



Rega 2018
con Rapporto annuale 2017





Sommario

Rega 2018

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

Rapporto annuale 2017

Attività 2017	28–31
Immagine aziendale	32
Consiglio di fondazione	33
Governance & Compliance	34–35
La Rega 2017	36
Direzione	37



Innovation

ONE EIGHT

«Ieri come oggi: il progresso in favore dei pazienti»



Ulrich Graf



Ernst Kohler

Per la Rega, fermarsi equivale a compiere un passo indietro, ne siamo convinti. I vertiginosi progressi in campo tecnico e medico servono a ottimizzare le cure destinate ai nostri pazienti. Per questo motivo, nel corso degli ultimi anni abbiamo investito ben 300 milioni di franchi nel futuro della Guardia aerea svizzera di soccorso Rega. Oltre ai grandi progetti per l'infrastruttura e per il settore IT, al centro dell'attenzione c'erano il rinnovo della flotta e la nostra visione "Soccorrere con qualsiasi tempo". Da un lato, la nostra strategia a lungo termine, la politica d'investimento e i progetti in corso, devono garantire l'intervento di soccorso affidabile e professionale in favore dei pazienti anche per i prossimi 15 anni e, dall'altro, le tecnologie di ultima generazione devono servire a migliorare ulteriormente il salvataggio aereo.

Alla fine dell'anno scorso, sulla via verso la realizzazione della nostra visione "Soccorrere con qualsiasi tempo" abbiamo raggiunto un primo traguardo. Il 23 dicembre 2017 abbiamo ottenuto dall'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) un permesso straordinario che ci consente di far uso quasi 24 ore su 24 di importanti punti di collegamento della rete cosiddetta Low Flight Network (LFN). Grazie alla nuova regolamentazione, un numero sempre maggiore di pazienti potrà usufruire del veloce soccorso aereo medicalizzato. Negli anni a venire intendiamo ampliare la rete LFN e, dal 2021, con l'elicottero AW169-FIPS non meteo dipendente il nostro dispositivo d'intervento sarà ulteriormente potenziato.

Ancora quest'anno si concluderanno due dei grandi progetti menzionati. Dopo la fase progettuale di oltre quattro anni possiamo accogliere i tre nuovi jet ambulanza del tipo Challenger 650. Cabina più silenziosa, lettini più larghi e una rampa modificata per il carico e lo scarico, sono solo alcune delle migliorie delle quali pazienti ed equipaggi potranno godere. Inoltre, verso la fine del 2018 potremo consegnare alle basi di pianura i primi nuovi elicotteri di soccorso del tipo H145. Li distingue l'avionica di ultima generazione e le turbine più potenti.

Pur con tutti i progressi tecnologici, l'obiettivo della Rega non cambia: mettiamo al centro l'essere umano e portiamo il soccorso aereo medicalizzato là dove ce n'è bisogno. Il sostegno alla Rega da parte della popolazione per il nostro impegno ad assicurare il soccorso aereo professionale, aggiornato e innovativo, è dimostrato dall'ennesimo molto gradito aumento netto di circa 60'000 neo sostenitrici e sostenitori. Questo gradimento e appoggio fa piacere a tutto il personale della Rega e ci incoraggia a continuare in modo coerente sulla via prescelta.

Nelle pagine che seguono potrete scoprire come sia cambiato il settore rimpatri nel corso degli ultimi 60 anni, come la direzione veda le sfide del futuro e come sia al passo con i tempi il settore medico della Rega.

Ulrich Graf
Presidente del Consiglio di fondazione

Ernst Kohler
CEO/Presidente di direzione

Il più recente capitolo di una storia di successo: l'evoluzione del jet Rega

I tre Challenger 650 che dal 2018 eseguono voli di rimpatrio in tutto il mondo rappresentano il livello tecnologico attuale, ma non solo. I tre nuovi jet Rega sono pure frutto di quasi sei decenni di esperienza nel settore dei voli ambulanza. Dal primo rimpatrio di un paziente, effettuato con un aereo ad elica negli anni sessanta, sono cambiate tante cose. Passo dopo passo, le prime missioni all'estero all'epoca dei pionieri si sono perfezionate fino a diventare l'attività di rimpatrio della Rega di oggi, nota nel mondo intero. In tutti questi decenni abbiamo posto al centro dell'attenzione le necessità dei pazienti, a volte anche a scapito del comfort per l'equipaggio.

Ogni nuovo capitolo di una storia inizia con una pagina bianca. Tutto è ancora aperto, le possibilità sono infinite. Nel novembre 2013, su un tavolo del Rega Center all'aeroporto di Zurigo non c'era che un foglio bianco. Attorno al tavolo piloti, medici, ingegneri ed economisti. Il loro compito: scrivere un nuovo capitolo della storia dei jet ambulanza Rega.

Presto, il foglio bianco si riempì con i risultati delle discussioni e ne seguirono molti altri. Il team di progettazione interdisciplinare componeva l'elenco dei requisiti che doveva avere il nuovo jet ambulanza Rega e che da lì in poi sarebbe stato indicativo per la valuta-

zione di tutti gli aerei eventualmente adatti. Dodici mesi più tardi, dopo ampi studi di fattibilità e 64 tipi d'aerei valutati, a fine 2014 si stabilì il futuro tipo di jet Rega, scegliendo il Challenger 650, il modello successivo del Challenger CL-604, in uso da ormai 16 anni.

L'esperienza a favore dei pazienti

La scelta del modello successivo non è frutto di una mancanza di fantasia bensì la conferma che già i predecessori avevano preso le decisioni giuste nella scelta del tipo di velivolo poi acquistato. La via che ha portato fino all'odierna flotta di jet ambulanza è stata lunga, caratterizzata dal vertiginoso progresso tecnologico nell'aviazione e nel campo della medicina, ma anche dalle possibilità finanziarie della Rega (vedi sintesi a fondo pagina). Indipendentemente dal tipo di propulsione, dall'autonomia e dallo spazio in cabina, per i jet ambulanza Rega vale un'esigenza uguale per tutti: ogni nuovo aeroplano deve apportare una miglione per i pazienti.

Missione con l'aereo ad elica privato

Agli inizi della Guardia aerea svizzera di soccorso, fondata nel 1952, i mezzi finanziari erano estremamente limitati e l'acquisto di aerei propri era impensabile. Fritz Bühler, direttore della Guardia aerea dal 1960, ricorse ai suoi contatti per poter eseguire i primi voli di rimpatrio, almeno con aerei privati. Così, il dottor Armin Meyer,

editore e membro del consiglio direttivo della Guardia aerea di soccorso eseguì il primo rimpatrio di un paziente personalmente con il suo aereo ad elica Piaggio 166: una persona ammalata dovette essere trasferita in Svizzera da Châlons-sur-Marne in Francia.

Nel 1966, la Guardia aerea di soccorso rischiò di dover chiudere. Il pioniere Fritz Bühler si rivolse con successo alla popolazione, invitandola a fare una donazione, creando così le basi per il tesseramento Rega che sarebbe nato in seguito. Nel 1970, la Guardia aerea di soccorso con una partecipazione di 400'000 franchi poté acquistare un Cessna 414, uno dei primi aerei civili ad elica a essere dotato di una cabina pressurizzata.

La cabina pressurizzata offrì ai medici nuove possibilità: l'assenza di cambiamenti della pressione dell'aria, dannosi per i pazienti, consentì i trasporti di persone con malattie o ferite più complesse. Senza cabina pressurizzata c'era il rischio che in un paziente operato l'aria racchiusa nelle cavità si espandesse causando complicazioni.

La velocità di crociera e l'autonomia del Cessna 414 sono limitate. L'avvento dei turboreattori ha fornito alla Rega possibilità di intervento del tutto nuove. Negli anni '70, la Rega entrò nella nuova era degli aviogetti con un Learjet 24D. Era la prima al mondo a possedere un'aeroambulanza civile. Volava più veloce e a quote più elevate e, in più,

I jet ambulanza Rega

1961

Piaggio 166 | HB-LAY 1961-1968

Rimpatrio del primo paziente con l'aereo privato di Armin Meyer, membro del consiglio direttivo della Guardia aerea svizzera di soccorso, da Châlons-sur-Marne in Francia.



1970

Cessna 414 | HB-LFM 1970-1974

La Guardia aerea partecipa all'acquisto di un Cessna 414 dotato di cabina pressurizzata che consente rimpatri di pazienti con malattie o ferite più complesse.



1973

Learjet 24D | HB-VCY 1973-1977

Entra in servizio il primo jet ambulanza al mondo. Avendo un'autonomia di 2'800 km, il Learjet può rimpatriare pazienti dall'Estremo Oriente.





Collaudato ma ottimizzato: il primo Challenger 650 della Rega esce dall'officina del costruttore canadese Bombardier.

aveva un'autonomia più grande. Da quel momento in poi la Rega fu in grado di riportare in Svizzera anche pazienti provenienti dall'Asia e dall'Australia. A causa però degli innumerevoli scali e delle rispettive formalità, le missioni si complicarono enormemente.

L'autonomia era aumentata, ma lo spazio nel Learjet 24D restava limitato. Gran parte della cabina era occupata dal lettino con il paziente. Il medico e l'infermiera specializzata dovevano affiancare il paziente lateralmente e stare in posizione china. Se c'era a

bordo un secondo paziente, i suoi piedi sporgevano fino al piccolo bagagliaio in coda all'aereo.

Voli a lungo raggio senza WC

Il fatto che la Rega desse maggior peso alle necessità dei pazienti, piuttosto che a quelle dell'equipaggio, lo testimonia anche l'assenza di una toilette a bordo: il WC del Learjet venne eliminato subito dalla Rega stessa per fare più spazio alle apparecchiature mediche. Questa mancanza non turbava i pazienti spesso sedati, ma per l'equipaggio era un pro-

blema: gli scali di rifornimento erano necessari solo ogni quattro o cinque ore. Nei casi d'emergenza a volte si faceva ricorso a un contenitore di plastica.

Il numero dei rimpatri era in costante ascesa e, dal 1977, la Rega iniziò ad operare con due aerei del tipo Learjet 35, uno dei quali verniciato di rosso. Però, dopo che un Learjet rosso quasi identico a quello della Rega (di proprietà di un'altra organizzazione) in Africa fu preso a fucilate, la direzione della Rega

Continua a pagina 8 ►

1977 / 1978



Learjet 35 | HB-VEM e HB-VFB 1977/1978-1988

Il primo jet ambulanza HB-VCY comprato nel 1973 viene sostituito con due nuovi Learjet. Per la prima volta la Rega opera con due aeroplani contemporaneamente. I nuovi turboreattori rispetto al primo Learjet vantano una cabina più spaziosa e un'autonomia maggiore.



1982



Bombardier Challenger CL-600 | HB-VFW 1982-1991

La flotta di due Learjet 35 è completata con due Challenger CL-600. Grazie al primo jet a lungo raggio della storia, la Rega può ora rimpatriare pazienti da tutto il mondo eseguendo pochi, o addirittura nessuno scalo.





Evoluzione costante: la nuova rampa per il carico e scarico dei pazienti senza scosse.

decise di riverniciare ambedue i suoi velivoli di colore bianco.

Più spazio e igiene a bordo

Con l'aumento del numero di viaggi all'estero da parte della popolazione svizzera, aumentarono pure le missioni con voli a lungo raggio. Pertanto la Rega, agli inizi degli anni ottanta, ampliò la sua flotta aggiungendo il Bombardier CL-600, un velivolo che chiaramente disponeva di un'autonomia accresciuta di oltre 6'000 chilometri, e che era dotato di una cabina molto più spaziosa. Questo fu possibile unicamente grazie al crescente sostegno finanziario da parte delle sostenitrici e dei sostenitori. Da allora in poi, la Rega operò con tre aeroambulanze. Con il nuovo acquisto

per la prima volta fu possibile rimpatriare pazienti da destinazioni lontane senza scali o quasi, accorciando notevolmente il tempo di volo. Il CL-600, come pure il suo successore CL-601 accoglievano senza problemi tre o anche più pazienti e il team medico poteva curarli in posizione comoda. E, con gran sollievo di tutto l'equipaggio, l'aereo era dotato di toelette e acqua corrente.

Dopo dieci anni al servizio della Rega, nel 1988 i due Learjet furono sostituiti da due aerei di autonomia media del tipo British Aerospace BAe125-800. Non c'erano i mezzi per finanziare due jet a lungo raggio. Non aumentò lo spazio per il team medico, tuttavia la cabina era più ampia di quella del Learjet e i membri di statura bassa del team

potevano curare i pazienti anche in posizione eretta.

Intenso impiego dei jet Rega

La flotta uniforme come la conosciamo oggi nacque nel 2002, quando i vecchi jet furono sostituiti contemporaneamente con tre nuovi modelli adatti ai voli di lungo raggio del tipo Bombardier Challenger CL-604. Oltre ad un'autonomia maggiore e a una capacità elevata, la flotta uniforme facilitava la flessibilità nell'organizzare le missioni: tutti i piloti potevano pilotare tutti i jet Rega. Un vantaggio prezioso specie nel dicembre 2004, dopo il disastroso tsunami nell'Asia sudorientale. Nel corso di una settimana furono riportati in Svizzera oltre sessanta pazienti.



1988

British Aerospace BAe125-800 | HB-VIL e HB-VIK 1988–2002

Due aerei a raggio medio della British Aerospace sostituiscono i due Learjet 35. Nel 1992 servi a rimpatriare il 100'000^{mo} paziente della Rega. Uno di questi, all'aeroporto di Zurigo urtò un pilone di cemento e dovette essere trasportato su strada in Inghilterra per la riparazione. Questo "danno di parcheggio" rimane l'unico "incidente" che vide coinvolto un jet Rega.



1992

Bombardier Challenger CL-601 | HB-IKT 1992–2002

Il jet Challenger CL-601 della Rega è la versione aggiornata del CL-600 che convince gli equipaggi sin dal 1982 grazie ad una combinazione ideale fra l'autonomia e la cabina più spaziosa. Nel 1966, per la prima volta nella storia della Rega fu effettuata una missione con il giro del globo, durata 43 ore.



Insieme con l'evoluzione dei jet ambulanza della Rega si svilupparono anche le apparecchiature mediche. Mentre negli anni ottanta un paziente ventilato nell'aeroambulanza era visto come uno dei trasporti più difficili, in seguito divenne un caso di routine.

Oggi, la Rega con il jet ambulanza è in grado di riportare in Svizzera senza problemi pazienti collegati ad una macchina cuore-polmoni portatile. Infatti, le apparecchiature mediche, usate e in parte sviluppate insieme con la Rega sono cambiate molto, essendo ora più piccole e meno pesanti. Trent'anni fa l'equipaggiamento per misurare la pressione arteriosa pesava undici chilogrammi; oggi per lo stesso scopo si utilizza un apparecchio di soli 140 grammi. Il peso è un aspetto importante nell'aviazione poiché ogni chilo in più incide sul consumo e riduce l'autonomia dell'aeroplano.

Progressi generali nel campo tecnologico di attrezzature e strumenti medici a parte, la Rega ha sviluppato in proprio anche mezzi speciali, quali unità d'isolamento nel 2014, che serve al trasporto sicuro di pazienti altamente contagiosi con i suoi jet ambulanza o con gli elicotteri di soccorso.

Il progresso per il bene del paziente

Ogni acquisto di una nuova aeroambulanza nella storia della Rega riflette da un lato le possibilità finanziarie dell'epoca. Dall'altro ogni jet ambulanza

rappresentava la somma delle esperienze fatte con i modelli precedenti. Gli specialisti della Rega fecero di tutto per ottenere una miglioria ottimale delle cure per i loro pazienti, quali l'introduzione della cabina pressurizzata, il passaggio al turboreattore, l'estensione dell'autonomia o lo sviluppo di una rampa di carico per la presa a bordo dei pazienti senza scosse. Per non parlare della formazione professionale continua di team medici e piloti dei jet Rega.

Un ponte aereo verso casa

Anche l'acquisto del Challenger 650 è stato caratterizzato dall'esperienza fatta con il modello precedente. Sono passati ben quattro anni da quando il team di progettazione stabilì i requisiti per il nuovo jet, pianificando nel minimo dettaglio l'evoluzione degli arredi e seguendo durante tutto lo scorso anno la trasformazione dal jet spoglio fino al jet ambulanza altamente specializzato. Quando a inizio estate 2018 il primo dei tre nuovi jet ambulanza Rega decollerà per il mondo, simboleggerà i quasi 60 anni della storia dei rimpatri della Guardia aerea svizzera di soccorso Rega. Chi si ferisce o si ammala gravemente all'estero può contare sul fatto che la Rega con i più recenti jet ambulanza e con l'esperienza pluridecennale offra un ponte aereo straordinario verso casa.



Perfezione: gli arredi della cabina sono frutto dell'esperienza pluridecennale.



Progresso: il nuovo cockpit vanta l'avionica di ultima generazione.

2002/2003

Bombardier Challenger CL-604 | HB-JRA, HB-JRB e HB-JRC 2002/2003–2019

Dal 2002, la Rega per i jet ambulanza punta sulla flotta uniforme: tre identici jet a lungo raggio del tipo Bombardier Challenger CL-604 danno il cambio ai due BAe125-800 e ai Bombardier CL-601. L'attività di rimpatrio in favore di pazienti all'estero aumenta sensibilmente. Ogni anno, i jet Rega raggiungono ormai oltre 400 destinazioni.



2018

Bombardier Challenger 650 HB-JWA | HB-JWB | HB-JWC dal 2018

I tre collaudati Challenger CL-604 di Bombardier sono sostituiti con il modello successivo del tipo Challenger 650. È dotato di lettini multifunzionali per i pazienti e di una cabina più luminosa e meglio isolata contro il rumore. L'avionica avanzata nel cockpit consente ai piloti Rega di scegliere rotte più dirette e di ridurre il consumo di carburante.

«Ben venga il progresso, ma la sostanza della Rega non va cambiata»

Il 2018 sarà un anno da ricordare. Ernst Kohler, CEO della Guardia aerea svizzera di soccorso Rega spiega perché quest'anno passerà alla storia e precisa che cosa distingue le innovazioni attuali dal salvataggio aereo dei tempi pionieristici della Rega. Inoltre parla delle sfide che vede per il futuro.

Ernst Kohler, a che punto è la Rega oggi?

La Rega è in buone condizioni ed è l'anello indispensabile del sistema sanitario svizzero. Lo scorso anno abbiamo organizzato oltre 15'000 interventi, un numero mai raggiunto finora. Affinché anche in futuro sia possibile soccorrere i nostri pazienti velocemente e in modo professionale, negli ultimi anni abbiamo fatto investimenti per oltre 300 milioni di franchi. La maggior parte di questo denaro è stata dedicata alla modernizzazione delle nostre flotte e alla realizzazione della nostra visione "Soccorrere con qualsiasi tempo", così da poter in avvenire aiutare sempre più persone. Buona parte di questi investimenti finora erano visibili solo su carta. Sono pertanto molto lieto di poter dimostrare quest'anno alla popolazione svizzera che il nostro duro lavoro e le grandi spese sono valsi la pena. Non investiamo per interessi personali, ma per le nostre sostenitrici e i nostri sostenitori.

Lei si riferisce all'ammodernamento della flotta?

Sì. Quest'autunno ad esempio entreranno in servizio alle basi di pianura due dei sei nuovi elicotteri di salvataggio del tipo Airbus Helicopters H145. Inoltre abbiamo appena presentato al pubblico

il primo nuovo jet ambulanza del tipo Challenger 650. Un'aeroambulanza non si può comprare "chiavi in mano". Un team di progettisti interdisciplinari della Rega ha lavorato per oltre quattro anni alla realizzazione del progetto nel quale hanno investito molto lavoro di sviluppo proprio e l'esperienza raccolta in oltre sessant'anni di voli di rimpatrio. Sono fiero delle mie collaboratrici e dei miei collaboratori, e del fatto che potremo concludere l'opera nei tempi previsti e senza superare la somma preventivata di 130 milioni di franchi.

Perché la sostituzione dei tre jet ambulanza era necessaria?

Il rinnovo della flotta è parte di una strategia collaudata negli anni. Gli attuali jet ambulanza stanno volando da ormai 16 anni rimpatriando pazienti da tutto il mondo. Hanno soddisfatto le nostre aspettative, ma sono anche stati molto sollecitati. Nessun altro aereo di questo tipo ha accumulato così tante ore di volo quante ne hanno totalizzate i nostri tre CL-604. Per gli aerei avviene pressapoco come con le automobili: più invecchiano e più chilometri accumulano, più diventa costosa la loro manutenzione. Ben presto sarebbero state necessarie grosse revisioni che avrebbero comportato la riduzione della disponibilità d'intervento dei velivoli. Per un'organizzazione di soccorso aereo come la nostra, la disponibilità delle aeroambulanze altamente specializzate è essenziale. Un jet fermo a terra a causa di lavori di revisione non può rimpatriare pazienti.

Perché avete scelto il modello successivo, il Challenger 650?

Abbiamo analizzato la nostra attività di rimpatrio dall'estero e ci siamo posti molte domande. Che cosa è importante per i pazienti e per i nostri equipaggi? Quali sono le autonomie necessarie ai

jet, ossia quanti scali sono sopportabili per i pazienti? Elenco dei requisiti alla mano, abbiamo sottoposto a valutazione 64 tipi di

«Non investiamo per interessi personali, ma per le nostre sostenitrici e i nostri sostenitori»

aeroplani prima di proporre il progetto al consiglio di fondazione della Rega. Con il modello successivo Challenger 650 continuiamo la nostra storia coronata di successi. Inoltre, i quasi sessant'anni d'esperienza nel settore dei rimpatri, ci hanno permesso di evolvere e ottimizzare il nuovo jet ambulanza.

Il nuovo jet ha anche una nuova livrea. Come mai?

Dopo i nuovi jet ambulanza Rega, entro la metà del 2019 saranno forniti alla Rega i sei nuovi elicotteri di soccorso del tipo H145, destinati a sostituire la flotta di pianura EC145. E, nel 2021 saranno forniti i tre elicotteri non meteorodipendenti AW169-FIPS. La verniciatura di aeromobili è impegnativa e costosa. Ora è il momento ideale per rinnovare il logo Rega ultraventenne e dare alla Guardia aerea svizzera di soccorso un nuovo aspetto visivo per il futuro.

Un altro progetto futuro riguarda la realizzazione della visione "Soccorrere con qualsiasi tempo". Quanto manca alla Rega per poter eseguire interventi anche in condizione di visibilità pessima?



Ernst Kohler, 55 anni, in qualità di CEO dirige la Rega dal 2006.

L'anno scorso abbiamo compiuto un grosso passo avanti: il 23 dicembre 2017 l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) ci ha dato il permesso di utilizzare anche di notte e durante il week-end importanti nodi della rete Low Flight Network (LFN). Per esempio l'approccio in volo strumentale IFR all'Ospedale cantonale di Lucerna via Emmen, oppure la rotta IFR sopra il passo del San Gottardo.

Cosa significa ciò per l'estensione ulteriore della LFN?

L'autorizzazione è un precedente per il quale abbiamo lottato a lungo e intensamente. Così come le autoambulanze

in caso d'emergenza possono passare con il rosso, vale ora una regolamentazione straordinaria per i nostri elicotteri di salvataggio in missione. Sono molto contento che siamo riusciti a trovare assieme all'UFAC una soluzione che accelera l'estensione della LFN. Però non finisce qui: ora si tratta di collegare anche altre regioni ed ospedali alla stessa rete, così da poter estendere ulteriormente la copertura del soccorso aereo medicalizzato del sistema sanitario per la popolazione svizzera. Vorremmo inoltre poter utilizzare tutti i corridoi IFR, anche al di fuori degli orari di servizio del controllo del traffico aereo.

Nella visione della Rega, qual è il ruolo dell'elicottero di soccorso non meteo dipendente AW169-FIPS?

L'AW169-FIPS, che completerà la flotta Rega fra tre anni, è l'ultima tessera mancante del puzzle. Anche se oggi possiamo effettuare interventi quasi 24 ore su 24 sulla LFN, resta irrisolto il problema della formazione di ghiaccio in determinate condizioni meteo. Grazie al sistema anti-ghiaccio del nuovo elicottero i nostri piloti potranno volare sulle rotte IFR anche quando sussiste il rischio di gelo, una pietra miliare per il soccorso aereo. L'AW169-FIPS

Continua a pagina 12 ►

è il primo elicottero della sua categoria di peso al mondo dotato di un sistema che previene la formazione di ghiaccio e al momento è ancora in fase di sviluppo.

La Rega investe circa 50 milioni di franchi negli elicotteri non meteo dipendenti e altri 6 milioni di franchi in proprie stazioni e webcam meteo. A ciò si aggiungono la formazione dei piloti e altri progetti correlati. Questi investimenti saranno mai redditizi?

La domanda da porsi è un'altra: quanto vale la vita di una persona? Il nostro compito è di migliorare costantemente il soccorso aereo in Svizzera, e come i nostri predecessori, non risparmiamo sforzi per raggiungere questo obiettivo. Certo, oggi disponiamo di altri mezzi, più moderni di quelli dei pionieri della Rega degli anni cinquanta e sessanta. Il nostro scopo però è rimasto lo stesso: soccorrere persone in emergenza, bisognose di aiuto. È questa la nostra motivazione quotidiana.

La direzione di oggi investe milioni nella "Rega del futuro". Stanno ristrutturando la Rega?

Ogni "generazione" ha ristrutturato un po' la Rega, ed è giusto che sia così. Nel corso degli anni la Rega come organizzazione è cambiata regolarmente. Fondata come una sottosezione della Società svizzera di salvataggio, si è trasformata in un'associazione indipendente, per diventare infine una fondazione privata di pubblica utilità qual è tuttora. Agli esordi era un'organizzazione di volontari, oggi occupa oltre 400 collaboratrici e collaboratori formati al meglio e altamente specializzati. Questi cambiamenti erano necessari per adattarsi all'evoluzione della società e per essere in grado di soddisfare la nostra esigenza di offrire il meglio ai nostri pazienti. Fermarsi equivale a compiere un passo indietro, ne sono convinto. Ma con tutto il progresso ritengo estremamente importante non cambiare la sostanza della Rega. Il benessere delle pazienti e dei pazienti va messo sempre al centro del nostro operato. Solo così continuiamo l'opera dei nostri predecessori in favore della popolazione svizzera.

«È di aiuto alle persone in emergenza? È questa la domanda che sprona il personale della Rega. Tutto il resto serve allo scopo»

Questo vostro ambire al costante miglioramento è forse la ragione per cui la Rega gode di molto riconoscimento in Svizzera e all'estero?

La sola volontà di migliorare non basta. Alla fine si è valutati in base ai risultati, nel nostro caso in riferimento alla nostra attività al servizio dei pazienti. Io credo che il riconoscimento sia il risultato del duro lavoro di svariate "generazioni Rega" prima di noi e, naturalmente di ogni singola collaboratrice e di ogni singolo collaboratore che contribuisce quotidianamente a scrivere la nostra storia di successo. La Rega ha bisogno di persone con il coraggio di intraprendere nuove vie, di avere e realizzare delle visioni. Quando a metà degli anni ottanta come prima organizzazione di soccorso aereo la Rega introdusse i primi visori notturni, vi fu chi lo trovò esagerato. Oggi è la routine: un intervento con elicottero su quattro effettuato dalla Rega avviene di notte. Per mettere in pratica una visione non basta avere "una buona idea": ci vogliono perseveranza, costanza, conoscenze e abilità operative, e duro lavoro. Credo però che questo sforzo alla fine premia.

Il "mito Rega" ha le sue basi nelle impressionanti prestazioni dei pionieri che in passato furono ammirate universalmente. Ad esempio il primo intervento di salvataggio con il verricello alla parete nord dell'Eiger nel 1971. Simili interventi prodigiosi oggi sono ancora possibili?

Senza dubbio. Solo che in passato, le opere pionieristiche erano più evidenti a tutti. Il primo salvataggio diretto dalla parete nord dell'Eiger fu molto concreto e impressionante. Oggi le nostre innovazioni avvengono nel settore tecnologico. Non è facile riassumere che cosa ci vuole per far sì che un elicottero di soccorso possa raggiungere un ospedale, anche in presenza di nebbia, seguendo un corridoio IFR. Per il soccorso aereo in Svizzera sono conquiste





che in futuro serviranno a molte persone in emergenza. Pur con tutto il fascino per l'aviazione e le tecnologie più avanzate, non bisogna dimenticare che la Rega si pone una sola domanda: è di aiuto alle persone in difficoltà? Tutto il resto serve allo scopo.

Come stanno le finanze della Rega?

La situazione finanziaria è solida e noi applichiamo una pianificazione molto lungimirante. Il progresso è costoso, specialmente nell'ambito dell'aviazione e della medicina i costi aumentano di anno in anno. In ambedue i settori dobbiamo conformarci a sempre più numerose norme legali che ci colpiscono doppiamente, ciò che comporta un costo. Abbiamo sotto controllo le uscite, ma non dobbiamo perdere d'occhio l'utile. Il finanziamento poggia su due pilastri: oltre il 60 per cento del budget è finanziato dalle sostenitrici e dai sostenitori, mentre il rimanente 40 per cento circa proviene dai rimborsi versati dalle assicurazioni a copertura degli interventi effettuati. Da 26 anni, la quota dei tesserati è rimasta invariata a 30 franchi all'anno così come la tariffa per minuto di volo che riceviamo dalle assicurazioni per i nostri interventi, immutata da oltre 20 anni. Se siamo stati in grado di rinnovare il soccorso aereo medicalizzato, lo dobbiamo in gran parte al costante

«La Rega non è cosa ovvia. Il soccorso aereo medicalizzato di base esiste perché ci sostengono i tesserati, anno dopo anno»

aumento dell'appoggio da parte dei nostri sostenitori.

La Rega può ormai contare sull'appoggio di 3,4 milioni di sostenitrici e sostenitori. Dall'invenzione del "sistema sostenitori" negli anni sessanta, il loro numero è in continuo aumento. Ha mai preso in considerazione il fatto che la crescita possa fermarsi?

Anche se la popolazione svizzera nel medesimo periodo è sempre cresciuta, l'aumento del numero di tesserati non è evidente. L'adesione alla Rega è volontaria. Noi siamo molto lieti del sostegno avuto finora: ci conferma che siamo sulla giusta via.

Quali saranno le sfide del futuro?

Il traguardo principale è garantire l'indipendenza, l'autonomia e il finanziamento della Rega a lungo termine.

Solo così anche le prossime generazioni potranno contare sul soccorso aereo medicalizzato della Rega. E ciò non solo negli

agglomerati dell'altopiano ma anche nelle zone rurali. In occasione di eventi pubblici e negli incontri con politici e autorità sottolineo sempre come l'esistenza della Rega non debba mai essere data per scontata. Non riceviamo sussidi statali. Il soccorso aereo medico di base fornito dalla Rega a livello

nazionale esiste unicamente perché le sostenitrici e i sostenitori continuano, anno dopo anno, ad appoggiarci.

Che cosa si augura per il futuro?

Senza le sostenitrici e i sostenitori la Rega non esisterebbe. Perciò mi auguro che la popolazione svizzera continui ad appoggiare la "sua" Rega anche in futuro. E per la Rega mi auguro collaboratrici e collaboratori che si dedichino completamente ai nostri pazienti e che abbiano il coraggio di intraprendere nuove vie, come fecero i pionieri della Rega. Mi rassicura sapere che in caso di bisogno, anche i miei pronipoti potranno essere soccorsi dalla Rega, indipendentemente dalle condizioni meteo.





I soccorritori alpini con la formazione medica della Rega

Si mobilitano quando nessun altro può prestare soccorso medicalizzato: parliamo degli specialisti settore medico del Soccorso Alpino Svizzero. La Rega è responsabile degli interventi di questi soccorritori alpini altamente qualificati, del loro addestramento e della formazione continua, come pure del loro equipaggiamento.

La Rega si impegna ad assicurare le migliori cure mediche alle persone in situazioni d'emergenza e non si limita al salvataggio aereo, ma là dove è sensato, mantiene il suo impegno anche a terra, tramite il soccorso terrestre. Ne sono un buon esempio i cosiddetti specialisti settore medico del Soccorso Alpino Svizzero (SAS). Il SAS, una fondazione della Rega e del Club Alpino Svizzero CAS, (vedi riquadro in basso) dal 2016 può contare su una sessantina di questi soccorritori alpini, specializzati nelle cure mediche di pazienti feriti o ammalati.

Raggiungibili giorno e notte

Gli specialisti settore medico sono tutti alpinisti esperti che sanno come muoversi in zone impervie. Inoltre hanno anche una formazione professionale come paramedici o medici, esperti in medicina d'urgenza. Come tutti i soccorritori alpini del SAS, nella loro regione sono di picchetto giorno e notte gratuitamente. Sono mobilitati unicamente quando nessun'altra organizzazione di soccorso può intervenire. Ad esempio quando l'ambulanza non può raggiungere il paziente perché non c'è strada o sentiero d'accesso, o perché l'elicottero non può volare a causa della pessima visibilità. In un mese si verificano in media da tre a cinque situazioni simili. Può sembrare poco, ma per le persone direttamente coinvolte è una differenza che conta. Di norma, gli specialisti del ramo accompagnano i loro colleghi soccorritori

Formazione e equipaggiamento uniformi: gli specialisti settore medico del SAS sono preparati dalla Rega per gli interventi medici.

alpini in caso di operazioni di ricerca e salvataggio in zone impervie, garantendo non solo l'assistenza medica professionale ai pazienti, ma aiutando anche chi fra i propri ranghi dovesse ferirsi.

Insieme per ottenere i migliori risultati

Anche prima del 2016, il SAS disponeva di una fidata rete di responsabili medici in tutte le stazioni di soccorso del CAS. Questi ultimi però non erano obbligati ad essere professionalmente attivi in ambito sanitario. Inoltre non in tutte le stazioni di soccorso si disponeva di un equipaggiamento medico. Mancava pure una struttura di istruzione uniforme e di formazione continua e, visti i pochi interventi, solo raramente essi potevano acquisire un'esperienza sufficientemente vasta. Per questi motivi, due anni fa il SAS con l'appoggio della Rega ha creato la nuova funzione del "soccorritore specialista settore medico". Ambedue le organizzazioni uniscono le loro competenze specifiche per formare insieme soccorritori alpini altamente qualificati. L'istruzione nella tecnica alpina compete al SAS, mentre la competenza nella medicina d'urgenza e il rispettivo equipaggiamento spettano alla Rega.

Sotto l'egida della Rega

Dalla costituzione della nuova struttura tutte la attività e competenze nel campo medico della SAS sono organizzate dalla Rega che ne risponde. Michael Lehmann, sostituto medico primario della Rega e medico d'urgenza all'elibase Zweisimmen dirige il settore medicina del SAS: "È stato possibile standardizzare l'istruzione e la formazione continua, così come l'equipaggiamento

e lo svolgimento degli interventi, il che ha migliorato la qualità delle cure". Se durante un intervento sorgono domande in merito alle cure al paziente, gli specialisti settore medico possono rivolgersi in ogni momento ai medici della Rega e approfittare direttamente della loro esperienza nel campo della medicina d'urgenza. È stato standardizzato anche l'equipaggiamento. Tutti gli specialisti settore medico a livello nazionale dispongono del medesimo equipaggiamento moderno, quali i farmaci usati nella medicina d'urgenza e gli apparecchi mobili necessari alla rianimazione.

In missione se manca l'alternativa

L'impegno della Rega è più di un semplice trasferimento di conoscenze e di abilità operative: essa offre una parte della prestazione sanitaria di base per la popolazione nelle zone rurali. "L'introduzione dei soccorritori specialisti settore medico è anche una reazione all'evoluzione in atto che fa sì che le popolazioni di alcune regioni della Svizzera abbiano sempre meno accesso alle infrastrutture sanitarie" osserva Michael Lehmann. Ci sono per esempio sempre più regioni e paesi discosti dove manca un medico di famiglia e che si trovano lontani dal più vicino servizio autoambulanza. In caso d'emergenza, se non è disponibile un altro servizio di soccorso e l'elicottero della Rega è bloccato a terra a causa delle condizioni meteo proibitive, si mobilita il più vicino soccorritore specialista settore sanitario. In questo modo la Rega, in collaborazione con il SAS, aiuta a colmare eventuali lacune nell'assistenza sanitaria.

Il **Soccorso Alpino Svizzero (SAS)** è una fondazione di utilità pubblica sostenuta dalla Rega e dal Club Alpino Svizzero CAS. Il SAS funge da collegamento tra le 86 stazioni di soccorso del CAS e i suoi 2'900 soccorritrici e soccorritori locali, tutti volontari. Si occupa della loro formazione e fa sì che il soccorso terrestre si svolga in modo uniforme in tutta la Svizzera. La Rega a sua volta è responsabile di MARS, il settore medico del SAS.

In caso di operazioni di salvataggio complesse, la Rega collabora strettamente con gli oltre 300 specialisti del SAS, che dispongono di un'istruzione e di una formazione continua adeguate. Oltre ai soccorritori specialisti settore medico, fanno parte di questo gruppo anche i soccorritori specialisti elicottero, gli specialisti unità cinofile dei team con cani da valanga e di ricerca, come pure gli specialisti canyoning e quelli per il soccorso di speleologi in difficoltà.

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 con i propri mezzi ovunque 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, confortevoli 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 3,436 milioni di sostenitrici e sostenitori è radicata profondamente nella popolazione 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.

Cifre chiave del 2017

Numero missioni organizzate	15'958
Con elicotteri	11'774
Con aeroplani	1'281
Altri interventi ¹	2'903
Contributi dei tesserati (mio. CHF)	101.1
Numero sostenitori (mio.)	3.436
Numero dipendenti ²	367
Risultato d'esercizio (mio. CHF)	159
Costi di gestione (mio. CHF)	158
Utile (mio. CHF)	1.1
Somma di bilancio (mio. CHF)	567

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

² Posti a tempo pieno, a fine dicembre





Solidale, premurosa, professionale, competente, svizzera

Potete contare sulla Rega.

Ubicazioni

Le elibasi della Rega

La Rega s'impegna a raggiungere ogni luogo nel suo territorio d'intervento nel giro di 15 minuti di volo. Ciò è possibile con dodici elibasi dislocate in tutto il paese, più una base partner. Le basi sono ubicate a Dübendorf, Basilea, Berna, Losanna, Untervaz, Locarno, S. Gallo, Erstfeld, Samedan, Wilderswil, Mollis e Zweisimmen. Vi si aggiunge la base partner di Ginevra.

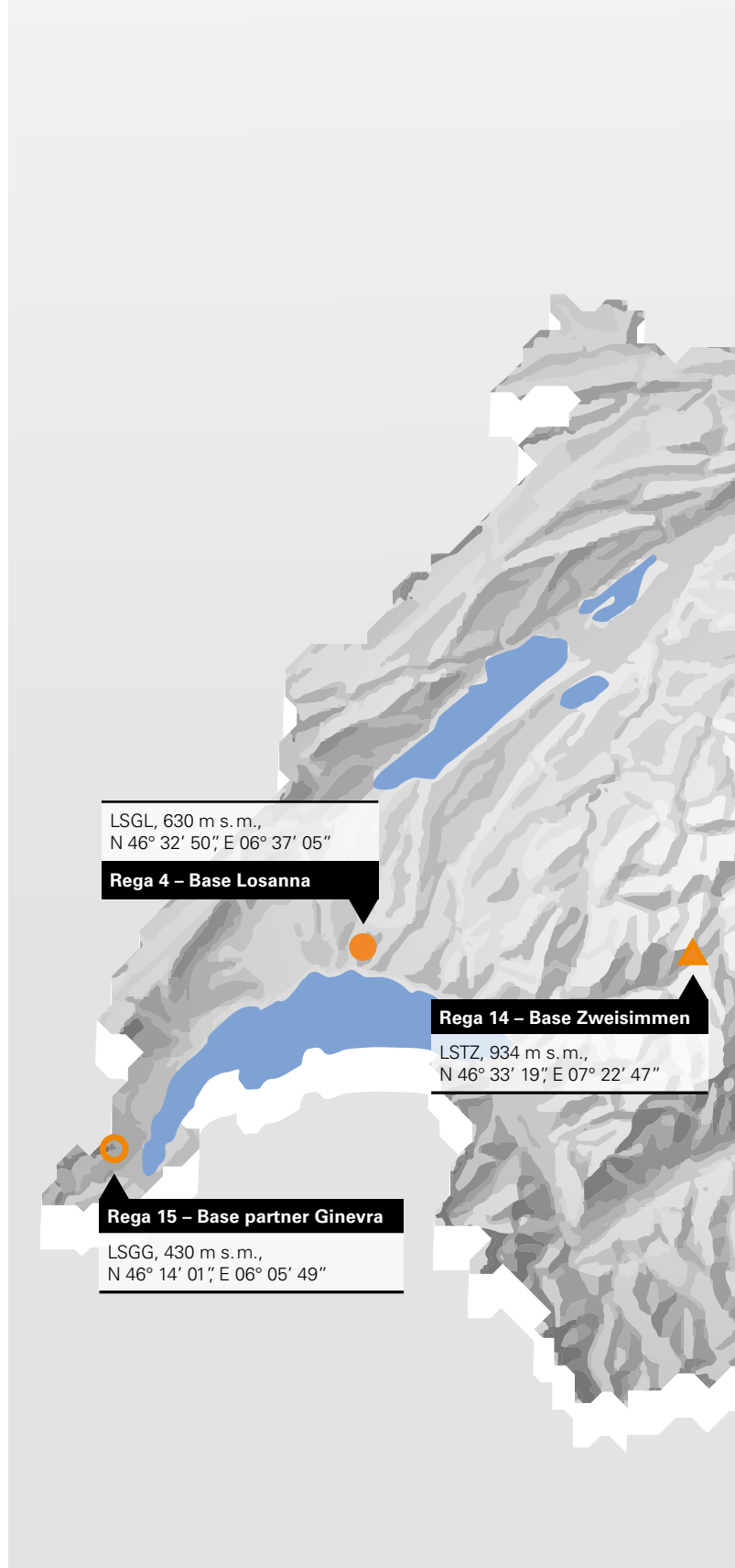
Alle elibasi si trova un equipaggio Rega composto di pilota, paramedico e medico d'urgenza, pronti in ogni momento a portare il soccorso aereo medicalizzato a chi si trova in situazione d'emergenza.

Il Rega-Center

La sede principale della Rega, il Rega-Center si trova all'aeroporto di Zurigo con accesso diretto alle piste. Da qui decollano i tre jet ambulanza per le loro missioni nel mondo, mentre gli elicotteri vengono al Rega-Center solo per i lavori di revisione. Accanto all'hangar e le officine per la flotta vi si trovano anche la centrale operativa, l'amministrazione e un grande deposito di materiale.

Centrale operativa

Ogni anno, la centrale operativa nel Rega-Center organizza oltre 15'000 missioni. È raggiungibile 24 ore su 24 e 365 giorni l'anno: in Svizzera con il numero d'allarme **1414**, dall'estero con il **+41 333 333 333**.



La flotta della Rega

Elicotteri basi di pianura



Airbus Helicopters EC 145 / H145 (da fine 2018)

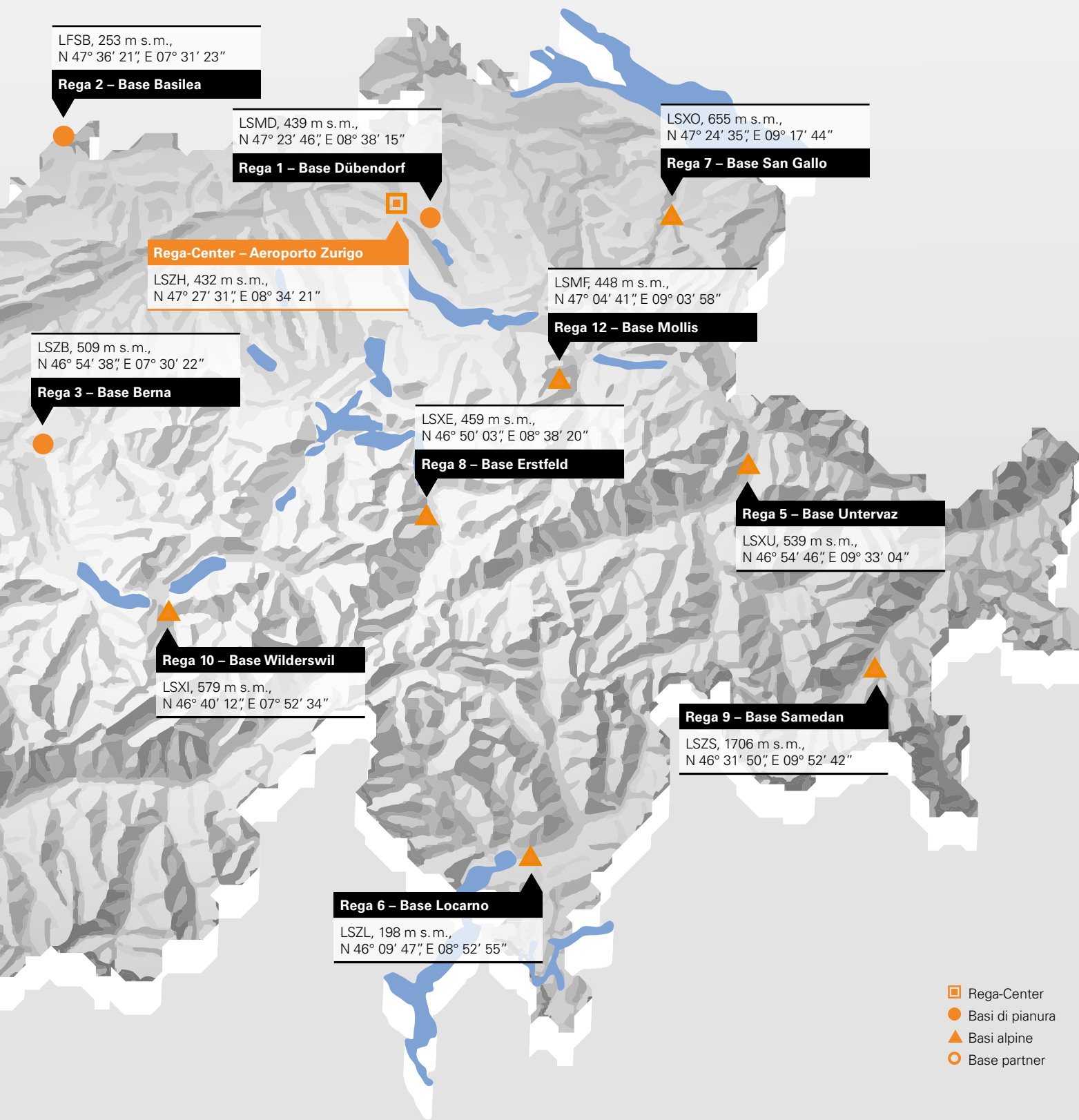
Numero elicotteri:	6
Posti pazienti:	1 sdraiato, 1 seduto
Diametro rotore:	11 m
Lunghezza totale:	13,03 m
Altezza:	3,95 m
2 turbine, potenza al decollo:	Arriel 1E2, 2 x 720 CV
Velocità di crociera:	220 km/h
Verricello:	90 m di cavo, 270 kg

Elicotteri 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, potenza al decollo:	Pratt & Whitney, 2 x 778 CV
Velocità di crociera:	235 km/h
Verricello:	90 m di cavo, 270 kg



Scuola di volo elicotteri



Airbus Helicopters H125

Numero elicotteri:	1
Diametro rotore:	10,69 m
Lunghezza totale:	12,94 m
Altezza:	3,34 m
1 turbina, potenza al decollo:	Turbomeca Arriel 2D, 860 CV
Velocità di crociera:	220 km/h

Aeroambulanze



Challenger 650

Numero velivoli:	3
Posti pazienti:	4 sdraiati
Apertura alare:	19,61 m
Lunghezza totale:	20,86 m
Altezza:	6,40 m
Peso massimo al decollo:	21'863 kg
Velocità di crociera:	850 km/h
Autonomia:	6'500 km

La Rega in Svizzera

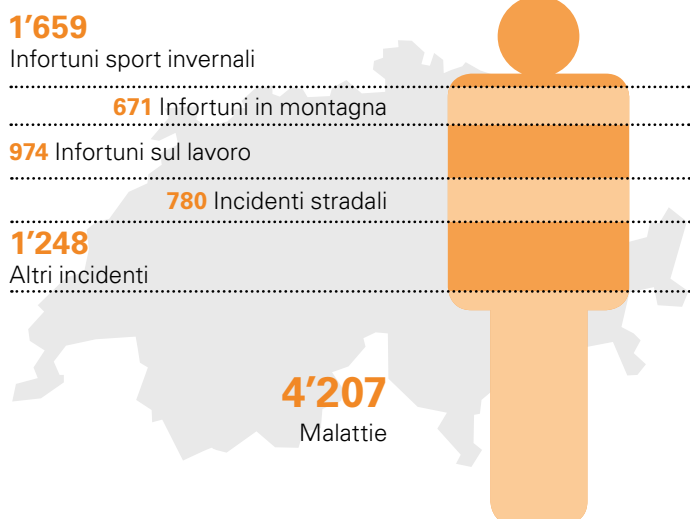


365 giorni l'anno, 24 ore su 24, la Rega con i suoi elicotteri di salvataggio è a disposizione della popolazione svizzera. Le 17 macchine del tipo AgustaWestland Da Vinci e Airbus Helicopters EC 145 portano la medicina d'urgenza direttamente alle persone in emergenza, non solo dopo incidenti con gravi ferite, ma anche in caso di malattie acute quali problemi cardiaci.

Gli elicotteri di salvataggio sono richiesti in territori montagnosi di difficile accesso, come pure sulle autostrade e negli agglomerati. 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 quarto di tutte le missioni Rega con elicottero si svolge di notte: un compito impegnativo per l'equipaggio composto di pilota, paramedico e medico d'urgenza.

Interventi primari e secondari elicottero 2017 (Totale 9'539 pazienti)



La Rega nel mondo



Ovunque nel mondo, la Rega costruisce un ponte verso la patria per le persone in emergenza. I suoi tre jet ambulanza volano esclusivamente per trasportare pazienti con indicazioni mediche. L'equipaggio consiste sempre in almeno due piloti, un medico e una persona specializzata in cure intensive. 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 jet ambulanza. 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 locali 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 2017 (Totale 2'571 pazienti)

1'249

pazienti rimpatriati con jet ambulanze o aerei di linea

1'322

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 più di 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 le assicurazioni non devono assumerseli.

A pagina 38 si trova il Regolamento sostenitori.

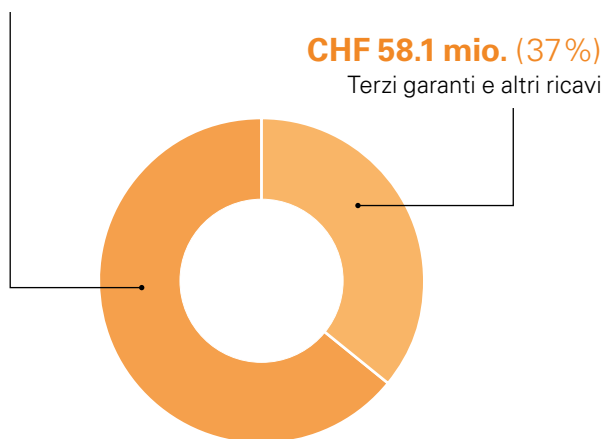
La copertura dei costi della Rega 2017

CHF 101.1 mio. (63%)

Quote e donazioni dei sostenitori

CHF 58.1 mio. (37%)

Terzi garanti e altri ricavi





Un grazie di cuore a tutte e a tutti
i 3'436'000 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 400'000 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 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 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".

<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>> 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>> 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>> 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>> 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>> 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>> 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>> 2014</p> 	<p>È 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>> 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>> 2015</p> 	<p>Tre Challenger 650 per la Rega Nel 2018, la flotta dei CL-604 rivelatasi estremamente affidabile, sarà sostituita dall'ultimo modello di Bombardier, dotato di turbine modificate e dell'avionica di ultima generazione.</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>> 2015</p> 	<p>La Rega ordina tre elicotteri AW169-FIPS non meteodipendenti Di Leonardo (già AgustaWestland) dotati del sistema anti-ghiaccio, che saranno pronti all'intervento nel 2021.</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>> 2016</p> 	<p>Soccorrere con scarsa visibilità con la rete di rotte aeree IFR Dal dicembre 2016, di giorno sono accessibili agli elicotteri due corridoi di volo del Low Flight Network, una rete di rotte basata sulla navigazione satellitare.</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>> 2016</p> 	<p>Sei H145 per le basi di pianura In sostituzione della flotta di pianura, la Rega acquista sei H145 della Airbus Helicopters. Il modello successivo più potente dell'EC 145 entrerà in servizio nel 2018.</p>
<p>> 2009</p> 	<p>L'AgustaWestland Da Vinci è il nuovo elicottero d'alta quota La Rega acquista dal costruttore AgustaWestland undici elicotteri di questo tipo per le elibasi alpine.</p>	<p>> 2017</p> 	<p>Dati meteorologici precisi 60 nuove o potenziate stazioni meteo e webcam forniscono ai piloti d'elicottero della Rega informazioni meteo costantemente aggiornate: una premessa importante per i voli IFR.</p>
<p>> 2009</p> 	<p>Un apparecchio cuore-polmoni mobile a bordo Per la prima volta con gli elicotteri e i jet ambulanza della Rega è possibile trasportare pazienti gravissimi, collegati all'apparecchio cuore-polmoni.</p>	<p>> 2017</p> 	<p>Autorizzazione per la Low Flight Network La Rega ottiene il permesso di utilizzare, quasi 24 ore su 24, dei segmenti centrali della rete nazionale per i voli IFR.</p>





Rapporto annuale 2017

Attività 2017	28–31
Immagine aziendale	32
Consiglio di fondazione	33
Governance & Compliance	34–35
La Rega 2017	36
Direzione	37

Attività 2017

La Rega ha alle spalle un anno d'interventi intenso. Nel 2017 la centrale operativa ha organizzato 15'958 missioni (+5,7%), il che corrisponde a un intervento ogni 33 minuti. Nel 2017, sia gli elicotteri di soccorso, sia i jet ambulanza hanno volato di più dell'anno precedente, trasportando in tutto 10'788 persone soccorse (+7,1%). Gli equipaggi della Rega in media hanno aiutato 29 pazienti al giorno.

Elicotteri

Rispetto all'anno precedente nel 2017, il numero d'interventi con elicottero è salito (11'744, +6,5%). Mentre il numero degli interventi secondari³ è diminuito (2'659, -3,1%), quello degli interventi primari² ha registrato una crescita (6'781, +9,8%). È aumentato pure il numero delle missioni notturne (2'296, +4,6%). Ormai si può dire un intervento d'elicottero su quattro si svolge dopo l'imbrunire.

È cresciuto anche il numero dei voli per contadini organizzati dalla Rega (1'287, +5,4%). Questi trasporti di bestiame ferito o ammalato, a favore degli alpigiani, sono eseguiti da imprese di trasporto commerciali, incaricate dalla Rega.

Aeroplani

Rispetto all'anno precedente, nel 2017 la Rega ha rimpatriato più pazienti dall'estero (1'249, +2,1%). I tre jet ambulanza sono decollati più spesso (886, +3,3%) riportando in patria più pazienti (901, +3,7%). Paragonato all'anno prima, nel 2017 sono stati compiuti meno voli a lungo raggio, fatto questo che però non ha influito sul numero di ore di volo. Siccome sono stati eseguiti più interventi, i Challenger CL-604 hanno volato più ore rispetto al 2016 (4'306, +0,4%).

Il numero dei pazienti rimpatriati a bordo di aerei di linea è diminuito

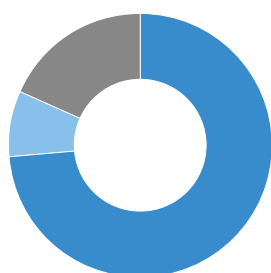
leggermente (348, -1,7%). A questa alternativa economica ed ecologica si ricorre quando le condizioni del paziente sono stabili e non sono da attendersi effetti negativi per quest'ultimo o per gli altri passeggeri, e se l'aereo di linea dispone di sufficienti posti liberi.

La diminuzione del numero di pazienti (130, -19,4%) che si possono rimpatriare accompagnati da un medico o da personale infermieristico specializzato in terapie intensive della Rega, per natura è soggetta ad oscillazioni. È aumentato il numero di rimpatri non accompagnati (218, +13,0%): in questi casi, la centrale operativa della Rega organizza il viaggio di ritorno per persone in grado di affrontarlo senza accompagnamento.

La consulenza dei medici Rega

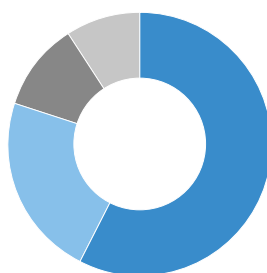
Ogni rimpatrio è preceduto da chiarimenti approfonditi da parte di uno dei 13 medici consulenti. Il medico di turno,

Totale interventi



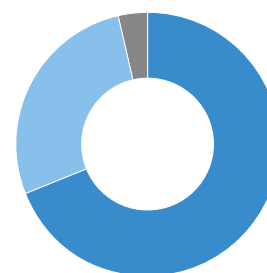
	2017	2016	+/-
Totale interventi	15'958	15'093	5.7%
■ Elicotteri	11'774	11'055	6.5%
■ Jet/linea	1'281	1'249	2.6%
■ Altri interventi ¹	2'903	2'789	4.1%

Interventi elicotteri



	2017	2016	+/-
Interventi elicotteri	11'774	11'055	6.5%
di cui notturni	2'296	2'194	4.6%
■ Interventi primari ²	6'781	6'178	9.8%
■ Interventi secondari ³	2'659	2'744	-3.1%
■ Voli per contadini di montagna	1'287	1'221	5.4%
■ Interventi speciali ⁴	1'047	912	14.8%

Interventi aeroplani



	2017	2016	+/-
Interventi aeroplani	1'281	1'249	2.6%
■ Aeroambulanze	886	858	3.3%
■ Aerei di linea	352	356	-1.1%
■ Voli Charter	43	35	22.9%

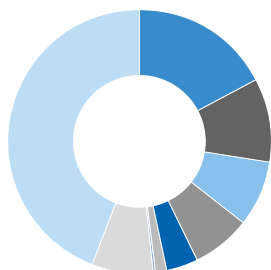
¹ Altri interventi: trasporti con autoambulanze, interventi in favore del Club Alpino Svizzero CAS, Spéléo-Secours, Redog ecc.

² Interventi primari: soccorso d'emergenza direttamente sul luogo dell'evento

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



	2017	2016	+/-
Totale pazienti	9'539	9'045	5.5 %
■ Infortuni sport invernali	1'659	1'373	20.8 %
■ Infortuni sul lavoro	974	931	4.6 %
■ Incidenti stradali	780	762	2.4 %
■ Infortuni in montagna	671	648	3.5 %
■ Infortuni sport	392	441	-11.1 %
■ Incidenti aerei	122	124	-1.6 %
■ Cadute di valanghe	23	34	-32.4 %
■ Altre cause	711	683	4.1 %
■ Malattie	4'207	4'049	3.9 %

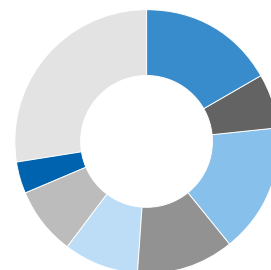
Emergenze mediche all'estero

	2017	2016	+/-
Totale pazienti	2'571	2'510	2.4 %
■ Consulenza medica	1'322	1'287	2.7 %
■ Rimpatrio	1'249	1'223	2.1 %

Rimpatri

	2017	2016	+/-
Totale pazienti	1'249	1'223	2.1 %
■ Aeroambulanza Rega	901	869	3.7 %
■ Voli di linea accompagnati	130	161	-19.4 %
■ Voli di linea non accompagnati	218	193	13.0 %

Pazienti trasportati/accompagnati aeroplani



	2017	2016	+/-
Totale pazienti	1'031	1'030	0.1 %
■ Lesioni estremità	174		
■ Traumi cranici	69		
■ Altre ferite	163		
■ Malattie cardio-circolatorie	122		
■ Malattie infarto/ictus	95		
■ Malattie gastro-intestinali	85		
■ Malattie da tumori maligni	42		
■ Altre malattie	281		

d'intesa con la centrale operativa, decide se il rimpatrio sia necessario e se lo è, stabilisce in che modo sarà effettuato. I medici consulenti della Rega, così come i capi intervento lavorano a turni, 24 ore su 24.

L'anno scorso, i medici consulenti della Rega hanno dato consigli a 2'571 pazienti (+2,4 %) con problemi di salute all'estero. Nella maggior parte dei casi, i nostri medici consulenti sono rimasti in contatto telefonico con i pazienti per diversi giorni o anche più a lungo. Ogni giorno, i medici consulenti hanno aiutato in media sette nuovi pazienti. In 1'249 casi, alla consulenza medica è seguito un rimpatrio con il jet ambulanza o con un aereo di linea.

Alcune assicurazioni incaricano i medici Rega della verifica delle condizioni di salute di loro assicurati ammalati o feriti all'estero, anche se non sono sostenitrici o sostenitori. La Rega fornisce un parere dal punto di vista

medico ma la decisione, se e in che modo debba avvenire il rimpatrio, spetta all'assicurazione.

Variazioni del numero d'intervento e dei pazienti

Il numero dei pazienti e quello degli interventi non sono identici. Ci possono essere a bordo più pazienti e ci sono voli senza pazienti, ad esempio in caso di voli di ricerca senza esito. In genere il numero degli interventi con gli elicotteri Rega rispecchia le condizioni meteo, le preferenze del tempo libero e la mobilità della popolazione svizzera come pure dei turisti stranieri in Svizzera, il che spiega le naturali variazioni.

Lo riflette bene l'andamento nei mesi di febbraio e ottobre dell'anno scorso, particolarmente soleggiati rispetto alla media. Nel febbraio 2017, gli elicotteri di salvataggio hanno effettuato spesso interventi per infortunati durante la pratica di sport invernali, ciò che ha comportato un aumento del 25,7 per-

cento rispetto al medesimo periodo del 2016. Anche nell'ottobre 2017, secondo Meteo Svizzera il mese più soleggiato dall'inizio delle misurazioni, il bel tempo del periodo in esame ha fatto registrare il 25,7 per cento di interventi in più dell'anno precedente.

Sviluppo finanziario e investimenti

Nell'esercizio 2017 il ricavo d'esercizio della Rega è stato di 158,8 milioni di franchi, mentre i costi d'esercizio sono stati di 157,7 milioni. Ne consegue un risultato annuale positivo di 1,1 milioni. Il finanziamento della Rega di principio poggia su due pilastri: il 63 per cento del budget è coperto dalle sostenitrici e dai sostenitori grazie alle loro quote e donazioni; il rimanente 37 per cento invece dai pagamenti di terzi garanti per le prestazioni date.

Lo scorso anno la Rega ha investito soprattutto nel rinnovo della flotta e nei grandi progetti IT. In conformità con gli obiettivi strategici, la Rega

si autofinanzia quasi al 100 per cento e non deve ricorrere a capitali di terzi per finanziare i suoi investimenti.

Sviluppo rallegrante del tesseramento

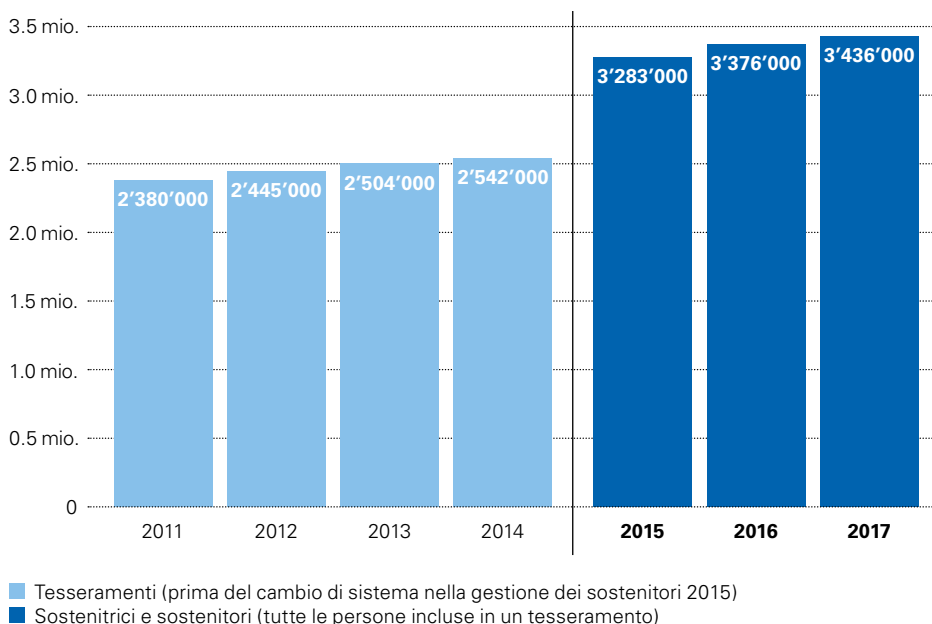
Grazie all'appoggio delle sue sostenitrici e dei suoi sostenitori, la Rega può fornire il servizio aereo medicalizzato di base a livello nazionale, e ciò senza sussidi statali. Nel 2017, gli affiliati hanno sostenuto la Rega con quote e donazioni per un totale di 101,1 mio. di franchi (+4,7%), coprendo oltre il 63 per cento dei costi totali. Anche nel 2017 la Rega ha potuto constatare con piacere un aumento del sostegno: al 31.12.2017 nel sistema della Rega erano registrati in tutto 3,436 mio. di sostenitrici e sostenitori. Ciò corrisponde ad un aumento di circa 60'000 nuovi tesseramenti, ossia l'1,8 per cento in più dell'anno precedente. Secondo il Regolamento dei sostenitori per ringraziare le sostenitrici e i sostenitori del loro appoggio, la Rega può condonare loro i costi d'un intervento se nessuna assicurazione deve pagare le prestazioni.

Rinnovo della flotta di pianura

Nel 2017 fervevano i preparativi per il nuovo elicottero del tipo Airbus Helicopters H145: si stabilivano gli ultimi dettagli degli arredi per la cabina, si pianificava l'addestramento degli istruttori e dei piloti della Rega. L'H145 comportava un cambiamento anche per i meccanici aeronautici. Nel 2017 dovettero frequentare un corso di più settimane dal costruttore Airbus Helicopters per saper eseguire i lavori di manutenzione del nuovo elicottero con le necessarie nozioni e disponendo delle rispettive licenze.

Nell'autunno 2018, i primi due dei sei nuovi H145 entreranno in servizio alle elibasi di pianura, mentre i rimanenti quattro giungeranno nel 2019. I potenti H145 dotati dell'avionica di ultima generazione sostituiscono gli EC 145, acquistati nel 2003.

Evoluzione numero sostenitori fino al 2017



L'elicottero non meteo dipendente AW169-FIPS

L'acquisto dei tre elicotteri di salvataggio non meteo dipendenti del tipo AW169-FIPS che completeranno la flotta nel 2021 è in corso. A fine 2015 la Rega ha firmato un contratto con il costruttore Leonardo per la fornitura di tre AW169-FIPS. Dotati di un sistema antighiaccio potranno eseguire interventi di soccorso anche quando sussiste il rischio di gelo: per il soccorso aereo non ostacolato dalle condizioni meteo sono di primaria importanza. Attualmente, gli AW169-FIPS si trovano in fase di sviluppo. Sono i primi elicotteri della loro categoria di peso al mondo, con un peso massimo al decollo di cinque tonnellate, a essere dotati di un "Full Ice Protection System" (FIPS) e in futuro arricchiranno il dispositivo d'intervento della Rega.

Gli arredi del nuovo jet ambulanza Challenger 650

L'anno scorso a Peterborough in Canada, in stretta collaborazione con il team di progettazione, sono stati completati gli arredi del primo jet nuovo. Nella seconda metà dell'anno sono stati

trasferiti da Montréal a Peterborough anche gli altri due aerei "vuoti", nei quali saranno sistemati gradualmente gli arredi. Nel mese di aprile 2018, il primo dei nuovi jet ambulanza Challenger 650 del costruttore Bombardier si aggiungerà alla flotta Rega (si veda da pagina 6). A metà, rispettivamente a fine 2018 completeranno la flotta anche i rimanenti due nuovi jet: terminerà così la sostituzione delle vecchie aeroambulanze, entro i termini di consegna e secondo i preventivi stabiliti.

Permesso straordinario per la Rega

Un primo traguardo sulla via verso la realizzazione della visione della Rega "Soccorrere con qualsiasi tempo" è stato raggiunto il 23 dicembre 2017: la Rega ha ottenuto il permesso dall'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) per l'utilizzo 24 ore su 24 di importanti segmenti centrali della rete Low Flight Net (LFN). Diversi tratti della rotta LFN, ad esempio gli avvicinamenti in volo strumentale IFR agli aeroporti militari di Emmen e Meiringen o il volo d'approccio in IFR all'eliporto dell'ospedale Insel di Berna, sono stati utilizzati

con successo nel corso di interventi Rega, però solo di giorno, durante l'operatività delle rispettive infrastrutture. Il permesso concede l'utilizzo anche al di fuori degli orari regolari delle varie strutture. Ora, la Rega può utilizzare anche la rotta nord-sud della rete LFN sopra il passo del Gottardo durante le ore notturne.

Rete propria di stazioni meteo per dati aggiornati

La premessa per i voli IFR sono i dati meteo costantemente aggiornati. Solo una minima parte delle strutture rilevanti per la Rega però, per esempio gli ospedali, disponevano di dati meteo aggiornati. Per questo nel 2014 ci ha pensato la Rega: nell'ambito del grande progetto "Thor" ha creato una rete di stazioni meteo e webcam, potenziando nel contempo le stazioni esistenti con sensori supplementari per poter ad esempio rilevare la visibilità, il tipo di precipitazioni o il margine inferiore degli strati nuvolosi. Nell'autunno 2017, il progetto si è concluso con successo, nel pieno rispetto dei tempi pianificati e del preventivo dei costi. Oggi la Rega dispone di dati meteo sempre aggiornati, forniti da 60 stazioni meteo e webcam nuove o potenziate, presenti in Svizzera.

Messa in funzione di nuovi eliporti agli ospedali

La Rega si impegna a livello nazionale per migliorare la sicurezza di pazienti ed equipaggi tramite la modernizzazione degli eliporti presso gli ospedali. Consiglia e appoggia i rispettivi progetti dei nosocomi, partecipando in parte ai costi. L'anno scorso sono entrati in funzione ben cinque eliporti i cui progetti sono stati sostenuti attivamente dalla Rega. Gli ospedali che ora dispongono di eliporti moderni, conformi alle massime esigenze concernenti dimensione, peso massimo, illuminazione e altri fattori necessari per garantire la sicurezza, sono quelli di Interlaken, Frutigen, Winterthur, Nyon e Thusis.

Nuove attrezzature mediche

La Rega si premura di migliorare ulteriormente le cure mediche in favore dei

suoi pazienti. Nel 2017 tutti gli elicotteri e i jet ambulanza della Rega sono stati dotati di video laringoscopi. Da tempo, negli ospedali questi apparecchi servono per garantire la gestione delle vie respiratorie in massima sicurezza. Non sono però idonei all'uso all'aperto, in balia delle bizze del tempo: in caso di forte irradiazione solare, il display si legge male. Ora gli equipaggi della Rega hanno a disposizione un video laringoscopio mobile, robusto e tecnicamente avanzato che facilita l'intubazione e aumenta ulteriormente la sicurezza dei pazienti.

Inoltre la Rega in collaborazione con un partner esterno ha sviluppato una barella particolarmente robusta. Finora, il trasporto in elicottero di pazienti sovrappeso non era possibile perché la barella comune era troppo stretta e reggeva un peso massimo di 150 chilogrammi. La nuova barella speciale, costruita con una leggera struttura in alluminio più larga e più lunga, è collaudata per pesi fino a 400 chilogrammi. La Rega possiede due di queste barelle speciali, stazionate alle basi di Zurigo e Basilea. La maggior parte degli interventi per persone in sovrappeso sono voli di trasferimento da un ospedale regionale ad un centro ospedaliero.

Nel novembre 2017, il nuovo mezzo è servito ad un intervento straordinario, forse il primo del genere al mondo: l'equipaggio della base Rega di Zurigo ha effettuato con successo un intervento per un paziente intensivo, in sovrappeso e collegato ad una macchina cuore-polmoni ECMO, trasportandolo con questa speciale barella.

Partecipazione a studi di ricerca

Oltre a sviluppare nuovi mezzi di intervento, la Rega funge anche da partner affidabile per le ricerche nell'ambito della medicina d'urgenza preospedaliera: nel 2017 due studi presentati insieme con la Clinica universitaria di Zurigo, con "Schutz und Rettung" Zurigo e con gli Ospedali cantonali di Lucerna e San Gallo, sono stati accettati dalle rinomate riviste scientifiche "Anesthesia & Analgesia" e "Anaesthesia", e pubblicati nel febbraio

2018. In entrambi gli studi è stato provato che la pronta iniezione di acido tranexamico dopo un incidente, stabilizza effettivamente la capacità emostatica di un ferito grave. Insieme con i suoi partner di ricerca la Rega ha quindi contribuito alla dimostrazione scientifica dell'efficacia della nuova terapia.

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., Greppen, 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),
fino al 2017

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

Philipp Perren, Dr. iur., rappresentante canton
Vallese

Andy Scheurer, rappresentante Spéléo-Secours

Markus Denzler, rappresentante Comandanti
di polizia

Marc Ziegler, rappresentante Impianti di risalita
Svizzera

Stefan Eng, rappresentante Forze aeree
svizzere

Günter Bildstein, rappresentante Centrali
d'allarme 144

Renato Belloli, rappresentante delle compagnie
di elicotteri

Ufficio di revisione

KPMG AG, Zurigo

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

al primo gennaio 2018



Governance & Compliance

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

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

Il Consiglio di fondazione

Il Consiglio di fondazione è l'organo supremo della Rega. Nel rispetto dell'atto di fondazione stabilisce i principi dell'organizzazione, l'immagine e nuovi regolamenti. Approva le strategie e il piano finanziario. Approva il rapporto 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 25 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 19 febbraio 2018, senza suscitare reclamo alcuno.

La Rega 2017

9 febbraio: dalla sua introduzione nel 2011, l'app Rega gratuita per emergenze è stata scaricata oltre 1,3 milioni di volte. Da allora è stata utile in migliaia di interventi. In caso d'allarme l'app trasmette le coordinate di chi chiama, direttamente alla Rega: ciò permette di guadagnare tempo prezioso. Oltre ai sistemi operativi iOS e Android, l'app Rega è disponibile anche per Smartphone Windows.

7 marzo: il CEO Rega Ernst Kohler inaugura il nuovo eliporto dell'ospedale di Interlaken. Per aumentare il grado di sicurezza per pazienti ed equipaggi, la Rega partecipa al rinnovo degli eliporti presso gli ospedali svizzeri, fornendo consulenza e perizie, e contribuendo al rispettivo finanziamento. Oltre a Interlaken, anche gli ospedali di Frutigen (BE), Nyon (VD) e Thusis (GR) hanno potuto inaugurare nuovi eliporti, realizzati con l'aiuto della Rega.

1° giugno: mini progresso medico. La Rega attrezza i suoi elicotteri di salvataggio con un nuovo tipo di video laringoscopio per gestire in sicurezza le vie respiratorie. Collaudato negli ospedali, gli equipaggi Rega dispongono ora di un apparecchio perfezionato, utilizzabile all'aperto anche in condizioni meteo sfavorevoli: l'immagine sul display è visibile anche durante interventi di soccorso con luce solare intensa o su campi innevati.

23 agosto: gli elicotteri Rega intervengono non solo in caso di emergenze mediche, ma anche in caso d'incendi e catastrofi naturali, come ad esempio in Val Bregaglia. Quando dai pendii sopra Bondo (GR) si staccarono grandi frane, seppellendo parti del villaggio con cumuli di macerie e detriti, diversi abitanti furono tratti in salvo dagli equipaggi della base engadinese. Nel corso della notte furono trasportati pure degli esperti nella zona pericolosa.

30 agosto: al lago di Lucendro sul passo del Gottardo la Rega mette in funzione l'ultima webcam meteorologica concludendo il grande progetto "Thor" nei termini previsti. Ben 60 stazioni di rilevamento e webcam su tutto il territorio nazionale forniscono ai propri piloti d'elicottero informazioni costantemente aggiornate nel cockpit. I preziosi dati meteo sono la premessa per i voli strumentali (IFR) e indispensabili al soccorso aereo non meteo dipendente.

2 settembre: l'interesse della folla alla base Rega di Zurigo è impressionante: oltre 12'000 fan di tutte le età partecipano alla "Giornata delle porte aperte" e scoprono da vicino fra altro l'elicottero di soccorso EC145 e l'equipaggiamento medico di "Rega 1", il nome usato nelle comunicazioni radio della base più vecchia della Rega.

18 settembre: la Rega lancia una campagna pubblica con lo scopo di registrare gli ostacoli aerei a bassa quota. Cavi o linee aeree che si trovano a meno di 25 metri dal suolo non devono essere segnalati all'UFAC come ostacoli al traffico aereo e pertanto non figurano su alcuna cartina geografica. Per gli elicotteri però sono un grave pericolo: possono causare danni e, nel caso peggiore, provocarne la caduta. Ora, la Rega registra questi ostacoli a bassa quota nella propria banca dati.

23 dicembre: la Rega ottiene un permesso dall'UFAC che le consente di utilizzare 24 ore su 24 importanti nodi della Low Flight Network, una rete di navigazione satellitare di rotte IFR. Fra questi gli aeroporti militari di Emmen e di Meiringen e il volo d'approccio all'eliporto dell'ospedale Insel di Berna. Un ulteriore passo avanti nella realizzazione della visione Rega "Soccorrere con qualsiasi tempo".



9 febbraio



7 marzo



30 agosto



2 settembre



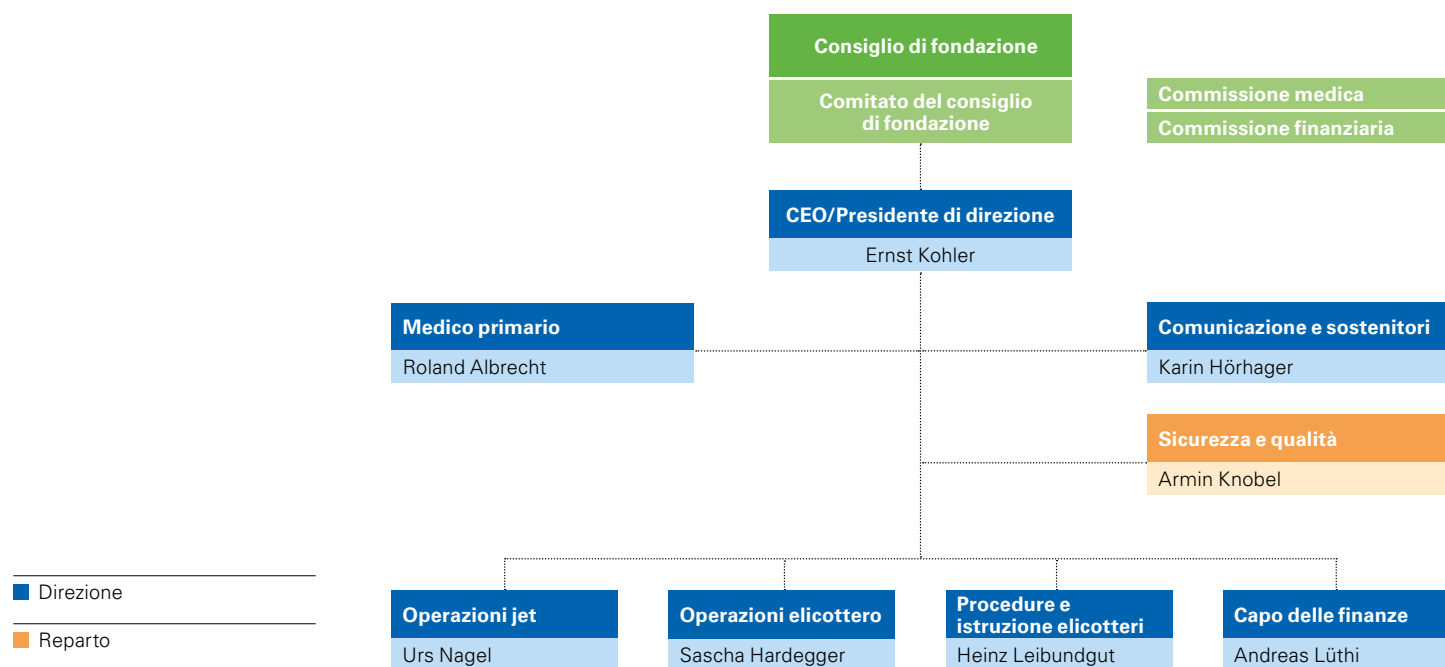
18 settembre



23 dicembre

Direzione

Organigramma al primo gennaio 2018



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



Regolamento sostenitori Rega

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

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

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

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

In riconoscenza di questo sostegno la Rega, a propria discrezione e nell'ambito delle proprie capacità, può concedere alle sostenitrici e ai sostenitori l'esonero dei costi d'intervento parziale o totale delle prestazioni da lei date o organizzate qualora assicurazioni o altri terzi non sono tenuti ad assumerseli e quindi non devono coprire i costi totali o parziali di un intervento. In ogni caso, la Rega esegue le sue prestazioni di soccorso, così come può concedere l'esenzione dei costi, senz'alcun obbligo giuridico. Inoltre, per ragioni operative, mediche o meteorologiche l'esecuzione di un intervento della Rega può essere ostacolata o impedita.



1. Svizzera e Principato del Liechtenstein

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

2. Mondo intero

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

Le modalità e i tempi delle operazioni sono stabiliti dalla Rega secondo criteri medici, sociali e logistici. È competenza della Rega stabilire modo operativo e orario di ogni singola operazione. La Rega ha la facoltà di incaricare organizzazioni terze con l'esecuzione di sue missioni. Onde poter disporre dello spazio di manovra necessario per svolgere le prestazioni di soccorso, in caso di necessità la sostenitrice o il sostenitore autorizza la Rega a inoltrare generalità e dati sanitari ai diretti coinvolti (partner d'intervento, medici, assicurazioni, ecc.) in Svizzera o all'estero.

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

Via Aeroporto 15
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
Harald Schreiber

Versione italiana
Gabiella Broggi, Lugano
Federica Mauri, Gordola

Foto
Emanuel Ammon
Olivier Born
Philipp Keller
Ariane Lendenmann
Thomas Lüthi
Remo Nägeli
Adrian Schindler
Archivio Rega/Diversi

Produzione
tutto fatto, Zurigo

Ideazione/Grafica
Schenker visuelle Kommunikation, Zurigo

Prepress
Sota media GmbH, Wallisellen

Stampa
Hürzeler AG, Regensdorf

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

Su www.rega.ch trovate una versione pdf.

© Aprile 2018. 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

