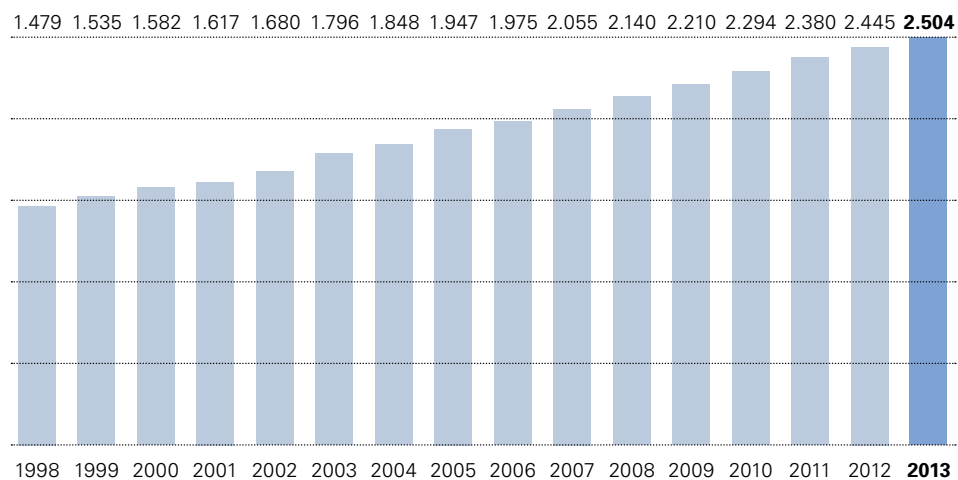
Evoluzione finanziaria

I contributi dei tesserati, le devoluzioni e i doni sono cresciuti del 1,8% a 85,0 milioni di franchi, un aumento da attribuire al nuovo incremento del numero di sostenitrici e sostenitori. Gli introiti dell'attività aerea sono calati da 59,7 a 57,1 milioni di franchi. I costi d'esercizio sono saliti di 7,4 milioni a 135,1 milioni di franchi. Di fronte a quest'evoluzione, il risultato d'esercizio è sceso da 11,4 a 2,7 milioni di franchi. Il risultato finanziario annuo ammontava a 6,6 milioni di franchi.

Il capitale dell'organizzazione è cresciuto di 1,4 a 479,4 milioni di franchi. La somma di bilancio è di 526,6 milioni di franchi.

Il capitale finanziario della Rega è investito in modo conservativo. La strategia d'investimento mira alla conservazione del capitale. Anche nell'anno in rassegna, il contenuto del portafoglio dei titoli non

Evoluzione del numero di tesserati fino al 2013 (in mio.)



è stato cambiato, visto che si prevedono a breve e a lungo termine forti investimenti per la sostituzione di jet ed elicotteri. Di conseguenza, a fine anno l'ammontare dei mezzi liquidi è salito a 83,8 milioni di franchi. Le cifre e i dettagli si trovano nel conto d'esercizio consolidato della Rega.

Investimenti futuri

Per i prossimi anni, la Rega prevede tutta una serie di investimenti la cui entità non è ancora stimabile interamente.

I tre aerei del tipo Challenger CL-604 saranno da sostituire nei prossimi quattro a otto anni. Attualmente, la Rega è in contatto con diversi costruttori di aerei e produttori di arredi medico-sanitari per essere in grado per tempo di selezionare un nuovo tipo di jet medicalizzato in sostituzione della flotta CL-604. La Rega stima di dover investire una somma da 100 a 200 milioni di franchi.

Nel medesimo periodo si sostituirà anche l'elicottero di pianura EC 145. La Rega esamina pure la possibilità di scegliere un elicottero adatto a tutte le condizioni meteo che sia nel contempo idoneo agli atterraggi sugli eliporti degli ospedali. Per questo investimento saranno necessari altri 100 milioni di franchi circa.

La Rega è poi condizionata dalle discussioni attorno all'ampliamento e allo sviluppo dell'aeroporto di Zurigo. Esistono

dei piani ufficiali sui quali la sede principale della Rega non esiste più a causa della prevista elusione della pista 28. Non è da escludere un trasloco, eventualmente in un nuovo costoso edificio ubicato altrove. I rispettivi chiarimenti sono in corso.

Le quote dei tesserati della Rega contribuiscono in modo significativo alla solida base finanziaria. Le tariffe di volo al minuto fatturate alle assicurazioni per interventi con elicotteri sono altrettanto essenziali. Nel Vallese, le rispettive discussioni tariffali sono entrati in una fase decisiva. Le imprese private commerciali Air Zermatt e Air Glaciers sopportano i deficit causati dagli interventi di salvataggio, compensabili solo in minima parte con donazioni e quote dei sostenitori. Grazie ai contributi dei suoi tesserati, la Rega ha un margine maggiore, ma come le imprese vallesane, a medio termine dovrà poter adeguare le tariffe: da notare che sono invariate dal 1996.

Gli introiti provenienti da missioni che si possono fatturare alle assicurazioni malattia, infortuni e viaggio sono sotto pressione e in costante ribasso. Le condizioni più rigorose ed esose dettate dai regolamenti incidono sulle uscite: costi del personale e dell'amministrazione in crescita, mentre il numero degli interventi non è aumentato. Ne conseguono risultati d'esercizio in diminuzione, compensati solo dal crescente numero dei tesserati della Rega.

A fronte di risultati d'esercizio in discesa e dei forti investimenti previsti è importante per la Rega avere dei fondamenti finanziari solidi. Avendo scelto volontariamente l'indipendenza finanziaria, la Rega può gestire il suo futuro liberamente e possibilmente senza restrizioni politiche, garantendo così alla Svizzera un'eccellente offerta di mezzi di soccorso e salvataggio aereo. Uno sguardo all'estero dimostra che le missioni in Svizzera costano più o meno lo stesso, malgrado la nostra rete fitta il doppio e uno spettro di prestazioni più completo (interventi con verricello, missioni notturne sui luoghi d'incidente). E, se considerassimo il potere d'acquisto, i costi d'intervento in Svizzera sarebbero persino minori, e ciò senza sussidi statali.

La commercializzazione del soccorso aereo

Malgrado la crescente pressione sui costi della salute, la Rega pone il bene dei suoi pazienti e gli interessi della popolazione svizzera al centro del suo agire. Quando sono in gioco vite umane, quel che conta sono competenza, qualità, affidabilità sempre e ovunque. In base a questi principi, la Rega è contraria alla commercializzazione del soccorso e salvataggio aereo e si rifiuta di abbassare i propri standard a scapito di qualità e sicurezza delle prestazioni in favore della popolazione. La Rega si impegnerà anche in futuro per un salvataggio aereo professionale, esteso a tutta la nazione in permanenza e di alta qualità.

Rafforzare il dispositivo d'intervento

Per la prima volta nella storia della Rega, nel giro di un anno di calendario sono state inaugurate due nuove elibasi. Appena due anni dall'inizio dei lavori di costruzione, l'11 aprile 2013 l'edificio eretto in sostituzione della vecchia sede dell'elibase Ticino è stato inaugurato ufficialmente. Si trova sul territorio del aeroporto cantonale Locarno sul Piano di Magadino. Il 21 novembre 2013 all'aeroporto di Zweisimmen è stata messa in funzione l'elibase Zweisimmen, pianificata e costruita in tempo record.

Un dispositivo d'intervento a copertura nazionale e moderno richiede anche in futuro investimenti nell'infrastruttura esistente. Nel 2014, la base Erstfeld, vecchia di 23 anni sarà adeguata al moderno e collaudato standard della Rega. I locali esistenti saranno restaurati e ingranditi con l'aggiunta di una nuova ala. L'investimento ammonta a circa 2,5 milioni di franchi.

REMICO, un progetto di successo

Il progetto globale REMICO (REga MISSION COntrol) della durata di quattro anni mira a sostituire l'infrastruttura esistente con un sistema integrato della gestione d'interventi e una rete di collegamento aggiornata. Nella primavera 2013, le/i capo interventi hanno potuto traslocare nella nuova centrale operativa nel Rega-Center all'aeroporto di Zurigo.

Il contatto costante tra la centrale operativa e l'elicottero di salvataggio è la premessa per una gestione diretta ed efficiente dei rapidi interventi aerei. Per questa ragione la Rega mantiene una rete di comunicazione in proprio con 42 stazioni radio. Nell'ambito del progetto REMICO la rete è stata rinnovata e adeguata alle più alte esigenze (vedi articolo a pagina 11).

Con l'ultima parte del progetto concernente l'installazione dei nuovi apparecchi di comunicazione negli elicotteri della Rega, il progetto REMICO si concluderà nel corso del 2014. I complessi lavori hanno impegnato circa 30 collaboratrici e collaboratori della Rega e altrettanti partner specializzati esterni. I costi globali ammontano a 21 milioni di franchi circa.

Allenamenti efficaci nel simulatore di volo per elicotteri

Nel febbraio 2013 è stato inaugurato il simulatore di volo per gli elicotteri AgustaWestland Da Vinci, dove gli equipaggi di pilota e assistente di volo possono compiere una buona parte del loro addestramento senza immissioni foniche e consumo di kerosene. Il simulatore consente inoltre l'esercitazione di situazioni d'emergenza, impossibili nel vero elicottero per ragioni di sicurezza. Oltre che per l'allenamento consueto, il

simulatore è importante per la formazione al volo strumentale di tutti i piloti Da Vinci. La Rega ha investito circa 10 milioni di franchi nel simulatore.

Volo strumentale con elicotteri

Ogni anno, a causa di condizioni meteo avverse, la Rega deve rinunciare a portare la necessaria medicina aerea urgente a quasi 600 persone. La Rega investe molto tempo, energia e denaro per poter eseguire almeno parte di queste missioni perse. Insieme con le Forze aeree svizzere e la Società di sicurezza aerea Skyguide i responsabili della Rega elaborano nuovi sistemi d'approccio con GPS e lavorano alla creazione di corridoi aerei idonei al volo strumentale tra gli ospedali. In avvenire, questi sforzi dovrebbero permettere di ridurre il grado di dipendenza dalla meteo e di aumentare la certezza degli interventi in favore dei pazienti (vedi articolo a pagina 8).

Immagine aziendale

1 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.

2 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.

3 Le nostre sostenitrici, i nostri sostenitori

Con i loro contributi, i nostri affiliati consentono l'esistenza e il funzionamento d'una infrastruttura dedicata al salvataggio aereo ad uso 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.

4 I nostri partner

Siamo consci dell'importanza di una buona cooperazione con le organizzazioni partner e, pertanto, è nostra premura impegnarci nella fruttuosa collaborazione.

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, eseguiamo voli con indicazione medica anche per committenti internazionali.

5 Le nostre collaboratrici, 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;
- la disponibilità, 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.

6 I nostri valori

Il nostro impegno, 24 ore su 24, è di dare prestazioni di alta qualità, di garantire un'elevata sicurezza e di affrontare i rischi con scienza e coscienza.

L'organizzazione è strutturata in modo tale da definire chiaramente compiti, competenze e 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.

Consiglio di fondazione

Consiglio di fondazione Guardia aerea svizzera di soccorso Rega

Ulrich Graf, Bäch, dal 2001,
Presidente e membro del comitato

Franz Steinegger, Flüelen, dal 1990,
Vicepresidente e membro del comitato

Michael Hobmeier, Bäch, dal 2007,
Membro del comitato

Christian Kern, Prof. Dr. med., Ginevra, dal 2009,
Membro del comitato

Patrizia Pesenti, Breganzona, dal 2009,
Membro del comitato

Paul Maximilian Müller, Berna, dal 1990

Adrian Frutiger, PD Dr. med., Trimmis, dal 1998

Roland Müller, Prof. Dr. iur., Staad, dal 2006

Andreas Berger, Dr. med., Immensee, dal 2007

Bruno Jelk, Zermatt, dal 2007

Heidi Hanselmann, Walenstadt, dal 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, dal 2011

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

Josef Meier, Wettingen, dal 2013

Adrian Amstutz, Sigriswil, dal 2013

Markus Mader, Berna (rapp. CRS), dal 2008

Commissione medica

Christian Kern, Prof. Dr. med., presidente

Adrian Frutiger, PD Dr. med

Andreas Berger, Dr. med.

Marco Maggiorini, Prof. Dr. med.

Commissione delle finanze

Michael Hobmeier, presidente

Ulrich Graf

Paul Maximilian Müller

Consiglio organizzazioni partner

Franz Steinegger, vicepresidente consiglio
di fondazione Rega, presidente

Bruno Jelk, consiglio di fondazione Rega

Philipp Perren, Dr. iur., rappresentante canton Vallese

Patrick Deriaz, rappr. Spéléo-Secours

Lorenzo Hutter, rappr. Comandanti di polizia

Vali Meier, rappr. Impianti di risalita Svizzera

Oliver Okle, DDPS, rappr. Forze aeree svizzere

Peter Salzgeber, rappr. Centrali d'allarme 144

Adrian Stäger, rappr. Swiss Helicopter Association

Franz Stämpfli, rappr. Soccorso alpino svizzero

Ufficio di revisione

KPMG AG, Zurigo

al 1° gennaio 2014

Seduti da sinistra: Christian Kern, Franz Steinegger, Ulrich Graf, Patrizia Pesenti, Michael Hobmeier
In piedi da sinistra: Adrian Frutiger, Bruno Jelk, Andreas Berger, Paul Maximilian Müller, Roland Müller, Marco Maggiorini, Adrian Amstutz,
Heidi Hanselmann, Markus Mader
Sono assenti: Thomas P. Emmerich, Josef Meier



Governance & Compliance

Lo scopo principale della Fondazione Guardia aerea svizzera di soccorso Rega, membro dell'associazione Croce Rossa Svizzera, è di aiutare le persone in situazioni d'emergenza e bisognose di sostegno, 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 cinque principi della Non-profit Governance: separazione dei poteri, responsabilità ed efficienza, trasparenza e cura degli interessi di sostenitori, sostenitori, donatrici e donatori. I principi della Rega riguardanti la Corporate Governance sono ancorati nell'atto di fondazione, nei regolamenti della fondazione, dell'organizzazione, dell'azienda e dell'immagine della Rega. Il consiglio di fondazione verifica regolarmente i principi e attualmente sono in fase di revisione totale. Il rinnovato testo «Governance & Compliance» dovrà essere varato nel 2014.

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 di gestione e il conto economico. 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 fra i propri membri elegge il presidente e i cinque membri del comitato, e stabilisce i rispettivi 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 si assume i compiti a esso delegati. Coordina le commissioni permanenti del consiglio di fondazione. Per incarico del consiglio di fondazione sorveglia e controlla la conduzione degli affari, dando alla direzione le necessari direttive.

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 a latere

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 capo del servizio medicina. 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 Michael Hobmeier 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 delle organizzazioni partner

Accanto al presidente Franz Steinegger ne fanno parte membri del consiglio di fondazione Rega e delle organizzazioni partner Soccorso alpino svizzero, imprese commerciali di trasporto con elicotteri, il soccorso aereo del canton Vallese, le Forze aeree svizzere, gli impianti di risalita svizzeri, i Comandanti di polizia, Spéléo-Secours Svizzera 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 e delle affiliate rispetta le normative e raccomandazioni del settore (Swiss GAAP FER e in particolare Swiss GAAP FER 21) e rispecchia un quadro realistico della situazione finanziaria, patrimoniale e redditizia (true and fair view).

La Rega applica il principio dei «quattro occhi». A tutti i livelli gerarchici e per principio, si firma in due. 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.

Il management dei rischi, l'organo di controllo interno IKS

La complessità della medicina d'urgenza nel salvataggio e le severe norme dell'aeronautica e le leggi del Codice delle obbligazioni, richiedono una gestione oculata dei rischi. La Rega ha riassunto le prescrizioni dell'IKS (Internes Kontrollsystem) e dell'SMS (Safety Management System) nel «Management integrato dei rischi», nell'intento di riunirli tutti e di sfruttare le sinergie.

L'organo supremo, il consiglio di fondazione è responsabile del management dei rischi della Rega e di tutte le 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 economico 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 detiene inoltre partecipazioni minoritarie fino al 17 per cento, operative e funzionali, a compagnie d'elicotteri, cooperative di aeroporti e società assistenziali 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/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 dei 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 economico consolidato della Rega.

Sorveglianza della fondazione

Essendo una fondazione di utilità pubblica, la Rega e i suoi organi di fondazione sottostanno alla Sorveglianza federale delle fondazioni a Berna, alla quale rende conto ogni anno della propria conduzione. L'ultima valutazione e verifica da parte della Sorveglianza federale delle fondazioni è stata eseguita il 6 novembre 2013, senza suscitare reclamo alcuno.

La Rega 2013

Gennaio: lancio del Rega Alarm Web (RAW), un ulteriore mezzo ausiliare per la localizzazione di feriti. Ciò consente di inviare con un SMS un link ai proprietari di Smartphone in difficoltà. Attivandolo, la Rega riceve le precise coordinate dell'infortunato.

8 febbraio: la Rega inaugura un simulatore di volo per gli elicotteri d'alta quota AW Da Vinci. Ora i piloti della Rega possono compiere gran parte della formazione IFR nel simulatore (vedi articolo a pagina 8) ed esercitare anche le situazioni d'emergenza, fin qui per ragioni di sicurezza impossibili da svolgere nell'elicottero vero.

1° marzo: per la prima volta nella storia della Rega si esegue un intervento d'elicottero interamente in volo strumentale (IFR). Il trasferimento d'un paziente da Lugano ad Aarau nell'elicottero Da Vinci si svolge senza problemi.

21 aprile: la Rega investe continuamente nella sua infrastruttura e nella fitta rete di elibasi. Dopo 2 anni di costruzione a Gordola presso Locarno inaugura la nuova elibase. La popolazione ticinese celebra l'evento con una giornata delle porte aperte.

29 aprile: al Rega-Center all'aeroporto di Zurigo entra in funzione la rinnovata centrale operativa. Ora i/le capo interventi possono gestire e coordinare le missioni in gran parte col sistema digitale, più efficiente.

31 maggio: tutti gli elicotteri della flotta Rega sono dotati dell'apparecchio portatile di rianimazione AutoPulse.

Luglio/agosto: mentre gran parte della popolazione svizzera si gode le vacanze estive, i medici consulenti nella centrale operativa Rega lavorano a pieno ritmo. Negli ultimi due anni, il numero delle consulenze di medicina d'urgenza è quasi raddoppiato.

7 agosto: la Rega d'intesa con la ZEWO decide di rinunciare al certificato omonimo. Con la progressiva regolamentazione e professionalizzazione dei settori aeronautica e medicina, la Rega non è più una tradizionale Opera di bene.

12 ottobre: nuovo record dell'elicottero Rega HB-ZRA. Dopo l'atterraggio all'eliporto dell'ospedale universitario di Basilea, il pilota iscrive nel libro di bordo la seimillesima ora di volo compiuta dall'HB-ZRA (27'500 atterraggi). L'Eurocopter EC 145, dal 2003 stazionato all'elibase Basilea è l'elicottero più sollecitato della Rega.

22 ottobre: a Zerne, nell'ultima delle stazioni radio dislocate in tutta la Svizzera si montano i nuovi impianti. L'ammodernamento delle 42 stazioni fa parte del progetto globale REMICO (vedi articolo a pagina 11), atto a rinnovare fra altro l'intera rete di comunicazione della Rega.

1° novembre: la Rega celebra la 2,5milionesima tessera, che va alla famiglia Kradolfer di sette membri a Erlen TG. Mai prima furono in circolazione così tante tessere, mai prima l'appoggio della popolazione svizzera è stato così forte.

21 novembre: un anno dopo la posa della prima pietra, la Rega all'aeroporto di Zweisimmen celebra l'inaugurazione della sua più recente elibase. L'edificazione a Zweisimmen dimostra l'interesse della Rega per le regioni periferiche e la volontà di offrire una solida copertura sanitaria.

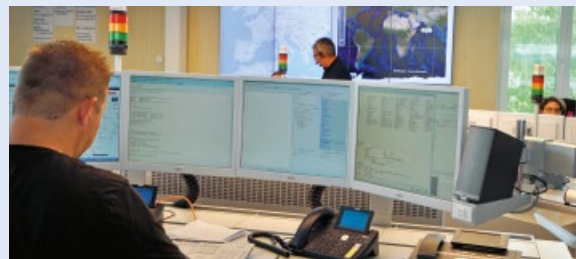
9 dicembre: la Rega e Air Glaciers pongono il salvataggio aereo nell'Oberland bernese su una nuova base contrattuale. La centrale operativa della Rega funge da punto nodale per il soccorso aereo e lo coordina in tutto l'Oberland bernese.



8 febbraio



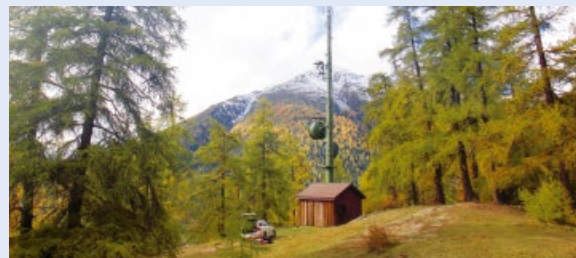
21 aprile



29 aprile



12 ottobre



22 ottobre



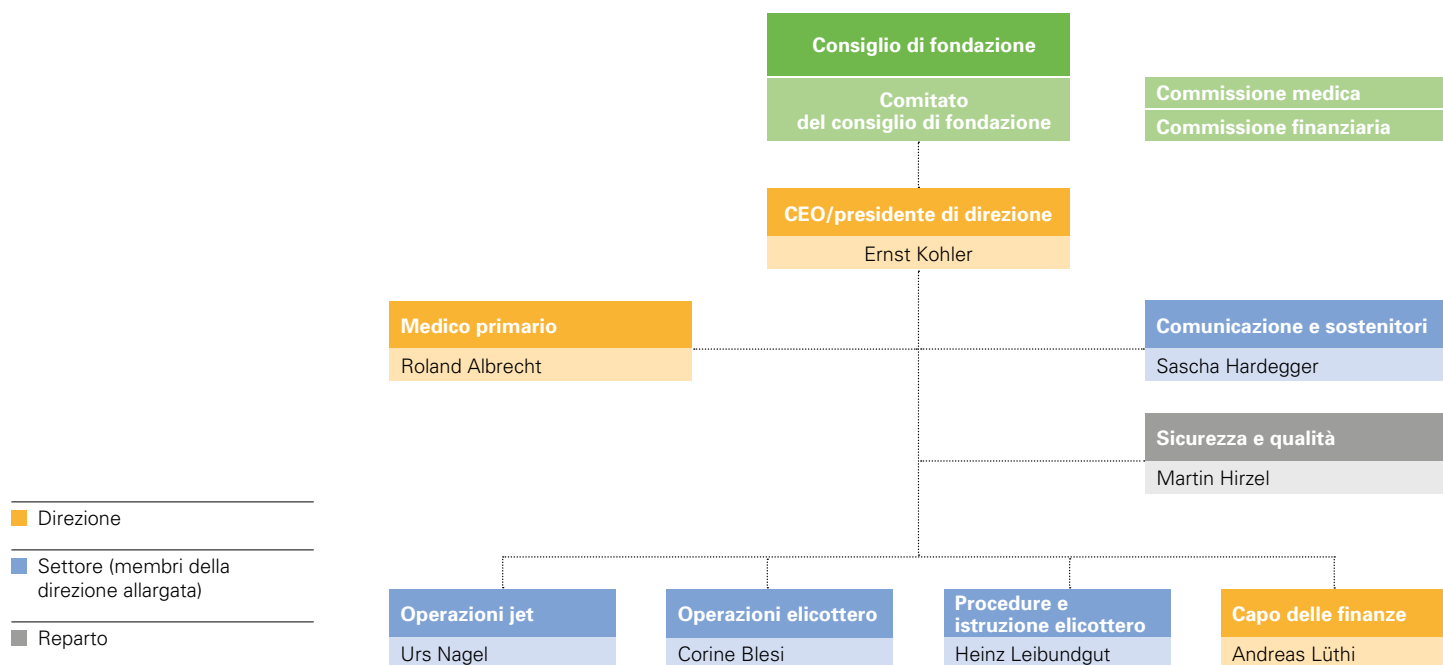
1° novembre



21 novembre

Direzione

Organigramma al 1° gennaio 2014



Da sinistra: Sascha Hardegger, Urs Nagel, Corine Blesi, Heinz Leibundgut, Ernst Kohler, Andreas Lüthi e Roland Albrecht



Regolamento sostenitori Rega

Per garantire il finanziamento permanente del salvataggio aereo professionale adeguatamente attrezzato in conformità ai propri fini di fondazione di pubblica utilità, la Rega deve poter contare sull'appoggio delle sostenitrici e dei sostenitori.

Si diventa sostenitori o sostenitrici della Rega versando le seguenti quote:

- CHF 30.– per persone singole
- CHF 60.– per coppie (coppie sposate, conviventi in concubinato o partner registrati)
- CHF 70.– per famiglie (genitori con i loro figli che il giorno del versamento non hanno ancora compiuto i 18 anni)
- CHF 40.– per famiglie monoparentali (il genitore con i suoi figli che il giorno del versamento non hanno ancora compiuto i 18 anni)

La quota di sostenitore o sostenitrice copre l'anno di calendario in corso. L'affiliazione entra in vigore al momento del versamento. In caso di mancato rinnovo la validità scade il 15 maggio dell'anno successivo.

In riconoscenza del sostegno offerto dai sostenitori e dalle sostenitrici, la Rega può concedere loro l'esonero parziale o totale, a propria discrezione e nell'ambito delle proprie capacità, dalla copertura dei costi causati dalle seguenti prestazioni di soccorso da lei date e/o organizzate, se questi non sono assunti o se sono assunti solo in parte da casse malati, assicurazioni e/o altri terzi garanti. La Rega fornisce le suddette prestazioni e concede il possibile condono dei costi anche senz'alcun obbligo giuridico in ogni caso, poiché la loro espletazione dipende dalle possibilità personali e tecniche e dai mezzi a disposizione. In particolare, le operazioni della Rega possono essere rese impossibili per cause operative, mediche o meteorologiche.



1. Svizzera e Principato del Liechtenstein

- Salvataggi aerei e voli indicati per motivi medici nel più vicino ospedale attrezzato per la cura del paziente
- Operazioni di salvataggio mediante colonne del Club alpino svizzero CAS
- Operazioni di ricerca in collaborazione con la polizia e le organizzazioni competenti finché sussiste fondata speranza di poter soccorrere i dispersi
- Evacuazioni e interventi preventivi in caso di pericolo per la vita
- Voli di recupero di salme previo accordo con le autorità competenti
- Voli di recupero di bovini feriti, ammalati o morti fino al più vicino posto raggiungibile con altri mezzi, se il proprietario dei bovini è persona fisica nonché titolare di una tessera Rega per famiglie

2. Mondo intero

- Consulenza mediante la centrale operativa della Rega in caso di problemi medici all'estero
- Voli di rimpatrio in Svizzera indispensabili per sostenitori e sostenitrici con domicilio in Svizzera o nel Principato del Liechtenstein come pure per gli svizzeri e le svizzere all'estero

Le modalità e i tempi delle operazioni sono stabiliti dalla Rega secondo criteri medici, sociali e logistici. È competenza della Rega stabilire modo operativo e orario di ogni singola operazione. La Rega ha la facoltà di incaricare organizzazioni terze con l'esecuzione di sue missioni.

La centrale operativa della Rega (n. di tel. in Svizzera 1414, dall'estero +41 333 333 333, orario continuato) è a disposizione di tutte le persone bisognose di soccorso a seguito di infortuni, incidenti o malattie acute.

Rega-Center

Postfach 1414
8058 Zürich-Flughafen
Telefono 044 654 33 11

Rega 1, Dübendorf

Überlandstrasse 299
8600 Dübendorf
Telefono 044 802 20 20

Rega 2, Basel

Postfach
4030 Basel-Flughafen
Telefono 061 325 29 66

Rega 3, Bern

Flugplatzstrasse 1
3123 Belp
Telefono 031 819 65 11

Rega 4, Lausanne

Route de Romanel 33
1018 Lausanne
Telefono 021 644 22 66

Rega 5, Untervaz

Postfach
7204 Untervaz
Telefono 081 300 09 99

Rega 6, Locarno

Aeroporto cantonale
6596 Gordola
Telefono 091 820 50 00

Rega 7, St.Gallen

Postfach 320
9015 St.Gallen
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

Flugplatz
8753 Mollis
Telefono 055 614 55 55

Rega 14, Zweisimmen

Postfach 210
3770 Zweisimmen
Telefono 033 729 10 30

Elibase partner**Rega 15, Genève**

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

Impressum

Editrice
Guardia aerea svizzera di soccorso Rega
Casella postale 1414
8058 Zurigo aeroporto

Redazione
Sascha Hardegger
Karin Hörhager
Philipp Keller
Ariane Lendenmann
Philip Zumstein

Versione italiana
Gabiella Broggi, Lugano
Federica Mauri, Lugano

Foto
Archivio Rega
Thomas Bischofberger
Olivier Born
Jacques-André Dévaud
Yvonne Horisberger
Philipp Keller
Andri Margadant
newspictures.ch
Dominik Orth
Christian Perret
Martin Rindlisbacher
Iris Ritter
Ruag

Produzione
tutto fatto, Zurigo

Layout
Schenker visuelle Kommunikation, Zurigo

Prepress
Swissprinters, Zurigo

Print
Hürzeler AG, Regensdorf

Questa pubblicazione è prodotta con carta 100 %
sostenibile e certificata FSC.

Su www.rega.ch trovate una versione pdf.

© Aprile 2014. Tutti i diritti sono riservati. Citazioni
e riproduzione previa menzione della fonte



Contatti

Guardia aerea svizzera di soccorso Rega
Casella postale 1414
8058 Zurigo aeroporto
Telefono +41 44 654 33 11
Fax +41 44 654 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 internazionale +41 44 654 32 22
Fax +41 44 654 32 48
www.rega.ch

Servizio stampa

Telefono +41 44 654 37 37
Fax +41 44 654 37 88

