



regalife

**Rega 2020**  
con Rapporto annuale 2019



HB-JWA

Flega



# Sommario

## Rega 2020

<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 2019

<b>Attività 2019</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 2019</b>	<b>36</b>
<b>Direzione</b>	<b>37</b>



# «La Rega ha bisogno di persone con il coraggio di scegliere nuove vie»



Michael Hobmeier



Ernst Kohler

Il 2019 ha di nuovo confermato quanto siano richiesti la Rega e i suoi servizi, ormai essenziali per il sistema sanitario svizzero: l'anno scorso la Rega ha prestato aiuto a oltre 11'000 pazienti e ha organizzato circa 17'000 missioni. La popolazione sostiene la Rega, come dimostra l'ennesimo aumento netto di circa 70'000 nuove sostenitrici e nuovi sostenitori. La continua popolarità fa evidentemente piacere a tutti i suoi collaboratori, ma rappresenta allo stesso tempo una grande responsabilità, che implica delle aspettative.

Uno dei compiti più importanti della Rega è continuare a migliorare il soccorso aereo in Svizzera e garantire che anche tra 20 anni saremo in grado di svolgere il nostro compito: aiutare le persone in emergenza in modo affidabile e professionale. E lo facciamo con coerenza: negli ultimi anni abbiamo ad esempio investito oltre 300 milioni di franchi svizzeri in un soccorso aereo con qualsiasi tempo, in aeromobili e infrastrutture moderne, ma anche nella formazione dei nostri collaboratori e nella collaborazione con partner d'intervento.

Siamo convinti che fermarsi significhi fare un passo indietro. Il rapido progresso tecnologico deve portare benefici all'assistenza ai nostri pazienti. Per realizzare soluzioni nuove e innovative non basta avere buone idee o la semplice intenzione di migliorare. Ci vogliono tenacia, perseveranza, know-how e, soprattutto, duro lavoro. Non solo da parte della Rega, ma anche da parte dei partner con i quali lavoriamo a stretto contatto per grandi progetti. La Rega ha bisogno di persone che abbiano il coraggio di scegliere nuove vie e di perseguire una visione.

La conferma che questi sforzi sono premiati l'abbiamo avuta ad esempio l'anno scorso, quando abbiamo potuto presentare al pubblico il drone Rega: una novità mondiale sviluppata dalla Rega in collaborazione con diversi partner per l'innovazione. Un altro esempio è il primo elicottero di soccorso AW169-FIPS, in grado di volare con qualsiasi tempo, che stiamo sviluppando assieme al costruttore italiano Leonardo (vedi a pagina 6).

Nonostante il fascino esercitato dall'innovazione e dalle tecnologie all'avanguardia, anche in futuro al centro di tutto ciò che fa la Rega ci saranno sempre le persone. L'innovazione non deve diventare fine a sé stessa. In definitiva, si tratta sempre di capire se aiuta le persone in difficoltà. Perché, alla fine, anche l'operato della Rega si misura dai risultati, nel nostro caso dalla nostra attività al servizio dei pazienti.

L'impegno della Rega è possibile solo grazie al contributo degli oltre 3,5 milioni di sostenitrici e sostenitori, a cui va il nostro grazie. Questo grande sostegno è per noi uno stimolo a proseguire con coerenza sulla via intrapresa, a beneficio dei nostri pazienti e di tutta la popolazione svizzera.

**Michael Hobmeier**  
Presidente del Consiglio di fondazione

**Ernst Kohler**  
CEO/Presidente di direzione

# Maggiore spazio, maggiori possibilità

**Nel 2021 entreranno a far parte della flotta Rega tre elicotteri di soccorso adatti a qualsiasi tempo, del tipo AW169-FIPS. Mentre gli ingegneri del produttore Leonardo stanno lavorando intensamente per sviluppare e testare il sistema anti-ghiaccio più leggero al mondo (vedi a pagina 8), un team di progetto interdisciplinare della Rega sta elaborando nuove soluzioni per la cabina finora più grande di un elicottero Rega.**

Ogni progetto d'acquisto di nuovi aeromobili offre alla Rega l'opportunità, sulla base dell'esperienza acquisita in migliaia d'interventi, di apportare miglioramenti alla cabina e all'arredo interno e d'integrare innovazioni tecniche. Nel caso degli ultimi due acquisti d'elicotteri, la Rega utilizzava già i modelli precedenti, che disponevano di uno spazio simile. Ha quindi potuto basarsi su molti dati empirici. L'attuale acquisto dell'AW169-FIPS è un caso diverso: la nuova cabina è notevolmente più spaziosa di tutte le precedenti cabine degli elicotteri Rega e offre possibilità completamente nuove.

## Il più flessibile possibile

Affinché lo spazio in cabina possa essere utilizzato in modo ottimale per l'assistenza medica ai pazienti, un team interdisciplinare di medici d'urgenza, paramedici, piloti e ingegneri della Rega collabora da circa due anni con la ditta svizzera Aerolite per la disposizione della cabina e l'allestimento medico degli interni. L'obiettivo del team di progetto prevedeva che il nuovo elicottero di soccorso potesse essere utilizzato sia per interventi primari (trasferimento dal luogo dell'incidente all'ospedale) sia per interventi secondari (trasferimento

da ospedale a ospedale). Su un foglio bianco, il team ha iniziato la progettazione e la ricerca.

## In visita da altri soccorritori aerei

Nell'ambito delle loro ricerche, i collaboratori del progetto Rega hanno visitato due organizzazioni di soccorso aereo in Italia e in Svezia che utilizzano un elicottero di soccorso del tipo AW169. Un'occasione che ha permesso al team del progetto di apprendere come può essere allestita una cabina dell'AW169 e come i soccorritori aerei la utilizzano in missione. È emerso chiaramente che le esigenze della Rega per l'allestimento sono più diversificate, perché intende utilizzare l'AW169-FIPS per interventi primari su terreni impraticabili o negli agglomerati urbani, ma anche per trasporti speciali di terapia intensiva da un ospedale all'altro. Fin dall'inizio, l'attenzione si è quindi concentrata su una disposizione della cabina il più flessibile possibile. Un ulteriore obiettivo prevedeva che gli equipaggi delle basi Rega fossero in grado di modificare da soli tutte le configurazioni nel minor tempo possibile senza l'ausilio di meccanici o attrezzi, in modo che l'equipaggio non perda tempo prima di un intervento.

## La giusta configurazione per ogni intervento

Nell'ambito di seminari, il team di progetto ha poi definito una configurazione standard e sette configurazioni speciali per la disposizione della cabina. Per tutte e otto è stato stabilito dove e come orientare il lettino per i pazienti e i sedili dell'equipaggio. Esiste ad esempio una configurazione per i trasporti speciali in terapia intensiva, in cui altri specialisti accompagnano

l'equipaggio Rega, come durante i voli con neonati prematuri trasferiti in un'incubatrice mobile e assistiti da un team di neonatologia di un ospedale centrale formato da due persone. Oppure per il trasporto di pazienti collegati a una macchina cuore-polmoni mobile (ECMO), monitorati da un team di cardiocirurgia. Un'altra configurazione prevede 11 posti a sedere per l'evacuazione di passeggeri in caso di catastrofe.

## Test pratico nel modello di legno

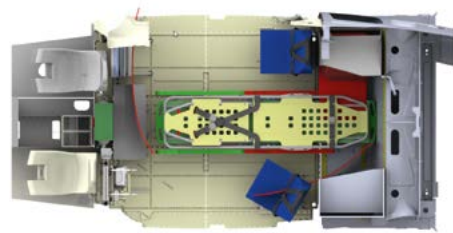
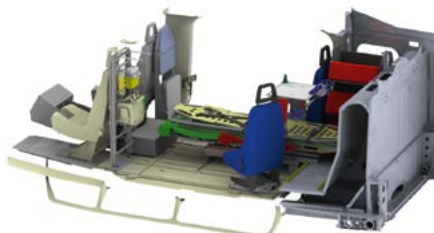
Le simulazioni al computer e le visualizzazioni 3D permettono di avere una visione delle diverse configurazioni e soluzioni, ma non consentono di testare i processi lavorativi. Per avere un'impressione realistica dello spazio disponibile e della praticità delle posizioni definite dell'equipaggiamento, Aerolite ha realizzato un modello in legno della cabina dell'AW169 (vedi foto a destra). Con l'aiuto di questo modello, l'equipaggio Rega può ad esempio verificare se i monitor degli apparecchi medici sono collocati in modo tale da poter leggere facilmente i display e se gli elementi più importanti dell'attrezzatura e i medicinali sono facilmente accessibili. È possibile testare anche la presa a bordo del lettino per il paziente in diverse configurazioni.

## Un ambiente protetto

Il maggior spazio in cabina sarà particolarmente vantaggioso per i voli con pazienti in condizioni di salute critiche, perché il paziente può ricevere assistenza medica da due lati contemporaneamente, ossia dal medico d'urgenza e dal paramedico, i cui sedili sono sistemati alla sua sinistra e alla sua destra. Anche in condizioni esterne difficili,

## Possibili configurazioni

**Il lettino per il paziente è posizionato per il lungo nella cabina, con il poggiatesta rivolto verso la parte anteriore. Il medico d'urgenza è seduto sul sedile leggermente inclinato, a sinistra del paziente. Un secondo sedile a destra del lettino permette al paramedico, normalmente seduto nella parte anteriore sinistra del cockpit, di aiutare il medico nell'assistenza al paziente.**





**Come garantire ai pazienti un'assistenza medica ottimale? Il medico e i paramedici della Rega controllano una delle configurazioni nel modello della cabina.**

come in caso di maltempo o se il terreno è complesso, la nuova cabina offre più spazio per assistere i pazienti in un ambiente protetto e costante durante il volo verso l'ospedale.

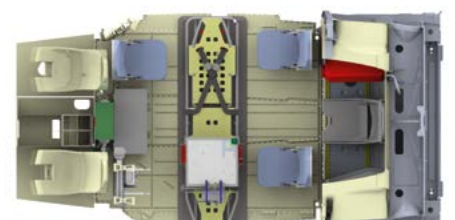
**Acquisire esperienza sul campo**

La costruzione della prima macchina inizierà a giugno 2020 e la consegna

alla Rega è prevista per l'estate 2021. Nel frattempo, Aerolite e il costruttore d'elicotteri Leonardo avranno completato la cabina secondo le direttive della Rega. Grazie alle nuove soluzioni elaborate dal team di progetto per l'arredo interno, il nuovo elicottero di soccorso non solo ampliarà lo spettro d'interventi della Rega grazie al suo sistema

anti-ghiaccio, ma potrà anche offrire nuove possibilità per quanto riguarda l'assistenza medica dei pazienti a bordo di un elicottero Rega.

**In questa configurazione, il lettino per i pazienti è montato trasversalmente nella cabina. Un paziente può quindi essere caricato direttamente dall'argano nella cabina senza atterraggio intermedio. Questa configurazione è destinata, tra l'altro, ai voli di ricerca e di recupero.**



# «Icebird» al banco di prova



**Il futuro elicottero Rega AW169-FIPS è il primo elicottero al mondo per qualsiasi tempo con un peso massimo inferiore alle cinque tonnellate. Per ottenere le necessarie autorizzazioni, prima della consegna dev'essere accuratamente testato, ad esempio con numerosi voli di prova in una nube di ghiaccio generata artificialmente.**

Per realizzare la visione della Rega di un soccorso aereo con qualsiasi tempo, l'acquisto dell'AW169-FIPS è fondamentale. È vero che grazie alla procedura di volo strumentale (IFR) già oggi gli equipaggi Rega sono in grado di volare in condizioni di scarsa visibilità lungo corridoi predefiniti. Tuttavia, tali voli sono impossibili in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio, che possono verificarsi in presenza di nuvole e nebbia a temperature inferiori ai 4 °C. La formazione di ghiaccio sull'elicottero può avere serie ripercussioni sulle sue prestazioni in volo. Il pericolo non deriva solo dal peso supplementare, ma anche dagli strumenti di misurazione ghiacciati che forniscono dati non corretti o non ne forniscono del tutto, così come dalle

proprietà aerodinamiche alterate. Un rimedio a questo inconveniente è rappresentato da un sistema anti-ghiaccio, come il «Full Ice Protection System» (FIPS) del produttore di elicotteri Leonardo. Un FIPS del genere riscalda le parti critiche di un elicottero e assicura che non si formi ghiaccio, ad esempio sulle pale del rotore e sul parabrezza. I dispositivi di protezione sui motori impediscono l'aspirazione di particelle di ghiaccio e il blocco delle prese d'aria. Inoltre, i rilevatori segnalano condizioni meteorologiche particolari che aumentano il rischio di formazione di ghiaccio.

### Il primo del suo genere

Finora sono dotati di un sistema anti-ghiaccio solo gli elicotteri molto grandi e pesanti. Questi velivoli non sono però adatti per gli interventi della Rega, che richiedono atterraggi su eliporti sul tetto degli ospedali o in zone abitate. Nell'ambito del progetto «Icebird», la Rega ha quindi incaricato il costruttore d'elicotteri Leonardo di sviluppare negli ultimi quattro anni il primo sistema anti-ghiaccio al mondo per un elicottero con un peso massimo inferiore alle cinque tonnellate.

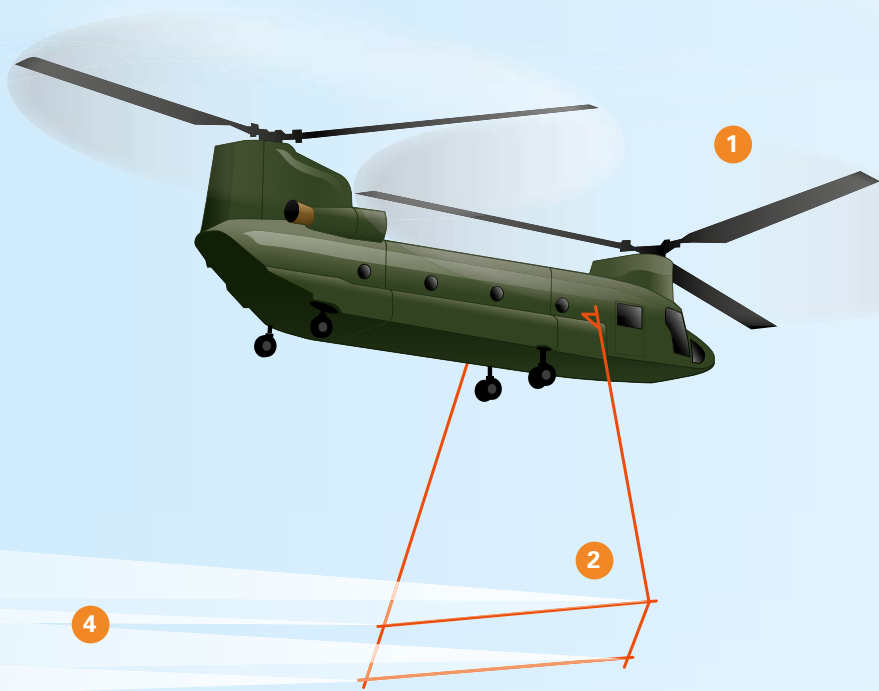
### Procedura d'omologazione in corso

Affinché in futuro la Rega possa volare con l'AW169-FIPS in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio, è necessaria l'omologazione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), che verrà concessa al costruttore Leonardo se soddisfa tutti i requisiti di una procedura di certificazione prescritta. Una situazione paragonabile a quella di un'auto nuova, per la quale, prima che sia omologata per la circolazione stradale, un costruttore di autoveicoli ha bisogno di un'autorizzazione.

### Voli di prova in Nord America

La procedura di certificazione per l'AW169-FIPS prevede anche innumerevoli voli di prova, prima in condizioni create artificialmente e in seguito anche in condizioni di ghiaccio reale. Alla fine di febbraio 2020, Leonardo ha eseguito il primo delle complessive tre serie di voli di prova nella regione dei Grandi Laghi del Nord America, dove di solito nei mesi invernali regnano costantemente temperature basse, necessarie per creare condizioni di ghiaccio artificiale. I voli di prova nella nube di ghiaccio





## Voli di prova nella nube di ghiaccio artificiale

Per creare una nube di ghiaccio artificiale, un elicottero del tipo **CH-47 Chinook** **1** vola a temperature sotto lo zero con uno speciale **impianto ad acqua spruzzata** **2** a circa 40 metri di fronte al prototipo dell'**AW169-FIPS** **3**. Le basse temperature raffreddano fortemente le sottili goccioline d'acqua nell'aria, che possono addirittura trasformarsi in pioggia ghiacciata. L'AW169-FIPS vola dentro questa **nube di ghiaccio generata artificialmente** **4** dietro l'elicottero grande. A bordo ci sono due piloti collaudatori e un ingegnere di prove di volo, che, tramite vari sensori, verificano se e come l'impianto anti-ghiaccio impedisce la formazione di ghiaccio sull'elicottero. Vengono registrate anche le caratteristiche di volo e parametri come la potenza dei motori. **Un aereo d'accompagnamento** **5** osserva l'elicottero lateralmente, registra i valori di misurazione e sorveglia i segni visivi della formazione di ghiaccio. In caso d'emergenza, la nube di ghiaccio può essere disattivata in qualsiasi momento, oppure i piloti collaudatori possono evitarla scendendo a una quota di volo inferiore.

forniscono agli ingegneri e ai piloti collaudatori importanti informazioni sulle prestazioni dell'impianto anti-ghiaccio di nuova concezione. I voli di prova in condizioni di ghiaccio naturale saranno poi effettuati nell'inverno 2020. Il progetto è seguito da vicino da tre piloti Rega che sono già stati riqualificati per il nuovo tipo d'elicottero. Se tutto andrà come previsto, Leonardo riceverà l'omologazione per l'AW169-FIPS nella primavera 2021. La consegna della prima macchina, sulla quale saranno poi formati anche altri equipaggi Rega, è prevista per l'estate 2021. Essendo l'AW169-FIPS adatto a qualsiasi tempo un progetto di sviluppo, nella fase finale si presenteranno delle sfide per le quali il produttore e il team di progetto dovranno trovare delle soluzioni. Finora il progetto procede come previsto e la Rega prevede che il primo elicottero della sua classe di peso adatto a qualsiasi tempo decollerà per le prime missioni all'inizio del 2022.

### Uno dei tanti tasselli di un puzzle

Nel frattempo, la Rega sta lavorando alacremente a diversi progetti concomitanti, anch'essi da realizzare per poter in futuro soccorrere in modo più indipendente dalle condizioni meteo. Uno è l'ulteriore ampliamento delle rotte di volo strumentale che collegano diverse regioni della Svizzera anche in condizioni di scarsa visibilità. Qui la Rega incontra ostacoli burocratici: per raggiungere diversi ospedali in tutta la Svizzera 24 ore su 24 anche in condizioni di scarsa visibilità, necessita dei permessi dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) per le relative procedure.

Purtroppo, sono processi complicati e avanzano lentamente. Malgrado ciò, la Rega cerca di realizzare passo dopo passo la sua visione del soccorso aereo con qualsiasi tempo, convinta che gli sforzi per la popolazione svizzera saranno ripagati.

### Le due ubicazioni dei nuovi elicotteri Rega AW169-FIPS

Un AW169-FIPS sarà stazionato alla base di Wilderswil (EBBO), in aggiunta all'elicottero di soccorso già in servizio lì, dove in futuro saranno quindi operativi due elicotteri Rega. Un secondo AW169-FIPS stazionerà alla base di Locarno (EBTI), in sostituzione dell'attuale elicottero del tipo Da Vinci. Il terzo AW169-FIPS sarà utilizzato per la formazione o come velivolo di riserva in caso di manutenzione. Oltre alla posizione geografica delle rispettive basi operative, un fattore determinante per decidere dove stazionare l'AW169-FIPS è stata l'infrastruttura esistente. Durante la prima fase operativa, lo stazionamento sarà continuamente rivisto alla luce dell'esperienza acquisita negli interventi.

# Come bit e byte aiutano la Rega negli interventi

**Per garantire un soccorso aereo medicalizzato professionale 24 ore su 24, oltre a collaboratori specializzati e aeromobili all'avanguardia, oggi sono necessarie anche soluzioni affidabili nel settore delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione.**

Come utilizzare le tecnologie all'avanguardia in modo sicuro per aiutare ancora più persone e continuare a migliorare l'assistenza ai pazienti? È la domanda che guida la Rega sin dalla sua fondazione. Le imprese pionieristiche delle precedenti generazioni della Rega, come il recupero diretto con l'argano dalla parete nord dell'Eiger o il primo impiego di visori notturni a scopo civile, erano evidenti e facili da spiegare. Molti degli sviluppi odierni, che aprono nuove possibilità agli equipaggi Rega e li supportano nelle loro missioni, sono invece meno tangibili. Il motivo: si basano sull'applicazione della più moderna tecnologia informatica. La procedura di volo strumentale basata sulla navigazione satellitare, che consente di eseguire voli in elicottero lungo corridoi di volo predefiniti in condizioni di scarsa visibilità, si basa ad esempio su dati digitali. L'impiego di soluzioni informatiche riguarda tutti i settori della Rega: dal cockpit degli elicotteri di soccorso e dei jet ambulanza all'assistenza medica dei pazienti, la centrale operativa e l'hangar, fino all'amministrazione. Gli esempi che seguono illustrano come l'informatica supporta i collaboratori della Rega nei loro compiti.

## Strumenti digitali nell'hangar

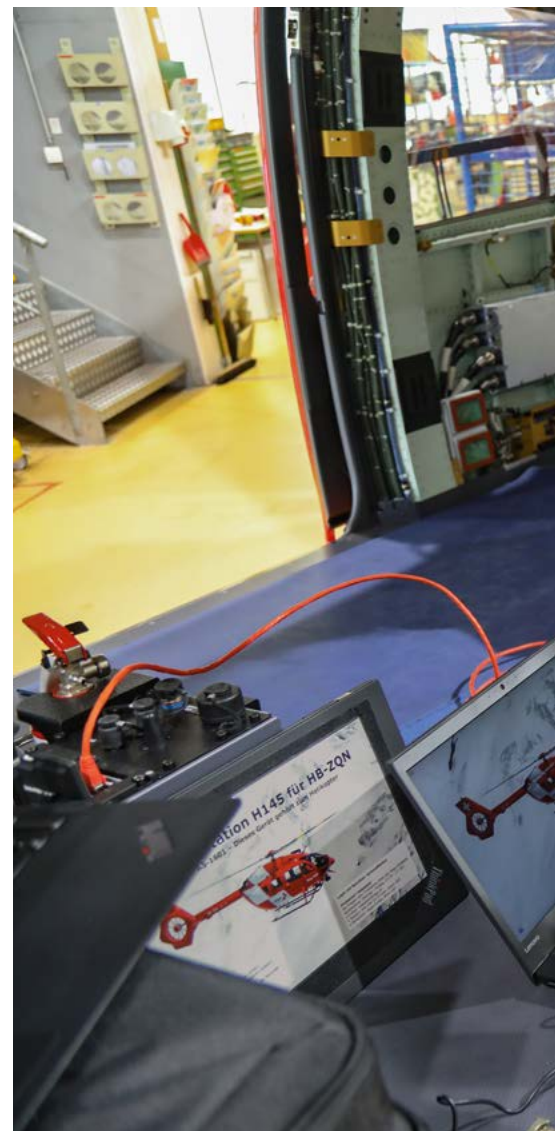
Nell'hangar Rega i processi automatizzati e digitalizzati supportano i meccanici d'aeromobili nel loro lavoro e contribuiscono a ridurre al minimo i momenti durante i quali la flotta della Rega rimane ferma. Inoltre, rendono più efficienti e sicuri gli interventi di manutenzione e le riparazioni. Cosa significa in termini concreti? Funziona come il servizio auto: 15 anni fa, un meccanico d'auto riusciva a risolvere molti problemi «manualmente» con una chiave inglese e la sua maestria. Oggi, in officina un'auto moderna deve prima essere collegata tramite un'interfaccia USB

a un portatile di diagnostica che rileva i dati e consente l'analisi degli errori. È un po' quello che avviene con l'elicottero di soccorso H145: al termine di una giornata d'interventi, il pilota estrae una piccola scheda di memoria dall'aeromobile e la inserisce nel portatile alla base. Un programma rileva i dati e li salva su un server. Queste informazioni digitali disponibili automaticamente forniscono indicazioni sull'attuale «stato di salute» dell'aeromobile. In questo modo, è possibile rilevare la sollecitazione del materiale e la necessità di manutenzione, riuscendo ad esempio a determinare quando è opportuno sostituire una pala del rotore.

Un altro esempio: in futuro, dopo essere stati trainati nell'hangar di una delle 12 dodici basi Rega, gli elicotteri si collegheranno automaticamente alla rete Rega via WLAN. Il software sarà così in grado d'aggiornare automaticamente il sistema di navigazione nel cockpit con le informazioni più recenti sugli ostacoli alla navigazione aerea, che rappresentano un serio pericolo per gli equipaggi d'elicottero in missione. Oggi l'aggiornamento va ancora eseguito manualmente. In futuro, l'automazione non farà solo risparmiare tempo, che l'equipaggio potrà investire per altri compiti, ma aumenterà anche la sicurezza, perché l'equipaggio avrà sempre a disposizione automaticamente i dati aggiornati sugli ostacoli alla navigazione aerea.

## Il «cuore» della Rega

Un altro esempio di come le più moderne tecnologie dell'informazione e della comunicazione aiutano la Rega a realizzare la sua missione è la complessa connessione tra diversi sistemi e soluzioni informatiche nella centrale operativa, il «cuore» della Rega, dove i capi intervento rispondono alle chiamate d'emergenza 24 ore su 24 e coordinano ogni anno circa 17'000 interventi in Svizzera e all'estero. Da nove anni l'app Rega rappresenta uno strumento per dare l'allarme basato sulla trasmissione di dati digitali. L'app permette di risparmiare tempo prezioso in caso d'emergenza ed è stata utile in migliaia di missioni: la posizione della persona



che dà l'allarme è trasmessa direttamente al sistema di gestione degli interventi della centrale operativa e viene segnalata al capo intervento sulla mappa digitale.

## Il coordinamento degli elicotteri Rega

In generale, il coordinamento degli elicotteri Rega a livello svizzero pone requisiti diversi al sistema di gestione degli interventi rispetto all'invio di mezzi di soccorso terrestre. Dopo essere stata mobilitata, un'ambulanza opera in modo quasi completamente autonomo, di solito all'interno di regioni o cantoni ben definiti. Non è invece il caso del soccorso aereo, che non conosce con-



**Procedure digitalizzate nell'hangar: sui portatili per la manutenzione viene controllato il funzionamento nell'elicottero di soccorso H145.**

fini cantonali e deve avvenire a livello sovraregionale. Durante le loro missioni, gli equipaggi d'elicottero sono guidati e ricevono continuamente informazioni dalla centrale operativa. Soprattutto di notte, i capi intervento della Rega garantiscono così una maggiore sicurezza di volo, ad esempio informando l'equipaggio su altri utenti dello spazio aereo o fornendo loro dati meteorologici aggiornati dalle stazioni meteo della Rega.

#### **Il sistema di gestione degli interventi d'elicottero**

L'anno scorso sono stati ammodernati il sistema di gestione degli interventi

e il sistema di comunicazione della centrale operativa elicotteri: grazie alla combinazione di una soluzione standard con componenti sviluppate appositamente per la Rega, ora i capi intervento elicotteri sono supportati ancora meglio nei loro compiti impegnativi. Possono ad esempio visualizzare direttamente nel materiale cartografico digitale diverse informazioni per loro particolarmente utili: toponimi, sentieri escursionistici, luoghi d'atterraggio con il parapendio o piste ciclabili vengono visualizzati sulla mappa in modo semplice e veloce. Le coordinate del luogo dell'intervento, il motivo dell'intervento e le persone di contatto per l'equi-

paggio sono poi trasmessi direttamente al cockpit con un clic del mouse. Grazie al nuovo sistema di comunicazione sviluppato di recente, ora i capi intervento possono riascoltare in modo semplice e intuitivo alcuni passaggi di una chiamata d'emergenza, ad esempio per assicurarsi d'aver capito tutto correttamente. Nella moderna soluzione per la comunicazione è inoltre perfettamente integrata la rete radio della Rega che copre tutto il territorio nazionale e consente in qualsiasi momento di contattare direttamente gli equipaggi. La stretta collaborazione con i diversi partner coinvolti, come ad esempio le centrali d'allarme cantonali, è fondamentale per assicurare ai pazienti un rapido soccorso medicalizzato. Già oggi si presta particolare attenzione alle interfacce che permettono di collegare i vari sistemi di gestione degli interventi, così che in futuro si possa collaborare in modo ancora più stretto, a beneficio dei pazienti. È proprio nel settore dell'allarme e della centrale operativa che la Rega investe regolarmente nelle tecnologie all'avanguardia, perché è convinta che questi investimenti si traducano in un miglioramento del soccorso aereo medicalizzato.

#### **I medici usano le app**

Il software non viene utilizzato solo nella centrale operativa, ma anche fuori, nel luogo dell'intervento. Le applicazioni mobili supportano i medici d'urgenza della Rega nell'assistenza medica ai pazienti. Se necessario, è ad esempio possibile cercare un dosaggio dei medicinali speciale, come nel caso del trattamento di bambini in tenera età. Al momento si sta testando intensamente anche un'altra applicazione per i medici della Rega, che sarà introdotta quest'anno: la cartella informatizzata del paziente. Ciò che prima era annotato a mano su carta ora può essere registrato digitalmente utilizzando un'interfaccia utente progettata in modo ottimale. Il medico documenta la situazione incontrata e il trattamento eseguito dall'equipaggio della Rega. Il vantaggio della cartella informatizzata è che permette d'aver subito a disposizione i dati elettronici ben leggibili per

continuare il trattamento del paziente all'ospedale o per la fatturazione e l'archiviazione.

### **Ampliamento dello spettro d'interventi**

Molte delle soluzioni digitali utilizzate dalla Rega permettono di ottimizzare ciò che esiste già, contribuendo a semplificare le procedure e a migliorare la sicurezza. Esistono però anche soluzioni che ampliano lo spettro d'interventi della Rega, consentendole d'aiutare più persone in emergenza. Grazie alle più moderne tecnologie informatiche e di comunicazione è in grado di realizzare passo dopo passo la sua visione del soccorso aereo con qualsiasi tempo. Infatti, l'avvicinamento a un eliporto ospedaliero tramite navigazione satellitare è fattibile solo potendo calcolare una rotta di volo al computer e se gli strumenti di navigazione ridondanti e altamente precisi dell'elicottero «sanno» sempre dove si trova la macchina nello spazio tridimensionale.

I piloti della Rega possono consultare i dati meteo di volo aggiornati, un presupposto per volare secondo le regole del volo strumentale, direttamente tramite un'app meteo per piloti, sviluppata su incarico della Rega. A che altitudine sussiste il rischio di gelo? Quanto è bassa la cappa di nubi? Com'è la visibilità all'ospedale di destinazione? Indipendentemente dal fatto che i piloti siano alla base o controllino i dati prima di una missione successiva, hanno sempre a portata di mano le informazioni necessarie per preparare in modo efficiente il volo ed eseguirlo in tutta sicurezza. L'informatica svolge un ruolo centrale anche per lo sviluppo del drone Rega, che in futuro sarà utilizzato come ulteriore mezzo d'intervento nella ricerca di persone disperse, ferite o malate.

### **Requisiti elevatissimi**

Con tutte le possibilità e le opportunità offerte dal rapido sviluppo tecnologico, la digitalizzazione in corso è davvero una grande sfida. Perché, così come pone requisiti elevatissimi per la sicurezza dei suoi aeromobili, del materiale e dei suoi collaboratori, prima di poter

utilizzare le nuove soluzioni tecnologiche, la Rega deve anche esaminarle e testarle criticamente. Il campo d'attività della Rega nei settori dell'aviazione e della medicina non tollera errori ed è altamente regolamentato. Sono quindi complessi anche lo sviluppo e l'introduzione di nuove soluzioni tecnologiche e di nuovi sistemi nell'ambiente della Rega. È qui che i 12 specialisti del reparto informatico della Rega sono chiamati a trovare soluzioni sensate e proporzionate, che soddisfino allo stesso tempo gli standard più elevati in termini di sicurezza e disponibilità e si possano realizzare senza comportare oneri sproporzionati.

### **Al centro rimangono le persone**

Tutti gli ulteriori sviluppi e le innovazioni della Rega in campo tecnologico hanno un comun denominatore: non si tratta semplicemente di seguire una tendenza o di ribaltare pratiche ormai collaudate, il progresso tecnologico deve piuttosto avere un effetto positivo sull'assistenza ai pazienti. Ai tempi, il Dr. Rudolf Bucher, fondatore della Rega, formulò un principio tutt'oggi valido: «Il soccorso completo si realizza solo quando si riesce a combinare la migliore formazione personale con l'attrezzatura migliore, per ottenere un insieme altamente efficiente». Al materiale e alle attrezzature utilizzate dagli equipaggi Rega oggi s'aggiunge però il supporto digitale. L'importanza della digitalizzazione continua a crescere, ma la Rega non mette in secondo piano le persone. Al contrario: gli specialisti informatici possono garantire che le soluzioni innovative supportino gli equipaggi in missione, permettendo loro d'aiutare le persone in emergenza in modo ancora più rapido e affidabile, solo collaborando con gli equipaggi, i meccanici o i capi intervento.

### **Dall'analogico ...**



### **... al digitale**



Quando la Rega, 30 anni fa, riceveva una chiamata d'emergenza, il capo intervento prendeva una penna e annotava le informazioni su un foglio di carta. Sulla base delle informazioni ricevute dalla persona che dava l'allarme, determinava la posizione sulla mappa della zona da cui arrivava la chiamata d'emergenza. Nel frattempo, un secondo capo intervento doveva tracciare il percorso di volo dell'elicottero di soccorso su una carta sinottica. Oggi le chiamate d'emergenza arrivano e sono registrate in modo sicuro via app o telefono. La localizzazione si basa su geodati completi.

# Pianificare l'imprevedibile

**L'organizzazione di una missione può iniziare solo quando i medici consulenti della Rega hanno deciso che un paziente dev'essere rimpatriato con uno dei tre jet ambulanza.**

**Nel minor tempo possibile, i team del settore Operazioni jet lavorano a stretto contatto per definire l'aeroporto di destinazione, la rotta di volo, l'equipaggio di jet e i dettagli dello svolgimento. Procedure standardizzate, massima capacità organizzativa e flessibilità di tutte le persone coinvolte contribuiscono a trovare la soluzione migliore per ogni paziente.**

Chi ha bisogno d'aiuto per un problema di salute all'estero può allarmare la Rega 24 ore su 24 al numero d'emergenza +41 333 333 333. I capi intervento rispondono alle chiamate e organizzano i passi successivi. Il medico consulente di turno della Rega decide se il rimpatrio è necessario e se rappresenta la soluzione migliore per il paziente. A tale scopo, chiede informazioni sulla diagnosi al medico sul posto e parla con il paziente, i parenti e il medico di famiglia. D'intesa con la centrale operativa, stabilisce quando e come dovrà avvenire il rimpatrio. Di regola i pazienti gravemente malati o feriti sono rimpatriati con uno dei tre jet ambulanza Rega. Una volta presa la decisione di rimpatriarli con il jet ambulanza, l'organizzazione della missione può iniziare. Gli esempi che seguono mostrano perché il settore Operazioni jet Rega è particolarmente complesso e come i team coinvolti collaborano per affrontare le sfide.

## **Il più vicino possibile al paziente**

I jet ambulanza Rega non raggiungono regolarmente le stesse destinazioni secondo un orario regolare prestabilito, ma atterrano il più vicino possibile al paziente, che per il rimpatrio s'affida al trasporto medicalizzato. Ogni anno gli equipaggi Rega atterrano in circa 400 diversi aeroporti in tutto il mondo, tra cui anche molti aerodromi minori e militari. A titolo di paragone: la compagnia aerea Swiss serve circa 100 aeroporti della sua rete di rotte.

Il fatto che gli aeroporti di destinazione delle missioni Rega cambino di continuo aumenta notevolmente il lavoro organizzativo: per evitare ritardi durante l'intervento con pazienti a bordo, prima di ogni missione bisogna informarsi sugli orari d'operatività e d'apertura dell'aeroporto, sulla disponibilità delle dogane, sulle procedure di controllo dei passaporti e sulle possibilità di fare rifornimento. Una propria soluzione software supporta il personale della centrale operativa in questo compito: dopo aver inserito il luogo in cui si trova il paziente all'estero, una mappa mostra l'aerodromo più vicino raggiungibile dal jet Rega. In questo software sono salvati anche i feedback degli equipaggi Rega sulle missioni precedenti, le pubblicazioni ufficiali degli aeroporti, le mappe d'avvicinamento e le coordinate di contatto. Attualmente questa banca dati degli aeroporti comprende circa 10'000 scali e la Rega ha contatti con circa

1'800 agenti di handling che gestiscono i jet Rega negli aeroporti all'estero.

## **Nuove rotte per ogni intervento**

Una volta determinato l'aeroporto di destinazione per una missione, il coordinatore determina la rotta di volo ottimale, tenendo conto delle condizioni e delle previsioni meteo attuali. Per gli interventi a lungo raggio, pianifica gli scali per il rifornimento, tenendo sempre conto del poco tempo a disposizione. Soprattutto negli aerodromi più piccoli è importante assicurarsi che ci sia qualcuno sul posto e che trasporti il cherosene con un'autocisterna fino al jet della Rega. Può succedere che il carburante possa essere pagato solo in contanti, quindi a volte l'equipaggio tiene a bordo una valigia con i soldi necessari.

## **Un permesso per ogni Paese**

Ogni Paese che un aereo sorvola durante il viaggio verso la destinazione

**Ogni anno gli equipaggi Rega raggiungono circa 400 diversi aerodromi in tutto il mondo.**



richiede un'autorizzazione di sorvolo. Una compagnia aerea commerciale riceve tali permessi per le tratte della sua rete di rotte per un anno intero, simili a carte multicorse. Non è invece il caso della Rega: per le missioni al di fuori dell'Europa, i capi intervento devono richiedere le relative autorizzazioni per ogni singolo volo, con direttive, formulari e procedure che variano da Paese a Paese. È un lavoro impegnativo, soprattutto quando il tempo stringe. Può ad esempio succedere che un jet ambulanza stia già decollando da Zurigo per un intervento in Giappone, anche se dall'India non è ancora arrivato il permesso di sorvolo. Se la centrale operativa di Zurigo lo riceve prima che l'aereo entri nello spazio aereo corrispondente, il volo può svolgersi come previsto. In caso contrario, il coordinatore stabilisce una rotta alternativa,

che richiede un po' più di tempo, ma permette di raggiungere la destinazione.

### Equipaggi di jet su chiamata

Oltre a pianificare i voli, i collaboratori della centrale operativa jet si occupano anche dell'assegnazione degli equipaggi Rega alle varie missioni. Siccome la durata di un intervento varia molto a dipendenza della destinazione e possono svolgersi diverse missioni parallele, la Rega lavora con sei diversi modelli di standby e disponibilità per i membri dell'equipaggio previsto dal piano di servizio. Il servizio di picchetto prevede che un membro dell'equipaggio sia in grado di raggiungere il Rega-Center all'aeroporto di Zurigo entro un'ora. I piani di servizio sono stabiliti mensilmente e, come per le compagnie aeree commerciali, sottostanno a varie norme sulla durata del lavoro e del ri-

poso. Per le missioni più lunghe, devono essere ad esempio disponibili due equipaggi di cockpit, in modo da garantire che durante l'intervento siano rispettati i periodi di riposo richiesti. Ogni giorno sono pronti a partire in missione circa 11 piloti di jet, sei medici di volo e cinque infermieri di cure intensive. Insieme ai cosiddetti Duty Officers, la centrale operativa assegna gli equipaggi disponibili in modo che durante il loro turno di lavoro possano compiere il maggior numero possibile di missioni. Si tratta di un compito complicato, che richiede molta esperienza e flessibilità da parte di tutte le persone coinvolte, perché i cambiamenti dell'ultimo minuto sono all'ordine del giorno.

## I team del settore Operazioni jet



### Sul jet Rega

#### Medici di volo

Hanno la responsabilità medica durante il rimpatrio.

#### Infermieri/e di cure intensive

Assicurano un'assistenza medica professionale assieme al medico di volo e preparano il materiale medico prima dell'intervento.

#### Piloti di jet

Garantiscono l'esecuzione sicura dei voli e prendono decisioni operative e di tecnica aeronautica.



### Nella centrale operativa

#### Capi intervento

Rispondono alle chiamate al numero d'allarme internazionale della Rega e organizzano i rimpatri a bordo dei jet Rega o d'aerei di linea.

#### Medici consulenti

Discutono con i medici curanti sul posto e, in base alle indicazioni mediche, decidono se, quando e come dev'essere rimpatriato un paziente.

#### Coordinatori/trici

Pianificano le rotte di volo ed eventuali scali per il rifornimento.

#### Operatori/trici a terra

Stipulano contratti con i fornitori di servizi che garantiscono il disbrigo delle formalità dei jet Rega negli aerodromi esteri.

#### Impiegati/e amministrativi

Garantiscono che gli equipaggi di jet siano in possesso dei visti, delle vaccinazioni e dei documenti necessari per le loro missioni in tutto il mondo.



### Nell'hangar

#### Meccanici e specialisti di jet

Pianificano ed eseguono i necessari controlli e riparazioni sui tre jet Rega, garantendone così l'efficienza operativa.

#### Addette alla logistica dei jet

Garantiscono che il materiale medico e i farmaci siano sempre sufficienti e che le apparecchiature mediche dei jet siano sottoposte a manutenzione.



### Per la sicurezza

#### Istruttori di volo, istruttori ed esperti

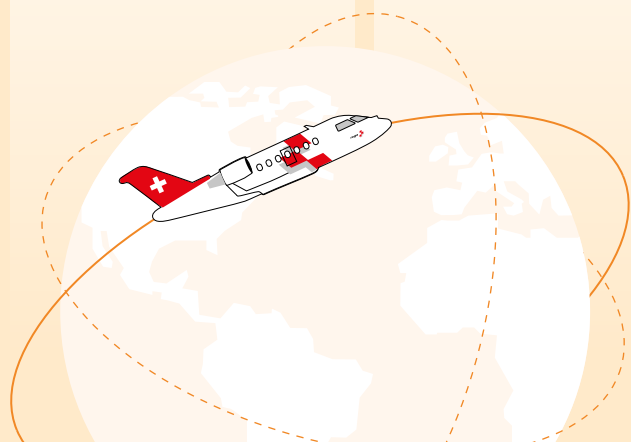
Organizzano regolarmente corsi di formazione e controlli per gli equipaggi di jet.

#### Responsabili della sicurezza aerea

Pianificano e attuano misure per migliorare ulteriormente l'organizzazione della sicurezza aerea.

#### Responsabili della sicurezza

Valutano costantemente la situazione politica globale e consigliano la centrale operativa sui requisiti di sicurezza per le prossime missioni.



### **Stretta collaborazione tra addetti alla manutenzione e centrale operativa**

L'intera organizzazione di una missione, compresa la pianificazione dello svolgimento, della rotta di volo e dell'equipaggio, serve però a poco se il jet Rega non può decollare come previsto a causa di un problema tecnico. Nell'officina di manutenzione interna lavorano sei specialisti che attuano attentamente il programma di manutenzione prescritto per i tre jet Rega del tipo Challenger 650 dal produttore Bombardier. Questo programma stabilisce ad esempio quali controlli vanno eseguiti dopo un certo numero d'atterraggi o di ore di volo. L'elevata prontezza d'intervento dei jet Rega può essere garantita solo se la centrale operativa e l'officina di manutenzione si scambiano costantemente informazioni per prepa-

rare i lavori di manutenzione in stretta collaborazione. Ciò non si limita tuttavia ai controlli programmabili, perché anche dopo una singola missione possono essere necessari controlli o riparazioni di minore entità, che richiedono un'elevata disponibilità di specialisti per garantire che il jet sia di nuovo pronto a decollare nel minor tempo possibile.

### **Oltre 50 anni d'esperienza**

Il modo in cui oggi sono organizzate le missioni dei jet Rega su scala mondiale si basa su oltre 50 anni d'esperienza nel rimpatrio di pazienti da tutto il mondo. Di fronte alle crescenti normative in materia di aviazione e di medicina, l'organizzazione di missioni con jet è diventata sempre più laboriosa. Se questa complessità può essere gestita ogni giorno e se i jet Rega atterrano al momento giusto e nel posto giusto

è grazie alla competenza, all'esperienza e alla flessibilità dei collaboratori del settore Operazioni jet. Sono loro a individuare la soluzione migliore e su misura per ciascuno dei circa 1'000 pazienti annui con un problema di salute all'estero, creando così un ponte aereo verso a casa.

**Durante il briefing, un'ora prima del decollo: la capo intervento e l'equipaggio discutono i dettagli del prossimo intervento.**



# 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 3,552 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 2019

<b>Numero missioni organizzate</b>	<b>16'782</b>
Con elicotteri	12'257
Con aeroplani	1'382
Altri interventi <sup>1</sup>	3'143
Contributi dei tesserati e donazioni (mio. CHF)	107.2
Numero sostenitori (mio.)	3.552
Numero dipendenti <sup>2</sup>	382
Risultato d'esercizio (mio. CHF)	167
Costi di gestione (mio. CHF)	173
Utile (mio. CHF)	-6.1
Somma di bilancio (mio. CHF)	579

<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. A queste s’aggiungono una base partner a Ginevra e una base d’addestramento a Grenchen.

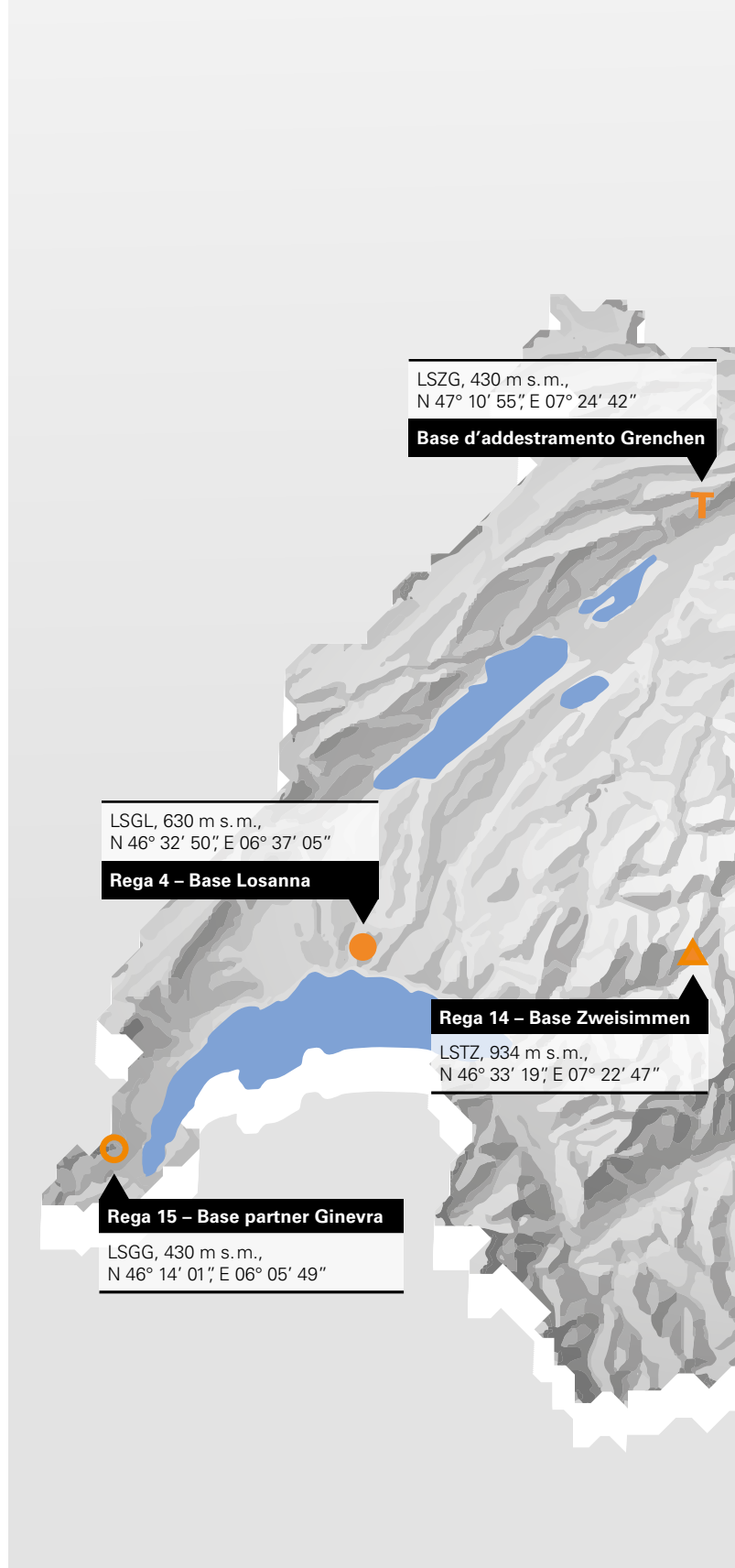
Alle elibasi si trova un equipaggio Rega composto di pilota, paramedico e medico d’urgenza, pronti in ogni momento a portare il soccorso aereo medicalizzato a chi si trova in situazione d’emergenza.

## 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

La centrale operativa nel Rega-Center organizza circa 17’000 interventi l’anno. 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

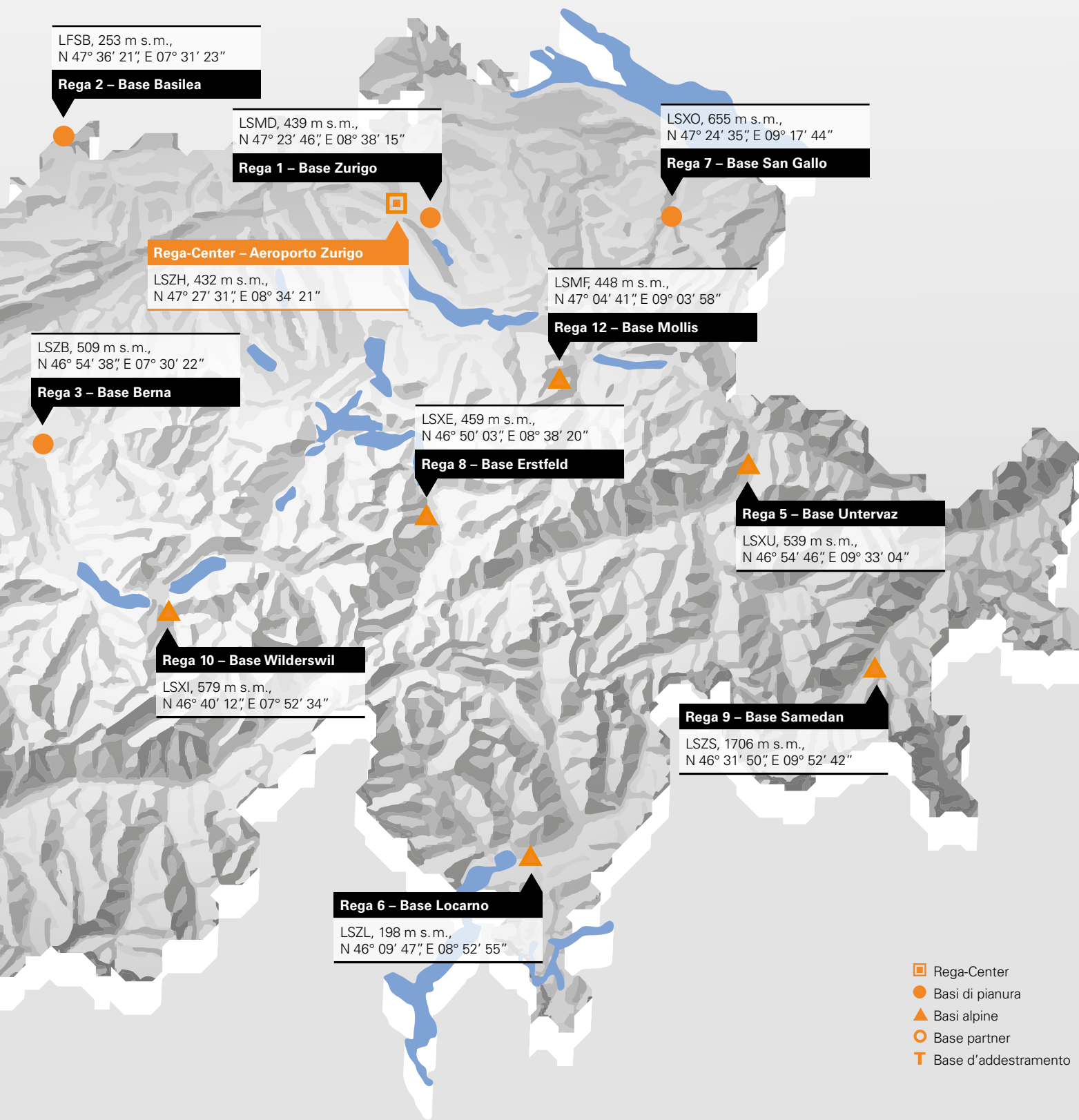
Numero elicotteri:	7
Posti pazienti:	1 sdraiato, 1 seduto
Diametro rotore:	11 m
Lunghezza totale:	13,64 m
Altezza:	3,95 m
2 turbine, potenza al decollo:	Arriel 2E, 2 x 894 CV
Velocità di crociera:	230 km/h
Verricello:	90 m di cavo, 270 kg

## 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



### Bombardier 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 eliambulanze trasferiscono con cura e premura pazienti in condizioni critiche in centri ospedalieri oppure ricoverano neonati in una clinica pediatrica. Per la salute pubblica, l'elicottero come efficiente mezzo di soccorso multiuso è diventato indispensabile.

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

## Interventi primari e secondari elicottero 2019 (Totale 9'822 pazienti)

**1'750**

Infortuni sport invernali

**704** Infortuni in montagna

**1'126** Infortuni sul lavoro

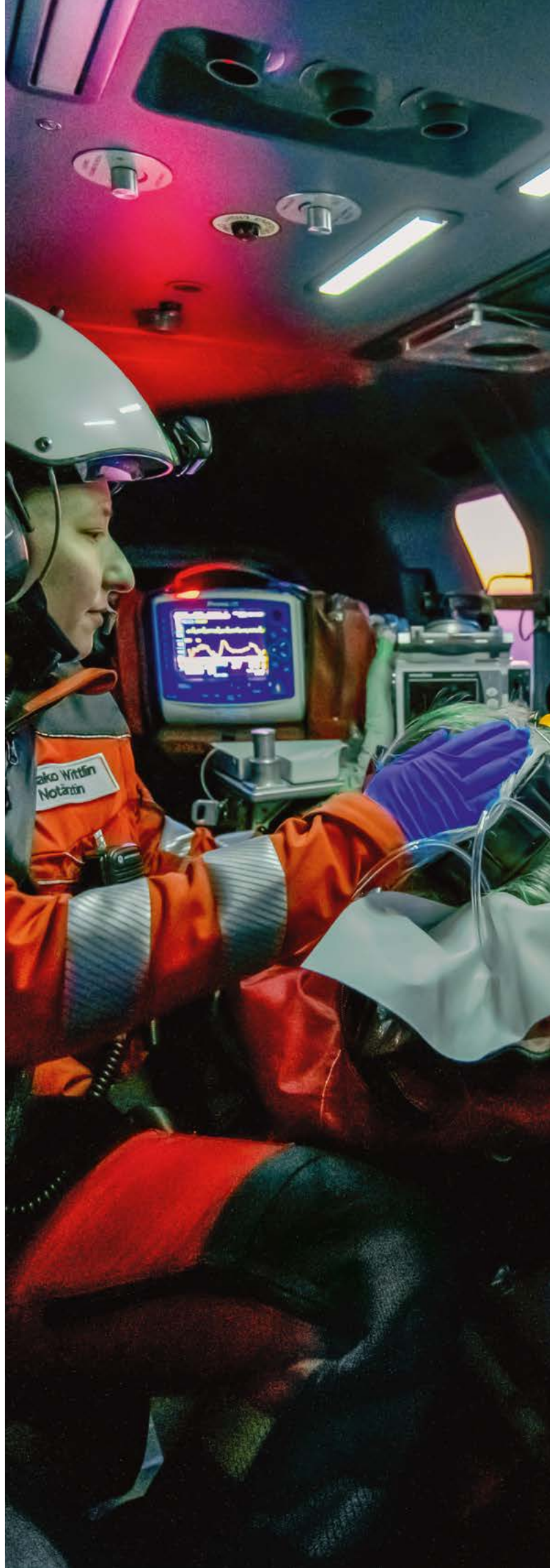
**862** Incidenti stradali

**1'284**

Altri incidenti

**4'096**

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 2019 (Totale 2'515 pazienti)

**1'345**

pazienti rimpatriati con jet ambulanze  
o aerei di linea

**1'170**

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.

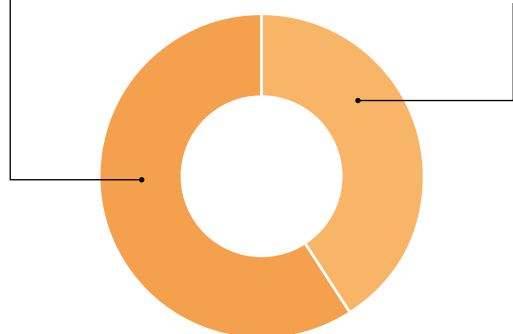
## La copertura dei costi della Rega 2019

**CHF 107.2 mio. (59%)**

Quote e donazioni dei sostenitori

**CHF 74.8 mio. (41%)**

Terzi garanti e altri ricavi





Un grazie di cuore a tutte e a tutti  
i 3'552'000 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.

> 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».

> 1987



**Visori notturni per gli elicotteri** La Rega è la prima organizzazione di soccorso aereo al mondo a dotare i suoi elicotteri di visori notturni, rendendo più sicure le missioni di notte.


> 1987



**Entrano in circolazione gli Hawker 800** Le due nuove aeroambulanzie sostituiscono i Lear-35. Le cabine più spaziose e l'autonomia di volo maggiore miglioreranno il servizio ai pazienti.




**1992**



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

**1996**




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

**1997**




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

**2002**




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

**2002**



**Cinque Eurocopter EC 145**  
Per le elibasi di pianura, la Rega ordina dal costruttore Eurocopter i primi cinque spaziosi elicotteri di salvataggio. Più tardi vi si aggiungerà una sesta macchina.

**2004**



**Tsunami nell'Asia del Sudest**  
Grande impegno per la Rega. Per dieci giorni, 16 equipaggi medici si prodigano sul posto. Nel corso di una settimana rimpatriano 60 pazienti.

**2009**



**L'AgustaWestland Da Vinci è il nuovo elicottero d'alta quota**  
La Rega acquista dal costruttore AgustaWestland undici elicotteri di questo tipo per le elibasi alpine.

**2009**



**Un apparecchio cuore-polmoni mobile a bordo** Per la prima volta con gli elicotteri e i jet ambulanza della Rega è possibile trasportare pazienti gravissimi, collegati all'apparecchio cuore-polmoni.

**2011**



**All'ospedale Insel in «volo cieco»**  
27 luglio: grazie alla navigazione satellitare GPS, la Rega può atterrare all'ospedale Insel di Berna in condizioni di pessima visibilità.

**2012**




**Sistema di gestione degli interventi di punta** Con i nuovi sistemi integrati, gli allarmi sono in gran parte digitalizzati e il coordinamento dei salvataggi è ancora più efficiente.

**2013**



**Il simulatore di volo per AW Da Vinci stabilisce nuovi parametri** nella formazione dei piloti. Si esercitano in modo realistico ed efficace nel volo strumentale e affrontano situazioni d'emergenza, senza rischi e inquinamento ambientale.

**2014**




**È stata inaugurata la nuova incubatrice mobile della Rega**  
Serve per il trasporto di neonati e nati prematuri con il jet o con l'elicottero, accompagnati da personale medico specializzato.

**2015**



**La Rega ordina tre elicotteri AW169-FIPS non meteodipendenti**  
Di Leonardo (già AgustaWestland) dotati del sistema anti-ghiaccio, che saranno pronti all'intervento nel 2021.

**2016**



**Soccorrere con scarsa visibilità con la rete di rotte aeree IFR** Dal dicembre 2016, di giorno sono accessibili agli elicotteri due corridoi di volo del Low Flight Network, una rete di rotte basata sulla navigazione satellitare.

**2017**



**Dati meteorologici precisi** 60 nuove o potenziate stazioni meteo e webcam forniscono ai piloti d'elicottero della Rega informazioni meteo costantemente aggiornate: una premessa importante per i voli IFR.

**2017**



**Autorizzazione per il Low Flight Network** La Rega ottiene il permesso di utilizzare, quasi 24 ore su 24, dei segmenti centrali della rete nazionale per i voli IFR.

**2018**




**Entrati in servizio tre nuovi jet ambulanza** 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.

**2018**




**Elicotteri Rega di nuova generazione**  
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.

**2019**



**Il drone Rega** per la ricerca di persone in emergenza viene presentato in anteprima. Dal 2020 il sistema di droni di nuova concezione amplia lo spettro d'interventi della Rega.

**2019**



**Oltre 3,5 milioni di tesserati** permettono alla Rega di continuare a volare. Quale ringraziamento rivolto a tutti i tesserati, la Rega ha invitato a dare uno sguardo dietro le quinte la sua 3,5 milionesima sostenitrice.





## Rapporto annuale 2019

Attività 2019	28–31
Immagine aziendale	32
Consiglio di fondazione	33
Governance & Compliance	34–35
La Rega 2019	36
Direzione	37

# Attività 2019

La Rega ha vissuto un anno d'intensa attività: nel 2019 la sua centrale operativa ha organizzato 16'782 missioni (-2,0%): è il secondo numero più elevato dopo quello registrato nel 2018 e corrisponde in media a un intervento ogni 30 minuti. A bordo dei loro elicotteri di soccorso e dei loro jet ambulanza gli equipaggi Rega hanno trasportato complessivamente 11'167 pazienti (-3,6%), prestando aiuto in media a 31 pazienti al giorno.

## Elicotteri

Rispetto all'anno precedente, gli interventi d'elicottero sono diminuiti leggermente (12'257, -2,5%). È sceso lievemente anche il numero degli interventi secondari (2'381, -8,6%) e degli interventi primari (7'362, -2,1%). Rispetto all'anno scorso, di notte gli elicotteri Rega sono intervenuti con una frequenza un po' maggiore (2'352, +0,9%): nel 2019 un intervento d'eli-

cottero su quattro è avvenuto di notte. Le missioni per contadini organizzate dalla centrale operativa della Rega sono state 1'254 (-3,6%): 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.

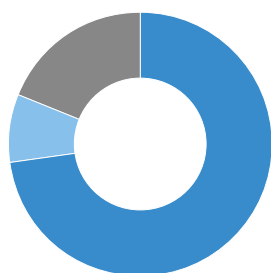
## Aerei

L'anno scorso la Rega ha rimpatriato dall'estero 1'345 pazienti, più o meno come l'anno precedente (-0,7%). I tre jet ambulanza della Rega sono decollati per 972 missioni, riportando a casa 972 pazienti (-0,9%). I jet ambulanza hanno volato per 4'451 ore totali, con un calo del 5,1% rispetto all'anno precedente (4'690). È il secondo numero più elevato dopo quello registrato nel 2018.

Rispetto all'anno precedente, il numero di pazienti rimpatriati dalla Rega a bordo di aerei di linea (373, -0,3%) è rimasto quasi uguale. A questa alter-

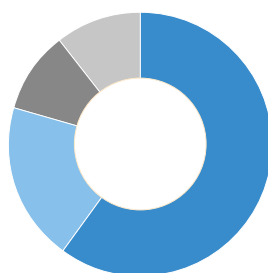
nativa economica ed ecologica al jet ambulanza si ricorre sempre quando le condizioni del paziente sono sufficientemente stabili, non si prevedono effetti negativi su di lui o su altri passeggeri e sull'aereo di linea ci sono sufficienti posti liberi. Il numero dei pazienti (116, -4,9%) rimpatriati con un aereo di linea, accompagnati da un medico di volo o da infermieri della Rega specializzati in cure intensive, è sceso per via di variazioni naturali. Sono invece aumentati leggermente i rimpatri non accompagnati (257, +2,0%): in questi casi, la centrale operativa della Rega organizza il viaggio di ritorno per i pazienti in grado d'affrontarlo senza accompagnatori.

## Totale interventi



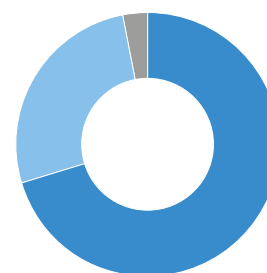
	2019	2018	+/-
Totale interventi	<b>16'782</b>	17'124	<b>-2.0%</b>
■ Elicotteri	<b>12'257</b>	12'573	-2.5%
■ Jet/linea	<b>1'382</b>	1'371	0.8%
■ Altri interventi <sup>1</sup>	<b>3'143</b>	3'180	-1.2%

## Interventi elicotteri



	2019	2018	+/-
Interventi elicotteri	<b>12'257</b>	12'573	<b>-2.5%</b>
di cui notturni	<b>2'352</b>	2'332	<b>0.8%</b>
■ Interventi primari <sup>2</sup>	<b>7'362</b>	7'522	-2.1%
■ Interventi secondari <sup>3</sup>	<b>2'381</b>	2'606	-8.6%
■ Voli per contadini di montagna	<b>1'254</b>	1'301	-3.6%
■ Interventi speciali <sup>4</sup>	<b>1'260</b>	1'144	10.1%

## Interventi aeroplani



	2019	2018	+/-
Interventi aeroplani	<b>1'382</b>	1'371	<b>0.8%</b>
■ Aeroambulanze	<b>972</b>	980	-0.8%
■ Aerei di linea	<b>371</b>	369	0.5%
■ Voli Charter	<b>39</b>	22	77.3%

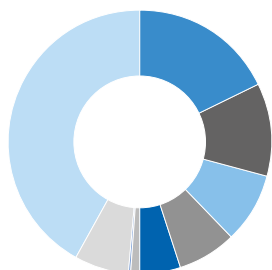
<sup>1</sup> Altri interventi: trasporti con autoambulanze, interventi in favore del Club Alpino Svizzero CAS, Spéléo-Secours, Redog ecc.

<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



	2019	2018	+/-
Totale pazienti	<b>9'822</b>	10'224	<b>-3.9%</b>
Infortuni sport invernali	<b>1'750</b>	1'646	6.3%
Infortuni sul lavoro	<b>1'126</b>	1'137	-1.0%
Incidenti stradali	<b>862</b>	862	0.0%
Infortuni in montagna	<b>704</b>	821	-14.3%
Infortuni sport	<b>498</b>	534	-6.7%
Incidenti aerei	<b>102</b>	137	-25.5%
Cadute di valanghe	<b>38</b>	33	15.2%
Altre cause	<b>646</b>	823	-21.5%
Malattie	<b>4'096</b>	4'231	-3.2%

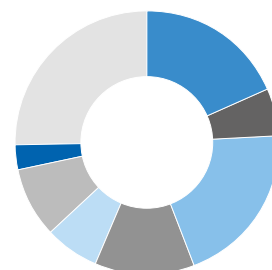
### Emergenze mediche all'estero

	2019	2018	+/-
Totale pazienti	<b>2'515</b>	2'701	<b>-6.9%</b>
Consulenza medica	<b>1'170</b>	1'346	-13.1%
Rimpatrio	<b>1'345</b>	1'355	-0.7%

### Rimpatri

	2019	2018	+/-
Totale pazienti	<b>1'345</b>	1'355	<b>-0.7%</b>
Aeroambulanze Rega	<b>972</b>	981	-0.9%
Voli di linea accompagnati	<b>116</b>	122	-4.9%
Voli di linea non accompagnati	<b>257</b>	252	2.0%

### Pazienti trasportati/accompagnati aeroplani



	2019	2018	+/-
Totale pazienti	<b>1'088</b>	1'103	<b>-1.4%</b>
Lesioni estremità	<b>201</b>		
Traumi cranici	<b>62</b>		
Altre ferite	<b>218</b>		
Malattie cardio-circolatorie	<b>134</b>		
Malattie infarto/ictus	<b>72</b>		
Malattie gastro-intestinali	<b>94</b>		
Malattie da tumori maligni	<b>33</b>		
Altre malattie	<b>274</b>		

### La consulenza dei medici della 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 hanno dato consigli a 2'515 pazienti (-6,9%) con problemi di salute all'estero. In 1'345 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 sostenitori. La Rega fornisce un parere sul trasferimento dal punto di vista medico e l'assicurazione decide

se e in che modo deve avvenire 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 oppure vengono effettuati voli senza pazienti, ad esempio nel caso in cui un elicottero Rega effettua un volo di ricerca senza esito.

Il numero degli interventi con gli elicotteri Rega è soggetto a variazioni naturali e rispecchia le condizioni meteo, il comportamento nel tempo libero e la mobilità della popolazione svizzera e dei turisti stranieri in Svizzera. Anche il numero dei rimpatri e degli interventi effettuati dai jet Rega è soggetto a variazioni naturali e rispecchia la mobilità della popolazione svizzera all'estero.

### Evoluzione finanziaria e investimenti

Nell'esercizio 2019 il ricavo d'esercizio della Rega è stato di 166,8 milioni di franchi, mentre i costi d'esercizio sono ammontati a 172,9 milioni di franchi. Ne consegue un risultato d'esercizio negativo di -6,1 milioni di franchi. Il risultato annuale ammonta a 8,9 milioni di franchi.

Il finanziamento della Rega poggia essenzialmente su due pilastri: il 59 per cento del budget è coperto dalle sostenitrici e dai sostenitori grazie alle loro quote e donazioni, il rimanente 41 per cento è rimborsato da terzi garanti per le missioni compiute. 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.

### Per la prima volta oltre 3,5 milioni di sostenitrici e sostenitori

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.

Anche lo scorso anno la Rega ha registrato con piacere un aumento del sostegno: al 31 dicembre 2019 nel sistema della Rega erano registrati 3,552 milioni di sostenitrici e sostenitori. Ciò corrisponde a circa 70'000 nuovi tesserati, pari a un aumento del 2 per cento rispetto all'anno precedente. Nel 2019 le sostenitrici e i sostenitori hanno aiutato la Rega con quote, versamenti e donazioni pari a 107,2 milioni di franchi (+4,0%), coprendo così circa il 60 per cento dei costi totali.

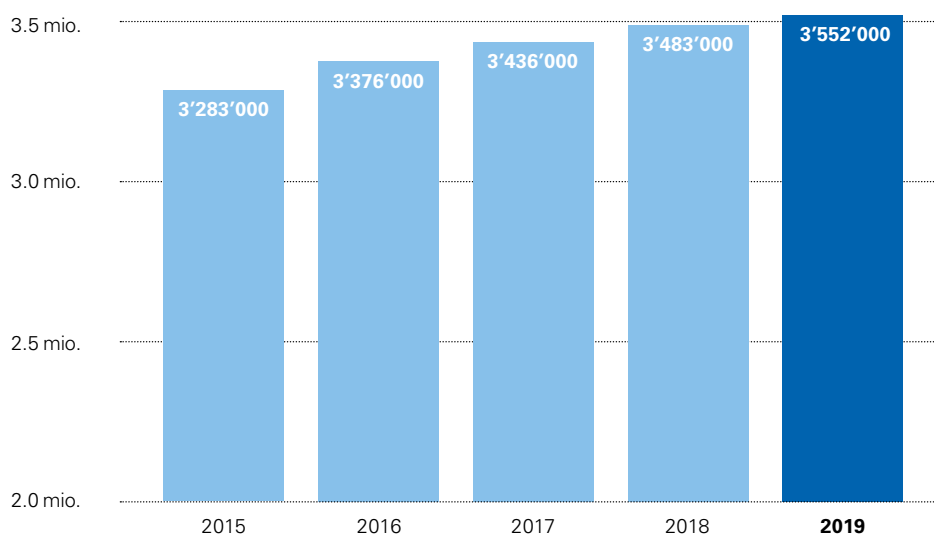
In base al Regolamento sostenitori, a titolo di ringraziamento per il sostegno ricevuto dalle sostenitrici e dai sostenitori, la Rega può condonare loro interamente o parzialmente i costi d'intervento se non sono coperti dalle assicurazioni.

### Una rete di corridoi di volo strumentale per la Svizzera

Da anni la Rega persegue la sua visione di un soccorso aereo indipendente dalle condizioni meteo. In collaborazione con le Forze aeree svizzere e la società di controllo del traffico aereo Skyguide, sta creando la Low Flight Network, la rete nazionale di corridoi di volo strumentale per collegare aerodromi, ospedali e basi Rega.

Nell'aprile 2019 l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) ha concesso alla Rega le autorizzazioni per gli approcci strumentali (IFR) anche in condizioni di scarsa visibilità all'Ospedale universitario di Zurigo e all'Ospedale cantonale di Winterthur. La rete dei corridoi di volo strumentale è in continua espansione: ulteriori autorizzazioni, come ad esempio per l'approccio strumentale al Centro svizzero per paraplegici di Nottwil, sono però ancora in sospeso.

### Evoluzione del numero di sostenitrici e sostenitori



### I nuovi elicotteri Rega danno buona prova di sé al servizio dei pazienti

Il 3 giugno, con la messa in servizio del settimo elicottero di soccorso del tipo Airbus Helicopters H145 stazionato alla base di San Gallo, la Rega ha portato a termine con successo l'ammmodernamento della flotta di pianura. Tutti gli equipaggi e i meccanici sono stati riquilificati per il nuovo elicottero Rega nei tempi previsti e le basi sono state equipaggiate con il necessario materiale per gli interventi e la manutenzione.

Il nuovo elicottero di soccorso ha già dato buona prova di sé durante migliaia di missioni per i pazienti. Per i sei elicotteri di pianura del tipo Airbus EC 145 messi fuori servizio, la Rega ha trovato una nuova dimora: a metà novembre sono partiti per il Marocco, dove continueranno a essere utilizzati dalla Gendarmeria reale per l'assistenza medica d'urgenza.

### Messa in funzione della prima base d'addestramento a Grenchen

Dopo una fase di costruzione durata tre mesi, all'inizio di ottobre 2019 la Rega ha inaugurato la sua nuova base d'addestramento presso l'aerodromo regionale di Grenchen (SO), dove saranno addestrati i suoi equipaggi, composti da medici d'urgenza, paramedici e piloti. Nel nuovo hangar la Rega staziona il

nuovo elicottero d'addestramento del tipo Airbus Helicopters H125. Grenchen è il luogo ideale per voli di formazione e d'addestramento: l'infrastruttura dell'aerodromo regionale consente alla Rega, tra l'altro, di esercitare anche gli avvicinamenti con la procedura di volo strumentale IFR.

### Il drone Rega accumula ore di volo

Nell'aprile del 2019 la Rega ha presentato in anteprima al pubblico il proprio progetto drone per la ricerca di persone in emergenza. Il drone Rega di nuova concezione vola autonomamente attraverso ampie aree di ricerca ed è dotato di diversi sensori, come ad esempio una termocamera. Dal 2020 sarà utilizzato come ulteriore strumento per operazioni di ricerca di persone disperse, ferite o malate, ad esempio quando le condizioni di scarsa visibilità impediscono l'uso di un elicottero.

Al momento i diversi componenti del sistema vengono ulteriormente sviluppati e testati in diversi ambienti. L'equipaggio dei droni, composto da un pilota e un operatore, effettua numerosi voli di prova per acquisire maggior esperienza di volo e valutare in quali situazioni il drone può portare valore aggiunto per i pazienti. Dalla fine di novembre 2019 è in funzione anche la stazione di controllo

a terra, un veicolo a trazione integrale dal quale vengono controllate e monitorate sul posto le operazioni del drone Rega.

### **Nuovo sistema di gestione degli interventi per la centrale operativa elicotteri**

L'anno scorso la Rega ha rinnovato la sua centrale operativa elicotteri: grazie a un sistema di gestione degli interventi elaborato su misura per le esigenze specifiche della Rega e abbinato a un sistema di comunicazione integrato di nuova concezione, ora i capi intervento sono assistiti ancora meglio nel coordinamento dei circa 12'000 interventi con elicottero eseguiti ogni anno. Sul materiale cartografico digitale possono essere visualizzate direttamente diverse informazioni, come ad esempio le risorse disponibili o i luoghi dell'intervento che un elicottero di soccorso può raggiungere in un determinato lasso di tempo. Inoltre, sulla mappa possono essere cercati in modo semplice e veloce anche importanti indirizzi di oggetti. Le coordinate del luogo d'intervento, il motivo della missione e le persone di contatto per l'equipaggio sono poi trasmessi direttamente nel cockpit con un semplice clic del mouse.

### **La Rega sostiene il servizio d'urgenza medica del Canton Glarona**

Dal 1° settembre 2019, per ora per un anno, nel Canton Glarona la Rega presterà cure di primo soccorso non solo aeree ma anche terrestri. Questo progetto pilota è stato realizzato in stretto coordinamento con le autorità competenti e il servizio di soccorso dell'Ospedale cantonale di Glarona. Da allora, alla base Rega di Mollis è stazionato un veicolo di soccorso che trasporta il medico d'urgenza Rega sul luogo dell'intervento, ad esempio quando l'elicottero di soccorso deve rimanere a terra a causa delle condizioni meteo, oppure quando l'intervento si svolge molto vicino alla base e l'impiego dell'elicottero non farebbe risparmiare tempo per il paziente.

### **L'app Rega con nuove funzioni**

Lanciando l'allarme tramite l'app Rega, le coordinate della persona che attiva l'allarme vengono trasmesse automaticamente alla centrale operativa della Rega, risparmiando tempo prezioso in caso d'emergenza. Dalla sua introduzione avvenuta nove anni fa, l'app è stata scaricata oltre 1,5 milioni di volte e ora un allarme su quattro lanciato da un privato giunge alla centrale operativa tramite l'app Rega. In collaborazione con specialisti interni ed esterni, l'app è stata ulteriormente sviluppata e ampliata: oltre alla funzione d'allarme di base, da gennaio 2019 gli utenti dell'app possono condividere i dati relativi alla loro posizione con la centrale operativa della Rega o con amici e lasciar sorvegliare le loro attività all'aperto tramite l'app.

### **La Rega organizza il quinto Simposio del soccorso aereo**

Per la seconda volta la Rega ha organizzato il Simposio mitteleuropeo del soccorso aereo svoltosi a San Gallo il 28 settembre 2019, che ha registrato un nuovo record di partecipanti.

Alla Rega sta molto a cuore lo scambio d'informazioni con altre organizzazioni di soccorso aereo, medici d'urgenza, paramedici e specialisti del settore ospedaliero. Su iniziativa della direzione sanitaria della Rega, nel 2019 è stato istituito un campo d'addestramento: per imparare gli uni dagli altri, in vista del simposio i rappresentanti di Air Zermatt, Air-Glaciers, dell'ADAC tedesco, dell'ÖAMTC austriaco, dell'Elisoccorso Alto Adige e della Norsk Luftambulans norvegese si sono riuniti per la prima volta a Elm (GL).

Hanno preso parte a diversi seminari, tra cui a un'esercitazione di salvataggio: i partecipanti delle diverse organizzazioni sono stati calati uno dopo l'altro con l'argano dell'elicottero Rega H145 vicino a un paziente su un terreno impraticabile. Sono stati registrati e in seguito discussi insieme i vari metodi di lavoro, rispettivamente l'assistenza medica al paziente.

L'evento annuale promuove lo scambio transnazionale fra le diverse organizzazioni di soccorso e consente

un prezioso trasferimento di conoscenze con importanti partner alle interfacce della medicina preospedaliera.

### **Rinnovo della certificazione da parte di CAMTS e IAS**

Nel maggio 2019 la Rega ha superato con successo il rinnovo della certificazione della Commission on Accreditation of Medical Transport Systems (CAMTS). Con ciò la Rega rimane l'unica organizzazione europea a far certificare sia le sue operazioni di salvataggio aereo con gli elicotteri di soccorso e i jet ambulanza, sia i suoi rimpatri con assistenza medica. L'anno scorso ha ottenuto anche il rinnovo della certificazione da parte dell'Interassociazione di salvataggio (IAS), l'organizzazione mantello dei servizi di soccorso medicalizzato svizzero.

### **Il nuovo sito della Rega**

Il sito internet della Rega registra diversi milioni di visite l'anno e svolge un ruolo centrale nelle pubbliche relazioni e nel contatto con le sostenitrici e i sostenitori. Alla fine di ottobre 2019 è stato lanciato il nuovo sito. Oltre a proporre una guida utente semplificata, immagini di grande formato e l'accesso diretto alle richieste più frequenti, il sito è incentrato sul servizio sostenitori: una sorta di «sportello online» permette agli oltre 3,5 milioni di sostenitrici e sostenitori di trasmettere online le loro richieste e modificare i dati personali in modo semplice ed efficiente.

# 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, Schwanden, 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

## Dimissionari per fine 2019

Anna Brunello, Dr. med., Haldenstein,  
dall'1.1. al 31.12.2019

## Commissione medica

Christian Kern, Prof. Dr. med., presidente

Marco Maggiorini, Prof. Dr. med.

Markus Furrer, Prof. 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

Al 1° gennaio 2020



Michael Hobmeier



Christian Kern



Patrizia Pesenti



Gabi Huber



Josef Meier



Heidi Hanselmann



Thomas P. Emmerich



Marco Maggiorini



Adrian Amstutz



Franz Stämpfli



Gerold Biner



Thomas Holderegger



Markus Furrer



Paul Hälg

# 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.

La Rega possiede anche partecipazioni minoritarie operative e funzionali in imprese d'elicotteri, società e cooperative d'aeroporti e società d'assistenza 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**

Come fondazione di pubblica utilità, la Rega è soggetta all'Autorità federale di vigilanza sulle fondazioni a Berna, alla quale ogni anno presenta un rapporto sulla sua gestione. L'ultima valutazione e verifica da parte della Sorveglianza federale delle fondazioni è stata eseguita il 29 gennaio 2020, senza suscitare reclamo alcuno.

# La Rega 2019

**14 febbraio:** la Rega trasporta da Londra a Kaohsiung, a Taiwan, una paziente collegata a una macchina cuore-polmoni mobile a bordo del suo nuovo jet ambulanza. Con una durata di 14,5 ore, si tratta del volo più lungo con una paziente in terapia intensiva collegata a un apparecchio ECMO. Un intervento riuscito grazie alla stretta collaborazione della Rega con l'Ospedale universitario di Zurigo e ai lunghi sforzi della Rega per l'impiego di apparecchi medici high-tech a bordo dei suoi aerei.

**8 marzo:** il jet Rega con più anni di servizio, il Challenger CL-604 con immatricolazione HB-JRA, viene traghettato sul Lago dei Quattro Cantoni da Alpnach al Museo dei Trasporti di Lucerna. Durante i suoi 16 anni di servizio, ha rimpatriato oltre 4'400 pazienti da tutto il mondo. Da metà aprile completa l'esposizione permanente della Rega al Museo dei Trasporti, dove può essere visitato, continuando così a essere al servizio della popolazione svizzera.

**15 marzo:** alla stazione centrale di Zurigo l'equipaggio Rega della base zurighese presenta il suo nuovo elicottero di soccorso Airbus Helicopters H145. Nell'atrio della stazione i visitatori possono ammirare da vicino il nuovo elicottero Rega e farsi un'idea di persona del mondo Rega.

**12 aprile:** la Rega presenta un nuovo mezzo d'intervento per la ricerca di persone in emergenza. Si tratta del drone Rega di nuova concezione, in grado di sorvolare in modo autonomo vaste aree di ricerca e dotato di diversi sensori, come ad esempio una termocamera. In futuro sarà utilizzato come ulteriore strumento nelle operazioni di ricerca di persone disperse, ferite o malate, ad esempio quando la scarsa visibilità rende impossibile l'uso di un elicottero.

**28 aprile:** per la prima volta un equipaggio Rega raggiunge l'Ospedale universitario di Zurigo (USZ) utilizzando le cosiddette procedure di volo strumentale in condizioni di scarsa visibilità. Il paziente doveva essere trasferito il più rapidamente possibile al centro ospedaliero per un intervento cardiaco urgente. Solo poche settimane prima, l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) aveva approvato le nuove procedure d'avvicinamento della Rega all'USZ e all'Ospedale cantonale di Winterthur.

**14 settembre:** numerosi visitatori assistono alla fase d'atterraggio del nuovo elicottero di soccorso sui terreni dell'Olma a San Gallo. Da inizio giugno il nuovo elicottero Rega del tipo Airbus Helicopters H145 è in servizio alla base di San Gallo. Ora l'equipaggio presenta il «suo» nuovo aeromobile alla popolazione sangallese.

**26 settembre:** in vista del Simposio mitteleuropeo del soccorso aereo, la Rega invita per la prima volta i rappresentanti di diverse organizzazioni di soccorso aereo provenienti da Norvegia, Germania, Austria e Italia a un campo d'addestramento di tre giorni a Elm (GL). Durante un'esercitazione, i vari equipaggi sono calati uno dopo l'altro con l'argano dell'elicottero Rega H145 accanto a un paziente su un terreno impraticabile. Vengono registrati e in seguito discussi i diversi metodi di lavoro sul paziente. Oltre a un intenso scambio durante i diversi seminari, i presenti partecipano a una dimostrazione del nuovo drone Rega sul campo e di un intervento notturno con l'argano.

**21 novembre:** la Rega, più che mai apprezzata dalla popolazione, dà il benvenuto alla sua 3,5 milionesima sostenitrice. Quale sentito ringraziamento rivolto a tutti i tesserati, invita la nuova sostenitrice al Rega-Center. La Rega è in grado di garantire alla popolazione svizzera cure mediche di base 24 ore su 24 solo grazie al contributo solidale dei suoi sostenitori.



14 febbraio



8 marzo



15 marzo



12 aprile



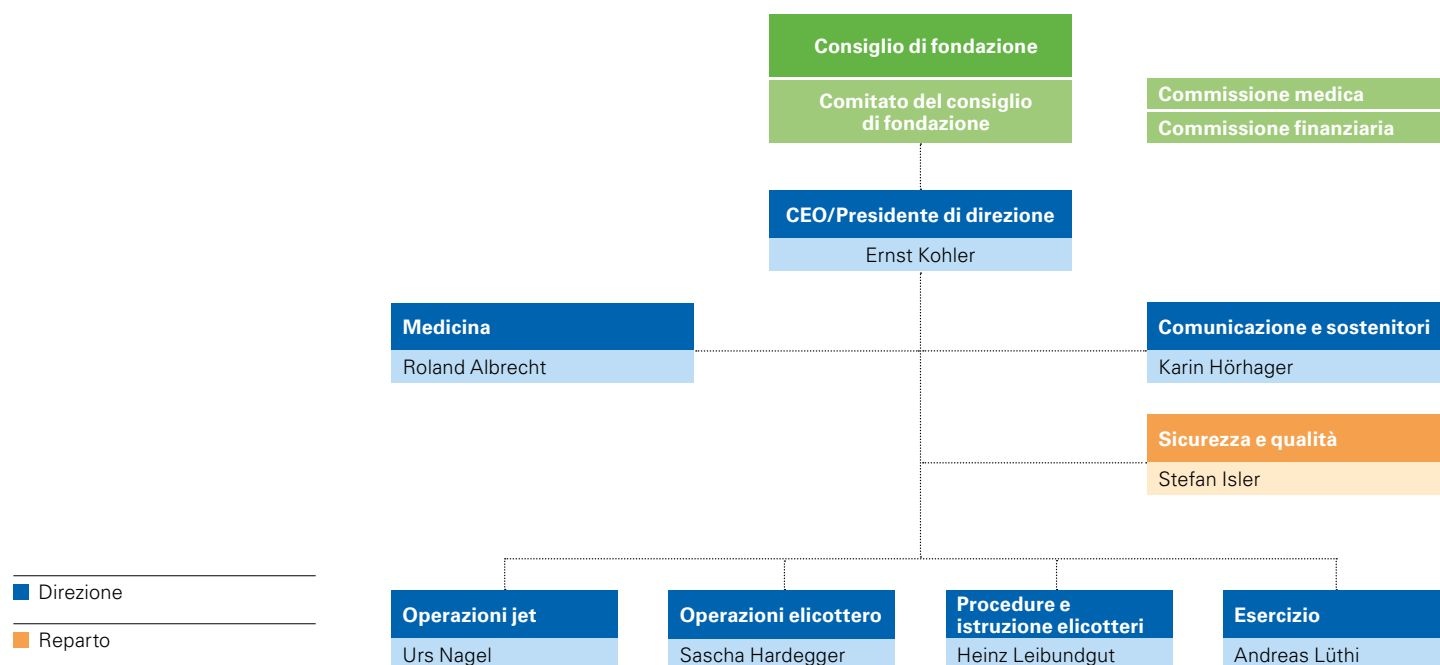
28 aprile



21 novembre

# Direzione

Organigramma al 1° gennaio 2020



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

Überlandstrasse 299  
8600 Dübendorf  
Telefono 044 802 20 20

**Rega 2, Basel**

Postfach  
4030 Basel-Flughafen  
Telefono 061 325 29 66

**Rega 3, Bern**

Flugplatzstrasse 1  
3123 Belp  
Telefono 031 819 65 11

**Rega 4, Lausanne**

Route de Romanel 33  
1018 Lausanne  
Telefono 021 644 22 66

**Rega 5, Untervaz**

Postfach  
7204 Untervaz  
Telefono 081 300 09 99

**Rega 6, Locarno**

Via Aeroporto 15  
6596 Gordola  
Telefono 091 820 50 00

**Rega 7, St. Gallen**

Postfach 320  
9015 St. Gallen  
Telefono 071 313 99 33

**Rega 8, Erstfeld**

Reussstrasse 40  
6472 Erstfeld  
Telefono 041 882 03 33

**Rega 9, Samedan**

Plazza Aviatica 6  
7503 Samedan  
Telefono 081 851 04 04

**Rega 10, Wilderswil**

Bönigstrasse 17  
3812 Wilderswil  
Telefono 033 828 90 30

**Rega 12, Mollis**

Flugplatz  
8753 Mollis  
Telefono 055 614 55 55

**Rega 14, Zweisimmen**

Postfach 210  
3770 Zweisimmen  
Telefono 033 729 10 30

**Base d'addestramento  
Grenchen**

Airport Grenchen  
Flughafenstrasse 117  
2540 Grenchen  
Telefono 032 654 90 00

**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  
Wanda Pfeifer  
Adrian Schindler  
Shana Spichtig  
Karin Zahner  
Jérôme Zaugg  
Corina Zellweger

Versione italiana  
Alda Viviani, Bellinzona  
Federica Mauri, Figino

Foto  
Olivier Born  
Adrian Bretscher  
Mathias Gehrig  
Philipp Keller  
Thomas Lüthi  
Marco Merz  
Roger Schlatter  
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 2020. 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.rega.ch/contatto](http://www.rega.ch/contatto)

### **Servizio stampa**

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

