



**Rega 2019**  
con Rapporto annuale 2018





# Sommario

## Rega 2019

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

## Rapporto annuale 2018

<b>Attività 2018</b>	<b>28–31</b>
<b>Immagine aziendale</b>	<b>32</b>
<b>Consiglio di fondazione</b>	<b>33</b>
<b>Governance &amp; Compliance</b>	<b>34–35</b>
<b>La Rega 2018</b>	<b>36</b>
<b>Direzione</b>	<b>37</b>



CURIA CONFOEDERATIONIS HELVETICA

1293

HB-ZOH

rega

Rega 1414

# «Soccorso aereo sempre migliore grazie al sostegno dei nostri tesserati»



Michael Hobmeier



Ernst Kohler

All'inizio degli anni Sessanta, quando i costi correnti dei soccorsi con elicottero stavano lentamente iniziando a superare le possibilità dell'ancor giovane Guardia aerea di soccorso e il Consiglio federale aveva respinto una domanda di sussidio, Fritz Bühler, l'allora presidente della Rega, chiese aiuto alla popolazione: nacque così il sistema del tesseramento, che permise alla Rega di continuare ad aiutare persone in emergenza.

Da allora, in sostanza, non è cambiato molto: il sostegno della popolazione non è mai stato così grande come l'anno scorso e non è diminuita nemmeno l'importanza del tesseramento per il futuro della Rega. A noi e a tutti i collaboratori Rega fa quindi molto piacere che nel 2018 la famiglia delle sostenitrici e dei sostenitori abbia accolto circa 47'000 nuovi tesserati. Ora oltre 3,483 milioni di persone sostengono la Guardia aerea svizzera di soccorso. Con i loro contributi e le loro donazioni coprono oltre il 60 per cento delle uscite.

Ed è proprio questa solida base che ci consente d'investire costantemente nello sviluppo della Rega e del soccorso aereo in Svizzera. Negli ultimi anni, oltre ai grossi progetti infrastrutturali e informatici, l'attenzione si è concentrata sul rinnovamento della flotta e sul perseguimento della nostra visione «Soccorrere con qualsiasi tempo». Con l'entrata in servizio dei tre nuovi jet ambulanza e di due dei complessivi sette nuovi elicotteri delle basi di pianura, l'anno scorso abbiamo concluso con successo due importanti progetti d'acquisto durati diversi anni. Per quanto riguarda la visione Rega, l'espansione dei corridoi di volo strumentale a essa collegata e le relative procedure di avvicinamento agli ospedali, anche nel 2018 abbiamo incontrato ostacoli burocratici che ci hanno impedito di raggiungere i nostri obiettivi.

La visione della Rega comporta un importante valore aggiunto per i pazienti e i numeri lo dimostrano: grazie alle procedure di volo strumentale, nel 2018 abbiamo potuto assicurare a oltre 300 pazienti un rapido soccorso aereo medicalizzato, che altrimenti non sarebbe stato possibile garantire o che sarebbe avvenuto solo con notevole ritardo. In totale, lo scorso anno la centrale operativa della Rega ha organizzato oltre 17'000 missioni, un numero record negli oltre 66 anni di storia della Rega. I jet Rega sono rimasti in volo per circa 4'700 ore, rimpatriando persone che si erano ammalate o infortunate all'estero. Gli elicotteri Rega hanno invece portato lo sperato soccorso aereo medicalizzato in oltre 10'000 casi.

I numeri confermano quanto sia necessaria la Rega e c'incoraggiano a proseguire sulla strada adottata, concentrandoci sempre sulle persone e continuando a investire nel futuro del soccorso aereo.

Cosa significa nel concreto? Scopritelo da pagina 10: vi presentiamo il nostro drone Rega di nuova concezione, che in futuro volerà in modo autonomo e senza contatto visivo con l'operatore, completando il nostro spettro d'interventi per la ricerca di persone scomparse.

**Michael Hobmeier**  
Presidente del Consiglio di fondazione

**Ernst Kohler**  
CEO/Presidente di direzione

# L'unità di cure intensive volante

**Circa 3'000 volte l'anno gli equipaggi della Rega decollano per un cosiddetto intervento secondario e trasportano i pazienti da un ospedale all'altro. Garantendo un trasferimento veloce e rispettoso tra gli ospedali, gli elicotteri della Rega svolgono un ruolo importante nel sistema sanitario svizzero. Collegano le regioni periferiche ai centri ospedalieri con i relativi centri di cura e medicina altamente specializzata.**

Dal 2009 i cantoni collaborano nel campo della medicina altamente specializzata. Hanno infatti sottoscritto una convenzione intercantonale per una pianificazione a livello nazionale e l'attribuzione delle prestazioni mediche altamente specializzate. Invece di 26 soluzioni cantonali, in questo settore esiste quindi una sola pianificazione congiunta valida per tutta la Svizzera. Questo presenta vantaggi sia qualitativi sia economici, perché per molti interventi e trattamenti medici altamente specializzati, in Svizzera ci sono troppi pochi casi per essere garantiti da tutti gli ospedali con la qualità e la redditività necessarie. Trapianti d'organi, interventi neurochirurgici o trattamenti medici di simile complessità vengono quindi eseguiti solo in pochi centri appositamente attrezzati.

L'elicottero di soccorso è spesso il mezzo più adatto per trasportare persone gravemente ferite o malate in modo rapido e sicuro dalle regioni periferiche a questi centri ospedalieri dotati delle infrastrutture adeguate. Per questo motivo la Rega si concentra da anni sull'ampliamento delle possibilità di raggiungere l'optimum per i pazienti con l'aiuto del progresso tecnologico e medico. In linea con uno degli obiettivi dei medici Rega, ciò che dal punto di vista medico è possibile a terra, ossia in un ospedale o in un'ambulanza, dovrebbe essere accessibile anche ai pazienti trasportati in volo.

## **Apparecchi a sostegno dell'attività cardiovascolare**

A bordo dei suoi elicotteri di soccorso e jet ambulanza la Rega trasporta ogni anno oltre 2'000 pazienti affetti da

malattie cardiovascolari, comprese persone gravemente ammalate che dipendono da apparecchi a sostegno dell'attività cardiovascolare. I responsabili medici della Rega si concentrano da anni sulla possibilità di avere a disposizione a bordo apparecchi mobili e tecniche di medicina intensiva, come ad esempio gli apparecchi per l'ossigenazione extracorporea a membrana (ECMO) o il contropulsatore aortico (IABP).

L'ECMO è una tecnica di medicina intensiva in cui l'apparecchio assume interamente o in parte la funzione respiratoria e/o cardiaca del paziente. L'IABP è invece uno strumento della medicina d'urgenza a sostegno di un'insufficienza cardiaca, ad esempio dopo un infarto, usato per stimolare l'irrorazione sanguigna e quindi l'ossigenazione del muscolo cardiaco.

La Rega ha acquistato un IABP già nel 2008 e due apparecchi ECMO un anno dopo. Nel 2010, la Rega realizza una prima mondiale: il primo volo transatlantico a quota normale con un paziente collegato a un apparecchio ECMO. Anche il trasporto con ECMO più lungo al mondo è stato effettuato con un jet Rega: all'inizio del 2019, un equipaggio Rega ha trasportato una paziente da Londra a Kaohsiung, a Taiwan. Finora la Rega è l'unica organizzazione di soccorso aereo in Svizzera in grado di eseguire trasporti con IABP o ECMO. Solo nel 2018 ha effettuato un totale di 41 interventi del genere.

## **Per iniziare bene la vita**

La Rega presta particolare attenzione al trasporto dei suoi pazienti più piccoli. Circa 230 volte l'anno trasferisce neonati e nati prematuri da un ospedale più piccolo a un centro ospedaliero con un reparto specializzato in neonatologia. E ciò avviene in un'incubatrice mobile. Nelle prime ore di vita, i nati prematuri soffrono spesso di problemi respiratori perché i loro polmoni non sono ancora completamente funzionanti. L'incubatrice mobile garantisce che il particolare tipo di respirazione dei neonati non venga interrotto durante il trasporto tra l'ospedale di partenza e quello di destinazione e che la loro temperatura



corporea rimanga stabile. Poiché in Svizzera gli apparecchi del genere sono pochi, nel 2014 la Rega ha acquistato una propria incubatrice mobile, utilizzabile a bordo degli elicotteri di soccorso e dei jet ambulanza Rega.

## **Un proprio reparto Sviluppo**

Una grande sfida nell'impegno di trasportare apparecchi high-tech come l'ECMO, l'IABP o le incubatrici mobili a bordo degli aeromobili è rappresentata dalle numerose normative da rispettare. Un apparecchio e il relativo fissaggio a bordo di un elicottero deve ad esempio



All'eliporto dell'Ospedale universitario di Losanna: lo sbarco di un paziente collegato a una macchina cuore-polmoni mobile.

poter resistere ad accelerazioni fino a 20 g. Gli ingegneri e i progettisti della Rega del reparto Sviluppo progettano e costruiscono gli adattamenti necessari agli aeromobili, in modo che gli apparecchi medici possano essere utilizzati negli elicotteri e nei jet ambulanza Rega. Il settore Sviluppo della Rega con cinque dipendenti è autorizzato dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea AESA ad apportare tali modifiche e con il suo lavoro garantisce quindi le migliori cure mediche possibili durante il trasporto di persone gravemente malate verso un centro ospedaliero.

### Trasferimenti con qualsiasi tempo

Dal punto di vista medico, i moderni aeromobili della Rega sono «unità di cure intensive volanti» in grado di adattarsi al meglio alle esigenze dei pazienti e dell'equipaggio. Oggi le restrizioni sono quindi dovute principalmente alle condizioni meteorologiche. La scarsa visibilità può ad esempio impedire l'intervento con l'elicottero di soccorso e quindi il volo di trasferimento necessario dal punto di vista medico. La Rega persegue da anni la sua visione del soccorso aereo indipendente dalla meteo, investendo anche nella crea-

zione e nell'ampliamento del cosiddetto Low Flight Network (vedi a pagina 9 in basso). In futuro questa rete nazionale di corridoi di volo strumentale collegherà aeroporti, aerodromi, basi Rega e ospedali. Come su un'autostrada, con il volo strumentale (IFR), l'elicottero sarà quindi in grado di seguire una rotta di volo memorizzata nel computer di bordo anche quando la visibilità è scarsa.

Per consentire agli elicotteri della Rega d'immettersi nella rete di rotte e di potere poi uscire, l'LFN ha bisogno di entrate e uscite, come avviene nella

rete autostradale. Finora, gli aerodromi militari, come ad esempio quello di Emmen, servono principalmente da «svincolo» perché lì i voli d'approccio IFR sono già autorizzati. La Rega auspica però di poter utilizzare gli ospedali e le basi Rega come entrate e uscite nella rete di corridoi, per trasportare all'ospedale in caso d'emergenza i pazienti in modo rapido e sicuro, senza deviazioni. Come funziona questo sistema lo mostra l'esempio dell'Insel-spital di Berna, dove già dal 2011, grazie a una propria procedura IFR, è possibile atterrare anche in condizioni di scarsissima visibilità.

Ciò che si dimostra valido a Berna e che ha aiutato centinaia di pazienti si sta realizzando anche altrove. La Rega ha presentato all'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) la documentazione

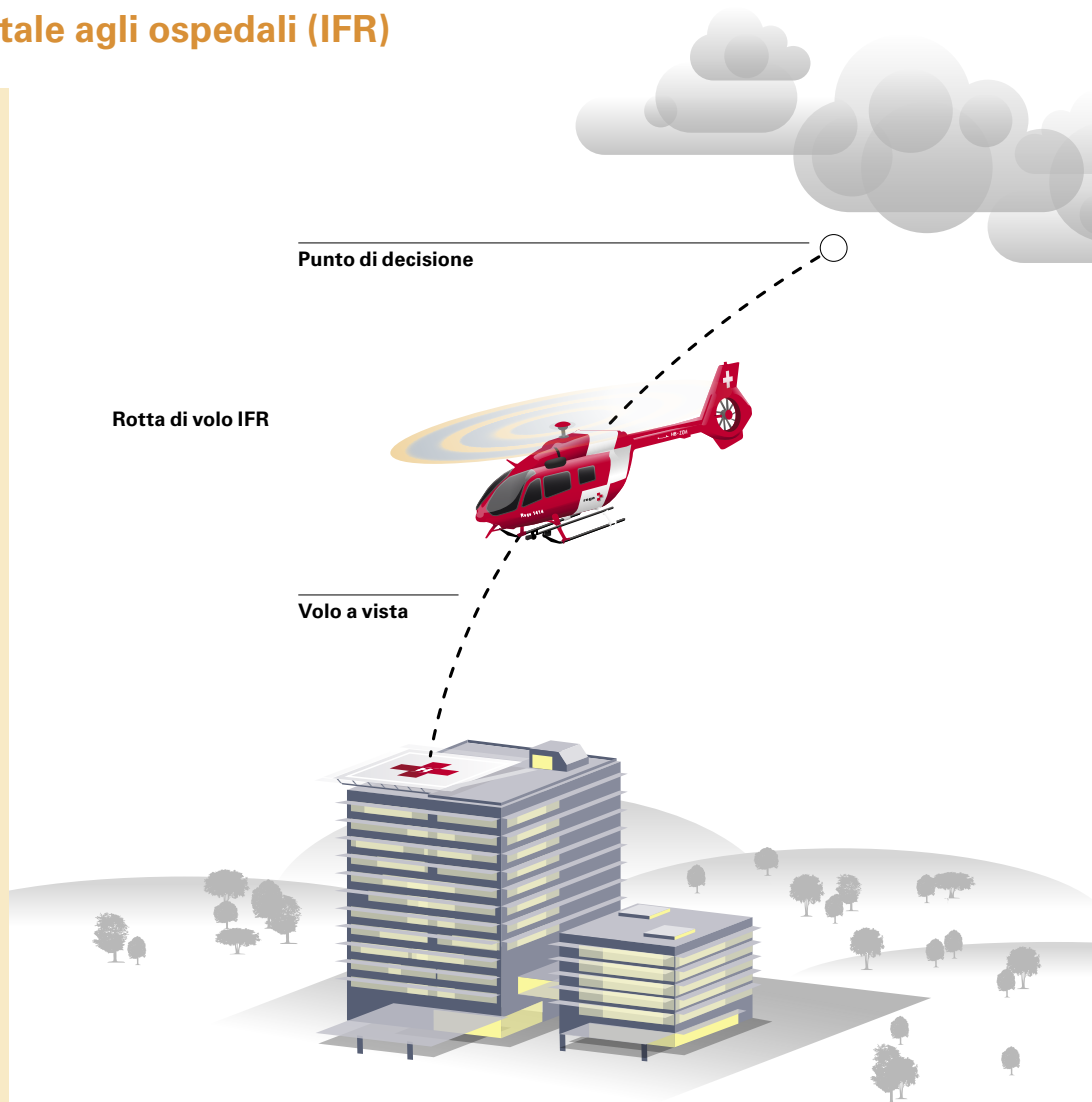
necessaria per i relativi voli d'approccio al Centro per paraplegici di Nottwil, all'Ospedale universitario di Zurigo, all'Ospedale cantonale di Lucerna e a quello di Winterthur e all'inizio del 2019 ha ricevuto l'autorizzazione per le procedure IFR dei voli d'approccio all'Ospedale universitario di Zurigo e all'Ospedale cantonale di Winterthur. Altri voli d'approccio strumentale agli ospedali elaborati dalla Rega devono ancora essere approvati dall'Ufficio federale dell'aviazione civile. Con i tre elicotteri di soccorso AW169-FIPS, che entreranno a far parte della flotta Rega nel 2021, e con altri voli d'approccio IFR, la Rega amplierà le possibilità dei trasporti secondari, ossia trasferimenti da ospedale a ospedale, migliorando così ulteriormente le cure mediche di base in Svizzera.

### **Stretta collaborazione con i centri ospedalieri per il bene dei pazienti**

La Rega è solo una parte di un sistema ben funzionante, nel quale collaborano diversi partner: servizi di soccorso terrestre, ospedali, autorità, cliniche altamente specializzate e centri di competenza. Ne sono la prova anche i trasporti speciali di medicina intensiva della Rega, durante i quali specialisti dei centri ospedalieri assistono gli equipaggi Rega. Quando viene utilizzata la macchina cuore-polmoni mobile (ECMO), oltre all'equipaggio della Rega, a bordo dell'elicottero di soccorso è presente anche un cardiotecnico e, se necessario, un cardiocirurgo. Anche per il trasporto dei suoi pazienti più piccoli, i neonati prematuri, la Rega si affida al know-how degli specialisti

## **I voli d'approccio strumentale agli ospedali (IFR)**

L'elicottero Rega diretto all'ospedale scivola come su rotaie attraverso la coltre di nebbia alta. Dal cockpit la vista è ridotta a pochi metri. L'autopilota guida con grande precisione l'elicottero lungo un corridoio di volo predefinito, utilizzando l'approccio strumentale (IFR). In questo caso, il pilota non si orienta come di solito secondo le procedure di volo a vista in base ai dintorni, ma con l'aiuto degli strumenti nel cockpit controlla se l'elicottero mantiene la rotta registrata nel computer. Grazie agli strumenti di navigazione ad alta precisione e alla navigazione satellitare d'avanguardia, l'elicottero «sa» sempre dove si trova nello spazio tridimensionale. Poco dopo l'aeromobile in avvicinamento raggiunge il cosiddetto punto di decisione, ossia il punto definito nell'approccio in cui il pilota deve decidere se disattivare l'autopilota e dirigersi verso l'eliporto seguendo la procedura del volo a vista o se continuare sulla rotta predefinita nella procedura di volo strumentale e raggiungere un eliporto alternativo.

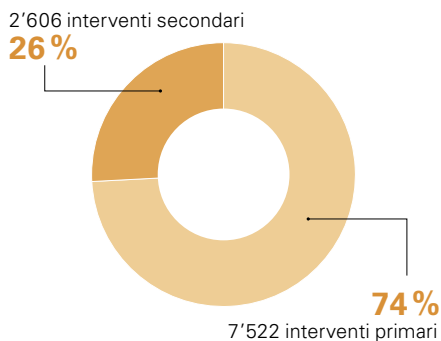




del settore: un team di neonatologia accompagna ogni volo con un neonato o un prematuro trasportato nell'incubatrice mobile. Per continuare a garantire ai suoi pazienti un'assistenza medica ottimale, la Rega e i suoi partner collaborano affinché i trasporti di medicina intensiva a bordo dei suoi elicotteri di soccorso si svolgano in modo sicuro, 24 ore su 24 e con qualsiasi tempo, come parte integrante delle cure mediche di base in Svizzera.

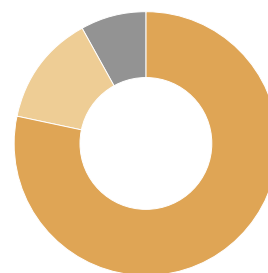
## Interventi con elicottero 2018

### Interventi primari vs secondari



- Interventi secondari: voli di trasferimento da ospedale a ospedale
- Interventi primari: soccorso d'emergenza direttamente sul posto dell'evento

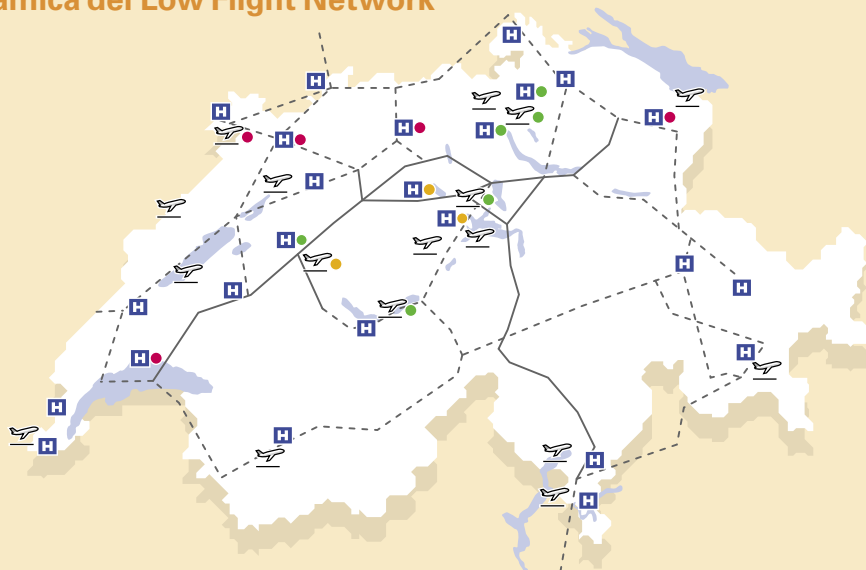
### Trasporti speciali di medicina intensiva



- Trasporti di neonatologia **235**
- Trasporti speciali ECMO/IABP **41**
- Trasporti d'organi **24**



## Panoramica del Low Flight Network (LFN)



### Status approccio IFR

- in uso
- in approvazione
- in preparazione
- ospedale
- ✈ aerodromo

### Status rotte LFN

- in uso
- - - in preparazione

# Il drone Rega pronto al decollo

**Vola autonomamente attraverso ampie aree di ricerca ed è dotato di diversi sensori, come ad esempio una termocamera: il drone Rega di nuova concezione combina la tecnologia all'avanguardia con decenni d'esperienza della Rega nella ricerca di persone disperse, ferite o malate. Per la Rega questo drone rappresenta quindi un ulteriore strumento per la ricerca di persone in emergenza.**

Accanto alla strada del passo, un po' discosto, c'è un veicolo Rega fermo sulla ghiaia. Banchi di nebbia salgono dalla valle. Fa già buio e l'unica luce proviene dall'interno del furgone. Nel vano di carico due persone siedono davanti agli schermi luminosi. Sono i responsabili della missione in corso del più moderno mezzo d'intervento della Rega: un sistema di droni high-tech, sviluppato appositamente per le ricerche aeree ad ampio raggio di persone scomparse che hanno urgente bisogno d'aiuto. Questi due specialisti, l'operatore e il pilota di droni, usano il drone Rega per cercare a due chilometri di distanza un'escursionista dispersa (vedi illustrazione).

## **Volo autonomo nell'area di ricerca**

L'operatore di droni visualizza le immagini della termocamera trasmesse dal drone. È in contatto con la centrale operativa della Rega, la polizia e i soccorritori del Club Alpino Svizzero CAS, che stanno perlustrando la zona a piedi. Il pilota di droni seduto alla seconda postazione di lavoro controlla i parametri di volo del drone che sta proseguendo autonomamente e verifica che rispetti il piano di volo definito in precedenza: il drone risale dapprima lungo il sentiero, in un raggio di 100 metri a destra e a sinistra del percorso, fino alla capanna in cui l'escursionista non è mai arrivata. Poi segue un corridoio di ricerca più grande, infine torna al punto di partenza, dove l'escursionista è stata vista per l'ultima volta. Improvvisamente nel furgone si sente un suono d'avvertimento: nelle immagini l'algoritmo software ha identificato qualcosa. Potrebbe trattarsi di una persona. Nelle immagini ad alta

risoluzione della telecamera, l'operatore identifica la donna a 60 metri sotto il sentiero. Trasmette elettronicamente le coordinate esatte al sistema di gestione interventi della centrale operativa della Rega, che mobilita subito l'equipaggio d'elicottero dalla base Rega più vicina per fornirle cure mediche e trasportarla in ospedale.

## **Test intensivi con un prototipo**

Questo è ancora un esempio fittizio, ma presto le cose cambieranno: da circa un anno e mezzo la Rega lavora a pieno ritmo su un proprio progetto per l'impiego di droni. Il primo drone Rega completamente equipaggiato è attualmente sottoposto a test intensivi. Si prevede che dalla primavera 2020 il drone Rega potrà essere utilizzato per i voli di ricerca di persone disperse. Sascha Hardegger, capo settore Operazioni elicottero e committente del progetto, spiega che l'idea del drone Rega è nata alcuni anni fa: «Abbiamo iniziato presto a seguire lo sviluppo della tecnologia dei droni e abbiamo avuto subito la convinzione che i droni possano ampliare ulteriormente lo spettro d'interventi della Rega. Un anno e mezzo fa i tempi erano maturi per avviare un progetto concreto».

Attualmente il potenziale maggiore risiede nella ricerca aerea di persone disperse. Qui la Rega può contare su decenni d'esperienza in innumerevoli operazioni di ricerca. In fondo, esistono sempre situazioni in cui la centrale operativa della Rega deve presumere, basandosi su un sospetto fondato, che una persona sul terreno sia in emergenza, senza però sapere dove si trovi esattamente. Per poterle prestare le cure mediche e salvarla, va quindi prima trovata. Nell'elaborazione del concetto del drone Rega, i responsabili si sono avvalsi non solo delle conoscenze degli equipaggi d'elicotteri e dei capi intervento, ma hanno anche coinvolto i soccorritori alpini e i conduttori di cani da ricerca in superficie del Club Alpino Svizzero CAS. Insieme è stato stabilito ciò che il «drone di ricerca» dev'essere in grado di fare per compiere con successo missioni di ricerca.

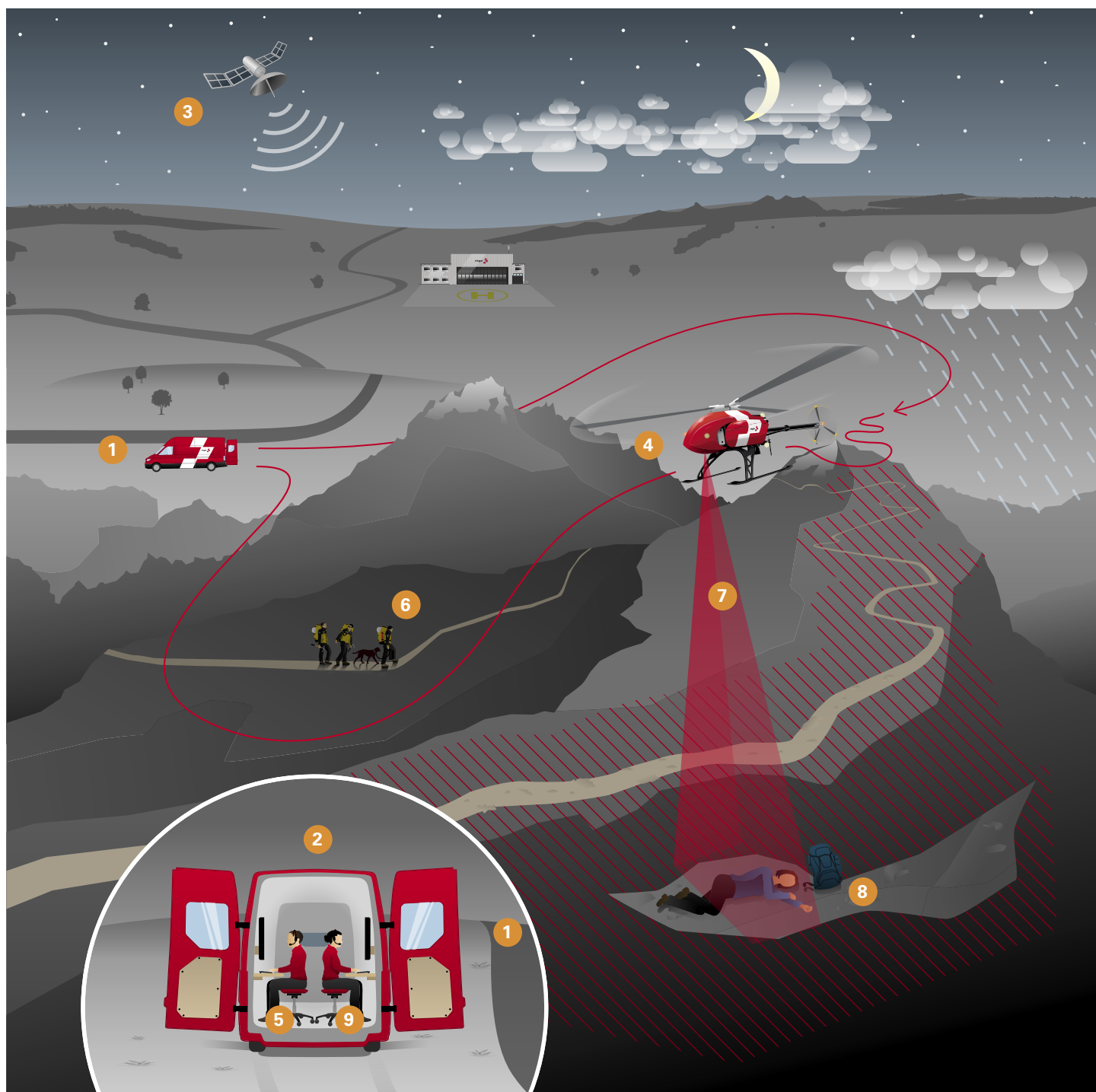
## **Tre requisiti per il drone**

Il primo e principale requisito del drone Rega: dev'essere in grado di sorvolare autonomamente estese superfici di ricerca senza contatto visivo con il pilota di droni e quindi di evitare autonomamente altri aeromobili o ostacoli, come i cavi. Ciò presuppone un secondo requisito: numerosi processi devono avvenire «direttamente a bordo», perché, a causa della distanza dal pilota, non è sempre possibile garantire una comunicazione ininterrotta e senza ritardi con il drone. In un caso così estremo, il drone dev'essere in grado di continuare a svolgere il suo compito pur non essendo in contatto con la stazione di terra, senza però compromettere la sicurezza.

In terzo luogo, il drone Rega dev'essere dotato di varie telecamere e sensori per trovare persone sul terreno. Ad esempio con l'aiuto di uno speciale ricevitore in grado di localizzare un telefono cellulare acceso nelle vicinanze, uno strumento molto utile, soprattutto per operazioni di ricerca su vasta scala di persone su terreni impraticabili o alpini.

## **Prendere in mano la situazione**

«Sul mercato non esiste ancora un sistema di droni in grado di soddisfare tutti i nostri requisiti. Da un punto di vista economico, probabilmente per i produttori uno sviluppo del genere non sarebbe conveniente, perché per un drone di ricerca specifico non ci sarebbero abbastanza acquirenti», spiega Hardegger. E i sistemi militari oltre ad essere troppo grandi e costosi, non sono nemmeno disponibili per un'organizzazione civile come la Rega. Dall'analisi di mercato risultava anche che le varie tecnologie e componenti per la realizzazione del concetto Rega, come il sistema di propulsione, la navigazione o i sensori, erano disponibili, ma finora esistono solo applicazioni a breve distanza, cioè con un contatto visivo diretto con il pilota. E questo non soddisfaceva i requisiti della Rega, perché solo il volo autonomo senza contatto visivo permette di eseguire inter-



## Come funziona un'operazione di ricerca con il drone Rega

Dopo essere stato mobilitato dalla centrale operativa Rega, l'equipaggio dei droni, composto da un operatore e un pilota, raggiunge l'area d'intervento con un **1 mezzo di trasporto**. All'interno del veicolo ci sono il drone Rega e la **2 stazione di controllo a terra**, da dove l'equipaggio comanda il drone senza contatto visivo diretto e monitora i dati trasmessi dal drone. Grazie alla **3 navigazione satellitare**, il **4 drone Rega** sorvola autonomamente l'area di ricerca definita in precedenza e può essere utilizzato anche in condizioni meteorologiche avverse. Le due persone dell'equipaggio si dividono i compiti: **5 l'operatore di droni** coordina l'intervento del drone e funge da anello di congiunzione tra la centrale operativa della Rega ed eventuali altre squadre d'intervento sul posto o nell'area di ricerca, come ad esempio la polizia o i **6 soccorritori alpini del Club Alpino Svizzero CAS**.

Sulla base delle informazioni disponibili e d'intesa con tutte le parti interessate, l'operatore di droni definisce la strategia e l'area di ricerca e dà istruzioni al pilota di droni. Durante il volo di ricerca, utilizzando le **7 immagini della telecamera e altri dati** trasmessi dal drone, cerca di localizzare la **8 persona dispersa e forse ferita**, o trasmette nuovi comandi al drone. Il **9 pilota di droni** prepara il drone Rega sul posto d'intervento per il decollo ed esegue i controlli necessari. D'intesa con l'operatore, programma il computer di volo e, se necessario, si procura i permessi per il volo con il drone. Dopo il rilascio, avvia manualmente il drone fino a quando, a un'altitudine di circa 20 metri, entra in funzione l'autopilota. Durante il volo, il pilota monitora sullo schermo i parametri di volo del drone e il traffico aereo della zona d'intervento.

venti con qualsiasi tempo, ad esempio in caso di nebbia tra la stazione mobile a terra e l'area di ricerca. «Non volendo perdere tempo e aspettare che il mercato offrisse quello che cercavamo, abbiamo perseguito la nostra visione con partner selezionati», spiega Sascha Hardegger. La Rega vanta una grande esperienza nella ricerca aerea e possiede un vasto know-how nel campo dell'aviazione. «Siamo quindi in grado di assemblare i tasselli del puzzle nel nostro proprio progetto e d'integrare quelli mancanti sotto forma di sviluppi mirati», conclude Sascha Hardegger.

### **Voli senza contatto visivo grazie ai sistemi anticollisione**

Alla fine del 2018 il momento è arrivato: dopo numerose fasi intermedie, durante le quali il software sviluppato per il controllo di volo è stato testato dapprima con un altro drone più piccolo, il sistema di droni Rega è diventato operativo, senza più ostacoli per i voli di prova. Con le sue tre pale rotoriche e un diametro del rotore di poco più di due metri, il drone sembra un mini elicottero e non ha molto in comune con i multicotteri normalmente in commercio, comunemente associati alla parola «drone» (vedi illustrazione).

Grazie a due ricevitori GNSS ad alta precisione e alla navigazione satellitare, vola in modo autonomo e molto preciso lungo una rotta definita. A un'altitudine tra gli 80 e i 100 metri dal suolo, segue la topografia del terreno. È dotato di sistemi d'allarme anticollisione FLARM e ADS-B, come quelli installati su molti aeromobili in Svizzera. Se necessario, per evitare collisioni, i loro segnali vengono convertiti direttamente in nuovi input di comando a bordo. In numerosi voli di prova e simulazioni, il comportamento del drone è stato ottimizzato per i casi di oggetti in rapido avvicinamento, consentendogli di evitarli in modo sicuro. Per utilizzare il drone senza contatto visivo, nella cosiddetta modalità BVLOS (Beyond Visual Line of Sight), la Rega necessita di un'autorizzazione dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC). È un obiettivo su cui sta lavorando.

### **L'algoritmo aiuta a localizzare in volo le persone scomparse**

Il drone non deve però solo sorvolare l'area di ricerca in modo sicuro e autonomo, ma anche raggiungere il suo obiettivo, ossia localizzare in volo le persone disperse. A tale scopo è dotato di vari sensori. I segnali della termocamera e della telecamera elettro-ottica ad alta risoluzione sono classificati utilizzando un algoritmo intelligente, sviluppato in collaborazione con il Politecnico di Zurigo. Il drone trasmette le aree dell'immagine in cui l'algoritmo «sospetta» la presenza di una persona in base al tipo di pixel all'operatore a terra, che le controlla manualmente. Per «alimentare» il software e quindi migliorare ulteriormente la precisione e l'affidabilità del sistema, attualmente vengono registrate e classificate sul terreno persone che partecipano ai test.

La Rega prevede d'integrare nel sistema di droni anche la localizzazione dei cellulari, oggi già in uso sull'elicottero Rega, in collaborazione con la polizia. Siccome i dispositivi dell'elicottero non sono adatti a tale scopo, la Rega ha definito le modifiche necessarie, in particolare per quanto riguarda il peso e la strategia di ricerca e, insieme a un produttore, ha iniziato lo sviluppo di un dispositivo adatto ai droni. Il prototipo, attualmente in fase di sperimentazione in collaborazione con la polizia, permetterà al drone Rega di localizzare un cellulare a poche centinaia di metri di distanza e quindi di avere ottime probabilità di riuscire a trovare il suo possessore.

### **Anche un aeromobile senza pilota ha bisogno di un equipaggio**

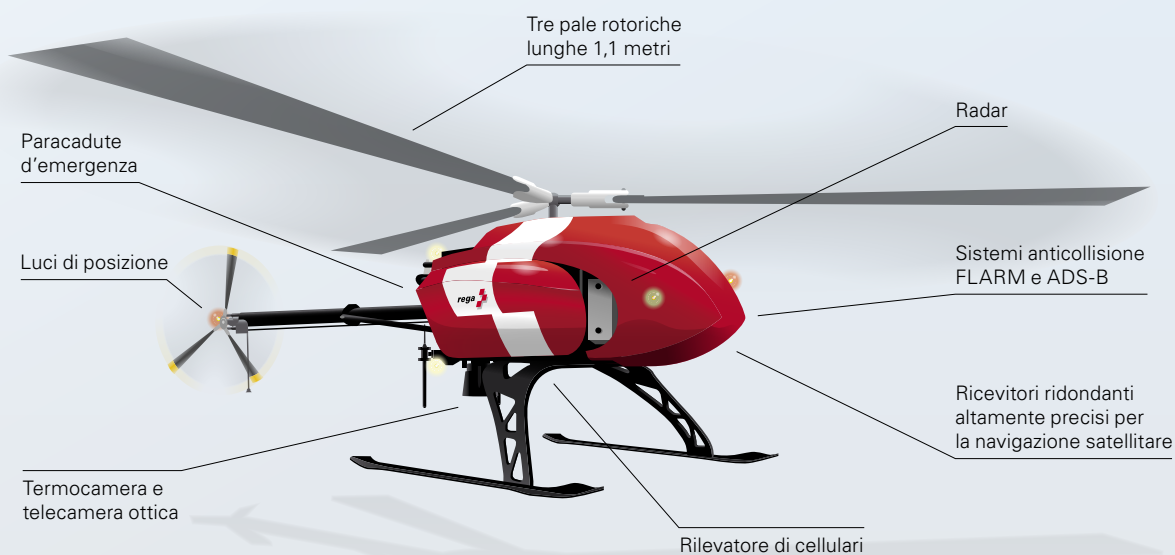
Il drone Rega amplierà lo spettro d'interventi della Rega, completando in modo ottimale i mezzi utilizzati finora per la ricerca di persone disperse (vedi riquadro). Prima che il drone possa essere utilizzato nell'attività d'intervento, sono previsti altri test ed è necessaria l'omologazione dell'UFAC. Se il sistema di droni Rega si dimostrerà valido nei test e nelle prime missioni, a medio termine diversi equipaggi di droni mobili saranno disponibili 24 ore su 24 in diversi luoghi della Svizzera per operazioni

di ricerca. Sebbene il drone non abbia un pilota e possa volare autonomamente, è comunque necessario un equipaggio dei droni ben formato, che coordini la ricerca con le varie squadre d'intervento, determini la strategia di ricerca e lo azioni, come spiega Sascha Hardegger: «Il drone rimarrà sempre un mezzo in più e non sostituirà l'elicottero Rega e il suo equipaggio. Anche in futuro, se la ricerca di una persona ferita o malata avrà un esito positivo, per portare soccorso medicalizzato sul luogo d'intervento sarà sempre necessario l'elicottero Rega».

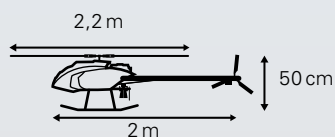
### **Le operazioni di ricerca Rega**

L'anno scorso la Rega ha effettuato circa 160 ricerche aeree di persone disperse. La centrale operativa della Rega ha richiesto 130 volte l'intervento dei soccorritori alpini a terra e dei conduttori di cani da ricerca in superficie del Club Alpino Svizzero CAS, sia per assistere l'equipaggio della Rega, sia per svolgere ricerche a piedi, quando l'elicottero deve rimanere a terra a causa delle condizioni meteorologiche. I motivi di un intervento della Rega nella ricerca di persone disperse sono molteplici, ma sono tutti accomunati dal fondato sospetto che una persona abbia bisogno d'aiuto. Come il caso di un'escursionista che non è arrivata in capanna all'ora stabilita e quindi il guardiano del rifugio avverte la Rega. Oppure di un uomo che non rientra dopo una passeggiata con il cane e quindi la polizia chiede aiuto alla Rega. La Rega interviene per cercare le persone scomparse nell'acqua anche nel caso d'incidenti balneari.

## Equipaggiamento del drone Rega



### Dati principali



Autonomia di volo:  
3 h



Area di decollo/atterraggio:  
10 x 10 m



Carico utile max.:  
10 kg (payload)



Velocità di crociera:  
max. 120 km/h  
80 km/h durante il volo di ricerca



Altitudine operativa  
max.: 3'000 m s/m



Temperatura operativa:  
da -40°C a 40°C



Capacità di ricerca:  
16 km<sup>2</sup> in 2 h

### Quattro mezzi d'intervento per la ricerca di persone disperse

Se la Rega viene allertata dalle autorità o da un privato ed esiste il fondato sospetto che una persona sia dispersa e abbia bisogno d'aiuto, i capi intervento della Rega hanno a disposizione tre e presto quattro mezzi diversi, sempre in stretta collaborazione con la polizia. La decisione sul mezzo più adatto viene presa sulla base delle informazioni disponibili al momento dell'allarme e in base alla topografia e alle condizioni meteorologiche dell'area di ricerca.



#### Volo di ricerca con l'elicottero Rega

Gli equipaggi Rega delle 12 basi dislocate in tutta la Svizzera sono sempre pronti a intervenire. Se l'area di ricerca è limitata e si conosce ad esempio l'itinerario di salita pianificato di un escursionista disperso, una prima misura sensata e veloce è rappresentata dall'intervento dell'elicottero Rega più vicino con l'equipaggio Rega pratico del posto per un volo di ricerca lungo il sentiero.



#### Soccorritori alpini e cani da ricerca in superficie

Se gli equipaggi della Rega hanno bisogno di assistenza sul terreno o se la scarsa visibilità rende impossibile il soccorso aereo, intervengono i soccorritori alpini del Club Alpino Svizzero CAS. Di questi specialisti del soccorso fanno parte anche squadre con cani da ricerca in superficie, impiegati come efficienti mezzi di ricerca. Tali interventi sono coordinati dalla centrale centrale Rega.



#### Il sistema di ricerca multisensore IR/EOS

L'ultramoderno sistema di ricerca multisensore IR/EOS della Rega rappresenta un ulteriore strumento d'intervento per ricerche su vasta scala. Il sistema, costituito da una termocamera ad alta sensibilità, sensori ottici, uno speciale faro di ricerca e una console computerizzata installata nella cabina, viene montato sull'elicottero Rega.



#### Sistema di droni per la ricerca di persone

Per le operazioni di ricerca di persone disperse o ferite, la Rega e i suoi partner d'intervento avranno a disposizione un sistema di droni. Questo sistema sarà inizialmente utilizzato in aggiunta ai mezzi d'intervento convenzionali, ad esempio se il rischio per l'equipaggio d'elicottero è troppo elevato a causa delle cattive condizioni meteorologiche o per una ricerca notturna a bassa quota in zone con una fitta presenza di cavi.

# In missione per la Svizzera

**Elicotteri di soccorso rossi e jet ambulanza bianchi: la Rega porta soccorso aereo medicalizzato 24 ore su 24 ed è ormai parte indispensabile del sistema sanitario svizzero. Con i loro contributi, gli oltre 3,4 milioni di sostenitrici e sostenitori consentono alla Rega di continuare a volare e rendono possibile molto di più di quanto si pensi comunemente.**

Con i suoi tre jet ambulanza e le 12 elibasi distribuite sul territorio svizzero, la Rega è parte integrante delle cure mediche di base in Svizzera. L'anno scorso ha aiutato più di 11'500 pazienti e ha organizzato oltre 17'000 interventi. L'opinione pubblica associa la Rega soprattutto all'elicottero di soccorso rosso e ai primi aiuti dopo un incidente. Ma la Rega è ben più di questo.

L'obiettivo della Rega è di migliorare costantemente il soccorso aereo in Svizzera. E lo fa in modo coerente: negli ultimi anni ha ad esempio investito in un soccorso con qualsiasi tempo, in aerei e infrastrutture all'avanguardia, ma anche nella formazione dei suoi equipaggi e nella collaborazione con partner d'intervento.

Questi pochi esempi tratti dalla vasta gamma di attività della Rega mostrano ciò che è possibile realizzare con il contributo solidale degli oltre 3,4 milioni di sostenitrici e sostenitori. Per garantire che la Rega possa continuare a fornire ai suoi pazienti un'assistenza affidabile e professionale in ogni momento, in Svizzera e nel mondo intero.

## App Rega

Dal suo lancio nel 2011, l'app Rega è stata scaricata oltre 1,3 milioni di volte, dimostrandosi utile in oltre 3'000 interventi. Quando viene lanciato l'allarme tramite l'applicazione per le emergenze, la posizione della persona che ha dato l'allarme viene trasmessa automaticamente alla centrale operativa della Rega. In questo modo si risparmia tempo prezioso per localizzare con precisione la persona ferita o malata. Tempo che, in caso d'emergenza, può essere decisivo.

## Rete radio nazionale

Per permettere ai capi intervento di assistere gli equipaggi degli elicotteri di soccorso durante le missioni, la Rega gestisce una propria rete radio con 42 stazioni, che comprende anche un canale d'emergenza monitorato dalla centrale operativa e utilizzabile da tutti per chiamate d'emergenza.

## Soccorrere con qualsiasi tempo

Per portare soccorso aereo medicalizzato anche in caso di nebbia e neve alle persone in emergenza, la Rega sta lavorando alla sua visione di un salvataggio indipendente dalle condizioni meteorologiche: ha fra l'altro realizzato una rete di corridoi di volo strumentale costantemente ampliata e si doterà di tre elicotteri di soccorso in grado di volare con qualsiasi tempo, che entreranno in servizio nel 2021.

## Aspiranti piloti

Con il suo programma per nuove leve, la Rega sostiene giovani piloti d'elicottero selezionati, promuovendo così giovani talenti dell'aviazione in Svizzera. Questo le garantisce di poter contare anche in futuro su un numero sufficiente di piloti d'elicottero ben formati. Per la formazione e l'addestramento, la Rega possiede un elicottero del tipo H125.

## Partner d'intervento e formazione

Dai servizi ambulanza alla polizia, dai pompieri ai pattugliatori delle piste: per garantire un'assistenza ottimale al paziente, è fondamentale una cooperazione efficiente tra tutti gli anelli della catena di soccorso. Per gli eventi reali bisogna allenarsi assieme regolarmente: la Rega organizza periodicamente corsi di formazione con i suoi partner d'intervento.

## Stazioni meteo

Per il paziente e l'equipaggio, i dati meteo di volo aggiornati significano maggiore sicurezza. La Rega ha quindi creato una rete svizzera di circa 60 stazioni meteo e webcam. Dati come la visibilità, il tipo di precipitazioni o il limite inferiore degli strati nuvolosi sono trasmessi direttamente nel cockpit del pilota e in condizioni di scarsa visibilità costituiscono la base per un eventuale volo strumentale.

## Centrale operativa

La centrale operativa è il "cuore" della Rega. Qui i capi intervento rispondono alle chiamate d'emergenza 24 ore su 24. Nel 2018 hanno coordinato oltre 17'000 interventi in Svizzera e all'estero. Non solo hanno sempre una panoramica dei mezzi di soccorso disponibili in tutto il territorio nazionale, ma assistono anche gli equipaggi nelle loro missioni. In stretto contatto con i vari membri dell'equipaggio, le compagnie aeree e le assicurazioni, i capi intervento organizzano anche il rimpatrio dei pazienti dall'estero.

## Soccorso terrestre

Quando gli equipaggi Rega hanno bisogno di assistenza sul terreno o se la scarsa visibilità rende impossibile un soccorso aereo, intervengono i soccorritori alpini del Club Alpino Svizzero CAS. Questi specialisti fanno parte del Soccorso Alpino Svizzero, una fondazione di pubblica utilità sostenuta dalla Rega e dal CAS. Tutti gli interventi dei soccorritori alpini sono coordinati dalla centrale operativa della Rega.

## Eliporti ospedalieri sicuri

Il trasporto rapido e delicato con l'elicottero Rega serve a poco se l'aeromobile non può atterrare all'ospedale in modo sicuro. La Rega s'impegna per eliporti ospedalieri sicuri e moderni, fornendo consulenza e sostegno agli ospedali svizzeri per i relativi progetti infrastrutturali.

## Voli di ricerca con il sistema IR/EOS

Il sistema di ricerca multisensore della Rega è costituito da una termocamera ad alta sensibilità, sensori ottici, una console computerizzata installata nel cockpit dell'elicottero e un faro di ricerca. Viene utilizzato per cercare persone disperse o ferite.

## Trasporti di medicina intensiva

La Rega è l'unica organizzazione svizzera di soccorso aereo in grado di eseguire complessi trasporti di pazienti bisognosi di terapie intensive. Trasferisce ad esempio neonati prematuri o pazienti in terapia intensiva dagli ospedali periferici più piccoli ai centri ospedalieri. A rendere possibile l'installazione a bordo dei necessari apparecchi medici high-tech, come la macchina cuore-polmoni mobile, è il reparto Design e sviluppo della Rega.

## Alpicoltura

Nell'ambito del programma di aiuto ai contadini di montagna, i capi intervento della Rega organizzano ogni anno anche circa 1'200 trasporti di bestiame ferito, precipitato o morto su terreni impraticabili. Per questi voli, la Rega collabora con imprese commerciali di trasporti con elicottero.

## Interventi all'estero

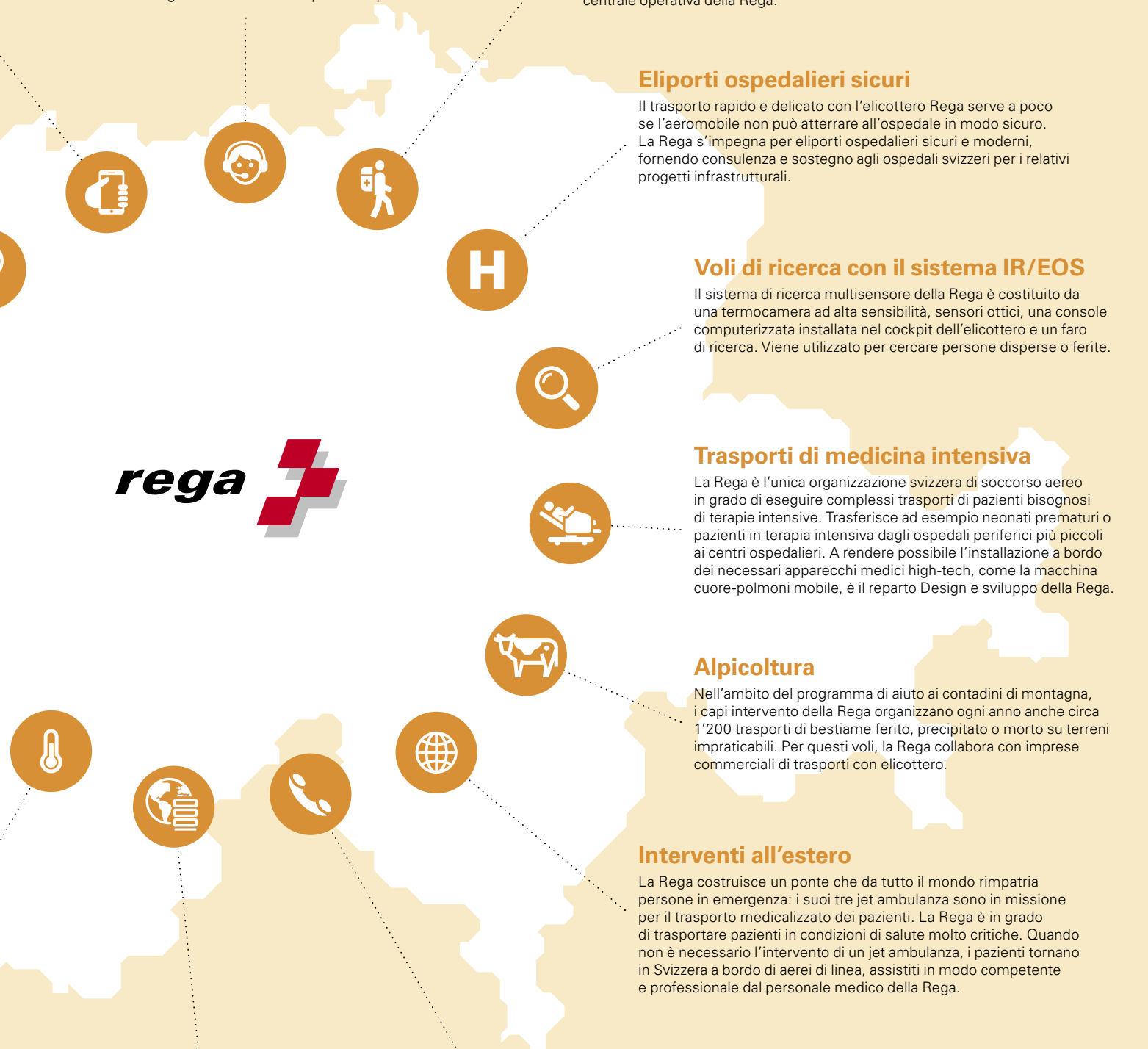
La Rega costruisce un ponte che da tutto il mondo rimpatria persone in emergenza: i suoi tre jet ambulanza sono in missione per il trasporto medicalizzato dei pazienti. La Rega è in grado di trasportare pazienti in condizioni di salute molto critiche. Quando non è necessario l'intervento di un jet ambulanza, i pazienti tornano in Svizzera a bordo di aerei di linea, assistiti in modo competente e professionale dal personale medico della Rega.

## Consulenza medica

I medici consulenti Rega sono a disposizione 24 ore su 24 per risolvere emergenze mediche all'estero. Danno consigli medici, forniscono indirizzi di ospedali idonei e di medici di fiducia sul posto, aiutano nella traduzione delle diagnosi o a trovare farmaci sostitutivi e decidono se è necessario un rimpatrio.

## Banca dati mondiale degli ospedali

Per aiutare al meglio i pazienti all'estero, la Rega dispone di una propria banca dati con ospedali di tutto il mondo, nella quale gli equipaggi della Rega registrano informazioni sull'ospedale visitato, ad esempio le attrezzature mediche, le condizioni igieniche e le conoscenze linguistiche dei medici. Per il bene dei suoi pazienti, la Rega può contare su oltre 60 anni di esperienza nel rimpatrio dall'estero di persone malate e infortunate.



# 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 24 ore su 24, 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. 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 3,483 milioni di sostenitrici e sostenitori è radicata profondamente nella popolazione svizzera. Senza sussidi statali ed essendo politicamente indipendente fornisce un servizio pubblico. La Rega è parte integrante delle cure mediche di base in Svizzera e con la sua attività contribuisce alla qualità degli spazi abitativi, economici e turistici della Svizzera.

## Cifre chiave del 2018

<b>Numero missioni organizzate</b>	<b>17'124</b>
Con elicotteri	12'573
Con aeroplani	1'371
Altri interventi <sup>1</sup>	3'180
<hr/>	
Contributi dei tesserati e donazioni (mio. CHF)	103.1
Numero sostenitori (mio.)	3.483
Numero dipendenti <sup>2</sup>	375
Risultato d'esercizio (mio. CHF)	166
Costi di gestione (mio. CHF)	164
Utile (mio. CHF)	2.0
Somma di bilancio (mio. CHF)	574

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

<sup>2</sup> 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.

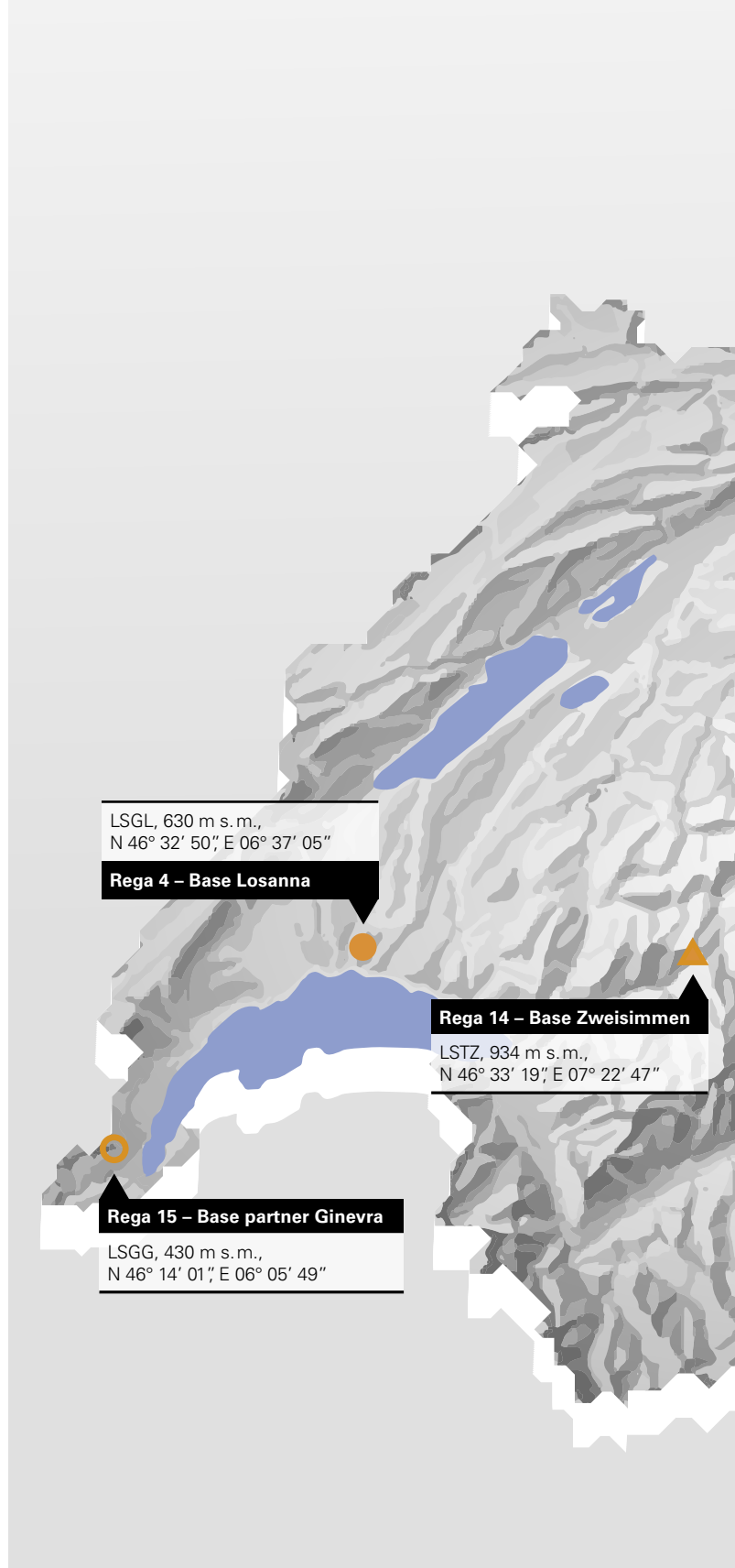
Alle elibasi si trova un equipaggio Rega composto di pilota, paramedico e medico d’urgenza, pronti in ogni momento a portare il soccorso aereo medicalizzato a chi si trova in situazione d’emergenza.

## 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 alle 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 17’000 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 H145

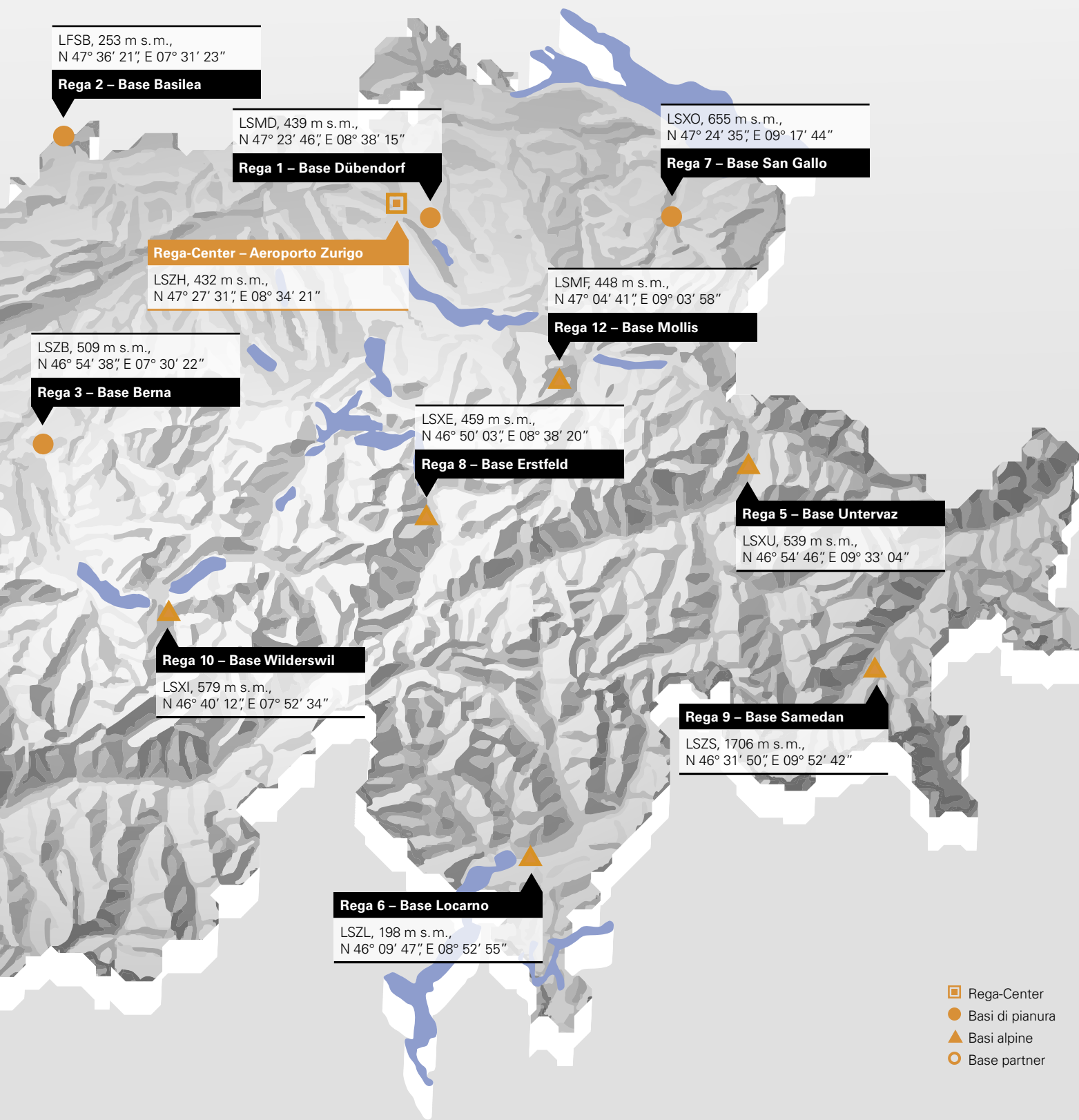
Numero elicotteri:	7
Posti pazienti:	1 sdraiato, 1 seduto
Diametro rotore:	11 m
Lunghezza totale:	13,64 m
Altezza:	3,95 m
2 turbine, potenza al decollo:	Arriel 2E, 2 x 894 CV
Velocità di crociera:	230 km/h
Verricello:	90 m di cavo, 270 kg

## 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 18 macchine del tipo AgustaWestland Da Vinci e Airbus Helicopters H145 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 eliambulanzes 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 2018 (Totale 10'224 pazienti)

**1'646**

Infortuni sport invernali

**821** Infortuni in montagna

**1'137** Infortuni sul lavoro

**862** Incidenti stradali

**1'527**

Altri incidenti

**4'231**

Malattie



# 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 contribuiscono a mantenere e ampliare le conoscenze operative e mediche degli equipaggi. Inoltre contribuiscono alla copertura dei costi.

## Emergenze mediche all'estero 2018 (Totale 2'701 pazienti)

**1'355**

pazienti rimpatriati con jet ambulanze o aerei di linea

**1'346**

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. Queste quote e le donazioni coprono circa il 60 per cento, quindi oltre la metà, 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.

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.

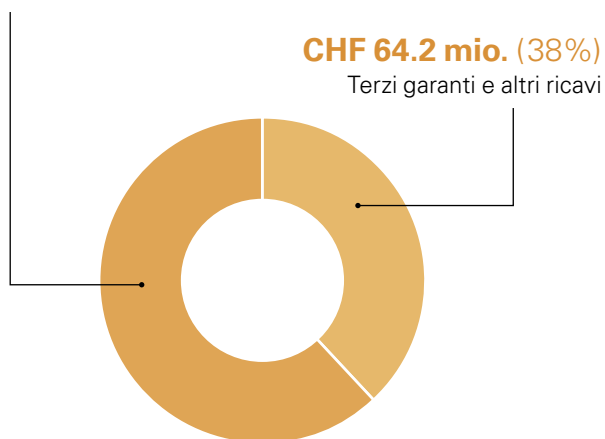
## La copertura dei costi della Rega 2018

**CHF 103.1 mio. (62%)**

Quote e donazioni dei sostenitori

**CHF 64.2 mio. (38%)**

Terzi garanti e altri ricavi





Un grazie di cuore a tutte e a tutti  
i 3'483'000 tesserati che con i loro  
contributi consentono alla Rega  
di volare.

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

# Pietre miliari

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



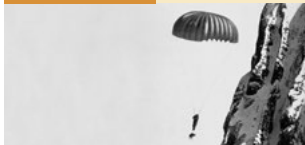
**La costituzione** A Twann, nell'Hotel Bären, la Società Svizzera di Salvataggio SSS fonda una sottosezione denominata Guardia aerea svizzera di soccorso.

> 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



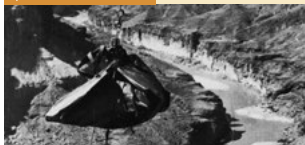
**I primi soccorritori paracadutisti** Nell'inverno 1953 i paracadutisti della Guardia aerea svizzera di soccorso eseguono i primi interventi di salvataggio.

> 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 Bölkow BO-105C, alla Rega iniziò l'era degli elicotteri biturbina: qui sul tetto della clinica pediatrica di Zurigo.

> 1973



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

> 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><b>Visori notturni per gli elicotteri</b> 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><b>All'ospedale Insel in "volo cieco"</b> 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><b>Entrano in circolazione gli Hawker 800</b> 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><b>Sistema di gestione degli interventi di punta</b> 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><b>La nuova flotta degli Agusta</b> 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><b>Il simulatore di volo per AW Da Vinci stabilisce nuovi parametri</b> 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><b>Il primo giro del mondo</b> 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><b>È stata inaugurata la nuova incubatrice mobile della Rega</b> 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><b>Nuovo Rega-Center a Zurigo-Kloten</b> 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><b>La Rega ordina tre elicotteri AW169-FIPS non meteodipendenti</b> Di Leonardo (già AgustaWestland) dotati del sistema anti-ghiaccio, che saranno pronti all'intervento nel 2021.</p>
<p>2002</p> 	<p><b>Tre nuovi Challenger CL-604</b> Tre nuovi aerei identici del costruttore canadese Bombardier sostituiscono la flotta di aeroambulanze vecchie di 15 anni.</p>	<p>2016</p> 	<p><b>Soccorrere con scarsa visibilità con la rete di rotte aeree IFR</b> 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>2002</p> 	<p><b>Cinque Eurocopter EC 145</b> 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>2017</p> 	<p><b>Dati meteorologici precisi</b> 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>2004</p> 	<p><b>Tsunami nell'Asia del Sudest</b> 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>2017</p> 	<p><b>Autorizzazione per il Low Flight Network</b> La Rega ottiene il permesso di utilizzare, quasi 24 ore su 24, dei segmenti centrali della rete nazionale per i voli IFR.</p>
<p>2009</p> 	<p><b>L'AgustaWestland Da Vinci è il nuovo elicottero d'alta quota</b> La Rega acquista dal costruttore AgustaWestland undici elicotteri di questo tipo per le elibasi alpine.</p>	<p>2018</p> 	<p><b>Entrati in servizio tre nuovi jet ambulanza</b> Con i nuovi Challenger 650 della Bombardier la Rega rimpatria in Svizzera pazienti da tutto il mondo. I nuovi jet Rega sostituiscono i tre affidabili CL-604, in servizio dal 2002.</p>
<p>2009</p> 	<p><b>Un apparecchio cuore-polmoni mobile a bordo</b> 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>2018</p> 	<p><b>Elicotteri Rega di nuova generazione</b> I primi due elicotteri del tipo Airbus Helicopters H145 sono in servizio presso le basi di Berna e Basilea come potenti successori della flotta EC 145, che ha trasportato oltre 60'000 pazienti.</p>



Rega



A

REMOVE BEFORE FLIGHT

5502

Rega



## Rapporto annuale 2018

Attività 2018	28–31
Immagine aziendale	32
Consiglio di fondazione	33
Governance & Compliance	34–35
La Rega 2018	36
Direzione	37

# Attività 2018

L'anno scorso la Rega ha aiutato più persone che mai: a bordo dei suoi elicotteri di soccorso e dei suoi jet ambulanza gli equipaggi hanno trasportato 11'579 pazienti (+7,3%). Ciò corrisponde a una media di 32 pazienti al giorno. Un grosso impegno anche per la centrale operativa della Rega, che ha organizzato 17'124 interventi (+7,3%), ossia in media uno ogni 31 minuti.

## Elicotteri

Rispetto all'anno precedente, gli elicotteri hanno effettuato più interventi (12'573, +6,8%). Il numero degli interventi secondari è diminuito leggermente (2'606, -2,0%), quello degli interventi primari è invece aumentato (7'522, +10,9%). Più missioni sono state eseguite sia dagli elicotteri delle basi di pianura (+2,5%), sia da quelli delle basi di montagna (+9,9%). Gli elicotteri sono intervenuti più spesso anche di notte (2'332, +1,6%): nel

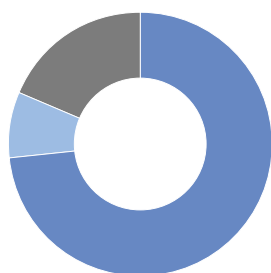
2018, un intervento d'elicottero su quattro è avvenuto di notte. È salito leggermente anche il numero di missioni per contadini organizzate dalla centrale operativa della Rega (1'301, +1,1%): questi trasporti di bestiame ferito o morto in favore dei contadini di montagna sono eseguiti per conto della Rega da imprese commerciali di trasporti con elicottero.

## Aerei

Rispetto all'anno precedente, nel 2018 la Rega ha rimpatriato più pazienti dall'estero (1'355, +8,5%). I tre jet ambulanza della Rega sono decollati più spesso per un intervento (980, +10,6%), riportando in patria più pazienti (981, +8,9%). Rispetto all'anno prima, nel 2018 si è registrato un aumento dei voli a lungo raggio (374, +7,5%). Sono quindi aumentate anche le ore di volo: i jet ambulanza della Rega hanno volato per 4'690 ore totali,

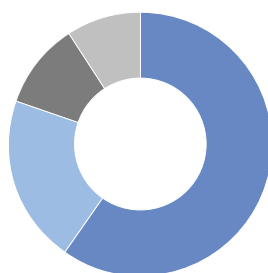
con un aumento dell'8,8% rispetto all'anno precedente (4'310). La Rega ha registrato anche un incremento del numero di pazienti rimpatriati a bordo di aerei di linea (374, +7,5%). A questa alternativa economica ed ecologica al jet ambulanza si ricorre quando le condizioni del paziente sono sufficientemente stabili, non si prevedono effetti negativi su di lui o su altri passeggeri e sull'aereo di linea ci sono sufficienti posti liberi. Il numero dei pazienti (122, -6,2%) rimpatriati con un aereo di linea, accompagnati da un medico di volo o da infermieri della Rega specializzati in cure intensive, è sceso per via di fluttuazioni naturali. Sono invece aumentati i rimpatri non accompagnati (252, +15,6%): in questi casi, la centrale operativa della Rega organizza il viaggio di ritorno per i pazienti in grado di affrontarlo senza accompagnatori.

## Totale interventi



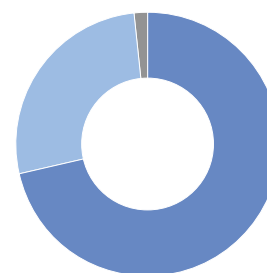
	2018	2017	+/-
Totale interventi	<b>17'124</b>	15'958	<b>7.3%</b>
■ Elicotteri	<b>12'573</b>	11'774	6.8%
■ Jet/linea	<b>1'371</b>	1'281	7.0%
■ Altri interventi <sup>1</sup>	<b>3'180</b>	2'903	9.5%

## Interventi elicotteri



	2018	2017	+/-
Interventi elicotteri	<b>12'573</b>	11'774	<b>6.8%</b>
di cui notturni	<b>2'332</b>	2'296	<b>1.6%</b>
■ Interventi primari <sup>2</sup>	<b>7'522</b>	6'781	10.9%
■ Interventi secondari <sup>3</sup>	<b>2'606</b>	2'659	-2.0%
■ Voli per contadini di montagna	<b>1'301</b>	1'287	1.1%
■ Interventi speciali <sup>4</sup>	<b>1'144</b>	1'047	9.3%

## Interventi aeroplani



	2018	2017	+/-
Interventi aeroplani	<b>1'371</b>	1'281	<b>7.0%</b>
■ Aeroambulanze	<b>980</b>	886	10.6%
■ Aerei di linea	<b>369</b>	352	4.8%
■ Voli Charter	<b>22</b>	43	-48.8%

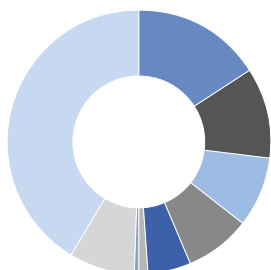
<sup>1</sup> Altri interventi: trasporti con autoambulanze, interventi in favore del Club Alpino Svizzero CAS, Spéléo-Secours, Redog ecc.

<sup>2</sup> Interventi primari: soccorso d'emergenza direttamente sul luogo dell'evento

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

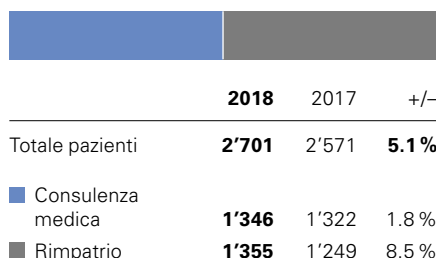
<sup>4</sup> Interventi speciali: missioni Rega non di natura medica (voli di ricerca, di sicurezza e di ricognizione per partner) e interventi effettuati da elicotteri di terzi

### Pazienti trasportati Interventi primari/secondari elicotteri

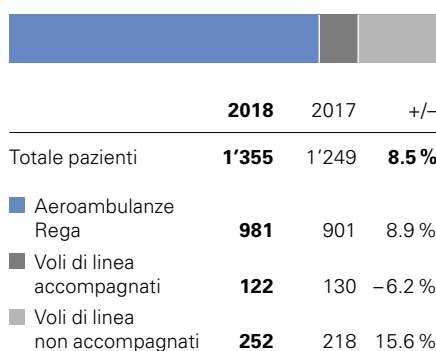


	2018	2017	+/-
Totale pazienti	<b>10'224</b>	9'539	<b>7.2%</b>
■ Infortuni sport invernali	<b>1'646</b>	1'659	-0.8%
■ Infortuni sul lavoro	<b>1'137</b>	974	16.7%
■ Incidenti stradali	<b>862</b>	780	10.5%
■ Infortuni in montagna	<b>821</b>	671	22.4%
■ Infortuni sport	<b>534</b>	392	36.2%
■ Incidenti aerei	<b>137</b>	122	12.3%
■ Cadute di valanghe	<b>33</b>	23	43.5%
■ Altre cause	<b>823</b>	711	15.8%
■ Malattie	<b>4'231</b>	4'207	0.6%

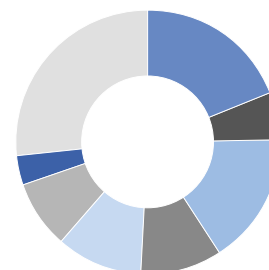
### Emergenze mediche all'estero



### Rimpatri



### Pazienti trasportati/accompagnati aeroplani



	2018	2017	+/-
Totale pazienti	<b>1'103</b>	1'031	<b>7.0%</b>
■ Lesioni estremità	<b>210</b>		
■ Traumi cranici	<b>65</b>		
■ Altre ferite	<b>177</b>		
■ Malattie cardio-circolatorie	<b>110</b>		
■ Malattie infarto/ictus	<b>118</b>		
■ Malattie gastro-intestinali	<b>91</b>		
■ Malattie da tumori maligni	<b>39</b>		
■ Altre malattie	<b>293</b>		

### La consulenza dei medici Rega

Ogni rimpatrio è preceduto da approfonditi chiarimenti medici da parte di un medico consulente Rega. D'intesa con la centrale operativa, il medico di turno decide se il rimpatrio del paziente è necessario e sensato e, se lo è, come sarà effettuato. Come i capi intervento, anche i medici consulenti della Rega lavorano a turni, 24 ore su 24. Lo scorso anno, i medici consulenti della Rega hanno dato consigli a 2'701 pazienti (+5,1%) con problemi di salute all'estero. In 1'355 casi, i chiarimenti medici hanno portato al rimpatrio con il jet ambulanza Rega o con un aereo di linea. Alcune assicurazioni incaricano i medici Rega di chiarire la gravità delle condizioni di salute dei loro assicurati malati o feriti all'estero, anche se non sono sostenitrici o sostenitori. La Rega fornisce un parere dal punto di vista medico, ma è l'assicurazione che decide se e in che modo avverrà il rimpatrio.

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

Il numero dei pazienti e quello degli interventi non coincidono, perché possono esserci a bordo più pazienti o ci sono voli senza pazienti, ad esempio nel caso di voli di ricerca senza esito. In generale, il numero degli interventi con gli elicotteri Rega rispecchia le condizioni meteo, il comportamento nel tempo libero e la mobilità della popolazione svizzera e dei turisti stranieri in Svizzera. I numeri sono di conseguenza soggetti a variazioni naturali. L'aumento degli interventi con elicottero nel 2018 può essere in parte attribuito ai prolungati periodi di bel tempo in primavera e in estate. L'estate 2018 è passata alla storia come la terza più calda da quando MeteoSvizzera ha iniziato le misurazioni, nel 1864.

### Evoluzione finanziaria e investimenti

Nell'esercizio 2017 il ricavo d'esercizio della Rega è stato di 166,2 milioni

di franchi, mentre i costi d'esercizio sono stati di 164,1 milioni di franchi. Ne consegue un risultato d'esercizio positivo di 2,0 milioni di franchi. Il risultato annuale ammonta a 2,8 milioni di franchi. Il finanziamento della Rega poggia essenzialmente su due pilastri: il 62 per cento del budget è coperto dalle sostenitrici e dai sostenitori grazie alle loro quote e donazioni, il rimanente 38 per cento è rimborsato da terzi garanti per le missioni compiute.

L'anno scorso la Rega ha investito soprattutto nel rinnovo della sua flotta e in grandi progetti informatici. In linea con i suoi obiettivi strategici, la Rega si autofinanzia quasi al 100 per cento e non deve ricorrere a capitali esterni per finanziare i suoi investimenti.

### Sostegno ancora in aumento

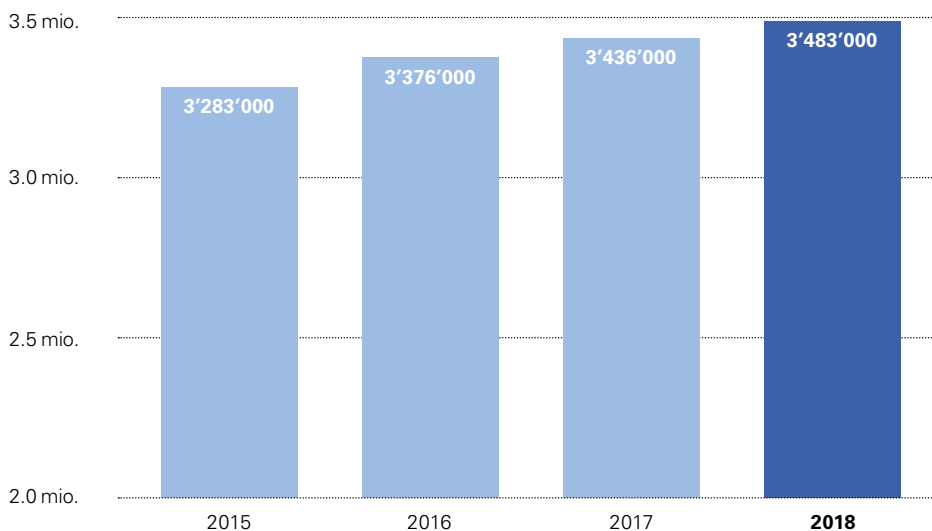
Grazie al contributo solidale delle sue sostenitrici e dei suoi sostenitori, la Rega può garantire cure mediche di base su tutto il territorio e questo senza

sovvenzioni statali. Grazie a questo contributo, la Svizzera può contare su un soccorso aereo medicalizzato esemplare e riconosciuto in tutto il mondo. Nel 2018 le sostenitrici e i sostenitori con quote, versamenti e donazioni pari a 103,1 milioni di franchi (+2,1 %) hanno sostenuto la Rega, coprendo così più del 62 per cento dei costi totali. Anche lo scorso anno la Rega ha registrato con piacere un aumento del sostegno: al 31 dicembre 2018 nel sistema della Rega erano registrati 3,483 milioni di sostenitrici e sostenitori. Ciò corrisponde a circa 47'000 nuove persone, ossia a un aumento dell'1,4 per cento rispetto all'anno precedente. In base al Regolamento sostenitori, a titolo di ringraziamento per il sostegno ricevuto dalle sostenitrici e dai sostenitori, la Rega può condonare loro interamente o parzialmente i costi d'intervento se non sono coperti dalle assicurazioni.

### I tre nuovi jet ambulanza Rega operativi in tutto il mondo

Con la consegna del terzo nuovo jet Rega del tipo Challenger 650 Bombardier avvenuta il 17 dicembre, la Rega ha completato con successo il rinnovo della sua flotta di jet ambulanza, nei tempi previsti e rispettando il budget. I tre nuovi jet ambulanza sostituiscono i tre CL-604 della Rega, al servizio della popolazione svizzera da 16 anni. Nella storia della Rega, nessun'altra flotta di jet ambulanza è stata operativa così a lungo. Ora i pazienti beneficiano non solo dell'attrezzatura medica in cabina, ulteriormente ottimizzata, ma anche della tecnologia all'avanguardia nel cockpit: grazie ai nuovi strumenti di navigazione e di comunicazione, ora i piloti possono ad esempio seguire rotte aeree a un'altitudine maggiore sopra l'Atlantico. Grazie alla minore resistenza dell'aria ad altitudini elevate, il nuovo jet ambulanza consuma meno cherosene, riducendo così il numero delle soste per fare rifornimento. Un nuovo radar meteo aumenta la sicurezza durante l'intervento, mentre una camera a infrarossi permette l'avvicinamento agli aerodromi anche in caso di scarsa visibilità. Nell'ambito del rinnovo della flotta, sono stati riqualificati per i nuovi

### Evoluzione del numero di sostenitrici e sostenitori



jet ambulanza non solamente i piloti di jet, ma anche l'equipaggio medico e i dipendenti delle officine di manutenzione della Rega.

### La flotta comprende ora elicotteri di soccorso di nuova generazione

La Rega acquista in totale sette H145 per sostituire l'attuale flotta di elicotteri di pianura del tipo Airbus Helicopters EC 145 in servizio dal 2003, che hanno trasportato oltre 60'000 pazienti. L'H145 rappresenta un salto di qualità per equipaggi e pazienti: rispetto al suo predecessore, è molto più potente e questo aumenta ulteriormente la sicurezza durante l'intervento. Dal punto di vista dell'avionica e della navigazione, il bimotore H145 è tecnologicamente all'avanguardia, è dotato di un autopilota a quattro assi e può eseguire con la massima precisione anche voli d'approccio in modalità satellitare. Con la sua spaziosa cabina, si presta particolarmente a trasporti speciali di medicina intensiva, ad esempio con una macchina cuore-polmoni o un'incubatrice mobile per neonati prematuri. L'H145 è già operativo presso le basi di pianura di Berna, Basilea, Zurigo e Losanna e entro l'estate 2019 anche la base di San Gallo disporrà del nuovo elicottero Rega.

### Sviluppo delle attrezzature mediche per i nuovi aeromobili

Per soddisfare i requisiti della Rega, un elicottero di soccorso o un jet ambulanza dev'essere costruito su misura e non può essere acquistato «chiavi in mano». Nell'ottimizzazione si è prestata particolare attenzione all'arredo e all'equipaggiamento medico dei nuovi aeromobili Rega Challenger 650 e Airbus H145. Gli equipaggi medici della Rega hanno sviluppato l'arredo dei nuovi aeromobili in collaborazione con ingegneri interni ed esterni, basandosi sull'esperienza accumulata negli interventi durante gli ultimi anni.

I requisiti per l'arredo e l'equipaggiamento medico del nuovo elicottero Rega H145 erano molto complessi: l'equipaggiamento doveva essere il più leggero possibile e molto stabile, in grado di resistere in caso d'emergenza ad accelerazioni fino a 20 g, come prescritto dall'Agenzia per la sicurezza aerea AESA. Inoltre, ogni attrezzatura speciale, ad esempio l'incubatrice per il trasporto di neonati prematuri, deve poter essere installata dall'equipaggio in breve tempo senza attrezzi. Grazie alla disposizione ottimizzata dell'attrezzatura, ora a bordo dell'H145 il medico d'urgenza Rega e i paramedici hanno ancora più spazio e questo facilita il lavoro sul paziente. Un'altra innovazione

specifica della Rega riguarda l'illuminazione della cabina dell'elicottero di soccorso. Un intervento su quattro si svolge di notte e i piloti usano visori notturni. L'illuminazione della cabina è stata riprogettata e ora può essere regolata facilmente. Ciò consente al medico d'urgenza di lavorare sul paziente con la giusta luce in cabina, senza che il pilota sia disturbato dalla sorgente luminosa.

Sono realizzati su misura anche l'arredo e l'equipaggiamento medico dei nuovi jet Rega Challenger 650: i pazienti beneficiano ad esempio di materassi multifunzionali high-tech più ampi, con un grado di durezza regolabile in base al peso corporeo, e dotati della cosiddetta funzione antidecubito che, grazie ai movimenti ondulatori del nucleo del materasso, riduce il rischio di lesioni da pressione, migliorando anche la circolazione sanguigna e prevenendo le trombosi, soprattutto sui voli lunghi.

#### **Per un salvataggio aereo con qualsiasi tempo: il Low Flight Network**

Da anni la Rega persegue la sua visione di un soccorso aereo indipendente dalla meteo. In collaborazione con le Forze aeree svizzere e la società di controllo del traffico aereo Skyguide, sta lavorando alla creazione del Low Flight Network (LFN), una rete nazionale di corridoi di volo strumentale che collega aerodromi, ospedali e basi Rega. Alcune rotte LFN sono già in uso e vengono utilizzate per gli interventi. Grazie alle procedure di volo strumentale (IFR), i piloti Rega hanno potuto volare anche in condizioni di scarsa visibilità e nel 2018 ne hanno beneficiato oltre 300 pazienti.

Ha portato vantaggi anche il permesso speciale concesso alla Rega dall'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) alla fine del 2017, grazie al quale, con il sistema di volo strumentale, i piloti Rega possono raggiungere l'aerodromo militare di Emmen anche fuori orario. Per raggiungere direttamente non solo gli aerodromi, ma anche gli ospedali, sono però necessarie procedure IFR anche per gli eliporti ospedalieri e le basi Rega. La Rega

ha terminato i lavori e ha presentato all'Ufficio federale dell'aviazione civile la documentazione necessaria per ottenere l'autorizzazione degli approcci strumentali agli ospedali di Zurigo, Lucerna, Winterthur e Nottwil. (Nota: dal 31 gennaio 2019 sono autorizzati gli approcci strumentali IFR agli ospedali di Zurigo e Winterthur, vedi a pagina 8).

#### **In uso con successo il sistema di ricerca multisensore IR/EOS**

La ricerca di persone disperse o ferite è sempre stata una delle competenze principali della Rega. Il sistema di ricerca multisensore IR/EOS adottato nel 2018 offre alla Rega un ulteriore strumento per i voli di ricerca delle persone disperse. Prima di un'operazione di ricerca, il sistema viene montato sull'elicottero Rega e al suo interno, quindi azionato in cabina da un operatore appositamente formato. Il sistema high-tech costituito da una termocamera ad alta sensibilità, sensori ottici, una console computerizzata in cabina e uno speciale faro di ricerca permette di eseguire operazioni di ricerca efficaci e ad ampio raggio di giorno e di notte, assicurando così un rapido soccorso delle persone in emergenza.

#### **Cooperazione con SIRMED**

Per sfruttare le sinergie nell'ambito della formazione di base, continua e di perfezionamento in materia di medicina d'urgenza e di primo soccorso, la Rega ha cercato un'adeguata partnership strategica, trovandola l'anno scorso sotto forma di stretta collaborazione con l'Istituto svizzero di medicina di primo soccorso SIRMED. Con effetto al 1° gennaio 2019, la Rega rileva il 50 per cento delle quote di SIRMED, società affiliata della Fondazione svizzera per paraplegici. SIRMED sarà quindi supportata in parti uguali dalle due maggiori organizzazioni di sostenitori della Svizzera. Per la Fondazione svizzera per paraplegici e la Rega, questa gestione comune costituisce la logica prosecuzione della loro lunga e proficua collaborazione. Con il suo impegno, la Rega promuove la formazione e il perfezionamento a tutti i livelli della medicina di primo soccorso,

migliorando così la qualità della collaborazione sul luogo dell'infortunio. Questo va a beneficio dei pazienti.

#### **Mostra sulla Rega al Museo svizzero dei Trasporti di Lucerna**

Il Museo dei Trasporti e la Rega vantano una collaborazione di lunga data, che prosegue con la nuova mostra interattiva «Soccorso aereo medicalizzato». Il 27 aprile 2018, in occasione del 66esimo anniversario della Rega, fondata nel 1952, il direttore del Museo dei Trasporti Martin Bütikofer e il CEO della Rega Ernst Kohler hanno inaugurato la nuova attrazione nel Padiglione dell'aeronautica. Quanto proposto dalla Rega è incentrato sul lavoro che svolge quotidianamente nel 21esimo secolo. Su una piattaforma d'atterraggio originale, ricostruita per l'occasione come quelle montate sugli eliporti ospedalieri, si può ammirare l'elicottero di soccorso Agusta. Come nuova attrazione, la Rega ha consegnato al Museo svizzero dei Trasporti il suo Bombardier CL-604, il jet ambulanza con più anni di servizio. Dal 16 aprile 2019 lo si può ammirare nella mostra dedicata alla Rega.

# 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

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

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

Patrizia Pesenti, Zollikon, dal 2009  
membro del comitato

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

Josef Meier, Wettingen, dal 2013  
membro del comitato

Heidi Hanselmann, Walenstadt, dal 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, dal 2011

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

Adrian Amstutz, Sigriswil, dal 2013

Franz Stämpfli, Innertkirchen, dal 2015

Gerold Biner, Zermatt, dal 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, dal 2015

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

Paul Hälg, Dr. sc. techn., Wollerau, dal 2019

Anna Brunello, Dr. med., Haldenstein, dal 2019

## Dimissionari per fine 2018

Ulrich Graf, Bäch, dal 2001 al 2018

Adrian Frutiger, PD Dr. med., Trimmis,  
dal 1998 al 2018

Andreas Berger, Dr. med., Greppen,  
dal 2007 al 2018

## Commissione medica

Christian Kern, Prof. Dr. med., presidente

Marco Maggiorini, Prof. Dr. med.

Markus Furrer, Prof. Dr. med.

Anna Brunello, Dr. med.

## Commissione finanziaria

Josef Meier, presidente

Michael Hobmeier

Paul Hälg, Dr. sc. tec.

## Consiglio consultivo delle 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 Funivie Svizzere

Sibylle Frey, rappresentante Forze aeree  
svizzere

Günter Bildstein, rappresentante centrali  
d'allarme 144

Renato Belloli, rappresentante Swiss Helicopter  
Association (SHA)

Daniel Weisskopf, rappresentante  
Coordinazione svizzera dei pompieri CSP

## Ufficio di revisione

KPMG AG, Zurigo

**Da sinistra: Gabi Huber, Franz Stämpfli, Thomas Holderegger, Marco Maggiorini, Anna Brunello, Michael Hobmeier, Markus Furrer, Heidi Hanselmann, Josef Meier, Patrizia Pesenti, Thomas P. Emmerich, Christian Kern. Assenti: Adrian Amstutz, Gerold Biner, Paul Hälg**

Al 1° gennaio 2019



# 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 Josef Meier e altri membri del Consiglio di fondazione. Alle riunioni partecipano il presidente di direzione, il capo delle finanze e, all'occorrenza altri specialisti con diritto di consulenza e proposta.

La commissione finanziaria è un organo consulente del Consiglio di fondazione. Si occupa di questioni della pianificazione finanziaria, dei preventivi/consuntivi, della politica d'investimento, del sistema di controllo interno ed esamina periodicamente modo e completezza dei rapporti finanziari.

## Consiglio consultivo delle organizzazioni partner

Nel consiglio consultivo, presieduto da Franz Stämpfli, sono rappresentati membri del consiglio di fondazione della Rega e le seguenti organizzazioni partner: il Soccorso Alpino Svizzero, le imprese commerciali di trasporti con elicottero, il soccorso aereo del Canton Vallese, le Forze aeree svizzere, le Funivie Svizzere, i Comandanti di polizia, lo Spéléo-Secours Svizzera, la Coordinazione svizzera dei pompieri CSP e le centrali d'allarme 144.

Il consiglio 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 Con-

siglio 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 consultivo delle organizzazioni partner, dei fondi di previdenza e delle rimanenti società di cui la Rega detiene partecipazioni. Tutte le indennità del Consiglio di fondazione e dei rispettivi presidenti sono elencate nel conto economico consolidato della Rega.

### **Sorveglianza della fondazione**

Essendo una fondazione di utilità pubblica, la Rega e i suoi organi di fondazione sottostanno alla Sorveglianza federale delle fondazioni a Berna, alla quale rende conto ogni anno della propria conduzione. L'ultima valutazione e verifica da parte della Sorveglianza federale delle fondazioni è stata eseguita il 12 settembre 2018, senza suscitare reclamo alcuno.

# La Rega 2018

**17 aprile:** in occasione dell'incontro annuale con i media, il nuovo jet ambulanza Rega del tipo Challenger 650 del produttore canadese Bombardier atterra all'aeroporto di Zurigo, accolto dai pompieri dello scalo zurighese con il tradizionale getto d'acqua ad arco. Il jet con l'immatricolazione HB-JWA è il primo dei tre nuovi jet ambulanza che entro la fine del 2018 completeranno la flotta Rega, in sostituzione della flotta di CL-604.

**25 aprile:** l'Associazione europea dei numeri d'emergenza "European Emergency Number Association EENA" premia la Rega come "servizio di soccorso eccellente". L'EENA riunisce oltre 1'300 servizi di chiamata d'emergenza in tutto il mondo e premia annualmente delle organizzazioni per i loro servizi nel campo della sicurezza pubblica. La giuria ha elogiato in particolare il lavoro della centrale operativa della Rega e il suo ruolo centrale nel coordinare i soccorsi.

**27 aprile:** il Museo svizzero dei trasporti e la Rega inaugurano la mostra "Soccorso aereo medicalizzato". Nel simulatore del downwash i visitatori possono dirigere un elicottero di soccorso, gettare uno sguardo alla centrale operativa o testare le proprie conoscenze sulla Rega nel quiz interattivo. Oltre ai due elicotteri di soccorso Rega Alouette III SE 316 e Agusta A 109 K2, dalla primavera 2019 alla mostra si potrà ammirare anche l'HB-JRA del tipo Challenger CL-604, il jet Rega che vanta più anni di servizio.

**27 maggio:** durante le due "Giornate di porte aperte", circa 15'000 persone visitano il Rega-Center. Nella sede centrale della Rega all'aeroporto di Zurigo possono sbirciare dietro le quinte della Guardia aerea svizzera di soccorso e visitare per la prima volta il nuovo jet ambulanza Rega Challenger 650. Piloti d'elicotteri e di jet, paramedici, medici d'emergenza, meccanici, capi intervento e altri collaboratori Rega sono a disposizione degli interessati per rispondere alle loro domande.

**10 ottobre:** con l'aiuto del sistema di ricerca multisensore IR/EOS, di notte la Rega trova una persona scomparsa sul Niesen (BE). Il sistema ad alta tecnologia montato sull'elicottero Rega è gestito da un operatore appositamente formato. Una termocamera estremamente sensibile, sensori ottici, una console computerizzata in cabina e lo speciale faro di ricerca consentono di effettuare ricerche aeree efficaci e ad ampio raggio di persone disperse, di giorno e di notte.

**23 ottobre:** il nuovo elicottero Rega del tipo Airbus Helicopters H145 compie il suo primo intervento. L'equipaggio dell'elibase Rega Berna trasferisce d'urgenza un paziente gravemente malato dal centro ospedaliero di Bienne all'Inselspital di Berna. Con la sua spaziosa cabina, il nuovo elicottero Rega si presta particolarmente a trasporti speciali di medicina intensiva, come ad esempio con una macchina cuore-polmoni mobile.

**2 novembre:** in occasione dei festeggiamenti per la 50'000esima sostenitrice nella città di Berna, la Rega presenta il nuovo elicottero di soccorso H145, atterrato in Piazza federale. Il pubblico può ispezionare per la prima volta il nuovo elicottero di soccorso dell'elibase Berna e farsi spiegare dall'equipaggio bernese cosa rende così speciale questo aeromobile.

**11 dicembre:** termina l'ulteriore sviluppo della collaudata app d'emergenza della Rega, che ora è pronta per gli app store. In caso d'allarme, l'applicazione trasmette le coordinate della persona che lancia l'allarme, risparmiando tempo prezioso in caso d'emergenza. Dalla sua introduzione nel 2011, l'applicazione è stata scaricata oltre 1,3 milioni di volte. La nuova app Rega offre utili funzioni supplementari che possono contribuire a velocizzare i soccorsi in caso d'emergenza. Alcune di queste funzioni sono disponibili esclusivamente per i sostenitori della Rega, quale ringraziamento per il loro prezioso contributo.



17 aprile



27 aprile



27 maggio



10 ottobre



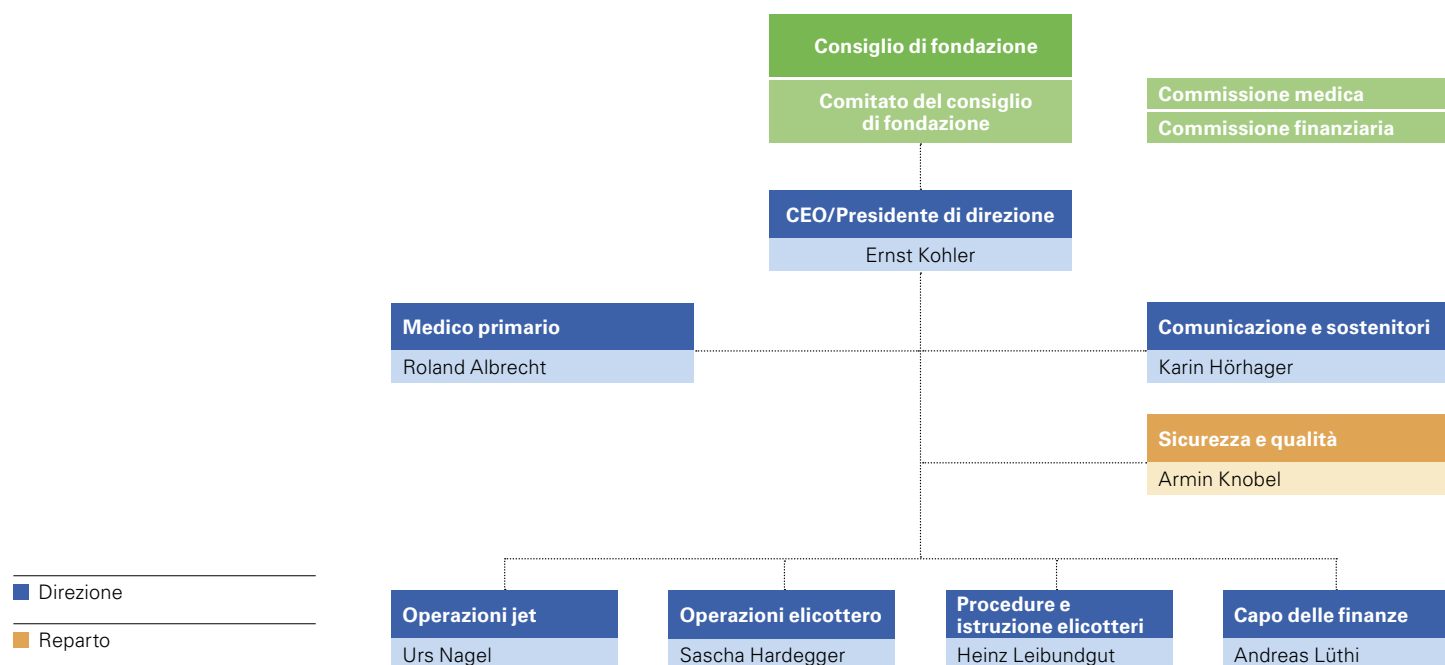
23 ottobre



2 novembre

# Direzione

Organigramma al 1° gennaio 2019



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



# Regolamento sostenitori Rega

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

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

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

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

In riconoscenza 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**

Piazza 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  
Mathias Gehrig  
Philipp Keller  
Wanda Pfeifer  
Adrian Schindler  
Karin Zahner  
Corina Zellweger

Versione italiana  
Alda Viviani, Bellinzona  
Federica Mauri, Gordola

Foto  
Laurianne Aeby  
Ulrich Burkhalter  
Stefan Hunziker  
Philipp Keller  
Thomas Lüthi  
Adrian Schindler  
Archivio Rega/Diversi

Produzione  
tutto fatto, Zurigo

Ideazione/Grafica  
Schenker visuelle Kommunikation, Zurigo

Illustrazioni  
Source Associates AG, 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](http://www.rega.ch) trovate una versione pdf.

© Aprile 2019. Tutti i diritti sono riservati.  
Citazioni e riproduzione previa menzione  
della fonte



### **Contatti**

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

### **Numeri d'allarme**

Svizzera 1414  
Dall'estero +41 333 333 333

### **Servizio sostenitori**

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

### **Servizio stampa**

Telefono +41 44 654 37 37  
[mediendienst@rega.ch](mailto:mediendienst@rega.ch)

