





Ambulance Rega







# Sommario

## Rega 2015

<b>Editoriale</b>	<b>5</b>
<b>Attualità</b>	<b>6–19</b>
<b>In breve</b>	<b>20–23</b>
<b>Intervento</b>	<b>24–25</b>
<b>Tesseramento</b>	<b>26–27</b>
<b>Storia</b>	<b>28–29</b>
<b>Regolamento sostenitori</b>	<b>42</b>

## Rapporto annuale 2014

<b>Attività 2014</b>	<b>32–35</b>
<b>Immagine aziendale</b>	<b>36</b>
<b>Consiglio di fondazione</b>	<b>37</b>
<b>Governance &amp; Compliance</b>	<b>38–39</b>
<b>La Rega 2014</b>	<b>40</b>
<b>Direzione</b>	<b>41</b>





# «Ci sono ancora grandi sfide che attendono la Rega»



Ulrich Graf



Ernst Kohler

Nel 1952, quando il medico Dr. Rudolf Bucher fondò la Guardia aerea svizzera di soccorso credeva fermamente al grande potenziale del connubio fra la medicina e l'aviazione. Oggi, dopo oltre 60 anni, la sua visione è più reale che mai: nel 2014, le prestazioni degli equipaggi Rega sono state richieste come non mai. Il pioniere Bucher non avrebbe potuto immaginarsi l'importanza acquisita dalla Rega con i suoi 14'435 interventi organizzati, occupando così un posto importante nella catena di salvataggio svizzera e nel campo della sanità pubblica in generale. La Guardia aerea svizzera è diventata indispensabile ed è oggi parte delle prestazioni sanitarie di base.

A differenza di allora, oggi la Rega poggia su un fondamento solido, soprattutto grazie alle sue sostenitrici e ai suoi sostenitori. Anche nel 2014, il loro numero è aumentato, a dimostrazione della costante fiducia posta dalla popolazione nella nostra istituzione. Con questo sostegno siamo in grado di investire nel futuro: il contratto per l'acquisto di tre nuove aeroambulanze in sostituzione della flotta attuale è firmato. L'elibase Erstfeld è ammodernata, il progetto per il rinnovo dell'elibase San Gallo è in fase di realizzazione. E, tuttavia, ci sono ancora grandi sfide che attendono la Rega.

1. Malgrado l'alto livello qualitativo del soccorso aereo in Svizzera dobbiamo scoprire le ulteriori possibilità di miglioramento e sviluppare le apposite soluzioni. Vogliamo aiutare i singoli pazienti ancora meglio e assicurare maggiormente la certezza di poter dare le nostre prestazioni a tutta la popolazione. Superare o almeno ridurre i limiti imposti ai voli d'elicottero dal maltempo, è ancora una grande sfida.

2. Di fronte alla continua pressione di nuovi regolamenti, la Rega vuole difendere la propria libertà d'azione. Ci sono norme e regole utili che servono alla sicurezza. E, non tutto ciò che viene dalla «Europa» è un male. Fra tutto però siamo confrontati a un numero spropositato di regolamenti. Ciò restringe la libertà d'azione e indebolisce il grado di responsabilità propria. Tocca a noi evitare che lo sviluppo si trasformi in gioco a nascondino dietro grossi faldoni federali.

3. La Rega deve conservare con cura la fiducia delle sostenitrici e dei sostenitori, anche se è in calo l'identificazione della popolazione con i valori tradizionali, quali utilità pubblica e solidarietà. Ci possiamo riuscire con prestazioni ineccepibili e concentrandoci sull'interesse delle/dei pazienti. La grande utilità della Rega per tutta la popolazione e l'importanza di ogni singola quota di sostenitore vanno comunicate in modo chiaro.

Stiamo andando nella direzione giusta e siamo lieti di poter lavorare a questi obiettivi con le nostre collaboratrici e i nostri collaboratori motivati, anche negli anni a venire.

**Ulrich Graf**  
Presidente del consiglio di fondazione

**Ernst Kohler**  
CEO/Presidente di direzione



# Passo dopo passo verso la Visione Rega: volare, anche col maltempo

**A causa del maltempo, ogni anno in Svizzera la Rega deve rinunciare a portare il soccorso aereo accanto a circa 600 pazienti. La Rega vuole rimediare a questo inconveniente e aiutare ancora più persone in emergenza. A tale scopo ha avviato dei progetti affinché gli elicotteri di salvataggio in futuro possano volare anche con la nebbia e nella tormenta di neve.**

Uno dei compiti più importanti della Rega è migliorare costantemente il soccorso aereo. Negli anni cinquanta, i pionieri del soccorso aereo cercarono i mezzi idonei per portare ai pazienti il pronto soccorso medicalizzato per via aerea. La questione principale allora non era con quali mezzi farlo, ma che cosa è fattibile? Grazie ai progressi tecnologici e all'instancabile impegno di innumerevoli collaboratori della Rega, il soccorso aereo in Svizzera è oggi molto avanzato. I mezzi a disposizione degli equipaggi hanno conosciuto uno sviluppo enorme: dai paracaduti e aerei leggeri si è passato ai moderni elicotteri di salvataggio e ai jet ambulanza dotati di ogni pensabile ausilio tecnico.

Ma la Rega non si accontenta di quanto ottenuto fino ad oggi. Vuole utilizzare la tecnologia avanzata per migliorare ulteriormente la disponibilità delle prestazioni per la popolazione svizzera. Insieme con le Forze aeree svizzere e la Società di sicurezza aerea Skyguide, la Rega vuole entrare nei campi inesplorati dell'aeronautica e introdurre in Svizzera anche il volo strumentale per elicotteri civili. I limiti dovuti alle bizze del tempo vanno ridotti il più possibile e il numero delle missioni di soccorso non eseguite o interrotte va abbassato.

## L'elicottero del futuro

Per poter un giorno realizzare la visione IFR della Rega e ampliare il raggio d'intervento con gli elicotteri di salvataggio occorrono grande impegno, molto spirito di pioniere, la collaborazione intensiva con i partner coinvolti, ma anche e soprattutto l'appoggio del legislatore.

In futuro, grazie a nuovi strumenti d'alta precisione, un elicottero di salva-

taggio dovrebbe poter raggiungere ogni luogo sul terreno, anche con pessime condizioni di visibilità, passando al «volo cieco». Ammettiamolo, questo traguardo è ancora lontano. Tuttavia, da tempo si lavora a svariati livelli ai progetti grandi e piccoli con l'obiettivo di realizzare la Visione Rega.

Alla fine del 2014, anche l'ultimo degli elicotteri d'alta quota Da Vinci dopo svariate modifiche nel cockpit è stato certificato e ammesso ai voli strumentali. Con ciò tutti e 17 gli elicotteri di salvataggio della Rega sono attrezzati per il volo in cattive condizioni di visibilità. Oltre all'ammmodernamento della flotta, i responsabili della Rega sono impegnati nella valutazione della prossima generazione di elicotteri.

## Migliore visibilità per il pilota

Con il progetto Icebird si esamina la possibilità d'acquistare un elicottero dotato d'impianto sbrinatoro in grado di affrontare ogni condizione meteo. Gli ostacoli maggiori da superare sono la dimensione e il peso. Ad oggi, solo gli elicotteri della classe e dimensione Super Puma oppure AgustaWestland 139 sono dotati di sbrinatori, ma ambedue i modelli sono troppo grandi e pesanti per il lavoro della Rega. Con i costruttori, la Rega cerca il modo di trovare la soluzione con le più recenti tecnologie e con materiali nuovi.

Nonostante tutte le migliori tecniche agli aeromobili, anche in avvenire sarà l'uomo a svolgere il ruolo determinante. A cosa serve un elicottero ultra moderno a chi ha bisogno d'aiuto, se non c'è il pilota che glielo porta accanto? Per poter effettuare voli strumentali i piloti d'elicottero devono seguire una formazione impegnativa.

E poiché gli assistenti di volo/paramedici aiutano i piloti durante il volo con le comunicazioni di bordo e nella navigazione, anche loro seguono un'apposita formazione. Accanto all'addestramento impegnativo degli equipaggi si stanno esaminando degli strumenti tecnici atti a rendere ancora più sicuri gli interventi di soccorso della Rega: monitori ottici dall'aspetto



**Bernhard Müller, divisionario, capo intervento Forze aeree e sostituto comandante delle Forze aeree svizzere**

**I voli d'approccio con GPS iniziati dalle Forze aeree svizzere cinque anni fa, sono presto diventati irrinunciabili.** I voli d'approccio standard col sistema radar ai nostri aerodromi militari richiedono personale e causano costi, ma in situazioni d'emergenza e di catastrofi il sistema non è efficace. Le Forze aeree devono poter portar a buon fine le missioni con elicotteri anche in cattive condizioni meteo. **Spesso riusciamo a ridurre il fattore negativo del tempo con il volo d'approccio con GPS.**

Le Forze aeree stanno attualmente attrezzando i territori importanti con questo sistema. **Insieme con la Guardia aerea svizzera Rega, la cui visione degli approcci con GPS sosteniamo pienamente, stiamo sviluppando questo metodo all'aeroporto di Locarno.** In fatto di navigazione aerea satellitare in territorio difficile e in condizioni meteo perturbate, le Forze aeree svizzere sono all'avanguardia internazionalmente e questo grazie anche a simili progetti.

**Tutti gli elicotteri di salvataggio Rega sono pronti per il futuro: a fine 2014 l'ultimo della flotta è stato certificato per i voli IFR.**

Continua a pagina 10 ►







# Innovazioni per un soccorso aereo indipendente dalla meteo

Per ridurre le limitazioni di volo dovute alle condizioni meteo avverse e per diminuire il numero di interventi di soccorso interrotti o annullati, la Rega ha realizzato o avviato i seguenti progetti.



## Formazione IFR nel simulatore di volo

A inizio 2013 la Rega ha potuto mettere in funzione il simulatore per i suoi elicotteri d'alta quota AgustaWestland Da Vinci. Assieme alla Visione Rega questa è una vera pietra miliare. Per poter volare con la procedura di volo strumentale (IFR), i piloti d'elicottero, oltre ad una formazione teorica approfondita di 400 fino a 500 ore totali, devono compiere almeno 55 ore di volo. Tutti i piloti d'elicottero della Rega volano circa 50 ore nel simulatore e altre 20 ore in elicottero. Anche dopo l'ottenimento della licenza i piloti abilitati al volo IFR (assieme ai paramedici) ogni tre mesi devono compiere delle esercitazioni nel simulatore.



## REMICO (Rega Mission Control)

Con l'installazione dei nuovi apparecchi di trasmissione in tutta la flotta di elicotteri, a fine 2014 si è concluso il grande progetto REMICO. Il progetto, che di per sé è già un successo, ha importanti influssi anche sulla Visione Rega: la rete di comunicazione rinnovata e gli strumenti di ricezione a bordo facilitano il trasferimento dei dati dalla centrale operativa al cockpit. Attualmente, grazie alle nuove apparecchiature, è possibile inviare direttamente al cockpit le coordinate dell'intervento. Inoltre in futuro, grazie alla realizzazione di una stazione meteo propria della Rega, sarà possibile trasferire dati meteorologici sia in forma codificata, sia in forma d'immagine.



## Programma Retrofit per i Da Vinci

Mentre i sei Eurocopter EC 145 della Rega già dispongono di un cockpit predisposto per il volo IFR, è stato necessario equipaggiare appositamente tutti gli elicotteri d'alta quota. A fine 2014 si è concluso con successo il programma Retrofit. L'ultimo AgustaWestland Da Vinci è stato dotato di un secondo calcolatore di navigazione e una seconda trasmittente di dati GPS/SBAS. Il tutto è stato certificato per il volo strumentale da parte dell'Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC.



## Elicottero adatto ad ogni tempo

Con il progetto Icebird si sta valutando l'acquisto di un elicottero adatto ad ogni tempo dotato di un impianto sbrinatoro. Siccome un simile impianto pesa circa 100 kg, troppo per poter atterrare come oggi, senza problemi sugli eliporti degli ospedali e sui luoghi degli incidenti, la Rega assieme a diversi costruttori è alla ricerca di soluzioni adatte a risolvere questo problema. Al contempo si stanno valutando possibili successori per la flotta degli elicotteri delle basi di pianura, gli EC 145. Anche in questo caso le riflessioni vertono sull'idoneità all'uso con ogni condizione meteorologica e con il sistema del volo strumentale.



## Stazioni meteo e dati sul tempo

Affinché un soccorso aereo indipendente dalla meteo diventi realtà, servono informazioni dettagliate e aggiornate in ogni momento sulle condizioni del tempo. Senza questi dati non è possibile volare con il sistema IFR. «Thor» è il nuovo grosso progetto della Rega che per le operazioni con elicottero dovrà mettere a disposizione maggiori informazioni meteo. A livello nazionale saranno installate a tale scopo circa 60 nuove stazioni meteo e webcam. La sola raccolta di informazioni però non basta: occorre trovare il modo per mandare questi dati direttamente nel cockpit dell'elicottero, così che i nostri piloti possano sfruttare al meglio e senza perdita di tempo i dati meteo aggiornati. A pagina 11 vi presentiamo il progetto Thor nel dettaglio.



## Synthetic Vision

La Visione Rega per un soccorso aereo con ogni tempo presuppone che un elicottero in futuro possa raggiungere qualsiasi luogo d'incidente anche nelle peggiori condizioni di visibilità. Per questo serve un sistema che permetta ai piloti di «vedere» possibili pericoli o ostacoli, anche in condizioni di visibilità insufficiente. Questo sistema si chiama «Synthetic Vision» – tradotto liberamente: vista artificiale. Nell'autunno 2014 la Rega ha potuto testare questo sistema della ditta Elbit, in uno dei suoi elicotteri d'alta quota. Inoltre, nell'ambito di un progetto dell'UE, due piloti Rega sono andati in Inghilterra per raccogliere le prime esperienze in un simulatore con un cosiddetto Head Mounted Display. Questi test permettono un'approfondita valutazione dell'eventuale futuro inserimento di un simile sistema negli elicotteri Rega.



## Corridoi di volo IFR per elicotteri

Grazie alla navigazione satellitare, in futuro si dovrà poter effettuare voli con il sistema satellitare senza dipendere da installazioni fisse al suolo. Per rendere possibili simili voli, è stato avviato il progetto GNSS Low Flight Network (LFN). Le Forze aeree svizzere e la società di controllo del traffico aereo Skyguide, da anni lavorano assieme alla Rega per la realizzazione di questa rete e per l'implementazione delle corrispondenti procedure di avvicinamento. In futuro l'elicottero, grazie all'autopilota, dovrà poter viaggiare come su un'autostrada sulla rotta di volo registrata nel computer di bordo, guadagnando in sicurezza. Questi corridoi di volo IFR dovranno collegare fra loro aeroporti, eliporti e ospedali.







**Prof. Dr. med. Christoph Konrad,**  
capo clinica anestesia  
all'Ospedale  
cantonale di Lucerna

Negli ultimi anni, la medicina pre-clinica ha fatto molti progressi, non per ultimo perché tutte le parti coinvolte hanno riconosciuto che **le rapide cure mediche sul posto e un trasporto rispettoso e veloce verso l'ospedale idoneo aumentano chiaramente le probabilità di guarigione dei nostri pazienti.**

Un esempio: una donna subisce un incidente andando al lavoro. Dopo le cure mediche urgenti sul posto è elitrasmportata nel più vicino centro ospedaliero. La paziente ferita gravemente viene stabilizzata e in seguito curata per alcune settimane nella stazione di terapie intensive. Indi è trasferita nel reparto per la riabilitazione. Oggi, la paziente vive di nuovo a casa, partecipa alla vita normale e può lavorare. Un percorso così favorevole non è per nulla scontato ed è in gran parte dovuto al pronto intervento medico pre-clinico, al rapido e rispettoso trasporto e al ricovero in un centro ospedaliero, come pure alle cure successive immediate.

E come sarà il percorso di un paziente in condizioni simili, ma che a causa delle cattive condizioni meteo non può essere soccorso e ricoverato per via aerea? Data la crescente concentrazione in atto nel mondo della medicina, i trasferimenti nei centri medici assumono sempre più importanza. **La disponibilità degli elicotteri di salvataggio e delle vie aeree IFR è importante per assicurare la certezza del soccorso per i pazienti e per la medicina preclinica in generale.** Un valore aggiunto che aumenta le probabilità di molte persone, vittime di incidenti o malattie gravi, di poter tornare a una vita attiva.

futuristico d'un monocolo dovrebbero consentire al pilota di individuare la conformazione del territorio e gli ostacoli aerei, anche in caso di cattiva visibilità. Si chiamano «Synthetic Vision» e possono essere utili anche durante il volo a vista, ad esempio in caso di «White-out» (abbaglio da neve) sulle piste di sci innevate.

### Le vie aeree tra gli ospedali

Accanto ai sistemi Synthetic Vision, utili soprattutto nella fase d'approccio, un altro progetto in lavorazione riguarda l'introduzione nello spazio aereo «Echo» di vie aeree per il volo strumentale, il cosiddetto Low Flight Network (LFN). Questa rete basata sul sistema della navigazione satellitare nel futuro prossimo dovrebbe unire fra loro aeroporti con infrastrutture fisse IFR, ospedali e aerodromi, mediante voli d'approccio speciali (metodo Point-in-Space o PinS).

Si prevede che già per la fine del 2015 una prima parte di queste vie aeree sarà operativa. Un'ulteriore tappa è pianificata per l'anno 2016. Per l'allacciamento d'un ospedale all'LFN occorrono da una parte eliporti moderni che rispettano le norme internazionali e, dall'altra le rispettive vie d'approccio devono essere calcolate da Skyguide e approvate dall'Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC. Attualmente, in Svizzera unicamente l'ospedale bernese Insel è avvicinabile col sistema satellitare. Purtroppo, sinora non sono state approvate ulteriori pratiche.

### La meteo servita nel cockpit

Per la realizzazione della Visione Rega, oltre a elicotteri moderni, piloti dall'eccellente formazione attrezzati al meglio e una rete di vie aeree IFR, sono decisivi i dati meteorologici aggiornati, disponibili 24 ore su 24. Senza questi dati, i voli con IFR non sono autorizzati. Poiché nessuno fornisce i dati aggiornati di continuo, validi per tutto il territorio e indispensabili all'aeronautica, la Rega ha deciso di chiudere da sé questa falla.

Il grande progetto Thor prevede da una parte l'installazione di ulteriori stazioni meteo e Webcam, dall'altra

cerca soluzioni alla necessità di trasmettere i dati raccolti agli equipaggi nel cockpit. Alla fine, ogni pilota Rega in volo deve aver accesso ai dati meteo aggiornati onde poter decidere se il corridoio aereo prestabilito è praticabile o meno.

La Rega vuole ricorrere alle tecniche più avanzate per migliorare la certezza della disponibilità del soccorso per tutta la popolazione e, nel contempo vuole migliorare la sicurezza per equipaggi, pazienti e terzi. Comunque non esiste ancora una garanzia per l'efficacia di tutti questi progetti né è possibile garantire la realizzazione della Visione Rega in un prossimo futuro. Chi però si accontenta della situazione rodada e collaudata rischia di rimaner fermo sul posto: un modo di ragionare che non è mai entrato negli oltre 60 anni di storia della Rega.





## «Offriamo più sicurezza ai piloti d'elicottero»

**Urs Rutzer, capo informatica: «In futuro, l'equipaggio riceverà i dati meteo aggiornati direttamente nel cockpit».**

**Una delle premesse di base per i voli strumentali e il salvataggio aereo non condizionato dalla meteo è la disponibilità continua e aggiornata della situazione del tempo. Urs Rutzer, capo informatica della Rega, spiega come il progetto Thor in futuro consentirà di fornire ai piloti d'elicottero in volo i dati meteorologici aggiornati di continuo.**

### **Urs Rutzer, ci vuol spiegare esattamente il progetto Thor?**

Lo scopo è quello di fornire ai piloti d'elicottero della Rega un'immagine precisa delle attuali condizioni del tempo, il che serve alla pianificazione degli interventi. Il progetto Thor è suddiviso in quattro parti: i progetti 1, 2 e 3 riguardano l'installazione di ulteriori stazioni meteo e Webcam nei luoghi per noi importanti, ad esempio agli aeroporti o sui passi alpini. Non basta tuttavia rilevare dati supplementari: il progetto 4 serve per elaborare «con criterio» i dati forniti dalle stazioni meteo e inoltrarli agli equipaggi.

### **Quali dati vengono rilevati e che cosa vuol dire «con criterio»?**

Nella fase finale, dopo i progetti 1-3 si avranno i dati di circa 60 stazioni meteo supplementari. Questi registrano fra l'altro la direzione delle correnti d'aria e la loro velocità, poi temperatura, pressione, umidità, precipitazione, altezza dello strato inferiore delle nubi e la

visibilità. Allora, l'elaborazione che abbia uno scopo può essere l'analisi automatica del quadro generale. Le immagini della Webcam servono a valutare la visibilità in tutte le direzioni come pure le formazioni nuvolose. Estrahendo e analizzando questi dati, potremmo stabilire se un corridoio aereo predefinito è utilizzabile o meno.

### **Ma, i piloti Rega non hanno già oggi accesso a queste informazioni?**

Oggi, quando i piloti si preparano al volo, per le condizioni meteo si orientano principalmente alle comunicazioni standardizzate in forma abbreviata (METAR/TAF), fornite da Meteo-Svizzera e dagli aeroporti, oppure dalle immagini Webcam. I dati di Meteo-Svizzera hanno però lo svantaggio che non sono aggiornati 24 ore su 24. Un esempio: prendiamo un pilota che nel cuore della notte deve trasferire un paziente da Porrentruy all'Insel di Berna. Per stabilire la fattibilità del volo ha a disposizione unicamente delle immagini Webcam vecchie di alcune ore. Se vuole conoscere l'attuale situazione meteorologica locale deve procedere in modo poco ortodosso: chiama magari una pattuglia di polizia o un ristorante per farsi dire che tempo fa. È un metodo rischioso e superato. Allora, visto che nessuno fornisce dati aggiornati

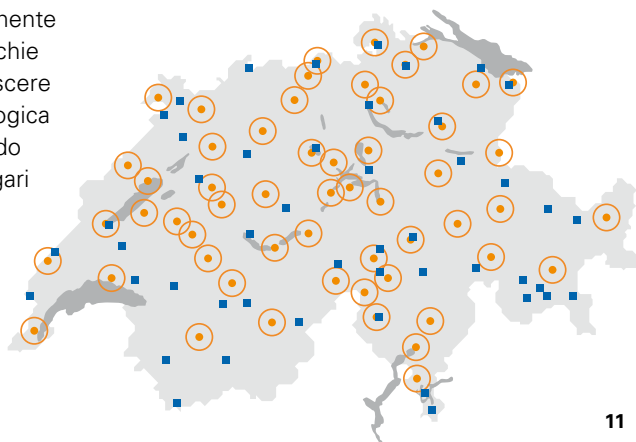
24 ore su 24, la Rega ha deciso di agire. Per la sicurezza degli equipaggi e dei nostri pazienti.

### **E come si presenterà la situazione in futuro?**

Prendiamo di nuovo il nostro pilota che nel cuore della notte deve volare da Porrentruy a Berna. In futuro, durante tutto il volo avrebbe a disposizione i dati meteorologici atualizzati, in parte addirittura visualizzati sul monitor, con la rappresentazione dell'immagine radar delle precipitazioni. Un grande passo avanti rispetto alla situazione attuale.

### **Progetto Thor: stazioni meteo e Webcam**

- Stazioni meteo
- Webcam





# Medicina d'alta tecnologia in volo

**Per dare ai propri pazienti il meglio, la Rega continua a investire nell'offerta sanitaria a bordo della sua flotta di soccorso. Le cure mediche possibili a terra, nell'ospedale o nell'autoambulanza devono essere accessibili tali quali anche al paziente che si trova in volo. Per la Rega che coopera con diverse organizzazioni partner e che è soggetta a un gran numero di regolamenti dell'aeronautica, non sempre è facile raggiungere del tutto questo ambito obiettivo. I seguenti tre esempi dimostrano come riesce ugualmente a mettere le ali agli apparecchi medici d'alta tecnologia.**

La Rega ha a che fare quotidianamente con un gran numero di attori della sanità pubblica in Svizzera (vedi grafico in basso). Da anni dedica la massima attenzione alla stretta collaborazione con le organizzazioni del soccorso terrestre, ossia con ospedali, cliniche specializzate, autorità e centri di competenza. Riuscire a dare il meglio

al paziente e vincere le sfide della medicina urgente è possibile unicamente lavorando insieme, vuoi con risorse e know-how, vuoi con l'aiuto del progresso in campo medico e tecnologico.

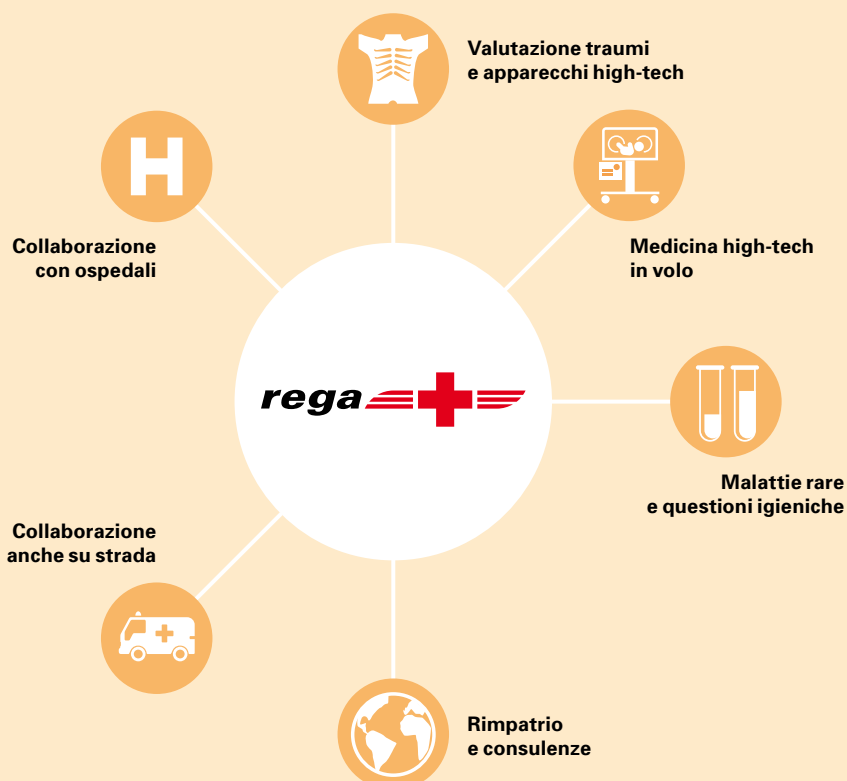
## Aiuto sofisticato per il cuore

Ogni anno, la Rega trasporta oltre 2'000 pazienti con malattie cardiovascolari con gli elicotteri di salvataggio e le aeroambulanze. Per questa ragione, il corpo medico della Rega si concentra da anni sulla possibilità di avere a bordo gli apparecchi a sostegno dell'attività cardiovascolare di pazienti gravemente ammalati. Nel 2008, la Rega ha acquistato una pompa intra aortale (IABP) e nel 2009 due apparecchi ECMO per la Ossigenazione Extracorporea a Membrana. La IABP è uno strumento della medicina d'urgenza a sostegno dell'attività cardiaca, ad esempio dopo un infarto ed è usata per stimolare l'irrorazione sanguigna e l'ossigenazione del muscolo cardiaco. L'ECMO è una tecnica della medicina intensiva dove

l'apparecchio si assume interamente o in parte la respirazione e/o la funzione cardiaca del paziente.

Oltre a dover richiedere e ottenere la necessaria autorizzazione per l'uso a bordo di aerei ed elicotteri, bisogna sviluppare supporti specifici per le apparecchiature e i rispettivi fissaggi per sistemare le macchine in modo sicuro e poco ingombrante nei tre diversi tipi di aeromobili della Rega. A porre problemi ai tecnici, era soprattutto lo spazio limitato nell'elicottero d'alta quota AgustaWestland Da Vinci.

Se dal 2013 sono possibili dei trasporti con ECMO anche con l'elicottero Da Vinci, meno ampio del modello EC 145, lo si deve soprattutto allo spirito innovativo del reparto Sviluppo tecnico della Rega. Per questi trasporti di pazienti intensivi, oltre alle apparecchiature ci vuole le nozioni degli specialisti. Per questo motivo, la Rega collabora con i partner. Per gli interventi con la IABP, oltre all'equipaggio Rega a bordo del jet ambulanza o dell'eli-





cottero si trova anche un cardiotecnico. Se si tratta di un trasporto con una macchina cardiopolmonare (ECMO), oltre al cardiotecnico occorre la presenza d'un cardiocirurgo.

### **Per i più piccoli solo il meglio**

Anche per i trasporti dei più piccoli pazienti della Rega si collabora con dei partner specializzati. Mentre i pazienti adulti e i bambini sono sdraiati sulla barella installata nel jet ambulanza o nell'elicottero, i neonati e i prematuri hanno bisogno di un'incubatrice mobile, una specie di utero artificiale. Inoltre, le cure mediche di un neonato non si possono paragonare con i bisogni di un paziente adulto. Il medico curante e il personale infermieristico devono avere requisiti specifici: affinché la Rega possa soddisfare le esigenze specifiche dei più piccoli, ogni volo con incubatrice è accompagnato da un neonatologo e un'infermiera specializzata in neonatologia.

La collaborazione fra la Rega e gli ospedali non si limita all'aspetto del personale. Poiché in Svizzera ci sono poche incubatrici, nel 2014 la Rega ne ha acquistata una in proprio. È stato un progetto molto complesso perché l'apparecchio deve essere compatibile con gli elicotteri e con le aeroambulanze e rispettare tutte le norme di sicurezza. In effetti si è dovuto fare diversi adeguamenti negli aeromobili e farli certificare uno per uno, prima che potesse venir accolto a bordo uno dei minuscoli pazienti Rega.

### **Trasporti di pazienti contagiosi**

La crescente globalizzazione e la mobilità generale pongono la Rega davanti a ulteriori sfide. I viaggi nei paesi esotici sono ormai possibili senza problemi, quasi come fosse roba di tutti i giorni. Paesi che vai, malattie che trovi. Dalle cronache nei media che trattano di patogeni quali Ebola, SARS o il virus della febbre suina ecc. sappiamo che i germi viaggiano nel mondo. Lo scoppio

dell'Ebola nel 2014 nell'Africa occidentale ha rivelato che non esistono praticamente dei sistemi per il trasporto di pazienti altamente contagiosi. Questo ha spronato la Rega a sviluppare insieme con diversi partner una unità d'isolamento per pazienti contagiosi (Patient Isolation Unit PIU) e il rispettivo protocollo per i trasporti aerei (vedi pagina 14).

Una cosa è certa: la Rega affronterà anche in futuro le numerose sfide e, insieme con i suoi partner farà di tutto affinché i suoi pazienti possano trarre il massimo profitto dai progressi tecnologici e da quelli della medicina.

**La medicina intensiva: l'apparecchio ECMO può assumere la respirazione e/o la funzione cardiaca di un paziente.**





rega



## «I trasporti di pazienti contagiosi sono parte dell'attività della Rega»

Dr. med. Roland Albrecht, direttore medico: «La nuova unità d'isolamento ci permette di trasportare anche pazienti altamente contagiosi».

**Con l'epidemia di Ebola che nel 2014 ha colpito diversi paesi dell'Africa occidentale si è scoperto che ad oggi non esiste praticamente un modo di trasporto sicuro e affidabile di pazienti altamente contagiosi. Insieme con Schutz & Rettung Zurigo e con TB-Safety, e sotto la guida del suo direttore medico Dr. med. Roland Albrecht, la Rega ha sviluppato un'unità d'isolamento per pazienti contagiosi (PIU) ed elaborato il rispettivo protocollo. Dal febbraio 2015, la Rega è dunque in grado di trasportare in tutta sicurezza i pazienti con malattie altamente contagiose, o potenzialmente tali.**

**Roland Albrecht, le malattie infettive non sono una novità. Che cosa ha spinto la Rega ad occuparsi del progetto di sviluppo?**

La spinta di accettare la sfida e trovare delle soluzioni è venuta dalla comparsa dell'Ebola, l'anno scorso nell'Africa occidentale. Per l'intera comunità mondiale si è trattato di prevenirne la diffusione e di arginare l'epidemia sul posto. Si sono impegnati specialisti di tutt'Europa, affiancando e aiutando i medici locali. Pensiamo che sia compito nostro fare in modo che le soccorritrici e i soccorritori partiti dalla Svizzera, in caso di bisogno possano

essere rimpatriati per sottoporsi a cure mediche nel loro paese, e ciò non solo in caso di Ebola ma anche di futuri altri casi simili.

**Dal febbraio 2015, a pochi mesi dell'epidemia, la Rega è in grado di far intervenire l'unità d'isolamento per pazienti contagiosi. Un tempo breve?**

Certo, soprattutto se si pensa alla complessità della progettazione e realizzazione di un simile mezzo nuovo. I trasporti di malati altamente contagiosi sono molto impegnativi. L'isolamento dev'essere assoluto per la durata di tutto il trasporto, da ospedale a ospedale per intenderci, e non solo durante il volo. Ci sono poche organizzazioni al mondo, solitamente militari o statali, in grado di trasportare per via aerea malati altamente contagiosi o potenzialmente tali. Queste organizzazioni dispongono di molti più mezzi finanziari della Rega. Noi dovevamo trovare una soluzione a misura nostra e realizzabile da noi. La nuova unità e il rispettivo protocollo ci permettono di rimpatriare nella propria aeroambulanza e con un minimo di personale, dei pazienti con malattie infettive note o poco chiare. E questo è un grande passo avanti. Inoltre, l'unità PIU e il protocollo sono stati sviluppati esplicitamente non solo pensando al virus d'Ebola, ma per malattie infet-

tive in generale. Il trasporto di pazienti contagiosi fa parte dell'attività normale della Rega.

**Quali erano le difficoltà dello sviluppo e dell'introduzione di questa unità d'isolamento?**

Durante la progettazione dell'unità d'isolamento ci siamo concentrati sulla sicurezza del paziente, degli equipaggi e di terzi. Per garantire l'isolamento totale da ospedale a ospedale era importante che l'unità fosse utilizzabile sia nei jet ambulanza, sia negli elicotteri e nelle autoambulanze. Per questa ragione abbiamo collaborato strettamente anche con Schutz & Rettung Zurigo. Poi, l'unità d'isolamento andava sottoposta a severi e approfonditi esami. Nell'ambito delle norme di sicurezza aviatoria è stato verificato come la nuova unità avrebbe reagito ad un improvviso calo della pressione nella cabina del jet ambulanza. Il personale mobilitato per simili voli doveva sottoporsi ad una formazione speciale. Infine, non solo medici e personale curante, ma anche i piloti Rega in contatto con l'unità e le rispettive procedure hanno seguito un corso di formazione intensiva.



# Qualità collaudata anche per i nuovi jet Rega

**L'età avanzata delle tre aeroambulanze della Rega rende necessaria più manutenzione il che fa lievitare i costi dell'operatività. A fine 2014, la direzione e il consiglio di fondazione della Rega hanno deciso di sostituire la flotta attuale con tre nuovi jet del modello Challenger 650, successore del CL-604. A primavera 2015, presso il costruttore Bombardier è stato firmato il contratto d'acquisto dei nuovi aerei. Il primo jet Challenger 650 sarà fornito alla Rega nel 2018.**

I tre jet ambulanza Challenger volano da 13 anni assicurando un servizio impeccabile alla Rega e ai suoi pazienti. Sono stati i primi aeroplani del tipo Challenger CL-604 costruiti dalla Bombardier e ora hanno compiuto 15'000 ore di volo ed effettuato 7'800 atterraggi. Il tutto con l'alta affidabilità tecnica del 99,7 per cento. Significa che in tutti questi anni si sono prodotti dei problemi tecnici unicamente in 3 casi su 1000, con conseguente ritardo o la sospensione di una missione.

Per quanto collaudati siano, a medio termine bisognerà sostituire i tre jet Rega: con gli anni, gli aerei hanno bisogno di sempre più costosi lavori di controllo e manutenzione. Inoltre, nuove normative da parte della legislazione aeronautica, nel 2018 richiederebbero notevoli investimenti nella flotta attuale. Le ore a terra a causa

della manutenzione rincarano l'operatività dei jet e ne riducono sensibilmente la disponibilità per i voli di rimpatrio. Nell'autunno 2014 se ne hanno avute le avvisaglie: un jet dopo l'altro è stato bloccato a terra per otto settimane a causa della pianificata revisione totale. Con la pianificazione ottimale dei voli e l'elevata flessibilità del team medico e dei piloti, questa limitazione è stata compensata in modo soddisfacente. Tuttavia, per poter garantire anche in futuro la disponibilità dei velivoli a breve, costante e in ogni circostanza occorrono tre jet ambulanze.

## **Il progetto chiamato Futura**

Un team interdisciplinare di persone esperte nei campi aeronautica, medicina, cure sanitarie, manutenzione tecnica, finanze e gestione interventi, è stato chiamato a selezionare un valido sostituto del modello CL-604. Il team ha esaminato ben 64 possibili tipi d'aeroplani. A dodici mesi dall'inizio del progetto Futura e dopo approfondite analisi, studi di fattibilità e valutazioni, alla fine del 2014, è arrivata la decisione: la direzione e il consiglio di fondazione Rega hanno deciso l'acquisto di tre jet Challenger 650, mantenendo la collaudata flotta monotipo. La scelta è caduta su un aereo della categoria Super Midsized che soddisfa tutte le esigenze e desiderata del voluminoso mansionario e, in più, assicura la

continuazione dei vantaggi abituali. Il Challenger 650 è infatti il modello di ultima generazione della serie Bombardier Challenger 600, successore dell'attuale e collaudato jet ambulanza della Rega.

## **La flotta più longeva della Rega**

Il futuro jet Rega del tipo Challenger 650 non avrà nulla da invidiare al Challenger CL-604 in fatto di prestazioni, autonomia, moderati costi di manutenzione e le possibilità d'installare tutte le apparecchiature mediche. Il Challenger 650 vanta un'autonomia di quasi 7'000 chilometri, si distingue dal CL-604 per le turbine modificate, i finestrini della cabina ampliati del 30 per cento e un cockpit attrezzato con l'avionica dell'ultima generazione.

La Rega calcola di dover investire 130 milioni circa nell'acquisto dei tre nuovi jet ambulanza completamente equipaggiati. L'allestimento medico sarà affidato alla ditta svizzera Aerolite, risultata la migliore fra otto candidati esaminati. La sostituzione dei tre jet Rega CL-604 non avverrà prima del 2018. Fino ad allora saranno stati in servizio per ben 16 anni, diventando la flotta di jet più longeva nella storia della Rega.

**Challenger 650: il cockpit del futuro jet Rega è attrezzato con l'avionica dell'ultima generazione.**





# La Rega: semplicemente complessa

**A prima vista il compito della Rega sembra semplice: assicurare il veloce soccorso aereo medicalizzato. Si potrebbe credere che sia sufficiente avere qualche elicottero e qualche jet, alcuni piloti e personale sanitario per accudire i pazienti. Uno sguardo dietro le quinte dell'organizzazione fa capire che è un'idea troppo semplicistica. Ciò che si trova sotto il tetto della Rega è di una complessità raramente riscontrabile in un'azienda della grandezza paragonabile.**

Con 350 impiegati e un budget annuale di 140 milioni di franchi, la Rega è un'organizzazione di dimensione media. A prima vista e sul piano organizzativo e funzionale sembra una tipica PMI svizzera, il che è giusto, ma allo stesso tempo sbagliato. Facendo lo sforzo di studiare la Rega e la sua attività a fondo, si scopre un'organizzazione molto complessa, attiva in un gran numero di campi. La Rega è poliedrica come poche aziende paragonabili per grandezza. La complessità e la poliedricità sono dovute al fatto che la Rega fa di tutto per garantire le sue prestazioni, ossia il rapido soccorso aereo medicalizzato, 24 ore su 24.

## Organizzare l'operatività

Per prima cosa, si tratta ovviamente di garantire l'operatività. Ciò coinvolge ambedue i settori Interventi elicotteri e Interventi jet. Vuol dire stabilire le ore di picchetto, preparare i piani dei turni e assicurare la presenza del personale, in ogni momento e al posto giusto. Un compito non semplice con dodici elibasi e tre aeroambulanze e con missioni in corso, spesso contemporaneamente.

Al reparto Interventi spetta la supervisione degli interventi, il buon funzionamento delle centrali operative elicotteri e jet e la rispettiva gestione dei singoli interventi, come pure l'efficienza della rete di collegamento. Per garantire la comunicazione fra gli equipaggi e la centrale, la Rega ha installato in proprio una rete che copre il territorio nazionale.

Ma, prima che gli equipaggi possano eseguire i loro interventi, ci vogliono

i servizi interni che creano le premesse indispensabili per lo svolgimento.

## Assicurare la disponibilità della flotta

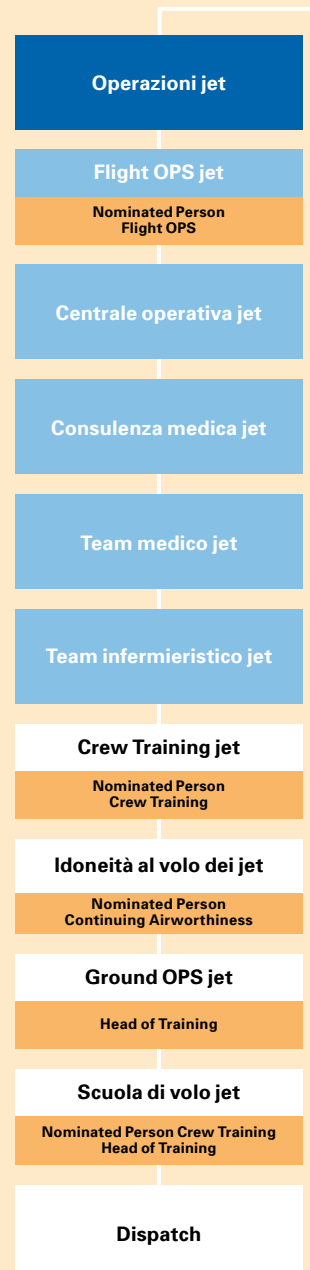
La premessa per ogni missione è la prontezza d'intervento di elicotteri e aerei sicuri e tecnicamente ineccepibili. Per essere certi di poter disporre di una flotta pronta al decollo e poter riparare difetti subito e senza dipendere da terzi, la Rega gestisce un proprio servizio di manutenzione d'aeromobili. Gli aerei, e specialmente gli elicotteri, richiedono una manutenzione intensiva. Per un elicottero di salvataggio ci sono da metter in conto per ogni ora di volo da due a tre ore di servizio. Spetta ai meccanici aeronautici e agli avionici di eseguire regolarmente le ispezioni e i lavori di manutenzione prescritti. Per guasti imprevisti c'è di picchetto giorno e notte uno dei tecnici. Ognuna delle dodici elibasi ha un meccanico specializzato che esegue i lavori di manutenzione regolare sul posto.

I meccanici aeronautici sono professionisti ricercati. Per assicurarsi a lungo termine le nuove leve, la Rega offre sei posti d'apprendistato nel proprio servizio manutenzione aerei, dove possono conseguire il diploma di meccanico aeronautico.

## Garantire l'addestramento degli equipaggi

Perché il soccorso aereo sia coronato di successo è essenziale avere equipaggi esperti e ben addestrati. La Rega per questo motivo gestisce una scuola di volo in proprio, sia per i piloti di jet, sia per quelli d'elicottero. Si allenano con voli reali, e anche nel simulatore. Ogni anno la scuola di volo con elicottero organizza numerose esercitazioni e voli check, per gli equipaggi ad esempio per l'uso del verricello sul terreno, oppure per mettere in pratica la destrezza nel volo notturno e in quello strumentale.

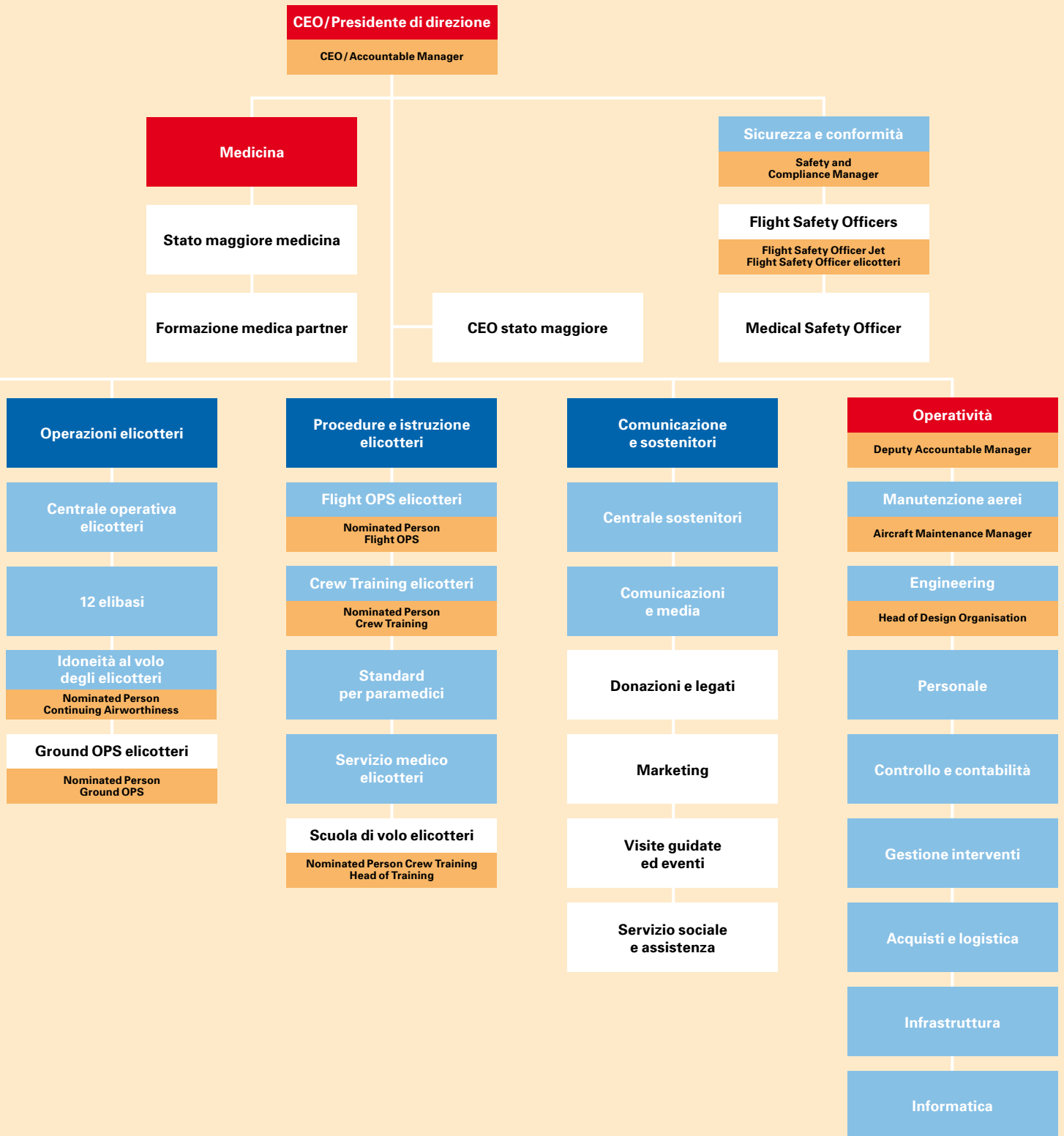
Prima di poter accedere alla scuola di volo della Rega dove formarsi o perfezionarsi, il pilota deve fare pratica altrove. A seconda dell'attività professionale svolta come pilota d'elicottero, prima di avere l'esperienza





# Organigramma Rega

2015



- Direzione
- Settore (membri della direzione allargata)
- Divisione
- Team
- Responsabilità giuridica aeronautica, accesso diretto al CEO/Direttore responsabile (giuridico)



sufficiente per il salvataggio aereo possono passare anni. Anche qui, la Rega s’impegna molto per assicurarsi le nuove leve. Dal 2012 promuove e finanzia diversi giovani piloti d’elicottero.

Anche la scuola di volo jet è molto attiva: ogni pilota deve superare diverse verifiche all’anno, allenarsi nel simulatore ed eseguire dei voli test. A ciò si aggiungono corsi specifici: addestramento nel «Ditching» (cosa fare in caso di ammaraggio fortuito), o corsi di competenza e lavoro nel team. Infine, la scuola di volo introduce i nuovi piloti nel lavoro con la Rega. Prima che i giovani piloti inizino la loro carriera dalla Rega in veste di copilota, devono dimostrare all’istruttore di volo le loro competenze nel cockpit.

**Le innovazioni nell’ufficio ingegneria**

Per rendere possibile negli interventi quel che sembrerebbe impossibile, bisogna essere in grado di adeguare e perfezionare continuamente l’attrezzatura e, questo vale non solo per le grandi migliorie, ma anche per dettagli apparentemente minimi. Dal 2011, la Rega ha un proprio reparto Design e sviluppo, dove eseguire adeguamenti e riparazioni minime ai mezzi d’intervento. Con la benedizione dell’EASA (Autorità europea di sicurezza aerea) può autorizzarne in proprio l’omo-

logazione. Ne è un recente esempio l’incubatrice mobile in uso dal 2014, la quale ha richiesto numerose modifiche prima d’essere compatibile con l’uso sia nei jet, sia negli elicotteri di salvataggio. Il lavoro svolto nell’Ufficio d’ingegneria Rega va dunque direttamente a beneficio delle/ dei pazienti.

**Gestione della sicurezza e della qualità**

Per la Rega, sicurezza e qualità non sono parole qualunque, ma veri e propri valori fondamentali. «Mission first, safety always» è uno dei principi di base: vuol dire che la sicurezza deve essere accertata e che prima d’ogni missione si valutano attentamente i rischi. Nel moderno soccorso aereo si dedica molta attenzione alla sicurezza di pazienti, equipaggi e terzi estranei.

Tuttavia, nessun sistema è perfetto e non esiste essere umano che non faccia mai sbagli. Perciò, la Rega ha diversi sistemi d’allarme atti a rivelare difetti tecnici e mancanze delle procedure e modi di scoprire lacune nella formazione: con i cosiddetti Air Safety Reports ASR è possibile segnalare eventi importanti per la sicurezza. Un simile sistema esiste nel campo medico dove il Critical Incident Reporting System (CIRS) fornisce le eventuali informazioni critiche.

Infine, ci sono sistemi tecnici automatizzati che registrano irregolarità nei parametri del volo. Il Management dei rischi e della qualità analizza le cause degli errori, ne trae le conclusioni e mette in atto le misure per prevenire rischi e pericoli. Questo può coinvolgere i Flight Safety Officers jet ed elicotteri e i Medical Safety Officers.

**Il soccorso aereo alle prese con i regolamenti**

Le organizzazioni attive nell’aviazione sono oggi confrontate con un gran numero di regolamenti, prescrizioni e normative. Solo quelle che hanno tutte le carte in regola sono autorizzate dall’Ufficio federale dell’aviazione civile UFAC a trasportare passeggeri per via aerea (vedi i certificati principali a pagina 19). Nel caso della Rega, i passeggeri trasportati sono dei pazienti. Fra le imposizioni dell’autorità aeronautica c’è la figura delle Nominated Persons, ossia persone esplicitamente designate a precisi compiti, affidati a loro personalmente. Queste persone sono responsabili affinché tutte le prescrizioni e normative obbligatorie per l’autorizzazione siano rispettate. La complessità dell’organizzazione della Rega si vede bene anche dall’organigramma alle pagine 16/17.

Se ne evince che ad esempio il CEO della Rega nella struttura organizzativa figura non solo come presidente di direzione. Infatti, presso le competenti autorità aeronautiche è registrato anche come direttore responsabile delle operazioni aeree, chiamato nel gergo professionale Accountable Manager. In questa funzione il direttore generale CEO, risponde personalmente anche di tutte le operazioni aeree della Rega. Le varie persone nominate, e dunque responsabili delle divisioni da loro dirette, devono avere in ogni momento accesso illimitato e diretto all’Accountable Manager.

Le Nominated Persons sono i responsabili delle operazioni aeree\* (Flight Ops), delle operazioni a terra\* (Ground Ops), della scuola di volo\* (Crew Training) o dell’idoneità al volo (Continuing Airworthiness). Anche i responsabili della manutenzione degli

**Sotto il tetto della Rega sono riunite diverse unità organizzative specializzate (elencazione non completa)**

Garantire:	Divisione Rega garante:	
Interventi per pazienti	Operatività elicotteri (Heli Ops)	Operatività jet (Jet Ops)
Operatività aeromobili	Manutenzione elicotteri	Manutenzione jet
Formazione crew, Promozione nuove leve	Scuola di volo elicotteri (AW Da Vinci, EC 145)	Scuola di volo jet (Challenger CL-604)
Formazione medica e cure mediche	Servizio medico elicotteri e paramedici	Servizio medico jet e personale paramedico
Innovazione, indipendenza	Organizzazione Design (reparto sviluppo)	
Qualità, fedeltà alle procedure	Controllo qualità (ISO 9001)	
Sicurezza e conformità	Safety and Compliance, Flight Safety Officers, Medical Safety Officer	





### Funzioni e regolamenti diversi ma con l'obiettivo comune: il soccorso aereo.

aeromobili\* (Aircraft Maintenance) oppure della Divisione Sviluppo (Design Organisation) sono nominati personalmente, così come il capo Sicurezza e conformità (Safety and Compliance), che, insieme con i rispettivi Flight Safety Officers\* e il Medical Safety Officer assicura il rispetto di tutte le norme rilevanti per la sicurezza.

#### Un conglomerato con obiettivo comune

Le precedenti esposizioni in merito alla complessità della Rega non sono affatto complete. Oltre alle normative che regolano l'aviazione civile, la Rega sottostà pure alle numerose prescrizioni in uso nel campo della medicina, ma anche nel settore finanze.

Essendo una fondazione di pubblica utilità, la Rega è sottoposta all'Ufficio federale di sorveglianza a Berna che controlla le fondazioni soggette alle severe norme sulla presentazione e pubblicazione dei conti.

Infine, essendo la Rega un'organizzazione votata alla qualità, è indispensabile essere in possesso della certificazione ISO 9001.

#### Non perdere d'occhio lo scopo centrale

La grande sfida consiste nel non perdere la visione globale di tutte le più diverse funzioni, normative, compiti e responsabilità. Spetta ai quadri di condurre assieme le svariate personalità in parte altamente specializzate, e unirle in un team affiatato.

In più si tratta di non perdere d'occhio lo scopo centrale della Rega: il «veloce soccorso aereo medicalizzato». A prima vista, il compito della Rega può sembrare semplice, ma non lo è. In esso sta la forza impellente di voler raggiungere l'obiettivo comune: aiutare il prossimo in difficoltà.

\* Una Nominated Person ciascuna per le operazioni jet e le operazioni elicottero

## Certificati

#### **Air Operator Certificate CH.AOC.1015**

Certificato dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) quale operatore di jet per il trasporto professionale di persone, incluso l'Emergency Medical Service.

#### **Autorizzazione aziendale CH.AOC.BB.1015**

Autorizzazione dell'UFAC al trasporto di passeggeri nell'ambito della certificazione valida di operatore aeronautico CH.AOC.1015 e dei relativi velivoli (jet ambulanza) registrati.

#### **Approval Certificate CH.MG.1015**

Autorizzazione dell'UFAC quale «Continuing airworthiness management organisation» (CAMO) sul mantenimento dell'idoneità al volo di aerei secondo le prescrizioni di manutenzione del costruttore.

#### **Air Operator Certificate CH.AOC.3030**

Autorizzazione dell'UFAC quale operatore di elicotteri con trasporto di persone professionale, incluso l'Emergency Medical Service.

#### **Autorizzazione aziendale CH.AOC.BB.3030**

Autorizzazione dell'UFAC al trasporto di passeggeri nell'ambito della certificazione valida di operatore aeronautico CH.AOC.3030 e dei relativi elicotteri registrati.

#### **Approval Certificate CH.MG.3030**

Certificato dell'UFAC quale CAMO sul mantenimento dell'idoneità al volo di elicotteri secondo le prescrizioni di manutenzione del costruttore.

#### **Maintenance Organisation Approval Certificate CH.145.0216**

Certificato dell'UFAC quale azienda di manutenzione tecnica di aerei e di elicotteri.

#### **Approved Training Organisation Certificate CH.ATO.0185**

Certificato dell'UFAC quale scuola di volo per piloti d'elicottero.

#### **Approval Certificate EASA.21J.489**

Certificato dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea quale Design Organisation (engineering inclusa la certificazione).

#### **ISO 9001: 2008**

Gestione della qualità



# 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 di trasporto veloci, riguardanti 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 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

	2014	2013	in %
<b>Numero missioni organizzate</b>	<b>14'435</b>	<b>13'793</b>	<b>4.7</b>
con elicotteri	10'802	10'205	5.9
con aeroplani	1'170	1'148	1.9
altri interventi <sup>1</sup>	2'463	2'440	0.9
Numero sostenitori (mio.)	2.542	2.504	1.5
Numero dipendenti <sup>2</sup>	347	337	3.0
Risultato d'esercizio (mio. CHF)	144	138	4.6
Costi di gestione (mio. CHF)	141	135	4.0
Utile (mio. CHF)	3.5	2.7	30.5
Somma di bilancio (mio. CHF)	539	527	2.4

<sup>1</sup> Altri interventi: trasporti con ambulanze, interventi in favore del Club alpino svizzero, Spéléo Secours, Redog, ecc.

<sup>2</sup> Posti a tempo pieno, a fine dicembre



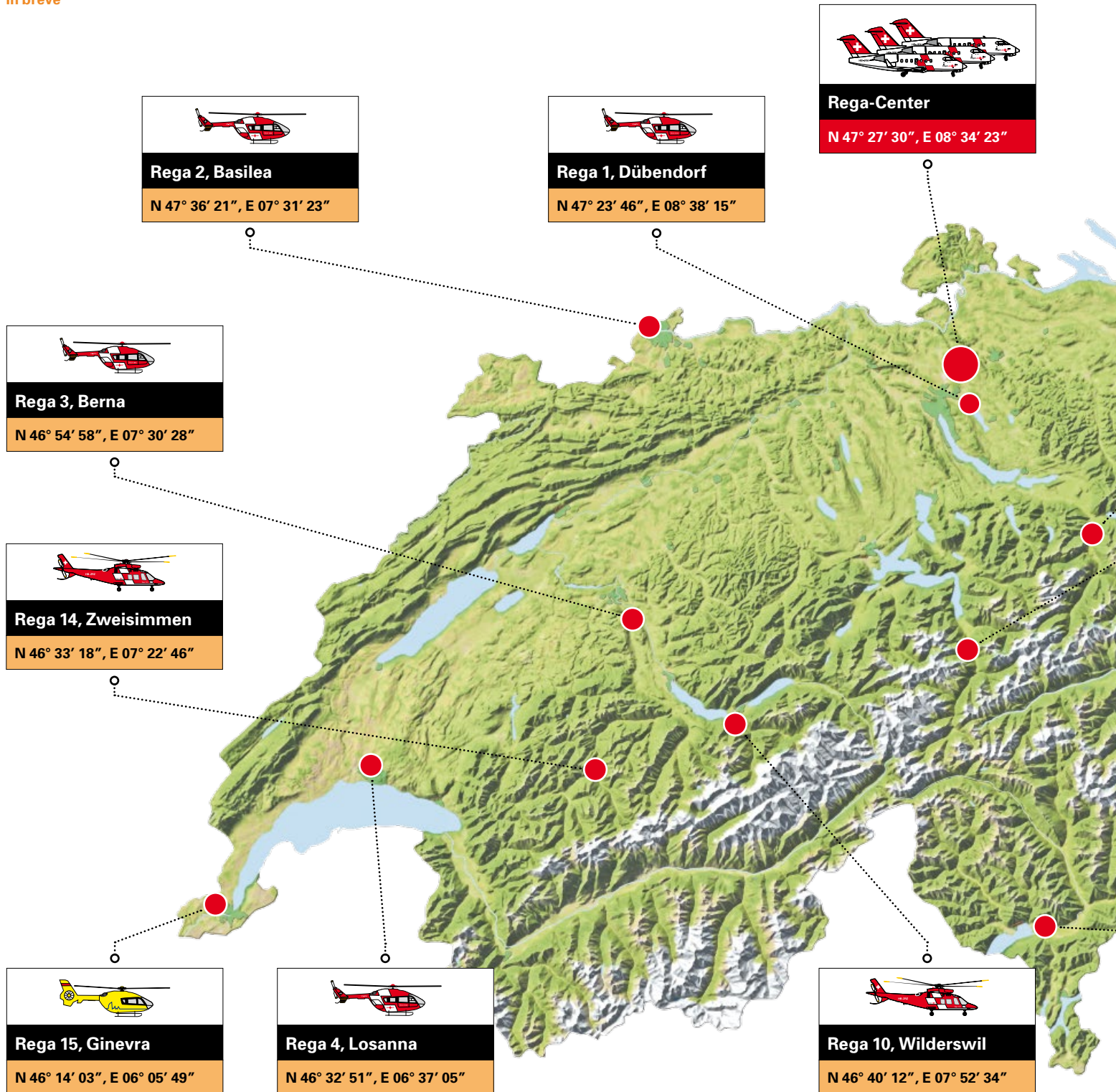




Solidale, premurosa, professionale, competente, svizzera

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 × 720 CV
Velocità di crociera:	220 km/h
Verricello:	90 m di cavo, 270 kg

## Flotta basi alpine

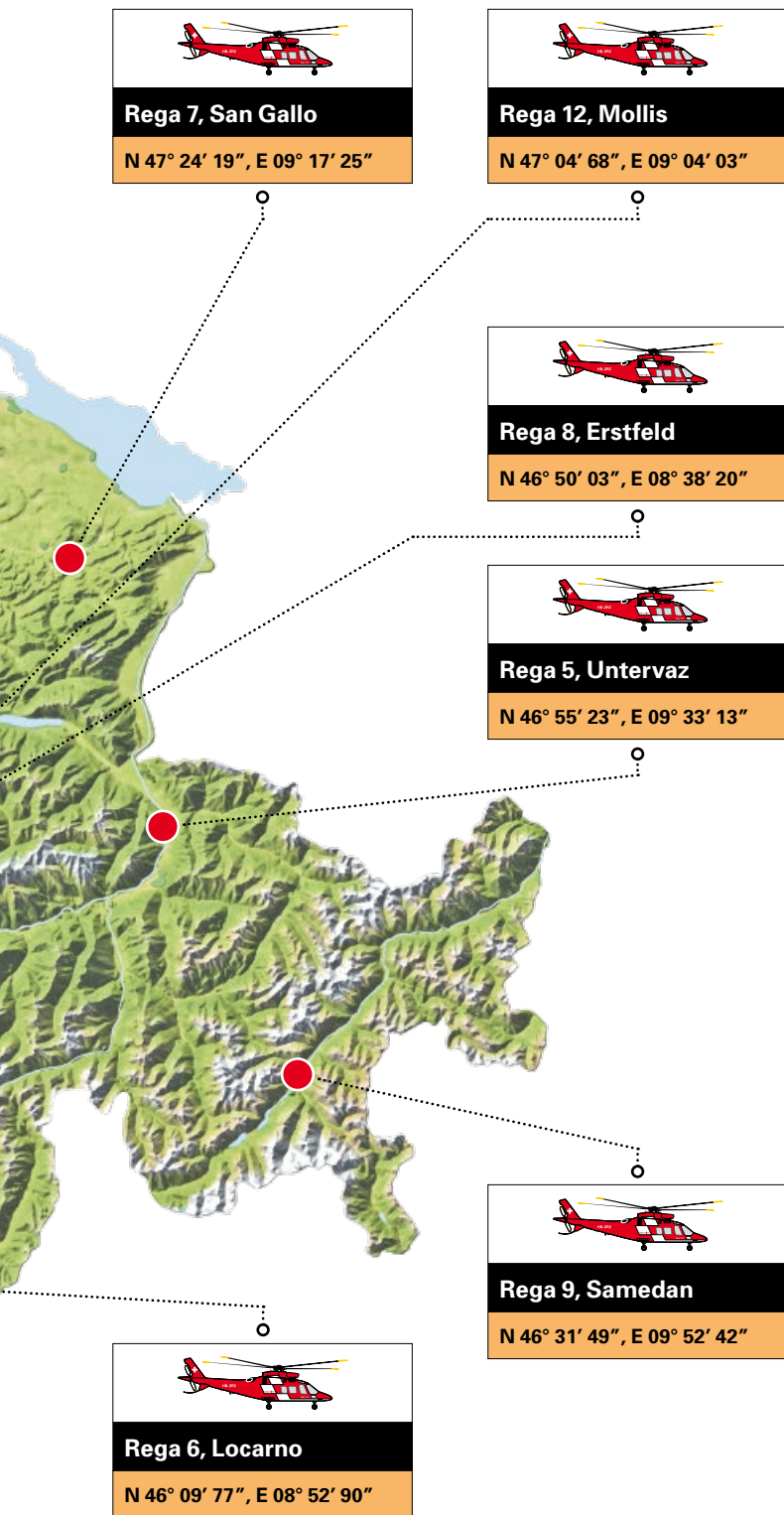


### AgustaWestland Da Vinci

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 × 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, San 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 2014 (Totale 8'739 pazienti)

**1'352**

Infortuni sport invernali

**519** Infortuni in montagna

**990** Infortuni sul lavoro

**832** Incidenti stradali

**1'250**

Altri incidenti

**3'796**

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 2014 (Totale 2'688 pazienti)

**1'143**

pazienti rimpatriati con jet ambulanze o aerei di linea

**1'545**

Management delle urgenze mediche



# 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 42 si trova il Regolamento sostenitori.

## La copertura dei costi della Rega 2014

**CHF 86 mio. (60%)**

Quote e donazioni dei sostenitori

**CHF 58 mio. (40%)**

Terzi garanti e altri ricavi







Un grazie di cuore a tutte e a tutti  
i 2'542'000 tesserati che con i loro  
contributi consentono alla Rega  
di volare.

Aderite anche voi: [www.rega.ch](http://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



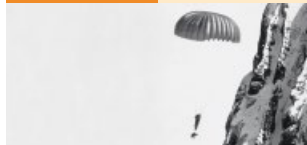
**La costituzione** A Twann, nell'Hotel Bären, la Società Svizzera di Salvataggio SSS fonda una sottosezione denominata Guardia aerea svizzera di soccorso.

> 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



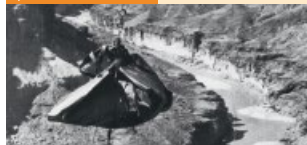
**I primi soccorritori paracadutisti** Nell'inverno 1953 i paracadutisti della Guardia aerea svizzera di soccorso eseguono i primi interventi di salvataggio.

> 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 Bolkow 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. Dal 1981, la Rega è anche membro corporativo della Croce Rossa Svizzera.

> 1980



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

> 1980




**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.



**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».



**1984**

**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.



**1985**

**Il «muro del suono» di 1'000'000 tesserati** Il successo dell'affiliazione continua. Il 23 agosto la Rega emette la milionesima tessera.



**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.



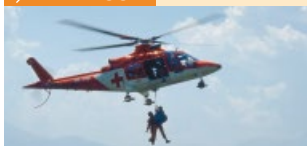
**1987**

**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.




**1992**

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



**1996**

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




**1997**

**Nuovo Rega-Center a Zurigo-Kloten**  
Per la prima volta, hangar, centrale operativa, tecnica, logistica, centro dei sostenitori e amministrazione sono riuniti sotto un solo tetto.




**1997**

**Il nuovo numero d'allarme «1414»**  
Il soccorso aereo in Svizzera introduce il nuovo numero d'allarme a quattro cifre «1414».




**2002**

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



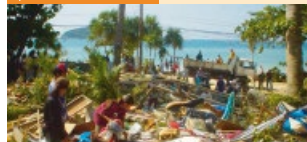
**2002**

**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.



**2004**

**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.



**2006**

**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.



**2009**

**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.



**2009**

**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.



**2010**

**300'000<sup>ma</sup> missione** L'eliambulanza Rega porta a casa nel canton Vaud due gemellini nati nella clinica pediatrica di Lucerna.



**2011**

**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.



**2012**

**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.




**2013**

**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.



**2014**

**E' stata 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.







BK117 C2  
AIRBUS  
HELICOPTERS

Rega 1





## Rapporto annuale 2014

Attività 2014	32 – 35
Immagine aziendale	36
Consiglio di fondazione	37
Governance & Compliance	38 – 39
La Rega 2014	40
Direzione	41



# Attività 2014

La Rega ha di nuovo alle spalle un anno di intensa attività. Nel 2014 ha organizzato in totale 14'435 interventi (+4,7 %) e trasportato 9'679 pazienti (+1,6 %), per una media di circa 27 pazienti al giorno.

## Elicotteri

Rispetto all'anno precedente, l'attività della Rega ha conosciuto un incremento (10'802, +5,9 %). Mai prima nella sua storia, la centrale operativa della Rega ha organizzato tante missioni come nell'anno passato. A causa dell'estate bagnata, nel 2014 la Rega ha effettuato un numero di voli elevato a favore dei contadini di montagna, i cosiddetti voli per contadini (1'306, +25,1 %). Con questi interventi nell'ambito dell'aiuto ai contadini di montagna si trasporta bestiame ferito o morto da zone impervie fino al più vicino luogo raggiungibile con un veicolo. Per l'esecuzione di queste operazioni la Rega incarica

delle imprese commerciali di trasporto con elicottero. I costi di questi voli sono a carico d'una tessera di sostenitore Rega se la copertura assicurativa è insufficiente. Le cifre degli interventi rispecchiano generalmente le condizioni meteorologiche che influenzano il comportamento della popolazione svizzera nel tempo libero e le condizioni nelle regioni alpine.

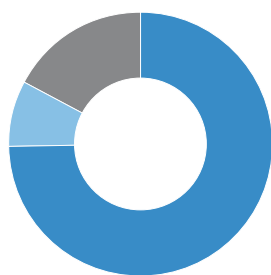
Nel 2014 gli elicotteri della Rega hanno effettuato in media 30 interventi al giorno. Un quinto circa di tutte le missioni sono state compiute di notte. Nel canton Argovia, dove il numero dei voli Rega rispetto all'anno precedente è costante (99, +4,2 %) l'attività del TCS ha un influsso trascurabile su quella della Rega.

Da un po' più d'un anno, il salvataggio aereo di tutto il canton Berna viene mobilitato dal numero d'allarme 1414 e gestito dalla centrale operativa della Rega.

## Aeroplani

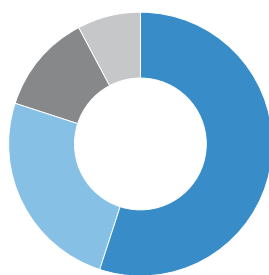
Nel 2014, i tre jet ambulanza della Rega hanno eseguito un po' meno missioni (786, -0,9 %), però hanno trasportato alcuni pazienti in più (799, +0,3 %). Di nuovo i jet Rega hanno compiuto più missioni di lungo raggio, accumulando più ore di volo (4'016, +3,9 %), toccando per la prima volta dal 2007 nuovamente il limite delle 4'000 ore di volo. Grazie alla pianificazione oculata della centrale operativa è stato possibile abbinare più destinazioni e trasportare con un'aeroambulanza più pazienti contemporaneamente. In questo modo è possibile mantenere bassi i costi. Anche nel 2014 i jet ambulanza hanno eseguito interventi in tutto il mondo, fra i quali anche due nella Polinesia francese, nel Pacifico meridionale. Nell'anno in esame è cresciuto pure il numero di pazienti riportati in patria a bordo di aerei di linea (344, +8,2 %).

### Numero interventi



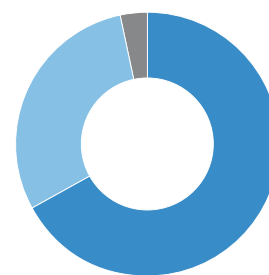
	2014	2013	+/-
Interventi totali	<b>14'435</b>	13'793	<b>4.7 %</b>
■ Elicotteri	<b>10'802</b>	10'205	5.9 %
■ Jet/linea	<b>1'170</b>	1'148	1.9 %
■ Altri interventi <sup>1</sup>	<b>2'463</b>	2'440	0.9 %

### Interventi con elicotteri



	2014	2013	+/-
Interventi totali	<b>10'802</b>	10'205	<b>5.9 %</b>
di cui notturni	<b>2'121</b>	1'908	<b>11.2 %</b>
■ Interventi primari <sup>2</sup>	<b>5'943</b>	5'904	0.7 %
■ Interventi secondari <sup>3</sup>	<b>2'723</b>	2'578	5.6 %
■ Voli per contadini di montagna	<b>1'306</b>	1'044	25.1 %
■ Interventi speciali <sup>4</sup>	<b>830</b>	679	22.2 %

### Interventi con aeroplani



	2014	2013	+/-
Interventi totali	<b>1'170</b>	1'148	<b>1.9 %</b>
■ Aeroambulanze	<b>786</b>	793	-0.9 %
■ Aerei di linea	<b>346</b>	321	7.8 %
■ Aerei charter	<b>38</b>	34	11.8 %

<sup>1</sup> Altri interventi: trasporti con autoambulanze, interventi in favore di Club alpino svizzero, Spéléo-Secours, Redog ecc.

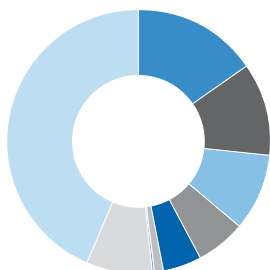
<sup>2</sup> Interventi primari: interventi d'emergenza

<sup>3</sup> Interventi secondari: trasferimenti ospedale-ospedale, neonatologia/organi

<sup>4</sup> Interventi speciali: missioni Rega non di natura medica (voli di ricerca, di sicurezza e di ricognizione per partner) e interventi effettuati da elicotteri di terzi



### Pazienti trasportati Interventi primari/secondari elicotteri



	2014	2013	+/-
Totale pazienti	<b>8'739</b>	8'587	<b>1.8 %</b>
■ Infortuni sport invernali	<b>1'352</b>	1'485	-9.0 %
■ Infortuni sul lavoro	<b>990</b>	917	8.0 %
■ Incidenti stradali	<b>832</b>	818	1.7 %
■ Infortuni in montagna	<b>519</b>	588	-11.7 %
■ Infortuni sport	<b>422</b>	381	10.8 %
■ Incidenti aerei	<b>106</b>	133	-20.3 %
■ Cadute di valanghe	<b>16</b>	39	-59.0 %
■ Altre cause	<b>706</b>	649	8.8 %
■ Malattie	<b>3'796</b>	3'577	6.1 %

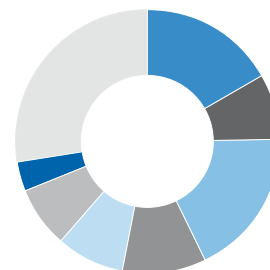
### Emergenze mediche all'estero

	2014	2013	+/-
Totale pazienti	<b>2'688</b>	2'444	<b>10.0 %</b>
■ Consulenza medica	<b>1'545</b>	1'329	16.3 %
■ Rimpatrio	<b>1'143</b>	1'115	2.5 %

### Rimpatri

	2014	2013	+/-
Totale pazienti	<b>1'143</b>	1'115	<b>2.5 %</b>
■ Aeroambulanza Rega	<b>799</b>	797	0.3 %
■ Voli di linea accompagnati	<b>141</b>	139	1.4 %
■ Voli di linea non accompagnati	<b>203</b>	179	13.4 %

### Pazienti trasportati/accompagnati aeroplani



	2014	2013	+/-
Totale pazienti	<b>940</b>	936	<b>0.4 %</b>
■ Lesioni estremità	<b>157</b>		
■ Traumi cranio-cerebrali	<b>76</b>		
■ Altre ferite	<b>171</b>		
■ Malattie cardio-circolatorie	<b>95</b>		
■ Malattie infarto/ictus	<b>80</b>		
■ Malattie gastro-intestinali	<b>71</b>		
■ Malattie da tumori maligni	<b>34</b>		
■ Altre malattie	<b>256</b>		

L'alternativa ecologica ed economica si sceglie quando lo stato del paziente è sufficientemente stabilizzato, non si devono temere conseguenze negative per lui né per gli altri passeggeri e, quando nell'aereo di linea ci sono i necessari posti liberi.

Nel 2014, la Rega ha organizzato ogni giorno mediamente tre interventi con aeroplani.

### Grandi revisioni totali

Gli aerei del tipo Challenger CL-604, ai tempi i primi al mondo usati dalla Rega come aeroambulanza, nel 2014 hanno raggiunto il considerevole numero di 7'800 atterraggi. Di conseguenza furono necessari approfonditi lavori d'ispezione e manutenzione per tutti e tre gli aerei. A causa delle minuziose revisioni dei jet, dall'ottobre dell'anno in esame la Rega poté disporre di sole due aeroambulanze.

Grazie all'ottimale pianificazione dei voli e alla flessibilità del personale medico e dei piloti, la limitazione è stata

compensata in modo soddisfacente. Se però vogliamo garantire a lungo termine la costante disponibilità e prontezza d'intervento, la Rega ha bisogno di tre jet ambulanze. Si prevede che a fine aprile 2015, saranno terminati i lavori di manutenzione anche al terzo aereo.

### Nuovi jet ambulanze per la Rega

Nel dicembre 2014, il consiglio di fondazione su richiesta della direzione ha deciso di sostituire entro il 2019 i tre aeroplani del tipo Challenger CL-604 costruiti negli anni 2002 e 2003. Con l'età, i lavori di revisione alle tre aeroambulanze aumentano di durata il che ne rincarà i costi. Infine, nuove prescrizioni concernenti la sicurezza dell'aviazione emanate dalle competenti autorità avrebbero causato costose modifiche sulla flotta esistente.

Dopo ampia e approfondita valutazione (progetto Futura) è stato scelto l'aereo del tipo Challenger 650, il successore perfezionato dell'attuale jet

usato dalla Rega e rivelatosi estremamente affidabile. In fatto di prestazione, autonomia e costi di manutenzione, il modello Challenger 650 non ha nulla da invidiare al suo predecessore. Anzi, il nuovo tipo sarà dotato dell'avionica di ultima generazione e avrà reattori leggermente più potenti. L'investimento nel progetto previsto dalla Rega si aggira sui 130 milioni di franchi per tutti e tre i jet ambulanza dotati di tutti gli arredi (vedi testo a pagina 15). L'investimento è incluso nel piano finanziario a lungo termine e potrà essere finanziato interamente con mezzi propri.

### Variazioni delle cifre d'interventi e del numero di pazienti

Le cifre d'interventi e il numero di pazienti non sono identici, poiché da un lato, a bordo d'un volo possono esserci più pazienti e dall'altro ci sono anche voli senza pazienti. Si pensi solo ai voli di ricerca senza esito. In generale, il numero di interventi rispecchia le condizioni meteo, le attività del tempo libero

e i viaggi turistici della popolazione svizzera, come pure il numero dei turisti esteri in Svizzera. L'attività nazionale e internazionale è dunque sempre soggetta a certe variazioni.

In Svizzera, il 2014 è stato caratterizzato da condizioni meteo estreme. Una gran quantità di neve è caduta a sud a inizio anno, mentre la prima metà del 2014 è stato in tutto il paese molto mite. L'estate, per contro, è stata ovunque piovosa, fresca ed estremamente povera di sole. A luglio, a nord delle Alpi si sono registrate piogge da record. Di conseguenza nei mesi primaverili da aprile a giugno gli interventi erano più numerosi (+18,4 %) rispetto all'anno precedente. A luglio (-16 %) e agosto (-2,6 %) invece, gli elicotteri di salvataggio sono rimasti a terra più del solito.

### La consulenza dei medici della Rega

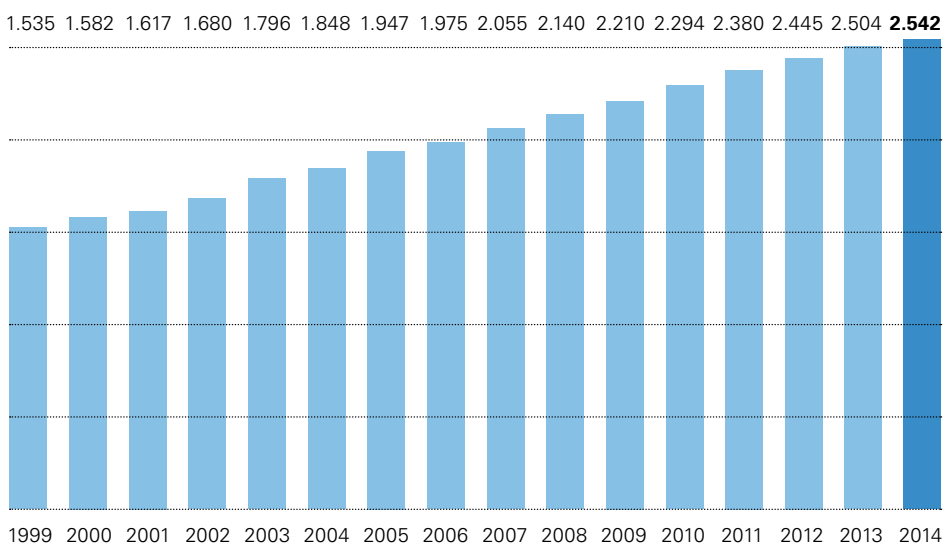
Ogni rimpatrio è preceduto da chiarimenti sanitari approfonditi da parte di uno dei dodici medici consulenti della Rega. D'accordo con la centrale operativa, il medico di turno decide se il rimpatrio di un paziente è necessario e utile e, se sì, come e quando avverrà. Anche i medici consulenti, come la centrale operativa, lavorano a turni, una loro presenza è garantita 24 ore su 24.

Talune assicurazioni si rivolgono ai medici della Rega per accertare la condizione e l'urgenza di loro assicurati all'estero, anche quando non si tratta di tesserati. La Rega risponde con una raccomandazione dal punto di vista medico e l'assicurazione decide se e come dovrà avvenire il ritorno in patria del loro assicurato.

### Incremento gradito del numero di tesserati

Grazie ai tesserati della Rega la Svizzera ha un salvataggio aereo esemplare a livello mondiale che gode di alta considerazione. Sono le sostenitrici e i sostenitori a coprirne più della metà dei costi e grazie a loro, gli elicotteri e i jet ambulanza della Rega sono pronti a portare il soccorso professionale, 24 ore su 24, là dove è necessario. Per

### Sviluppo del numero di sostenitori nel 2014 (mio.)



ringraziarli del loro appoggio, la Rega condona alle sue sostenitrici e ai suoi sostenitori eventuali costi d'intervento non assunti dalle assicurazioni.

Nel 2014, il numero di sostenitrici e sostenitori è cresciuto di ben 38'000, ossia dell'1,5 %. Ciò equivale al numero di abitanti della città di Sciaffusa. A sostenere la Rega con le loro quote sono dunque 2,542 milioni di sostenitrici e sostenitori. Non compresi nel numero sopracitato sono i minorenni e le/i partner inclusi nelle tessere di famiglia.

### Aspetto finanziario

Le finanze della Rega sono sempre assolutamente solide. Le riserve a disposizione sono leggermente salite del 3 %, di modo che numerosi miglioramenti e sviluppi a medio e lungo termine si possono finanziare con mezzi propri. Stiamo osservando attentamente la tendenza da parte di qualche compagnia assicurativa a respingere l'obbligo di copertura tramite assicurazioni supplementari esistenti con la motivazione che l'assicurato ha una tessera Rega.

### Investimenti futuri

Il previsto rinnovo della flotta di jet richiederà investimenti dell'ordine

di 130 milioni di franchi. Vista l'intenzione di puntare fattivamente sulla Visione Rega per un «salvataggio aereo indipendente dalla meteo», il piano finanziario a lungo termine include già somme di una data entità (vedi testo a pagina 6). Se, come annunciato, all'aeroporto di Zurigo saranno eliminati gli incroci di piste, la sede della Rega dovrà essere spostata altrove e si andrà incontro ad altri cospicui costi. Per quest'anno si investirà in ulteriori progetti IT e software per potenziare la gestione degli interventi e ammodernare la contabilità.

### Volo strumentale per gli elicotteri

Ogni anno, a causa di cattive condizioni meteorologiche la Rega deve rinunciare a portare il soccorso medicalizzato a quasi 600 persone. La Rega intende eliminare quest'ostacolo per aiutare in futuro ancora più persone in emergenza.

La visione della Rega: un giorno deve essere possibile per un elicottero di salvataggio volare a qualsiasi destinazione, anche con pessime condizioni di visibilità, grazie a strumenti d'alta precisione e con il sistema del volo strumentale. Insieme con le Forze aeree svizzere e la Società di sicurezza aerea Skyguide, la Rega lavora già



oggi a nuove procedure d'avvicinamento con il GPS e alla creazione di corridoi aerei tra gli ospedali e praticabili per il volo strumentale (vedi testo a pagina 6).

Affinché il salvataggio aereo indipendente dalla meteo diventi realtà, occorrono dati meteorologici aggiornati di continuo e disponibili 24 ore su 24: senza questi dati, non è permesso decollare. L'ultimo grande progetto della Rega si chiama Thor e prevede l'installazione di una sessantina di stazioni meteo e Webcam su tutto il territorio nazionale, atte a fornire agli elicotteri più dati aggiornati (vedi testo a pagina 11).

#### **La sfida: trasporti speciali medicalizzati**

La Rega coopera quotidianamente con un gran numero di partner nel campo della sanità svizzera. Per questa ragione, la Rega dedica da anni la massima attenzione alla stretta collaborazione con i servizi di soccorso terrestri, gli ospedali, le autorità, le cliniche specializzate e i centri di competenza. Alla fine, la messa in rete di tutti gli attori della sanità va a pieno vantaggio dei pazienti.

L'importanza della cooperazione nel campo della salute pubblica diventa particolarmente evidente quando si tratta di trasporti medicalizzati particolari. Nel caso di voli con l'incubatrice mobile acquistata nel 2014 per trasporti di neonati e nati prematuri, al personale medico della Rega si aggiungono specialisti di grandi cliniche pediatriche. La cooperazione è importante non solo a livello del personale: le apparecchiature mediche usate dalla Rega devono corrispondere anche alle esigenze dei vari partner ed essere compatibili con gli ospedali e i servizi di autoambulanza.

La stretta collaborazione è importante anche nell'introduzione di nuove procedure rese necessarie, ad esempio con la comparsa dell'Ebola. Si è scoperto che non esistono praticamente metodi di trasporti sicuri per pazienti altamente contagiosi. Insieme con diversi partner, la Rega ha sviluppato un'unità d'isolamento per pazienti contagiosi (PIU) e il rispettivo protocollo per i trasporti aerei. Questo consentirà

alla Rega di rimpatriare in futuro pazienti affetti da malattie potenzialmente contagiose (vedi testo a pagina 14).

#### **Investimenti nel dispositivo delle basi**

Le dodici elibasi del dispositivo della Rega in Svizzera hanno bisogno di investimenti continui per garantire un'operatività aggiornata. A fine 2014 si è conclusa felicemente la ristrutturazione dell'elibase Erstfeld, sorta 23 anni fa. I locali esistenti sono stati risanati e completati da un edificio aggiunto. La Rega vi ha investito 2,5 milioni di franchi.

L'anno prossimo sarà la volta dell'elibase San Gallo, costruita nel 1984 e da ristrutturare completamente. Nell'Engadina si stanno allestendo i piani che prevedono la costruzione di un nuovo edificio insieme con i locali partner, sempre all'aeroporto di Samedan. Nel corso dell'anno in esame tuttavia, il progetto non ha fatto progressi significativi.

#### **Presunta cessione dei dati d'un paziente**

Nell'estate 2014, la Rega per breve tempo è stata al centro dell'attenzione pubblica dopo che informazioni sulle condizioni di salute di Michael Schuhmacher erano state offerte in vendita a diversi media. Avendo organizzato il trasferimento del pilota di Formula 1 da Grenoble a Lausanna, la Rega era stata in possesso di dati clinici del corridore. Dopo la scoperta di una possibile fuga del contenuto degli atti, la Rega ha depositato una denuncia contro ignoti. Al seguito di indagini approfondite da parte degli inquirenti, la procura penale di Zurigo pronunciò il fermo di polizia nei confronti di un dipendente della Rega per sospetta violazione del segreto d'ufficio. Il sospettato si uccise nella cella. I dipendenti, la direzione e il consiglio di fondazione della Rega sono tutt'ora colpiti e costernati dall'accaduto. Per il dipendente deceduto la presunzione d'innocenza vale oltre la morte.

# 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

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

Michael Hobmeier, Bäch, dal 2007,  
membro del comitato

Patrizia Pesenti, Zollikon, dal 2009,  
membro del comitato

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

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

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

Heidi Hanselmann, Walenstadt, dal 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, dal 2011

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

Adrian Amstutz, Sigriswil, dal 2013

Josef Meier, Wettingen, dal 2013

Gerold Biner, Zermatt, dal 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, dal 2015

Franz Stämpfli, Innertkirchen, dal 2015

Markus Mader, Bern (rappresentante CRS),  
dal 2008

## Hanno lasciato la carica per fine 2014

Franz Steinegger, Flüelen, dal 1990 al 2014

Paul Maximilian Müller, Berna, dal 1990 al 2014

Roland Müller, Prof. Dr. iur., Staad,  
dal 2006 al 2014

Bruno Jelk, Zermatt, dal 2007 al 2014

## 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

Josef Meier

## Consiglio organizzazioni partner

Franz Stämpfli, consiglio di fondazione Rega  
e rappresentante Soccorso alpino svizzero,  
presidente

Thomas Emmerich, consiglio di fondazione Rega

Philipp Perren, Dr. iur., rappresentante canton  
Vallese

Patrick Deriaz, rappresentante Spéléo-Secours

Markus Denzler, rappresentante Comandanti  
di polizia

Vali Meier, rappresentante Impianti di risalita  
Svizzera

Stefan Eng, rappresentante Forze aeree  
svizzere

Peter Salzgeber, rappresentante Centrali  
d'allarme 144

Daniel Sulzer, rappresentante Swiss Helicopter  
Association

## Ufficio di revisione

KPMG AG, Zurigo

al 1° gennaio 2015

**Seduti da sinistra: Michael Hobmeier, Gabi Huber, Ulrich Graf, Patrizia Pesenti, Christian Kern**  
**In piedi da sinistra: Josef Meier, Franz Stämpfli, Andreas Berger, Thomas Holderegger, Adrian Frutiger, Thomas P. Emmerich,**  
**Adrian Amstutz, Gerold Biner, Markus Mader**  
**Sono assenti: Heidi Hanselmann, Marco Maggiorini**



# 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 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 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 Stämpfli 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 rispetta le normative e raccomandazioni del settore (Swiss GAAP FER e in particolare Swiss GAAP FER 21) e rispetta 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, sistema 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 (sistema di controllo interno) e del Safety and Quality Management 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 12 gennaio 2015, senza suscitare reclamo alcuno.

# La Rega 2014

**11 marzo:** dopo l'incidente a Gran Canaria di un torpedone con a bordo un gruppo di turisti svizzeri, la Rega con 6 voli con i jet ambulanza rimpatria 11 feriti gravi. Nell'incidente ha perso la vita una persona, 17 sono i feriti. Per questo intervento maggiore la Rega invia in giornata sul posto un medico e un capo interventi per assistere al meglio le persone ricoverate.

**10 maggio:** oltre 4'000 fan della Rega approfittano del giorno delle porte aperte all'elibase di Zweisimmen per sbirciare dietro le quinte della base nuova nel Simmental, inaugurata nel novembre 2013. Accanto agli elicotteri Rega EC 145 e Da Vinci in bella mostra anche un Super Puma e un EC 635 delle Forze aeree svizzere.

**30 maggio:** informativo, interessante e utile, così si presenta il Magazine «1414» della Rega al suo vasto pubblico dopo il restyling. Le modifiche più evidenti sono il formato e l'aspetto, le numerose immagini e l'ampliata parte di servizio. Il Rega-Shop è ora integrato come parte del Magazine.

**17 giugno:** l'installazione a bordo di uno degli elicotteri di salvataggio di un BGH 12 e la prima trasmissione delle coordinate direttamente nel cockpit, segnano l'entrata nella fase finale del grande progetto REMICO. Con il BGH 12, la centrale operativa della Rega può trasmettere al computer di bordo le coordinate digitali d'un luogo d'incidente via ELS (gestione degli interventi).

**18 giugno:** in occasione dei 150 anni di relazioni diplomatiche tra il Giappone e la Svizzera il principe ereditario Naruhito visita Berna ed esprime il desiderio di passare un pomeriggio all'elibase della capitale. Il principe visita la base, si fa spiegare l'elicottero EC 145 e assiste a una dimostrazione con il verricello.

**29 luglio:** a Trondheim, un pullman con a bordo 17 passeggeri svizzeri subisce un incidente stradale. Molti sono i feriti, tre muoiono nella disgrazia. Una volta

di più il dispositivo della Rega è efficace: il giorno stesso un jet vola in Norvegia con a bordo due medici, un'infermiera specializzata e un capo interventi che si prendono cura delle vittime e organizzano il ritorno in Svizzera.

**13 agosto:** dopo uno spettacolare deragliamento a Tiefencastel GR intervengono sul posto ben 4 elicotteri di salvataggio della Rega. Due operano subito sul terreno ripido e di difficile accesso per recuperare con l'aiuto dell'argano dei feriti in parte gravi. Altri due elicotteri accolgono i pazienti ad uno scalo e li ricoverano velocemente negli ospedali.

**22 agosto:** con l'aeroambulanza e con la nuova incubatrice mobile la Rega rimpatria un nato prematuro.

**21 settembre:** all'età di dodici anni, il primo dei tre jet ambulanza Rega tocca il traguardo di 7'800 atterraggi e le 15'000 ore di volo. Mai prima un CL-604 ha raggiunto simili cifre. Per la Rega questo record vuol anche dire che i tre aerei, uno dopo l'altro dovranno sottoporsi a una revisione totale della durata di otto settimane ciascuna.

**2 novembre:** la Rega compie il millesimo intervento di soccorso il cui allarme è giunto tramite la propria app d'emergenza. Con la trasmissione automatica delle coordinate direttamente nel cockpit, i pazienti possono essere soccorsi in modo ancora più efficiente. L'app Rega è stata scaricata già oltre 900'000 volte.

**10 novembre:** il sito web della Rega [www.rega.ch](http://www.rega.ch) è ora visitabile anche con i sistemi mobili. Il nuovo Responsive Design riconosce la grandezza dello schermo dell'utente e si adegua automaticamente.

**10 dicembre:** il Da Vinci HB-ZRS della Rega è l'ultimo della flotta di elicotteri a essere attrezzato di un cockpit dotato degli strumenti che lo abilitano al volo strumentale.



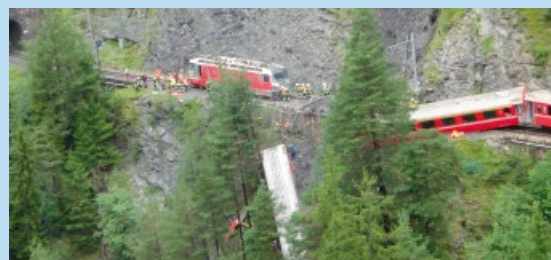
11 marzo



10 maggio



18 giugno



13 agosto



22 agosto



21 settembre

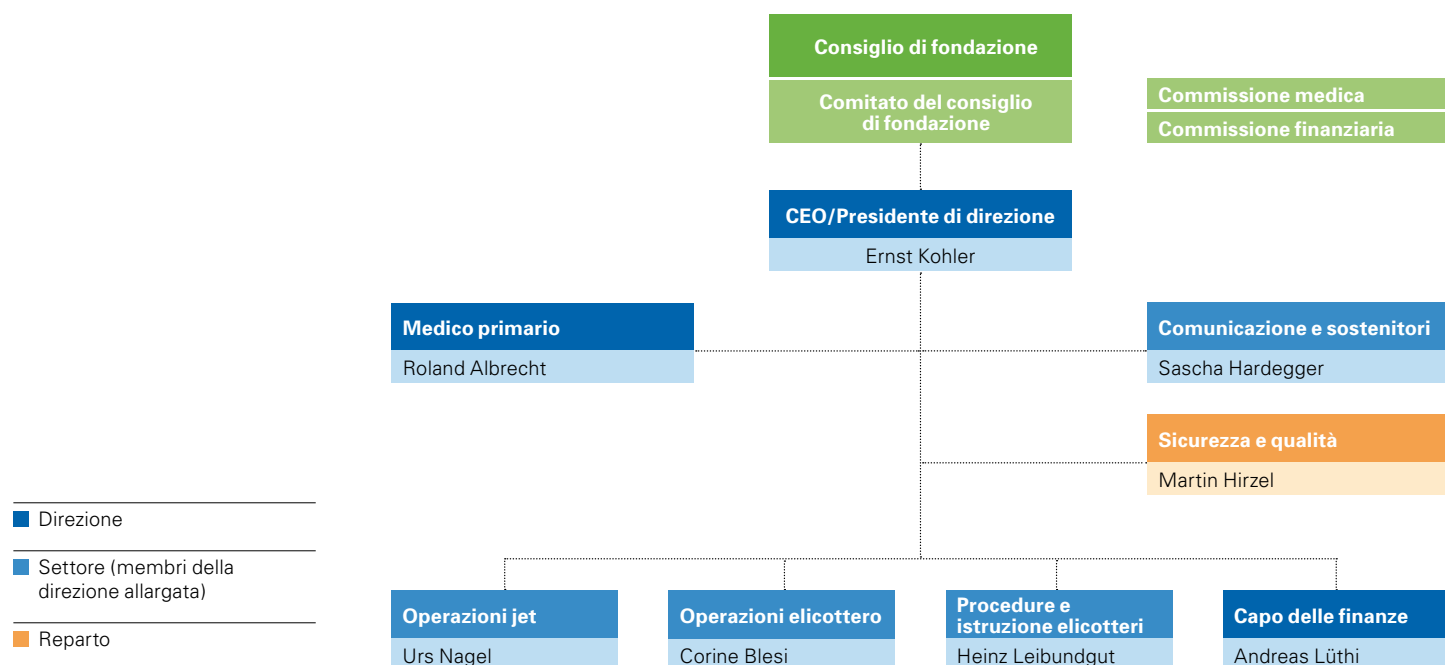


2 novembre



# Direzione

Organigramma al 1° gennaio 2015



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



# 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 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

Versione italiana  
Gabriella Broggi, Lugano  
Federica Mauri, Lugano

Foto  
Andrea Badrutt  
Olivier Born  
Marcel Haldimann  
Philipp Keller  
Tom Lüthi  
Christian Perret  
Markus Rieder  
Martin Rindlisbacher  
Iris Ritter  
Archivio Rega/Diversi

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](http://www.rega.ch) trovate una versione pdf.

© Aprile 2015. 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](http://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.info.rega.ch](http://www.info.rega.ch)

### Servizio stampa

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