



Rega 2016
con Rapporto annuale 2015





Sommario

Rega 2016

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

Rapporto annuale 2015

Attività 2015	28-31
Immagine aziendale	32
Consiglio di fondazione	33
Governance & Compliance	34-35
La Rega 2015	36
Direzione	37

PIÙ ALTI
CONDOTTI DA UNO SCAL
PER OTTENERE PIÙ CURE
E LEGGERE MANUALE

rega



«L'elicottero adatto a ogni tempo ci farà fare un bel passo avanti»



Ulrich Graf



Ernst Kohler

Quasi 60 anni fa, la Rega si è dotata del primo elicottero di sua proprietà. Seguirono potenti turbine, verricelli e visori notturni, e furono tutte pietre miliari. La tecnica di elicotteri e jet ambulanze si sviluppò e divenne più affidabile, le cabine s'ingrandirono, diventando più confortevoli per pazienti ed equipaggi. Però, fino a tutt'oggi l'aviazione con elicotteri è soggetta a un ultimo limite. Con nebbia fitta, neviccate forti oppure se fra le nuvole c'è rischio di formazione di ghiaccio, agli equipaggi non resta altro che subire la forzata attesa a terra.

Per questo, da anni la Rega culla la visione del salvataggio aereo non dipendente dalle condizioni del tempo. Per ridurre il numero di interventi di soccorso interrotti o impossibili ha messo in atto diverse misure e realizzato progetti vari. Nel 2011, dopo preparativi annosi, grazie alla navigazione satellitare la Rega ha potuto volare per la prima volta all'ospedale Insel di Berna in condizioni di volo strumentale. I progressi sono reali e misurabili, ma tuttora frammentari: manca ancora l'ultimo anello.

L'acquisto dell'elicottero adatto a ogni condizione meteo, ma non troppo pesante, ci farà fare un bel passo avanti. Il progetto pluriennale di sviluppare un modello non ancora disponibile è ora in mano al costruttore italiano AgustaWestland. Dal 2021, per cominciare, due elibasi Rega riceveranno il modello AW169-FIPS con il quale superare l'ostacolo delle proibitive condizioni meteo. Con la presente pubblicazione intendiamo farvi conoscere questo e altri temi interessanti.

Rendere possibili simili passi significativi richiede un fondamento solido. Una volta di più, l'anno 2015 ha confermato la salda posizione della Rega: il numero di oltre 15'000 missioni dimostra che la Rega e le sue prestazioni sono molto richieste e che la Rega è una parte indispensabile del sistema svizzero di salute pubblica. La popolazione appoggia la Rega, come dimostra la netta crescita rallegrante di quasi 50'000 nuovi tesseramenti. La popolarità costante fa piacere al personale della Rega, ma nel contempo è un grande impegno che suscita grandi aspettative.

Queste aspettative non vanno deluse. È il medico Dr. Rudolf Bucher, fondatore della Rega che, ai tempi, formulò il principio tuttora valido: «Il soccorso completo si ha soltanto quando è possibile fondere la migliore formazione personale con la migliore attrezzatura onde ottenere la massima efficienza». Magari, questo principio è espresso in un linguaggio un po' all'antica, ma il contenuto è attuale e valido come non mai. Quando si tratta di formazione, questioni tecniche o di materiale, la Rega non si è mai fermata, ma ha osato avanzare di un altro passo. E, anche in futuro, la Rega rimarrà fedele al principio del suo fondatore.

Ulrich Graf
Presidente del consiglio di fondazione

Ernst Kohler
CEO/Presidente di direzione

Per il soccorso aereo del futuro: il nuovo elicottero Rega AW169-FIPS

«La Rega acquista tre elicotteri di salvataggio non meteo dipendenti» è il tenore del comunicato pomeridiano ai media del 1 dicembre 2015. Nei pressi di Milano, il CEO Ernst Kohler e il capo pilota elicotteri Heinz Leibundgut avevano appena firmato il contratto per la fornitura di tre nuovi elicotteri con impianto di sbrinamento. Una pietra miliare nel contesto della visione Rega di un salvataggio aereo non meteo dipendente.

Per la Rega, il perfezionamento del soccorso aereo è uno degli obiettivi più ambiti. Dalla sua costituzione negli anni '50 ha realizzato molto. Tuttavia, la questione che la occupa da sempre è, sapere come servirsi delle più avanzate tecnologie per migliorare sempre più il servizio in favore dei pazienti. Da diverso tempo, la Rega cerca risposte alla domanda quali saranno gli elicotteri idonei al salvataggio aereo del futuro, oppure, come portare il soccorso aereo a chi è in situazione d'emergenza, anche quando le condizioni meteo sono proibitive.

Dal progetto «Avvenire» al progetto «Icebird»

All'inizio, nel 2013, un team di progettisti della Rega fu incaricato di cercare e valutare un modello di successione per la flotta di pianura con gli EC 145, messi in circolazione nel 2003. Gli esperti chiamarono il progetto «Avenir» e andarono alla ricerca di un sostituto pari all'EC 145. Doveva essere un elicottero affidabile, dotato di tecnologie dell'avionica e della navigazione più avanzate. Allo stesso tempo, nella Rega sorse la visione di un soccorso aereo indipendente dalla meteo, e il team di progettisti si rese conto che un sostituto pari al modello esistente non sarebbe stato né un progresso né avrebbe consentito un ampliamento dello spettro operativo.

Di conseguenza, l'incarico originale venne riveduto: si doveva esaminare anche la possibilità dell'acquisto di elicotteri indipendenti dalla meteo. Il nome del progetto venne cambiato in «Icebird» (uccello artico). Il nuovo

elicottero adatto a tutte le condizioni meteo doveva avere un impianto di sbrinamento per poter volare anche col rischio della formazione di ghiaccio sulle pale dei rotori. Inoltre, non si parlò più di una sostituzione completa della flotta, ma di una sostituzione parziale. Con l'obiettivo di tenere aperte diverse opzioni relative alla futura strategia delle flotte d'elicotteri, i responsabili del progetto «Icebird» si misero alla ricerca dell'elicottero Rega per il futuro.

Credere alla visione e insistere sul progresso

L'analisi di mercato per il nuovo modello rivelò presto che trovare l'elicottero di soccorso non meteo dipendente sarebbe stata impresa ardua. Alcuni costruttori trovarono il «libretto dei desideri», ossia i requisiti pretesi dalla Rega, troppo esigente e lo spettro d'interventi troppo ampio. Le più grosse sfide per la costruzione d'un elicottero con impianto di sbrinamento stanno nella dimensione e nel peso dello stesso. Attualmente ne dispongono solo gli elicotteri della categoria Super Puma o AW139. Ambedue i modelli sono però troppo grandi e pesanti per lo spettro operativo della Rega. Era dunque lanciata la ricerca dell'ornitorinco volante.

La Rega punta sempre al massimo ed è pronta a scegliere talvolta la via inconsueta e di imporsi quando si tratta di progressi a favore di chi è in emergenza. All'ultimo momento, quando già sembrava dover sospendere il progetto, si fece avanti un partner di lungo corso con altrettanto spirito di pioniere: il costruttore italiano d'elicotteri Agusta-Westland (oggi Finmeccanica Spa). Si disse pronto a sviluppare insieme con i responsabili della Rega un elicottero sul modello dell'AW169, fatto su misura per le necessità particolari della Rega. Affiancato dal partner giusto, il progetto Icebird poteva decollare.

A far la differenza sono 578 specificità e installazioni

Per prima cosa venne stabilito e completato il libretto dei desideri per il nuovo elicottero Rega AW169-FIPS, i requisiti da soddisfare furono stabiliti



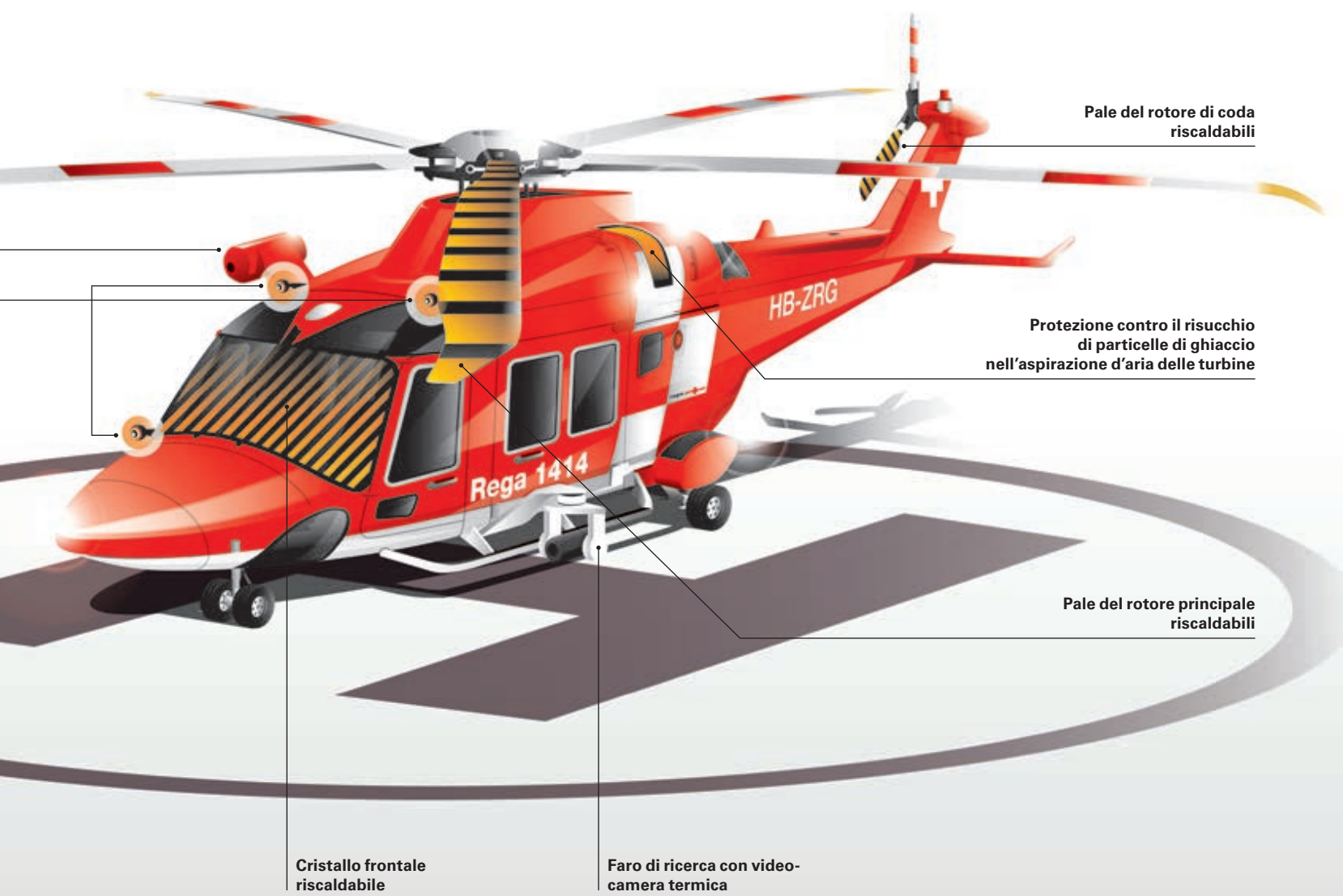
Verricello

Sonde di ghiaccio



fino all'ultimo dettaglio. Si tratta di sviluppare un elicottero dal peso da leggero a medio, con due turbine e un peso massimo di cinque tonnellate, dotato di un impianto di sbrinamento. In più deve poter volare sia a vista sia con il sistema strumentale, pilotato da una persona sola, disporre degli strumenti di navigazione all'avanguardia e precisissimi e, come il suo fratello minore AgustaWestland Da Vinci, deve disporre di un autopilota a quattro assi e di un verricello. Oltre a questo, ci sono specificati molti altri dettagli, infatti, al momento della firma il contratto contava 257 pagine.

La versione Rega dell'AW169 si distingue dalla versione standard in ben 578 punti. L'elencazione e composi-



zione delle numerose specificità ed esigenze strutturali è stato un processo durato oltre due anni. Fra altro sono state fatte misurazioni del vortice (downwash), l'effetto ambientale durante gli atterraggi e il carico statico degli atterraggi sugli eliporti ospedalieri. La lunghezza dell'AW169-FIPS supera quella dell'attuale EC 145 di 1.5 m, è più alto 50 cm e pesa 1.2 tonnellate di più. Alla fine di tutti i test, il team di progettazione Rega, insieme con gli esperti esterni ha concluso che il peso dell'AW169-FIPS non compromette l'operatività e le eventuali limitazioni sono accettabili, se si considerano le nuove possibilità.

Continua a pagina 10 ►

Il nuovo elicottero Rega AW169-FIPS

Generalità

- **Misure**
lunghezza totale 14.65 m
altezza max. 4.56 m
diametro rotore 12.12 m
- **Dimensioni**
volume della cabina 6.3 m³
(lunghezza 2.15 m, larghezza 2.03 m, altezza 1.32 m)
- **Turbine**
2× Pratt & Whitney PW210A
potenza al decollo 2 × 1'108 CV
- **Velocità di crociera**
ca. 250 km/h

Profilo

- elicottero biturbina di peso medio
- impianto di sbrinatorio massima protezione (FIPS)
- cockpit vetrato (single/dual pilot) pilotabile da una persona sola in volo a vista e strumentale
- strumenti di navigazione ultima generazione
- possibilità d'integrare i sistemi «synthetic vision» sostegno virtuale della visibilità
- verricello
- autopilota a quattro assi



In missione dal 2021, in sostituzione parziale della flotta EC 145: l'elicottero Rega AW169-FIPS con impianto di sbrinamento.



Non è ancora stabilito definitivamente a quali basi il nuovo modello sarà attribuito. La direzione esaminerà i vari scenari nel corso dei prossimi mesi.

Misure fiancheggiatrici per il soccorso aereo non meteo dipendente

L'acquisto di tre elicotteri AW169-FIPS è un passo importante verso la riduzione del numero di persone in emergenza che la Rega a causa di cattive condizioni meteo non può soccorrere. L'acquisto di nuovi elicotteri da solo non è sufficiente per poter affermare che, in futuro, il tempo non abbia più importanza per il salvataggio aereo. Perciò, prima di poter salvare più persone senza dipendere dal tempo, il progetto Rega prevede ancora diverse misure fiancheggiatrici, ancora da realizzare. L'ampliamento delle rotte per il volo strumentale e il perfezionamento della rete Rega di stazioni meteo e web-cam, sono due esempi fra molti (vedi Rapporto annuale 2014). A tutti questi progetti si sta lavorando alacremente.

Il successo e la realizzazione definitiva della visione Rega di un salvataggio aereo non meteo dipendente non sono garantiti. Tuttavia siamo convinti che vale la pena cercare vie e modi di come adempiere ancora meglio il nostro compito di soccorrere persone in situazioni d'emergenza. È questo il nostro impegno, oggi e anche in futuro.

Formazione di ghiaccio ai rotori (sopra): oggi, quando sussiste il pericolo di gelo, gli elicotteri della Rega restano a terra.



Intervenire con elicotteri malgrado il rischio della formazione di ghiaccio

Gli elicotteri Rega AW169-FIPS saranno dotati di impianti di sbrinatorio e potranno volare anche quando il rischio di formazione di ghiaccio minaccia di compromettere la sicurezza. Il **Full Ice Protection System (FIPS)** riscalda le parti critiche dell'elicottero, impedendo la formazione di ghiaccio sulle pale dei rotori e sul cristallo frontale. Le turbine hanno delle protezioni contro il risucchio di particelle di ghiaccio e le aperture d'aerazione sono protette dall'otturazione dovuta al gelo. L'elicottero adatto a ogni tempo infine è provvisto di sonde che possono rilevare le condizioni meteo particolari con rischio di gelo.

La **formazione di ghiaccio** dipende da diversi fattori meteorologici, quali la temperatura, il tenore d'acqua nelle nuvole, ma anche da elementi aerodinamici come il raggio e la forma delle turbine, come pure dalla velocità, grandezza e angolazione con la quale le gocce d'acqua colpiscono il velivolo. Più è grande la percentuale d'acqua nelle nubi e più cresce il rischio di gelo. Di norma, la formazione di ghiaccio è probabile con temperature sotto i

4°C, nelle nuvole e con la nebbia, ossia in condizione d'alta umidità dell'aria.

La formazione di ghiaccio può influenzare fortemente il comportamento dell'elicottero. Le proprietà aerodinamiche, la spinta ascensionale, il grado d'efficienza dei rotori diminuiscono e di conseguenza, le prestazioni di volo si riducono. Il ghiaccio sulle pale dei rotori può causare forti vibrazioni con conseguenti problemi di stabilità. Gli strumenti di misurazione ghiacciati non forniscono più dati precisi, per non parlare del peso supplementare che è un ulteriore fattore negativo.

Il pericolo di gelo riguarda i voli a vista solo marginalmente poiché non possono attraversare nuvole o nebbia. La situazione è diversa per i voli strumentali (IFR) che sono attrezzati adeguatamente per passare attraverso nebbia e nuvole, perciò il pericolo della formazione di ghiaccio va tenuto maggiormente in considerazione.



Esercitazioni mediche con simulazione: affiatati e pronti per l'emergenza

La Rega porta il soccorso aereo medicalizzato. Veloce, professionale e affidabile. A tale scopo investe continuamente nello sviluppo della propria attrezzatura tecnica di punta. Inoltre cura formazione e promozione del proprio personale. Nel 2015, la Rega sotto la guida del medico primario Dr. Roland Albrecht ha lanciato un nuovo programma di formazione continua per il personale sanitario. Negli addestramenti con simulazione, si allenano per affrontare situazioni critiche e imparano a migliorare la cooperazione nel team, rendendolo sempre più efficiente.

Il grado d'efficienza della tecnica dipende dall'uomo che la applica. Nel campo complesso in cui opera la Rega, l'aspetto umano conta molto, così come la cultura della sicurezza che si promuove attivamente. Ad esempio

con l'addestramento interno ed esterno del personale sanitario delle flotte di jet ed elicotteri, introdotto nel 2015. Basandosi sui principi dell'aeronautica «Crew Resource Management», si inscenano situazioni critiche da affrontare in squadra. Lo scopo è di ottimizzare la collaborazione tra i vari componenti dell'equipaggio, di migliorare la comunicazione interna e, infine, di aumentare il grado di affidabilità del trattamento medico e della sicurezza del paziente.

Simulare la quotidianità del soccorso e analisi critica

Gli addestramenti impegnativi per medici, paramedici e infermiere/i specializzati della Rega si tengono a intervalli regolari presso tre diversi partner di formazione. Nell'Istituto svizzero per la medicina di soccorso (Sirmed) a Nottwil e nel Centro bernese di simulazione e CPR (BeSiC), piccoli gruppi

si confrontano con diverse situazioni critiche, servendosi di un fantoccio che reagisce agli interventi del team come un paziente vero. Gli equipaggi d'elicottero simulano situazioni da intervento primario, ma anche trasporti secondari da un ospedale periferico a un centro specializzato. Per gli equipaggi di jet, gli addestramenti con simulazione avvengono sul posto, nella cabina d'un jet ambulanza della Rega.

Alcuni team selezionati si allenano con la ditta Maquet a Rastatt in Germania, simulando possibili situazioni critiche con gli apparecchi per la medicina intensiva ECMO (macchina cuore-polmoni extra corporea) a sostegno del sistema cardio-circolatorio e la IABP (pompa a palloncino intra aortale). Al termine di ogni esercitazione, i partecipanti analizzano la situazione critica passo per passo con il debriefing moderato da un esperto. Contraria-



mente al soccorso reale di tutti giorni, al termine dell'esercitazione i partecipanti possono rivedere il video e, da osservatori esterni possono giudicare i momenti critici, le loro cause e le soluzioni ed elaborare possibili strategie preventive.

Il medico primario Dr. Roland Albrecht considera il nuovo programma di formazione continua e gli addestramenti del personale sanitario molto prezioso per la Rega: «Un team che si allena regolarmente in gruppo ha più probabilità di successo, anche in situazioni dove è in gioco la vita. E questo per il bene dei nostri pazienti». Infatti, oltre agli addestramenti esterni con simulazione, anche alle elibasi nell'ambito degli interventi quotidiani, si fanno



Analisi del video (sopra): dopo l'esercizio, gli esperti con gli equipaggi rivedono passo per passo la situazione simulata.

Simulazione di un'emergenza (a sinistra): al Centro bernese di simulazione e CPR, il team Rega si esercita con un fantoccio che mostra sintomi e reagisce come un vero paziente.

regolarmente delle esercitazioni, i cosiddetti «Skill Trainings».

Formazione medica continua con E-Learning, anche per i capi intervento

La formazione medica continua è promossa anche a livello teorico. Da alcuni mesi, la Rega a tale scopo usa il cosiddetto E-Learning Tool. Il vantaggio dei moduli E-Learning rispetto ai tradizionali corsi d'aggiornamento, sta nel fatto che i contenuti medici e operativi sono accessibili a tutti contemporaneamente e in modo decentrato, indipendentemente da turni di lavoro e prontezza d'intervento. Un aspetto di importanza particolare per la Rega che, per assicurare l'operatività 24 ore occupa un totale di 215 collaboratori che lavorano a turni.

Il sistema dell'E-Learning serve anche agli operatori della centrale operativa elicotteri. Il loro lavoro richiede

nozioni di base in medicina che devono essere disponibili velocemente, specie in situazioni di pressione temporale. Con i moduli di formazione continua, le/i capi intervento secondo necessità, possono aggiornare le loro nozioni anatomiche e terminologiche, ad esempio ripassando con E-Learning i momenti principali della rianimazione. Nozioni utili magari in caso d'un allarme telefonico da passare in modo professionale a chi di competenza.

Tracheotomia al collo d'un maiale: esercitarsi per prevenire errori sui pazienti veri.



Lavori in corso anche per il jet Rega: gli arredi del Challenger 650

Nel 2018, il costruttore Bombardier fornirà alla Rega i tre nuovi jet ambulanza del tipo Challenger 650, il successore del collaudato CL-604. Prima che il nuovo jet possa decollare per la prima missione c'è ancora molto lavoro da fare. Attualmente, il gruppo di progettazione «Futura» della Rega, in stretta collaborazione con le ditte specializzate sta elaborando nuove soluzioni per gli arredi interni. Cabina più silenziosa, lettini più larghi e un nuovo sistema d'illuminazione, sono solo alcune delle migliorie pianificate. Ne trarranno vantaggio soprattutto le/i pazienti.

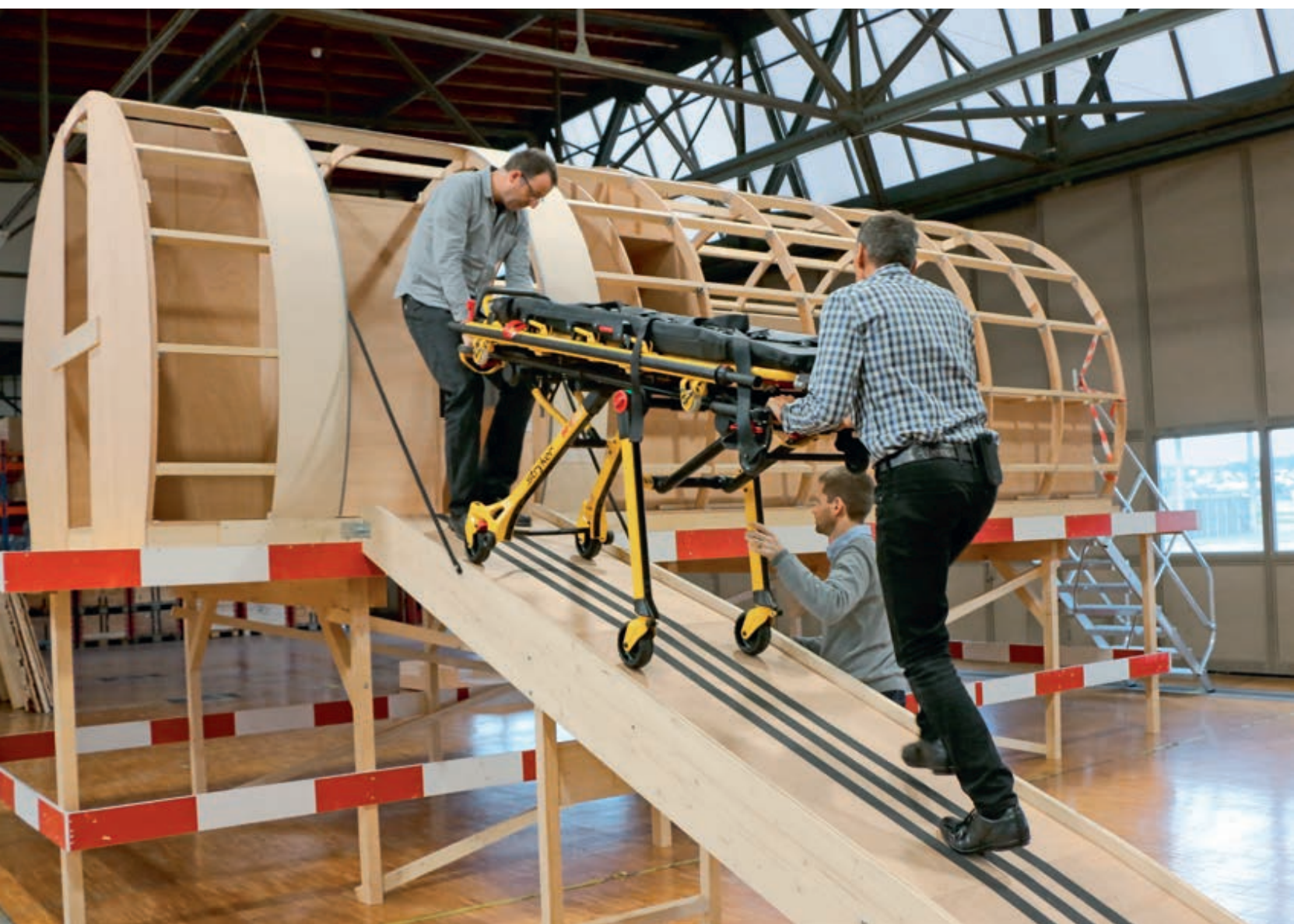
Dallo sviluppo dell'attuale Challenger-604 della Rega sono passati 15 anni. In questi tre lustri, nei campi dell'aeronautica e della medicina si sono fatti grandi progressi. Il cockpit del nuovo Challenger 650 sarà dotato dell'avionica di ultima generazione e i turboreattori modificati svilupperanno una potenza maggiore. Installando gli arredi nel nuovo jet ambulanza si abbinerà le nuove tecnologie ai sistemi collaudati, ottenendo così un modello successore affidabile quanto quello attuale.

L'esperienza pluriennale con il modello precedente CL-604 è un grande vantaggio per la Rega. Nella prima fase del progetto Futura infatti, dai team medici e dai piloti sono state raccolte esperienze e proposte di miglioramento.

Le migliorie suggerite vennero iscritte nel cosiddetto libretto dei desiderata per il Challenger 650. Questo contiene tutti i requisiti che la Rega richiede al costruttore Bombardier e alle ditte incaricate degli arredi per il nuovo jet ambulanza.

Il team di progettisti e i rispettivi partner si concentrano soprattutto sullo sviluppo nel campo degli arredi. I tre Challenger 650 saranno forniti «vuoti», ad eccezione del cockpit. L'attrezzatura medica della cabina del nuovo jet Rega è affidata all'azienda svizzera Aerolite che lavora in stretta collaborazione con il team di progettazione. La ditta canadese Flying Colours a sua volta, completa l'equipaggiamento medico. Ma come si svolge un simile processo

Modello in scala 1:1: nel capannone della ditta svizzera Aerolite, il team di progettazione della Rega mette alla prova la nuova rampa.



evoluto? Come si trasforma una fusoliera vuota in un jet ambulanza della Rega?

Una maquette di legno, grandezza originale

Malgrado il software più avanzato, e il rendering in 3D non è possibile simulare al computer tutto quanto fin nei minimi dettagli. Per verificare la praticità dello spazio nella cabina, Aerolite ha costruito un modello di legno compensato in scala 1:1, completo della rampa di carico. Questo consentirà di testare l'accessibilità durante l'imbarco e sbarco dei pazienti e di fare le necessarie modifiche sui piani di costruzione.

Idee e soluzioni nuove nascono dall'esperienza pratica degli equipaggi Rega. Nella fase di sviluppo del CL-604 si teneva conto della compatibilità dei lettini per i pazienti con i rispettivi sostegni fissi nell'aeroambulanza. Poi, nel corso delle missioni, il personale medico constatò che nella maggior parte dei casi, i pazienti furono trasferiti semplicemente dalla barella dell'autoambulanza su quella del jet e dunque, non c'entrava la compatibilità. Nei nuovi jet, infatti, non ci si pensa più. Al posto delle barelle strette si monteranno dei lettini più larghi che saranno più confortevoli per i pazienti, soprattutto durante i voli di lungo tragitto.

Pazienti ed equipaggi approfittano dei miglioramenti

Il rifacimento totale degli arredi è un'opportunità per mettere in atto importanti modifiche. Un esempio è il rumore in cabina: l'installazione delle apparecchiature e dell'intero arredo non avviene più direttamente sulla struttura della carlinga, ma sui cosiddetti «shock-mounts» che assorbono l'effetto vibrazioni delle turbine, e dunque riducono il rumore.

La prova del nove: non tutto si riesce a simulare al computer, malgrado il software più moderno e le visualizzazioni in 3D.

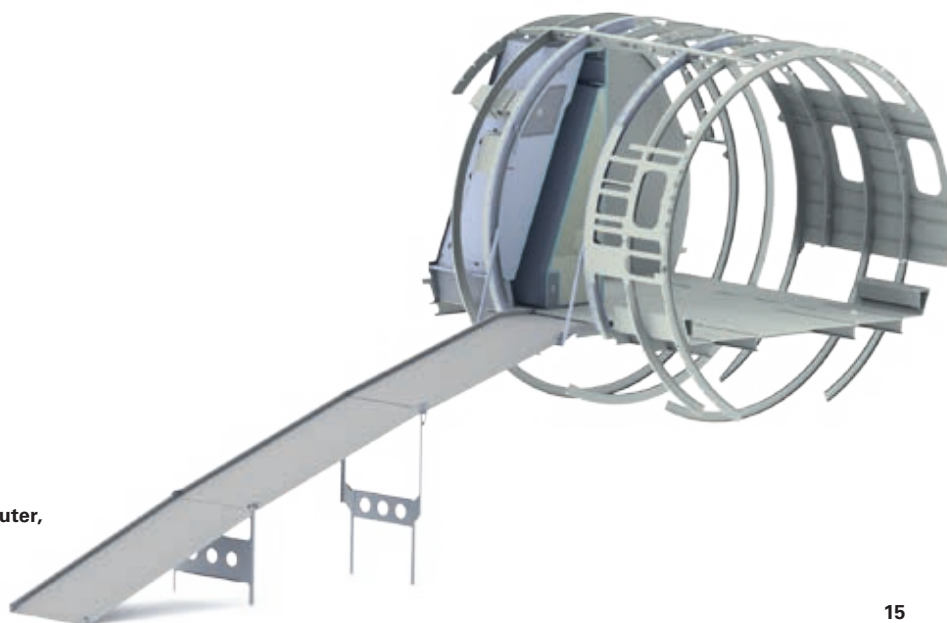
Per il Challenger 650 è stata perfezionata anche la rampa di carico, una struttura sviluppata ai tempi su misura dalla Rega, mediante la quale i pazienti in barella sono imbarcati e sbarcati comodamente. Con l'aggiunta di molle da traino e appianando il grado d'inclinazione, l'imbarco richiede meno forza fisica dall'equipaggio. Inoltre, l'illuminazione in cabina funzionerà separatamente nei diversi settori: la luminosità e la tonalità della luce sono regolabili individualmente, secondo necessità ed esigenza dei pazienti e del personale curante.

Passo per passo verso il nuovo jet

Nel corso del 2016 sono previsti ulteriori fasi di sviluppo del nuovo jet ambulanza. Bombardier, Aerolite e Flying Colours presenteranno alla Rega nuove soluzioni per i due posti di terapie intensive per i pazienti gravi. Nel corso dell'estate sarà montata la fusoliera del primo Challenger 650 e, a settembre, si aggiungeranno le ali. In questo periodo, il team di progettazione Rega collaborerà strettamente con tutti i partner, cercando le migliori soluzioni affinché, dal 2018, il nuovo jet potrà riportare in patria le/i pazienti da tutto il mondo, così come la Rega ha fatto con il modello precedente.



Test nel modello del Challenger 650: è possibile sistemare le barelle delle autoambulanze sulle postazioni di cure intensive più larghe nel nuovo jet Rega?



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, rigorosi ed efficienti. Il loro uso mirato contribuisce a contenere i costi di malattie e infortuni.

La Rega è una fondazione indipendente, privata e di pubblica utilità. Grazie ai 3,283 milioni di sostenitrici e sostenitori è radicata profondamente nella popolazione svizzera. Dal 1981, la Rega è membro della Croce Rossa Svizzera. 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.

Le cifre del 2015

Numero missioni organizzate	15'053
con elicotteri	11'186
con aeroplani	1'167
altri interventi ¹	2'700
Contributi dei tesserati (mio. CHF)	88.1
Numero sostenitori (mio.)	3.283
Numero dipendenti ²	342
Risultato d'esercizio (mio. CHF)	147
Costi di gestione (mio. CHF)	154
Utile (mio. CHF)	-7.1
Somma di bilancio (mio. CHF)	526

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

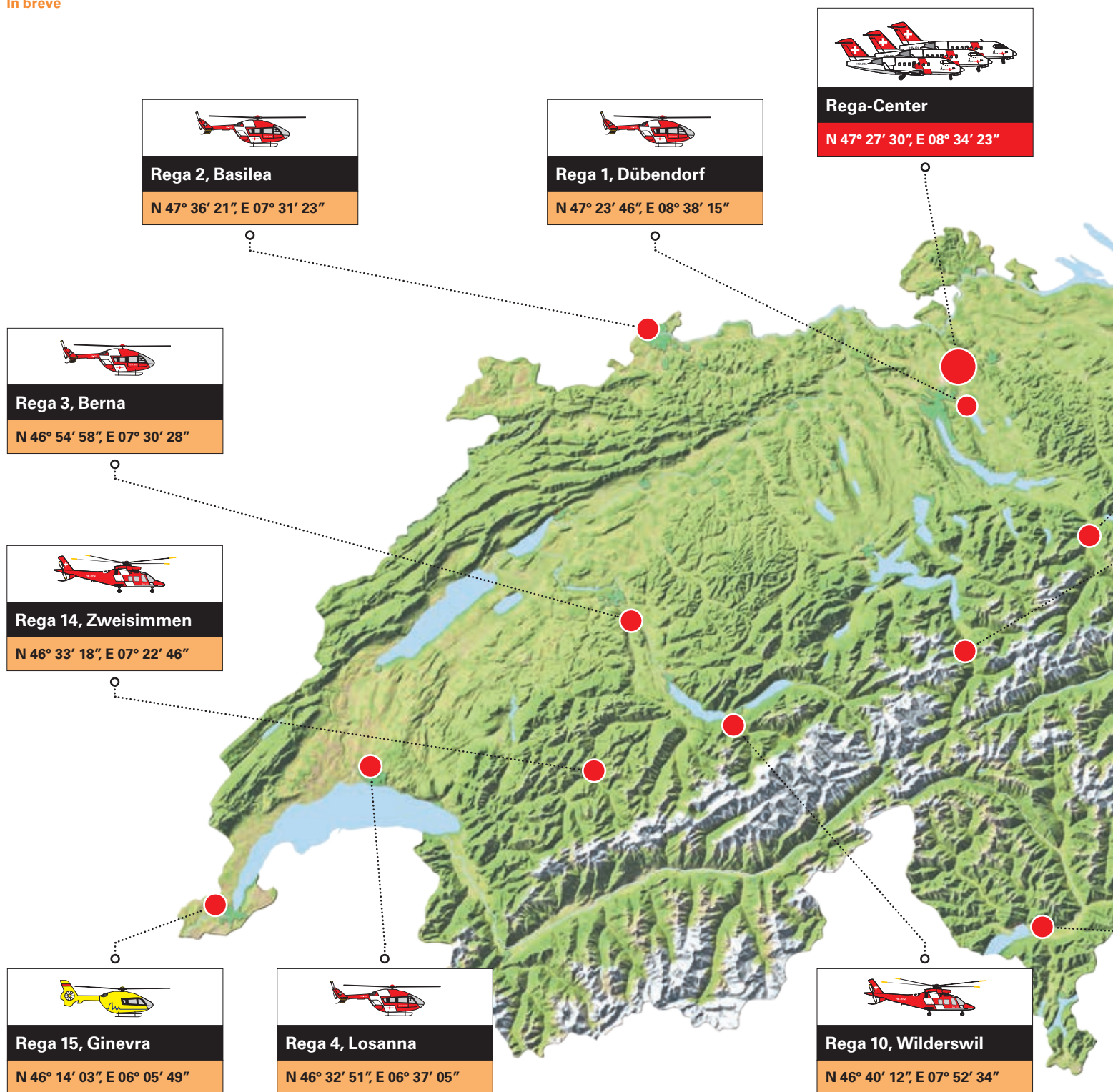
² Posti a tempo pieno, a fine dicembre





Solidale, premurosa, professionale, competente, svizzera

Potete contare sulla Rega.



Flotta basi di pianura



Eurocopter EC 145

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

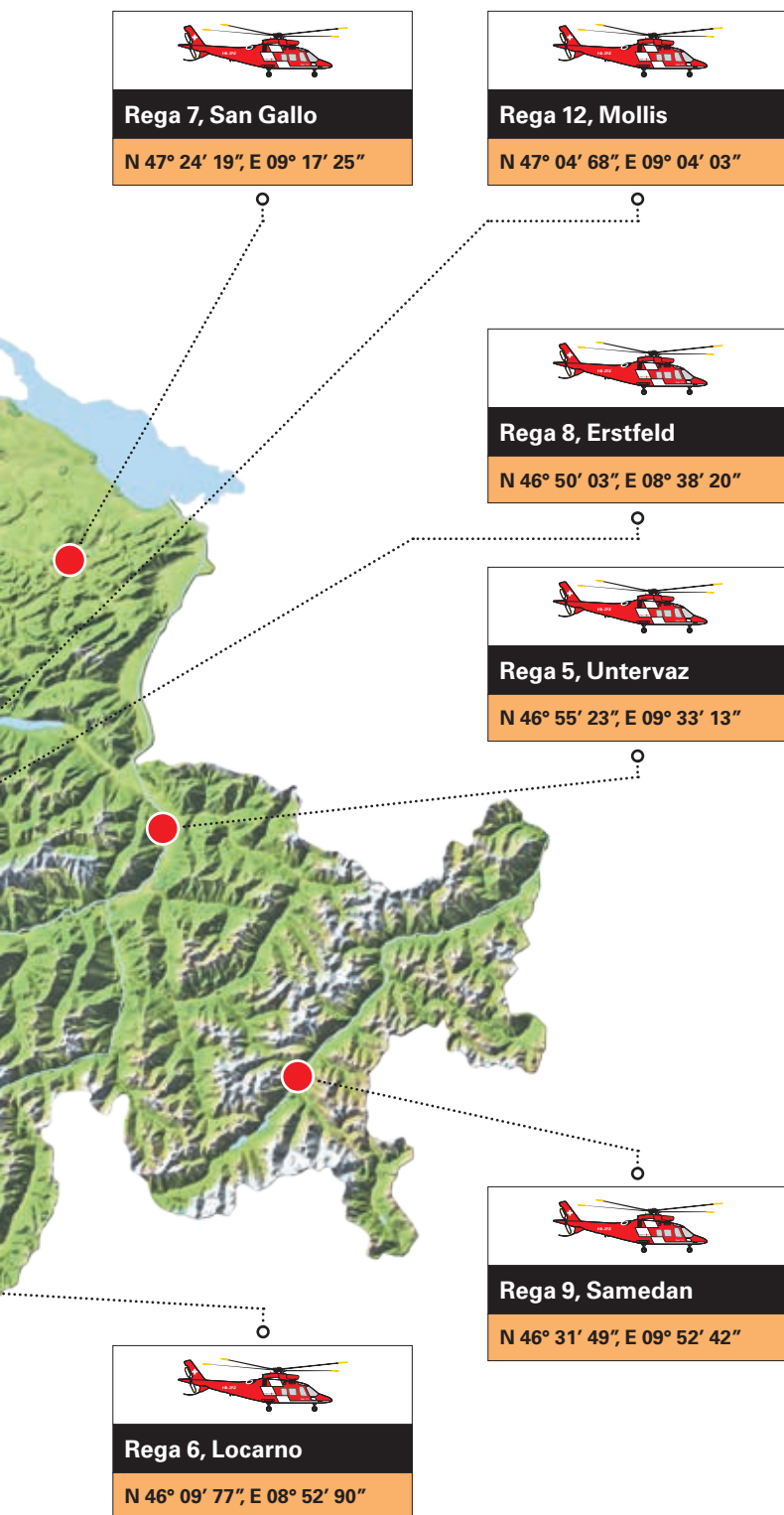
Flotta basi alpine



AgustaWestland Da Vinci

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

Ubicazioni



Rega-Center

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

Elibasi Rega

Le dodici basi con un elicottero ciascuna si trovano a Dübendorf, Basilea, Berna, Losanna, Untervaz, Locarno, 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 15'000 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

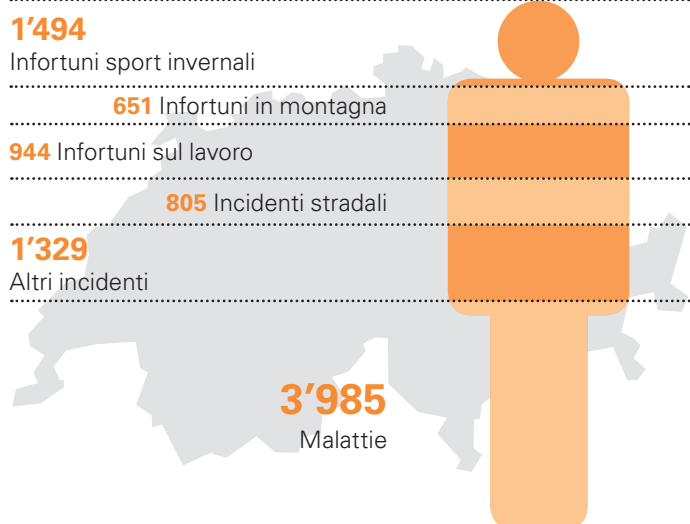


365 giorni l'anno, la Rega con i suoi elicotteri di salvataggio è a disposizione della popolazione svizzera. Le 17 macchine del tipo AgustaWestland Da Vinci ed Eurocopter EC 145 portano la medicina d'urgenza direttamente dalle persone in emergenza, non solo dopo incidenti con gravi ferite, ma anche in 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 2015 (Totale 9'208 pazienti)



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 con 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 2015 (Totale 2'431 pazienti)

1'143

pazienti rimpatriati con jet ambulanze o aerei di linea

1'288

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. La somma delle loro quote corrisponde al 60 per cento del budget annuale della Rega. I rimanenti costi sono assunti per la maggior parte da terzi garanti, quali assicurazioni malattia, infortuni o di viaggio, con il pagamento 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. Dalla costituzione della Rega, la quota di sostenitore è aumentata una sola volta e da 25 anni è invariata.

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

A pagina 38 si trova il Regolamento sostenitori.

La copertura dei costi della Rega 2015

CHF 88 mio. (60%)

Quote e donazioni dei sostenitori

CHF 59 mio. (40%)

Terzi garanti e altri ricavi





Un grazie di cuore a tutte e a tutti
i 3'283'000 tesserati che con i loro
contributi consentono alla Rega
di volare.

Aderite anche voi: www.rega.ch

Pietre miliari

La Guardia aerea svizzera di soccorso fu fondata nel 1952 con lo scopo di portare l'aiuto medico per via aerea. Dalla sua fondazione ha organizzato oltre 350'000 missioni, salvando innumerevoli vite. Già ai tempi dei pionieri i soccorritori aerei fecero l'impossibile. Una filosofia mai abbandonata dalla Rega.

> 27.4.1952



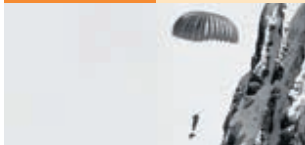
La costituzione A Twann, nell'Hotel Bären, la Società Svizzera di Salvataggio SSS fonda una sottosezione denominata Guardia aerea svizzera di soccorso.

> 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'insospitata 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.

> 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 battagliero 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».

<p>> 1985</p> 	<p>Il «muro del suono» di 1'000'000 tesserati Il successo dell'affiliazione continua. Il 23 agosto la Rega emette la milionesima tessera.</p>	<p>> 2006</p> 	<p>2'000'000 di sostenitrici e sostenitori La famiglia Van der Bent di Veyrier (GE) stacca la due milionesima tessera e per un giorno è ospite del Rega-Center.</p>
<p>> 1987</p> 	<p>Visori notturni per gli elicotteri La Rega è la prima organizzazione di soccorso aereo al mondo a dotare i suoi elicotteri di visori notturni, rendendo più sicure le missioni di notte.</p>	<p>> 2009</p> 	<p>AW Da Vinci, il nuovo elicottero d'alta quota Per le missioni delle basi alpine e prealpine, la Rega acquista undici elicotteri di salvataggio del tipo AgustaWestland.</p>
<p>> 1987</p> 	<p>Entrano in circolazione gli Hawker 800 Le due nuove aero-ambulanze sostituiscono i Lear-35. Le cabine più spaziose e l'autonomia di volo maggiore miglioreranno il servizio ai pazienti.</p>	<p>> 2009</p> 	<p>Un apparecchio cuore-polmoni mobile a bordo Per la prima volta con l'eliambulanza Rega è possibile trasportare pazienti gravissimi, allacciati all'apparecchio cuore-polmoni.</p>
<p>> 1992</p> 	<p>La nuova flotta degli Agusta Il 14 agosto, l'elibase Untervaz (GR) riceve il primo dei 15 elicotteri biturbina del tipo Agusta A 109 K2.</p>	<p>> 2010</p> 	<p>300'000^{ma} missione L'eliambulanza Rega porta a casa nel canton Vaud due gemellini nati nella clinica pediatrica di Lucerna.</p>
<p>> 1996</p> 	<p>Il primo giro del mondo In 43 ore, la Rega trasporta tre pazienti, uno dopo l'altro, facendo con il Challenger CL-600 per la prima volta il giro del mondo.</p>	<p>> 2011</p> 	<p>All'ospedale Insel in «volo cieco» 27 luglio: grazie alla navigazione satellitare GPS, la Rega può atterrare all'ospedale Insel di Berna in condizioni di pessima visibilità.</p>
<p>> 1997</p> 	<p>Nuovo Rega-Center a Zurigo-Kloten Per la prima volta, hangar, centrale operativa, tecnica, logistica, centro dei sostenitori e amministrazione sono riuniti sotto un solo tetto.</p>	<p>> 2012</p> 	<p>Sistema di gestione degli interventi di punta Con i nuovi sistemi integrati, gli allarmi sono in gran parte digitalizzati e il coordinamento dei salvataggi è ancora più efficiente.</p>
<p>> 1997</p> 	<p>Il nuovo numero d'allarme «1414» Il soccorso aereo in Svizzera introduce il nuovo numero d'allarme a quattro cifre «1414».</p>	<p>> 2013</p> 	<p>Il simulatore di volo per AW Da Vinci stabilisce nuovi parametri nella formazione dei piloti. Si esercitano in modo realistico ed efficace nel volo strumentale e affrontano situazioni d'emergenza, senza rischi e inquinamento ambientale.</p>
<p>> 2002</p> 	<p>Tre nuovi Challenger CL-604 Tre nuovi aerei identici del costruttore canadese Bombardier sostituiscono la flotta di aeroambulanze vecchie di 15 anni.</p>	<p>> 2014</p> 	<p>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.</p>
<p>> 2002</p> 	<p>Cinque Eurocopter EC 145 Per le elibasi di pianura, la Rega ordina dal costruttore Eurocopter i primi cinque spaziosi elicotteri di salvataggio. Più tardi vi si aggiungerà una sesta macchina.</p>	<p>> 2015</p> 	<p>Tre Challenger 650 per la Rega Nel 2018, la flotta dei CL-604 riveleratisi estremamente affidabile, sarà sostituita dall'ultimo modello di Bombardier, dotato di turbine modificate e dell'avionica di ultima generazione.</p>
<p>> 2004</p> 	<p>Tsunami nell'Asia del Sudest Grande impegno per la Rega. Per dieci giorni, 16 equipaggi medici si prodigano sul posto. Nel corso di una settimana rimpatriano 60 pazienti.</p>	<p>> 2015</p> 	<p>La Rega ordina tre elicotteri AW169-FIPS dell'AgustaWestland, dotati di impianto di sbrinatorio; saranno messi in circolazione dal 2021.</p>



REGA 1414





Rapporto annuale 2015

Attività 2015	28–31
Immagine aziendale	32
Consiglio di fondazione	33
Governance & Compliance	34–35
La Rega 2015	36
Direzione	37

Attività 2015

Nel 2015, la Rega è stata sollecitata come non mai. La centrale operativa ha organizzato 15'053 (+4,3 %) missioni e gli elicotteri di soccorso e i jet ambulanza hanno trasportato 10'171 pazienti (+5,1 %). Nell'anno in esame, la Rega ha soccorso e trasportato in media 28 persone al giorno.

Elicotteri

Rispetto agli anni precedenti, il numero globale degli interventi è cresciuto ulteriormente (11'186, +3,6 %). Per la prima volta nella storia della Rega, la centrale operativa elicotteri ha organizzato oltre 11'000 interventi con elicotteri. Ogni giorno, gli elicotteri Rega hanno eseguito in media circa 30 missioni. Un quinto di tutti gli interventi si sono svolti dopo l'imbrunire. L'anno passato gli elicotteri Rega hanno registrato in tutto 5'497 ore di volo (+6,0 %). Rispetto all'anno 2014, hanno totalizzato 312 ore di volo in più e, 502 ore in più se paragonato con il 2013.

Aeroplani

Nel 2015, anche i tre jet ambulanza Rega hanno eseguito più missioni (820, +4,3 %), trasportando pure più pazienti (825, +3,3 %). I Challenger CL-604 messi in circolazione dalla Rega nel 2003, l'anno scorso hanno registrato un totale di 4'117 ore di volo. Solo nel 2007, i Challenger hanno volato più ore (4236). Il numero di ore di volo dei Challenger-604, dal 2003 si aggira in media sulle 3'775 l'anno. In confronto, l'anno scorso le ore di volo hanno superato la media di 342 (+9,1 %).

I tre jet ambulanza Rega sono stati in missione per pazienti in tutto il mondo. Nel 2015, gli equipaggi fra altro hanno riportato in patria pazienti dalla Nuova Zelanda, dalla Cina, dalle Mauritius, da Cuba e dalle Filippine. Per contro, si è leggermente ridotto il numero di pazienti rimpatriati con aerei di linea (318, -7,6 %). Si opta per la variante più economica ed ecologica rispetto al jet ambulanza, quando le

condizioni del/la paziente sono sufficientemente stabili, non si prevedono effetti negativi su pazienti e passeggeri e, se ci sono sufficienti posti passeggeri nell'aereo di linea.

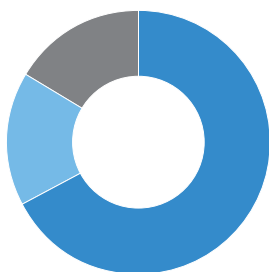
Nell'anno in esame la Rega ha in media organizzato giornalmente tre missioni con aeroplani.

La consulenza dei medici Rega

Ogni volo di rimpatrio è preceduto da approfonditi chiarimenti sanitari, eseguiti da uno dei 13 medici consulenti della Rega. Il medico di turno, di comune accordo con la centrale operativa decide se il rimpatrio del paziente è necessario e sensato e, se sì, stabilisce le modalità. I medici consulenti, come le/i capi intervento lavorano a turni.

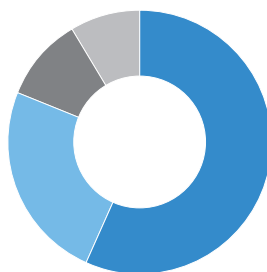
Alcune compagnie assicuratrici ricorrono ai medici consulenti della Rega per verificare la situazione sanitaria di loro assicurati, infortunati o malati gravemente all'estero, anche se non si tratta di sostenitori Rega. Questa

Numero interventi



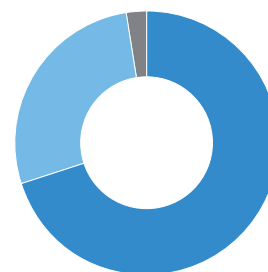
	2015	2014	+/-
Interventi totali	15'053	14'435	4.3 %
■ Elicotteri	11'186	10'802	3.6 %
■ Jet/linea	1'167	1'170	-0.3 %
■ Altri interventi ¹	2'700	2'463	9.6 %

Interventi con elicotteri



	2015	2014	+/-
Interventi totali di cui notturni	11'186	10'802	3.6 %
■ Interventi primari ²	6'353	5'943	6.9 %
■ Interventi secondari ³	2'734	2'723	0.4 %
■ Voli per contadini di montagna	1'160	1'306	-11.2 %
■ Interventi speciali ⁴	939	830	13.1 %

Interventi con aeroplani



	2015	2014	+/-
Interventi totali	1'167	1'170	-0.3 %
■ Aeroambulanze	820	786	4.3 %
■ Aerei di linea	321	346	-7.2 %
■ Aerei charter	26	38	-31.6 %

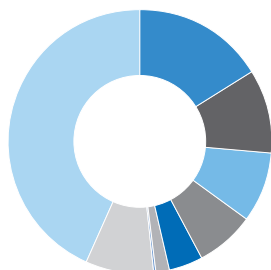
¹ Altri interventi: trasporti con autoambulanze, interventi in favore del Club alpino svizzero, Spéléo-Secours, Redog ecc.

² Interventi primari: soccorso d'emergenza direttamente sul luogo

³ Interventi secondari: trasferimenti ospedale-ospedale, neonatologia, trasporti d'organi

⁴ 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



	2015	2014	+/-
Totale pazienti	9'208	8'739	5.4 %
■ Infortuni sport invernali	1'494	1'352	10.5 %
■ Infortuni sul lavoro	944	990	-4.6 %
■ Incidenti stradali	805	832	-3.2 %
■ Infortuni in montagna	651	519	25.4 %
■ Infortuni sport	392	422	-7.1 %
■ Incidenti aerei	139	106	31.1 %
■ Cadute di valanghe	39	16	143.8 %
■ Altre cause	759	706	7.5 %
■ Malattie	3'985	3'796	5.0 %

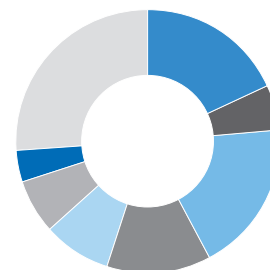
Emergenze mediche all'estero

	2015	2014	+/-
Totale pazienti	2'431	2'688	-9.6 %
■ Consulenza medica	1'288	1'545	-16.6 %
■ Rimpatrio	1'143	1'143	0.0 %

Rimpatri

	2015	2014	+/-
Totale pazienti	1'143	1'143	0.0 %
■ Aeroambulanze Rega	825	799	3.3 %
■ Voli di linea accompagnati	138	141	-2.1 %
■ Voli di linea non accompagnati	180	203	11.3 %

Pazienti trasportati/accompagnati aeroplani



	2015	2014	+/-
Totale pazienti	963	940	2.4 %
■ Lesioni estremità	174		
■ Traumi cranio-cerebrali	56		
■ Altre ferite	177		
■ Malattie cardio-circolatorie	124		
■ Malattie infarto/ictus	81		
■ Malattie gastro-intestinali	63		
■ Malattie da tumori maligni	37		
■ Altre malattie	251		

fornisce un'opinione e una raccomandazione riguardante il trasporto dal punto di vista medico in base alla quale, l'assicurazione deciderà se e in che modo rimpatriare la/il paziente. L'anno passato, il servizio di consulenza medica della Rega ha assistito telefonicamente 1'288 pazienti all'estero (-16,6 %). Ciò corrisponde a una media giornaliera di quattro persone con problemi sanitari all'estero, consigliate dal nostro servizio medico.

Oscillazioni dei numeri di pazienti e interventi

Il numero delle persone soccorse e quello degli interventi non coincidono, perché ci possono essere più persone trasportate, oppure ci sono interventi senza pazienti, ad esempio quando si tratta di voli di ricerca con esito negativo. In generale, le cifre degli interventi con elicottero riflettono le condizioni meteo, il genere di attività del tempo libero e la voglia d'escursioni della

popolazione indigena e dei turisti esteri venuti in Svizzera.

Nel 2015 il tempo in Svizzera è stato caratterizzato da fenomeni estremi. Nel mese di febbraio, grazie alle condizioni del tempo favorevoli, durante le vacanze sportive, la Rega ha eseguito più interventi dell'anno precedente (+15.1 %). L'estate 2015 è stata calda e soleggiata quasi come nell'anno record 2003. Di conseguenza, il numero d'interventi, specie nei due mesi estivi luglio (+18,3 %) e agosto (+8 %), rispetto all'anno precedente è aumentato.

Evoluzione finanziaria e futuri investimenti

È stato versato il primo grosso acconto per la sostituzione della flotta delle aeroambulanze. Sono stati fatti pure i primi investimenti nel progetto pluriennale «soccorso aereo non meteo dipendente», il che nel bilancio figura come trasferimento dal capitale circolante

al capitale investito. A seguito del volume crescente degli investimenti aumentano gli ammortamenti, il che si ripercuote sugli utili. Malgrado ciò, l'operatività della Rega è assicurata come d'abitudine.

Per i prossimi anni sono previsti ancora grossi investimenti nel rinnovo della flotta dei jet ambulanza e nel progetto «soccorso aereo non meteo dipendente», con l'acquisto di tre elicotteri del tipo AW169-FIPS. Gli investimenti pianificati sono inclusi nel piano finanziario a lungo termine e il solido fondamento finanziario consente i previsti finanziamenti senza dover ricorrere a capitale esterno.

Tre elicotteri di salvataggio non meteo-dipendenti per la Rega

Nel dicembre 2015, la Rega ha deciso di acquistare tre nuovi elicotteri del tipo AW169-FIPS, idonei a ogni condizione meteo. L'AW169-FIPS è un elicottero biturbina di peso medio, provvisto

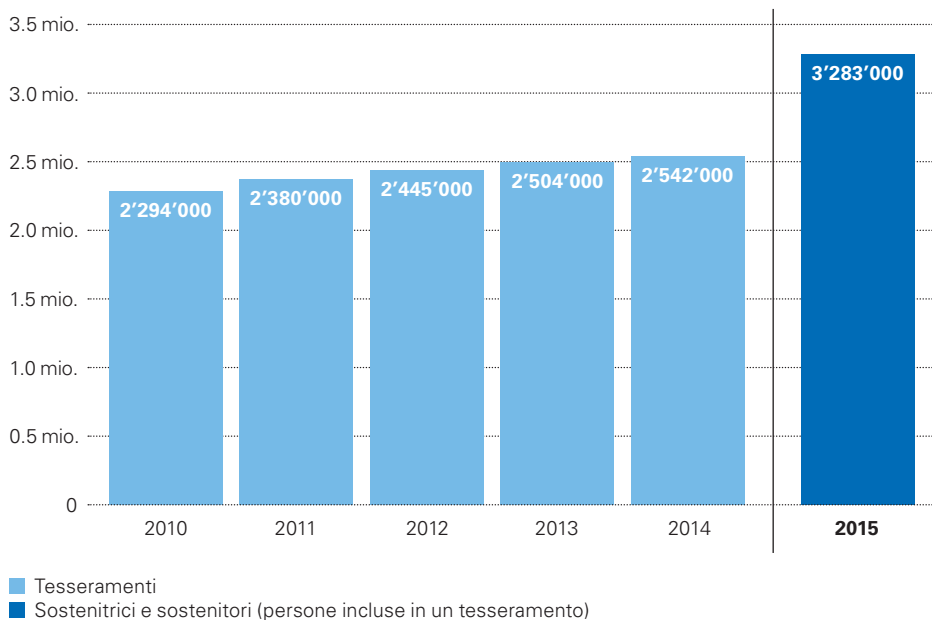
Rallegrante incremento del numero di tesserati

La Rega gode di un sostegno molto forte da parte della popolazione svizzera. Il netto aumento di 50'000 nuovi tesseramenti nel 2015 è, una volta di più, una crescita rallegrante dell'1,96 per cento. Sono le sostenitrici e i sostenitori Rega a rendere possibile un sistema di salvataggio aereo che fissa degli standard universali che le procurano un gran prestigio. Con i loro contributi di 88,1 milioni di franchi (+2,0% rispetto al 2014), i tesserati coprono più della metà dei costi generali, il che consente alla Rega di mantenere l'operatività permanente degli elicotteri e dei jet ambulanza, pronti a portare il veloce e professionale soccorso. In segno di gratitudine, la Rega, senz'alcun obbligo giuridico condona alle sostenitrici e ai sostenitori eventuali costi d'intervento non coperti dalle assicurazioni.

Cambiamenti nell'amministrazione

Nel 2015, l'amministrazione dei tesserati ha introdotto grandi cambiamenti. Nell'intento di trattare le sostenitrici e i sostenitori in modo adeguato alle forme sempre più complesse della società odierna, la Rega ha ammoderato a fondo la gestione dei sostenitori.

Evoluzione numero sostenitori fino al 2015



Le procedure rinnovate per l'amministrazione dei dati ci permettono di rilevare tutte le persone incluse in un tesseramento Rega. Per fine 2015, le sostenitrici e i sostenitori registrati nel sistema erano 3,283 milioni. Il vecchio sistema non rilevava ogni singola persona, bensì solo il numero dei tipi di tessera: singola, famiglia e famiglia monoparentale. Questa cifra

non tiene conto di partner, figli minorenni e giovani compresi nella tessera di famiglia. In occasione del cambiamento di sistema è stata colmata una lacuna di vecchia data: mentre per i tesseramenti di famiglia la Rega emanava una sola tessera collettiva, dalla metà del 2015 tutti i membri inclusi e registrati nella tessera, ne ricevono una loro personale.

► Continuazione della pagina 29

di uno sbrinatori Full Ice Protection System (FIPS) che consente alla Rega di volare in futuro anche quando c'è il rischio di formazione di ghiaccio. L'AW169-FIPS è inoltre dotato dell'avionica di ultima generazione e attrezzato per voli strumentali di alta precisione. In previsione di realizzare la visione Rega di un soccorso aereo indipendente dalle condizioni meteo, l'acquisto dei tre elicotteri adeguatamente attrezzati è di importanza fondamentale. Progetti fiancheggiatori come la creazione di rotte speciali per il volo strumentale e di una rete propria di stazioni meteo sono in corso. Secondo una prima

stima della Rega, i costi dei tre elicotteri AW169-FIPS ammontano a 50 milioni di franchi, attrezzatura medica compresa.

Incidenti nel settore aviazione

Il 26 febbraio 2015, un elicottero di salvataggio della Rega, dopo un intervento ha subito un atterraggio duro sul territorio dell'elibase Erstfeld. Al momento dell'incidente, a bordo si trovavano quattro dipendenti della Rega. Tre dei quali sono rimasti feriti e bisognosi di cure ospedaliere.

Il 28 giugno 2015, un elicottero Rega in volo per l'alpe Oberkäseren a sud dello Speer (SG), in fase di atterraggio ha tagliato un filo del telefono. Una

persona estranea ha subito ferite leggere. L'equipaggio a bordo è rimasto illeso, e il pilota è riuscito ad atterrare regolarmente. L'elicottero è stato danneggiato.

La Rega fa di tutto per rendere sicuro il suo soccorso aereo professionale: investe nella formazione degli equipaggi, nella cultura della sicurezza e nel materiale tecnico più avanzato. Con l'esecuzione annuale di oltre 11'000 interventi d'elicottero e quasi 35'000 decolli/atterraggi in territori spesso ostili, evitare del tutto gli infortuni è quasi impossibile. Ciò malgrado e, proprio per questa ragione, anche in futuro, la Rega farà di tutto per migliorare ulteriormente la sicurezza del salvataggio

aereo in Svizzera: per i loro equipaggi, per i pazienti e per i terzi.

In lieta attesa dei tre nuovi jet ambulanza

Nel 2018, il costruttore Bombardier fornirà alla Rega i tre nuovi jet ambulanza Challenger 650. Poiché il jet sarà fornito «vuoto», ad eccezione del cockpit, il team di progettazione Rega in stretta collaborazione con le ditte specializzate, nei mesi scorsi ha studiato nuove soluzioni per l'arredo. Lettini più larghi per i pazienti, cabine meno rumorose e un nuovo sistema d'illuminazione, sono solo alcune delle migliorie pianificate.

La fase di sviluppo continuerà anche nel 2016, dato che sono da curare ancora molti dettagli prima che i nuovi jet ambulanza saranno pronti al decollo per le missioni. Ad approfittare delle novità saranno più di tutti le/i pazienti (vedi l'articolo a pagina 14).

Investimenti nelle elibasi

Per garantire l'operatività del dispositivo della Rega che comprende 12 elibasi occorre investire regolarmente, cosa che è stata fatta anche nell'anno in esame. Verso la fine del 2015, come da pianificazione, l'equipaggio di San Gallo ha potuto prendere possesso dell'elibase interamente risanata. Mentre l'aspetto esteriore non è cambiato, l'interno è stato ristrutturato completamente. Il locale delle scorte mediche è stato rimodellato, lo spazio abitativo e di soggiorno è diventato più ampio e luminoso e completato con una nuova cucina. Le camere dei membri d'equipaggio sono ora complete di bagno.

Nell'Engadina, la Rega intende tuttora costruire con i suoi partner un nuovo edificio per l'elibase all'aeroporto di Samedan. Purtroppo, nell'anno in esame il progetto non ha potuto fare progressi significativi.

Volo strumentale per elicotteri

Dopo l'ordinazione dei tre elicotteri AW169-FIPS adatti a tutte le condizioni meteorologiche, la Rega manda avanti ulteriori progetti, necessari per poter in futuro offrire il soccorso per via aerea,

indipendentemente dalle condizioni del tempo. Un esempio: la Rega e le Forze aeree svizzere sono impegnati a installare una rete di rotte per il volo strumentale (Low Flight Network). I primi collegamenti di questa rete sono fruibili con una sorta di test, ma per ora da parte dell'Ufficio federale dell'aviazione Ufac manca l'autorizzazione per l'uso regolare con voli di salvataggio.

La Rega è pure in attesa delle necessarie concessioni per i di diversi tipi di volo d'approccio con il sistema GPS. I piloti della Rega sperano di ottenere presto luce verde da parte di Skyguide, responsabile della sicurezza aerea, così da poter avvicinare in volo IFR, ad esempio l'aeroporto di Emmen.

Il grande progetto «Thor» prevede d'installare o ampliare su scala nazionale fino a 60 stazioni meteo e webcam. Questa rete dovrà continuamente fornire ai piloti Rega dati aggiornati e precisi per i loro voli di soccorso. Nel 2015 abbiamo potuto installare quattro nuove stazioni meteo automatiche. Si trovano sul tetto del Centro svizzero di paraplegia a Nottwil, sul tetto dell'Ospedale cantonale di San Gallo e su quello dell'Insel di Berna. Seguiranno a ruota le installazioni agli aeroporti Losanna-Blécherette e Bressaucourt.

Il progetto «Thor» è stato lanciato nel 2014, la conclusione è prevista per il 2017. Durante questo periodo, la Rega investe circa 6 milioni di franchi nell'ottimizzazione della fornitura regolare, aggiornata e costante dei dati meteo, necessari all'aeronautica e dunque anche all'ulteriore miglioramento del soccorso aereo medicalizzato per la popolazione svizzera.

Prima missione Ebola

La comparsa della malattia altamente infettiva Ebola nel 2014 ha dimostrato che non esistono praticamente trasporti affidabili e sicuri per pazienti contagiosi. La Rega in collaborazione con diversi specialisti ha allora sviluppato una unità isolante per il trasferimento di pazienti (PIU), adatta per il trasporto aereo semplice e sicuro, allestendo nel contempo un protocollo di trasporto. Il sistema è stato inaugurato il 17 febbraio 2015, quando la Rega ha trasferito

una dottoressa 34enne della Croce Rossa Britannica da Sierra Leone a Londra.

L'unità PIU e il rispettivo protocollo non sono stati sviluppati solo per l'Ebola, ma in generale per pazienti affetti da malattie altamente contagiose. Questo tipo di trasporti fa parte dell'attività normale della Rega. Nel 2015, la PIU è stata usata due volte, una per la giovane dottoressa con sospetta infezione d'Ebola e l'altra per un ammalato di tubercolosi.

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

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,
presidente

Thomas P. Emmerich, consiglio di fondazione
Rega

Françoise Jaquet, Dr. sc. nat., rappresentante
Soccorso alpino svizzero, dal 2016

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

Günter Bildstein, rappresentante Centrali
d'allarme 144, dal 2016

Daniel Sulzer, rappresentante Swiss Helicopter
Association

Ufficio di revisione

KPMG AG, Zurigo

Da sinistra: Gerold Biner, Adrian Amstutz, Marco Maggiorini, Christian Kern, Adrian Frutiger, Patrizia Pesenti, Josef Meier, Ulrich Graf, Markus Mader, Franz Stämpfli, Gabi Huber, Andreas Berger, Michael Hobmeier, Thomas P. Emmerich, Thomas Holderegger
Assente: Heidi Hanselmann

al 1° gennaio 2016



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.

Inoltre, la Rega possiede partecipazioni di minoranza, operative e funzionali, fino al 20 per cento di imprese d'elicotteri, società e cooperative di aeroporti, come pure società d'Assistance 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 24 febbraio 2016, senza suscitare reclamo alcuno.

La Rega 2015

31 gennaio: al Vilan nei Grigioni, una valanga travolge sette sci-escursionisti. Tre elicotteri della Rega, otto soccorritori alpini del Club alpino svizzero, un cane da valanga e due altri elicotteri si occupano dell'operazione di salvataggio. Recuperano tre persone morte e quattro feriti gravi da ricoverare in ospedale.

28 febbraio: nel volo d'approccio all'elibase di Erstfeld, un elicottero di soccorso della Rega subisce un atterraggio duro. A bordo si trovano quattro collaboratori della Rega, tre dei quali sono feriti e ricoverati in ospedale.

9 aprile: la decisione per il futuro jet ambulanza è presa: la Rega punta anche in futuro sulla collaudata famiglia Challenger di Bombardier. Dal 2018 saranno in missione tre nuovi Challenger 650, dotati dell'avionica di punta e di turbine più potenti. Inoltre, la cabina sarà più silenziosa di quelle odierne, a tutto vantaggio di pazienti ed equipaggi.

11 maggio: gli elicotteri EC 145 delle quattro basi di pianura ricevono la barella «Roll in». Il carrello pieghevole rende il trasporto ancora più confortevole per i pazienti. La barella è compatibile con l'incubatrice mobile ed è dotata del primo «Pack Rack», un tavolo per gli strumenti adatto al trasporto aereo: una novità mondiale.

21 giugno: la Rega introduce un nuovo e moderno software per la gestione dei tesserati ed elimina una mancanza: finora per il tesseramento di famiglia potevamo produrre una sola tessera, ora invece, ogni membro incluso riceve una tessera personale.

13 luglio: la Rega testa una rotta aerea IFR sopra il passo dello Julier che porta dall'Engadina all'Ospedale cantonale di Coira. Gli apparecchi di misurazione a bordo registrano i precisi dati di posizione per controllare la precisione dell'autopilota. Su questa rotta IFR, parte del Low Flight Network, in futuro si potranno trasportare pazienti anche con il cattivo tempo.

8 agosto: in occasione del 40^{esimo} della base Basilea, la Rega invita alla «giornata delle porte aperte». Il pubblico dei fan è numeroso, diverse migliaia visitano la base all'EuroAirport, dove possono conoscere da vicino i soccorritori aerei e ispezionare gli elicotteri Rega.

30 settembre: il bel tempo costante procura alla Rega un'estate intensa. Da luglio a settembre, gli equipaggi delle 12 elibasi sono mobilitati per oltre 3'600 interventi.

30 novembre: all'ospedale Insel di Berna la Rega installa una propria stazione meteo. Sarà parte di una rete di stazioni e webcam che forniranno i dati meteo per aerei, costantemente aggiornati: una premessa per i piloti della Rega per poter volare con il sistema strumentale.

1° dicembre: la Rega firma un contratto con il costruttore AgustaWestland per la fornitura di tre nuovi elicotteri del tipo AW169-FIPS. Dal 2021, gli elicotteri di soccorso biturbina dotati di impianti di sbrinatorio sostituiranno una parte dell'odierna flotta. Con l'AW169-FIPS la Rega si avvicina di un passo decisivo alla visione di un soccorso aereo meteo-indipendente

11 dicembre: l'app Rega è già stata scaricata un milione di volte e con oltre 1500 interventi ha potuto aiutare persone in situazioni d'emergenza. Allarmando la centrale operativa con l'app, questi riceve automaticamente le coordinate del chiamante e le ritrasmette direttamente nel cockpit dell'elicottero di salvataggio.



9 aprile



11 maggio



21 giugno



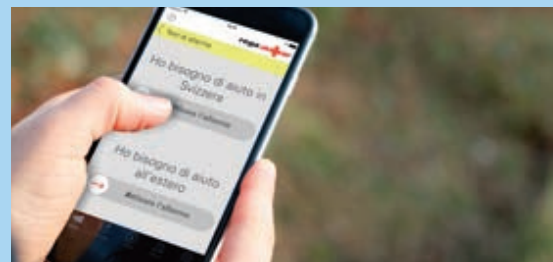
8 agosto



30 settembre



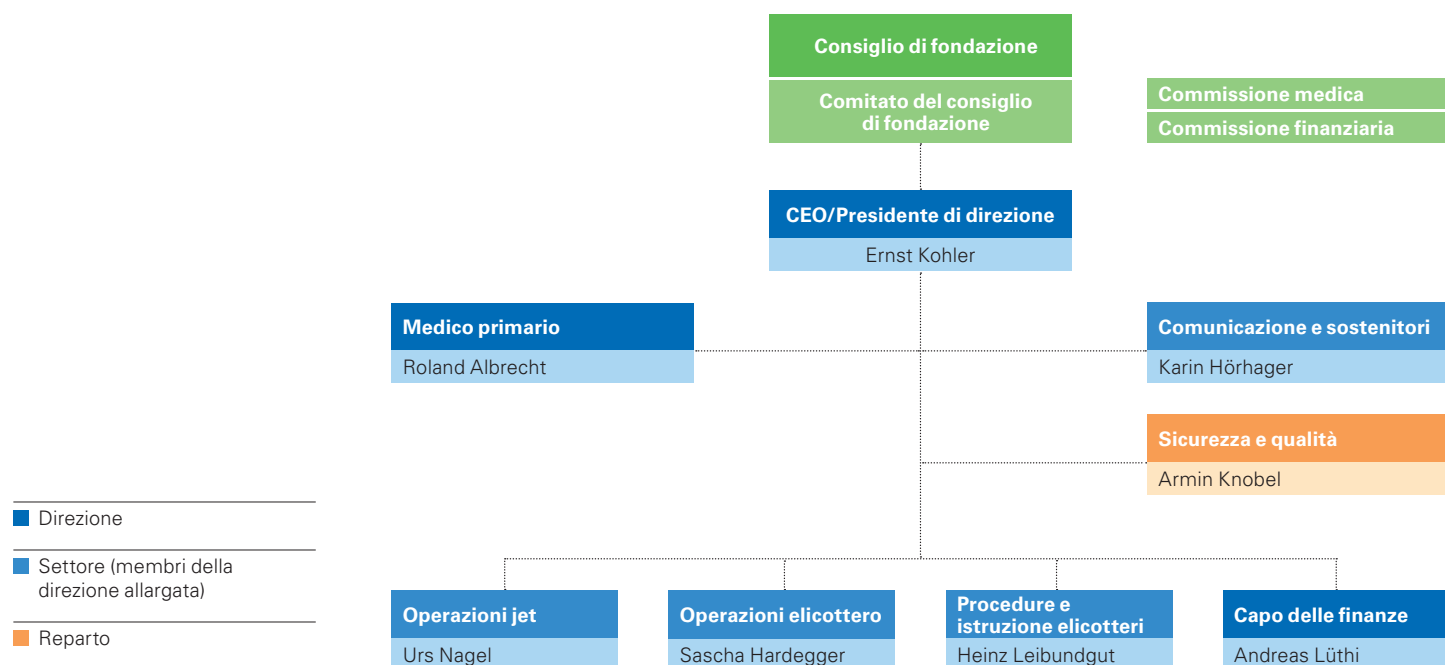
1° dicembre



11 dicembre

Direzione

Organigramma al 1° gennaio 2016



Da sinistra: Sascha Hardegger, Roland Albrecht, Karin Hörhager, Urs Nagel, Ernst Kohler, Heinz Leibundgut, Andreas Lüthi.



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
Karin Hörhager
Philipp Keller
Ariane Lendenmann
Wanda Pfeifer
Adrian Schindler

Versione italiana
Gabriella Broggi, Lugano

Foto/Illustrazioni
Lisa Aeschlimann
Olivier Born
Daniel Karrer
Philipp Keller
Tom Lüthi
Remo Nägeli
Dominik Orth
Christian Perret
Iris Ritter
Walter Schneibel
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 trovate una versione pdf.

© Aprile 2016. Tutti i diritti sono riservati.
Citazioni e riproduzione previa menzione
della fonte



Contatti

Guardia aerea svizzera di soccorso Rega
Casella postale 1414
8058 Zurigo aeroporto
Telefono +41 44 654 33 11
Fax +41 44 654 33 22
www.rega.ch
Conto postale 80-637-5

Numeri d'allarme

Svizzera 1414
Dall'estero +41 333 333 333

Servizio sostenitori

Rega-Center
Casella postale 1414
8058 Zurigo aeroporto
Telefono Svizzera 0844 834 844
Telefono internazionale +41 44 654 32 22
Fax +41 44 654 32 48
www.info.rega.ch

Servizio stampa

Telefono +41 44 654 37 37
mediendienst@rega.ch

